

819

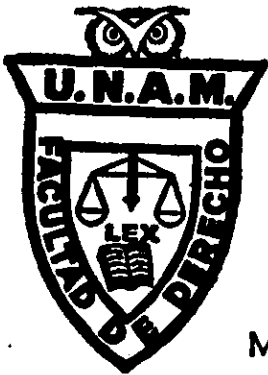


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

“ANALISIS JURIDICO DEL REGISTRO
PUBLICO MARITIMO NACIONAL”

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
ERNESTO ROSALES MENDEZ



ASESOR DE TESIS:
DR. GENARO CASTRO FLORES

29433^S

MEXICO, D. F.

2001



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO**

Ciudad Universitaria, D.F., a 2 de mayo del 2001

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

El pasante de esta Facultad, ROSALES MENDEZ ERNESTO, con número de cuenta 9228278-8, ha elaborado la tesis "ANÁLISIS JURÍDICO DEL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL", bajo la asesoría del Dr. Genaro Castro Flores, la cual a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso.


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.

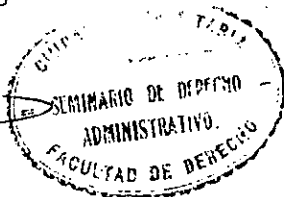
Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

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 NOGUERÓN CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO**



c.c.p.- Dr. Fernando Serrano Migallón.- Director de la Facultad de Derecho.- presente

A mis padres:

FELIPE ROSALES MORGADANES
Y
ELVA MÉNDEZ PINTO

*En reconocimiento y agradecimiento a sus
grandes esfuerzos, para lograr mi formación,
humana, social y profesional.
Por su preocupación y dedicación.*

A mis hermanos:

FELIPE Y MAURICIO
ROSALES MÉNDEZ.

*Gracias, por su apoyo en los
momentos necesarios.*

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO.
Por mi formación profesional.

AL LIC. PEDRO NOGUERON CONSUEGRA

*Por su comprensión y
atención brindada.*

AL LIC. RODRIGO J. CHÁVEZ MARTÍNEZ
Director General de Marina Mercante

Por ser la guía y el ejemplo para el desarrollo personal y profesional, así como por el apoyo brindado para la elaboración de este trabajo.

AL LIC. SATURNINO HERMIDA MAYORAL
Director de Registro, Matriculas y Permisos

Por sus consejos, colaboración y amistad en todo momento.

AL CAP. ALT. BERNARDO CRESPO SILVA
Capitán de Puerto en Salina Cruz, Oaxaca.

Gracias por las facilidades brindadas y por contribuir con la culminación de este trabajo.

AL DR. GENARO CASTRO FLORES
Catedrático de la Facultad de Derecho

Gracias por su asesoría y dirección para el logro de una meta que hoy se ha materializado.

A mis abuelitos:

LIC. BENJAMÍN MÉNDEZ ROMERO.
Y
PROFRA. ISABEL PINTO UGALDE.

ERNESTO ROSALES RUIZ.
Y
A la memoria de
SARA MORGADANES PEREZ

*Por saber que cuento con ustedes en las buenas y en las
malas.*
*Por sus ejemplos y sus buenos deseos, por su impulso y
cariño brindado.*
Mil gracias.

A mis tíos y primos
Gracias

A los Licenciados:

LILIA PANTOJA MELÉNDEZ

MARCOS ELIZALDE MASTACHE

GRACIELA ELENA FLAMENCO REYES

Al Lic. ALEJANDRO RUÍZ SÁNCHEZ

*Por su amistad y ayuda
brindada..*

*Un agradecimiento por creer
y confiar en mí.*

A la Lic. MARÍA RAMÍREZ LOEZA

*Por su amistad y apoyo
incondicional.*

A mis amigos y compañeros

*Muchas gracias por creer en
mí y por alentarme a
continuar en la culminación
de mis metas.*

INDICE

ANALISIS JURIDICO **DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL**

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

CAPITULO 1

EVOLUCION HISTORICA DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

1.1.- Definiciones y conceptos.....	4
1.2.- Antecedentes Registrales en México.....	9
1.3.- Principales Instituciones Registrales en México.....	14
1.4.- Sistemas Registrales.....	16
1.5.- Antecedentes del Registro Público Marítimo Nacional.....	24

CAPITULO 2

NATURALEZA JURIDICA DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

2.- Generalidades.....	33
2.1.- Concepto de Registro Público Marítimo Nacional.....	33
2.2.- Naturaleza jurídica del Registro Público Marítimo Nacional.....	38
2.3.- Principios Generales que sustentan al Registro Público Marítimo Nacional.....	43

CAPITULO 3
UBICACIÓN Y ORGANIZACIÓN

3.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	57
3.1.- Atribuciones de la Dirección General de Marina Mercante en materia del Registro Público Marítimo Nacional.....	61
3.2.- Análisis de la Ley de Navegación y su Reglamento en materia registral.....	67
3.3.- Organización del Registro Público Marítimo Nacional.....	76
3.4.- Procedimiento de Inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.....	84

CAPITULO 4
LA NUEVA VISION DEL
REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

4.- Propuestas para mejorar el Registro Público Marítimo Nacional.....	89
4.1.- Programa de Abanderamiento Mexicano.....	90
4.2.- Empresas y Agencias Navieras.....	99
4.3.- Criterios Jurídicos aplicables en materia de inscripción.....	103
4.4.- Modernización en el Registro Público Marítimo Nacional.....	105

CONCLUSIONES Y PROPUESTAS.....	108
--------------------------------	-----

BIBLIOGRAFIA.....	134
-------------------	-----

INTRODUCCION

El Derecho como fenómeno social ha evolucionado con la aparición de nuevas formas de vida y roles humanos, métodos y sistemas en las relaciones comerciales; en el campo jurídico la evolución cultural, económica y social ha repercutido en la presencia de una infinidad de ramas en el Derecho, sujetas siempre a los cambios de las sociedades de los tiempos de hoy y del mañana. Siguiendo este orden de ideas, surgen en los tiempos lejanos algunos lineamientos que fueron conjuntándose hasta conformar los sistemas jurídicos registrales, cuya pretensión era proporcionar seguridad a través de la publicidad, respecto a las situaciones de bienes inmuebles y sus modalidades, transmisiones, gravámenes e incluso para fines del control del Estado, hasta llegar en la actualidad a proporcionar seguridad jurídica sobre los diversos trámites solicitados.

El Registro Público Marítimo Nacional se ha venido a constituir en una noble institución adscrita a la Dirección General de Marina Mercante, unidad administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuya finalidad es proporcionar seguridad jurídica y dar publicidad a todo lo relativo a embarcaciones, artefactos navales, comercio marítimo y actividad portuaria.

Cabe destacar que nuestro país se encuentra localizado en un centro de enlace territorial y marítimo, es afortunado porque logra un contacto fronterizo con los cuatro puntos cardinales, al norte encontramos a los Estados Unidos en el límite geográfico fronterizo; al sur localizamos a Guatemala y Belice; al oriente encontramos el Océano Atlántico y el Mar Caribe, que forman un contacto mediato

con Europa y África, sin olvidar los países nórdicos; al poniente se encuentra el Océano Pacífico que de igual forma se convierte en puente entre Asia y Oceanía. Nuestro territorio se encuentra localizado entre los 14° 30' 42" y 32° 42' de latitud N. y los 12° 21' E. y 18° O. del meridiano de la Capital, es decir entre los 86° 46' 6" y 117° 7' 6" O. del meridiano de Greenwich; debido a la gran extensión que ocupa, sus litorales abarcan también una porción importante de mar, por lo que las costas de los Estados Unidos Mexicanos suman 8,830 Km., distribuidos de la siguiente forma: 2,580 Km. al este y 6,250 Km. al oeste y sur; y el 85% del comercio exterior se maneja a través de los puertos mediante vía marítima.

Es sin duda el mar una fuente de riqueza inimaginable, es a través del mar en donde se desenvuelven las empresas navieras, importando o exportando miles de toneladas de productos, estableciendo un comercio extremadamente dinámico, desarrollando actividades de turismo náutico y realizando diversos actos jurídicos los cuales son inscritos y registrados para efectos de otorgar seguridad jurídica en el Registro Público Marítimo Nacional.

Es de mi interés el analizar jurídicamente a esta importante institución denominada Registro Público Marítimo Nacional, para tal efecto he dividido esta investigación en cuatro capítulos.

En el primero, considero procedente destacar fundamentalmente los antecedentes registrales en México, las principales instituciones registrales y en específico los antecedentes del Registro Público Marítimo Nacional.

En el Segundo Capítulo se analizará la naturaleza jurídica de la citada institución registral, su concepto y los principios generales en que se sustenta.

En el Tercer capítulo se estudiará a la Dependencia del Gobierno Federal, la cual a través de su unidad administrativa denominada Dirección General de Marina Mercante, es la autoridad que tiene las atribuciones y facultades legales para

organizar, resolver, encabezar, dirigir y ejercer los actos de autoridad en materia de Registro Público Marítimo, asimismo se analizará el procedimiento de inscripción y la organización de la Institución registral en mención, y se estudiará el ordenamiento legal rector en esta materia que viene siendo la Ley de Navegación y su respectivo reglamento.

Finalmente, en el cuarto capítulo se ocupará en establecer una serie de propuestas para mejorar la prestación del servicio que el Estado proporciona en esta materia, analizando a los propietarios de embarcaciones, artefactos navales, y todas aquellas personas físicas o morales que su actividad este relacionada con el comercio marítimo o la actividad portuaria, y destacar criterios jurídicos aplicables en materia de inscripción y la propia modernización de la Institución objeto de este estudio.

El objetivo fundamental de este trabajo es analizar de manera pormenorizada o desde un punto de vista estrictamente jurídico – administrativo el Registro Público Marítimo Nacional, toda vez que lo considero como una de las instituciones más importantes y trascendentes dentro de las atribuciones y responsabilidades que actualmente tiene encomendada por ministerio de ley la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para que a través del presente estudio se pueda continuar a su mejoramiento y en consecuencia que el Estado esté en posibilidad de prestar en materia de Registro Público Marítimo Nacional, un servicio de altura, eficiente, oportuno y de calidad.

CAPITULO 1

EVOLUCIÓN HISTORICA DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

1.1 DEFINICIONES Y CONCEPTOS.

En esta materia, existen conceptos que se utilizarán en el presente trabajo y que es importante determinarlos.

Comenzaré con verificar el objeto de inscripción marítima por excelencia, es decir las embarcaciones o artefactos navales, la Ley de Navegación en su artículo 2º la define:

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

“Embarcación.- toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”

Cabe destacar una diferencia preponderante en las definiciones antes mencionadas, esta estriba en el destino de ambas; las embarcaciones siempre estarán destinadas a navegar, sin embargo es necesario destacar que la Ley en cita, clasifica a las embarcaciones en dos rubros, el primero atendiendo a su uso en (artículo 9):

- a) *De transporte de pasajeros;*
- b) *De transporte de carga;*

- c) *De pesca;*
- d) *De recreo y deportivas;*
- e) *Especiales que incluyen las dragas, remolcadores, barcas, barcos grúa, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores, “*

Incluye un inciso f) que se refiere a los artefactos navales de los que ya se ha tratado.

El segundo rubro es el que atiende a las dimensiones de la propia embarcación:

- a) *Buque o embarcación mayor.- toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar; y*
- b) *Embarcación menor.- la de menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.*

Esta clasificación se realiza para fines de matriculación de las embarcaciones, mismo que es el documento que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le proporciona y que es distinta al que el Registro Público Marítimo Nacional asigna para fines de inscripción. La matrícula pues, es el documento distintivo de cada embarcación que deberán portar las mismas, ya que esto permite que las autoridades marítimas verifiquen que las embarcaciones se encuentren en regla y bajo las condiciones de seguridad necesarias para poder navegar, tal y como lo disponen los ordenamientos legales nacionales como los internacionales.

También podemos relacionar lo siguiente:

Buque.- "Nave con cubierta y de tamaño, solidez y fuerza adecuados para la navegación de importancia, comúnmente se le conoce como barco."¹

Barco.- "Todo lo que flotando puede transportar personas o cosas. Más en concreto, el casco de madera, hierro u otra materia, con aparejo o aparato adecuado para impulsarlo, que a flote o sumergido puede transportar por agua cosa o personas. Se emplea como sinónimo de embarcaciones, buque, nave y otros términos marinos."²

Artefacto.- "Toda obra mecánica adaptada a reglas de arte."³

Uno de los elementos inscribibles en el Registro Público Marítimo Nacional es la empresa naviera se define de la siguiente manera (artículo 16):

El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

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.

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

¹ CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. DICCIONARIO MILITAR Aeronáutico, Naval y Terrestre. Ed. Claridad, 1961. t. I, pág. 611.

² Ob. Cit. pág. 490.

³ Ibidem. pág. 338.

*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.*

Es importante también aclarar que existe otra figura que se inscribe en el Registro y que se confunde con la empresa naviera, el artículo 19 de la Ley de Navegación define al Agente Naviero de la siguiente manera:

*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.*

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

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.

Sin duda alguna las embarcaciones que son objeto de registro realizan su navegación en la mayor de las veces en las aguas nacionales, para entender un poco más al respecto, el maestro Cervantes Ahumada determina que existe un espacio marítimo acuático en donde nuestro país ejerce su jurisdicción y delimita su soberanía, este es comprendido en las aguas interiores, mar territorial y la zona contigua de pesca exclusiva. "Sobre las aguas interiores y el mar territorial (que

es de nueve millas marinas, o 16.668 Km., según lo determina la Ley de Bienes Nacionales), el Estado mexicano ejerce plena soberanía, y la zona exclusiva de pesca (que comprende 12, millas a partir del límite interior del mar territorial), una soberanía limitada al ejercicio de los derechos de pesca exclusiva.”⁴

La Ley de Navegación es quien regula las vías generales de comunicación por agua y enfoca al espacio marítimo acuático, pero relaciona a la actividad acuática, en lo que denomina navegación, que a su vez es clasificada de la siguiente manera (artículo 32):

La navegación que realizan las embarcaciones se clasifican en:

- I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;*
- II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y*
- III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.*

Registro Público Marítimo Nacional, es una institución administrativa creada por el Estado, para llevar la fe publica registral y dar publicidad y seguridad a los actos jurídicos inscribibles, relacionados con embarcaciones o artefactos navales, el comercio marítimo y la actividad portuaria.

⁴ CERVANTES AHUMADA, Raúl. DERECHO MARÍTIMO, Ed. Porrúa, México 1970, pág. 35.

1.2 ANTECEDENTES REGISTRALES EN MEXICO.

La historia a través del tiempo y del espacio y como ahora lo conocemos, sin duda es producto de las vivencias y de los hechos que se vienen sucediendo en forma cronológica, a veces en la medida en que el tiempo va transcurriendo, alguno de esos hechos que conforman la historia, va quedando en el olvido y hay quienes piensan que han perdido valor y fuerza, respecto de la época en que estuvieron vigentes.

En los albores del siglo XXI, en el mundo contemporáneo que nos corresponde vivir, que es el mundo de la modernidad, el mundo tecnológico, pero también un mundo en el que el tiempo parece que transcurriera a velocidades más aceleradas que en épocas pasadas, es un mundo de evolución, un mundo de cambios, en los que el Derecho vive esa dinámica que lo transforma y que a veces de acuerdo con la época, las circunstancias, las necesidades económicas, políticas o financieras, nos olvidamos de sus conceptos de origen y parece no que se transformara, sino que se creara un nuevo derecho, con conceptos, instituciones, procedimientos o principios que no tienen antecedentes.

En este mundo de la modernidad y de la tecnología se requiere de reflexión, de análisis, de adecuación y de estudio profundo, instituciones que si bien pueden sufrir cambios o adecuaciones en su forma o en sus sistemas, conservan la esencia y la naturaleza para los que fueron creados, es decir, para que como en el pasado, en el presente y en el futuro, estén al servicio del hombre.

Una de las instituciones que desde su creación conserva sus características y principios es el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, que ha tenido a través de la historia la posibilidad de conservar hasta nuestros días, como concepto en la esencia de sus fines "la publicidad".

En este orden de ideas es importante afirmar que la principal institución jurídica que se viene a constituir como el antecedente fundamental del Registro Público Marítimo Nacional es el Registro Público de la Propiedad, el cual a diferencia de otros sistemas legislativos, no cuenta con una Ley especial, sino que se encuentra regulado dentro del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal.

El artículo 3005 del citado ordenamiento jurídico establece que sólo se registrarán:

a).- Los testimonios de las Escrituras Públicas o actas notariales u otros documentos auténticos.

b).- Las resoluciones y providencias judiciales que consten de manera auténtica.

c).- Los documentos privados que en esta forma fueron validados con arreglo a la ley, siempre que al calce de los mismos haya constancia de que el Notario, el Registrador, el Corredor Público o el Juez competente se cercioraron de la autenticidad de las firmas y de la voluntad de las partes.

Es decir, el Registro Público de la Propiedad, como el antecedente directo del Registro Público Marítimo Nacional, ya que en la materia registral surge como el medio necesario para determinar a los propietarios de los bienes inmuebles y las relaciones jurídicas que los involucran, en este sentido implica "determinar en forma indubitable quien es el verdadero propietario de un inmueble"⁵. Es por ello, que en alguna época existieron ordenamientos jurídicos relacionados con el control de la propiedad y en su momento la aparición y control de los gravámenes que sobre ellos se imponían; en la actualidad existen diversos sistemas registrales

que aglutinan elementos modernos que marcan la seguridad jurídica tanto de actos jurídicos nacionales como internacionales.

Marcar el antecedente registral nos remonta a aquel ser humano que pobló el planeta, mismo que comienza a tener una forma de vida arcaica, basada en la caza, la pesca, la recolección para poder subsistir, básicamente su vida se traducía en un incesante caminar buscando por los rincones del planeta el sustento necesario y su principal objetivo en la vida era buscar alimento.

Con el transcurso del tiempo el hombre se convierte en sedentario y su forma de conseguir el alimento se basa principalmente en la agricultura y la ganadería, y es en este momento cuando el hombre comienza a sentir y percibir lo que con el tiempo conocemos como propiedad, tal vez en principio fueron sus utensilios de caza y pesca, sus cuevas, pero después la tierra se convirtió en un elemento fundamental para su subsistencia, "al construir su vivienda constituyó su primer inmueble de tipo individual y por ello el concepto de *domo* o casa, cuyo contenido era el *domine* o señor de la misma"⁶. Es conveniente decir que la tierra y la vivienda han sido desde la antigüedad objeto de violencia con el fin de poseerlas, "la apropiación de la tierra y su conservación no siempre fue pacífica y era preciso dominar a quienes querían usurparla. Quizá esa exteriorización de fuerza fue la primera forma de publicidad inmobiliaria"⁷.

Al paso de los años, los intercambios comerciales se realizan de manera frecuente, con ello el deseo de adquirir bienes en condiciones propicias y seguras, lo que motivó el surgimiento de los registros, sin embargo es necesario decir que la razón fundamental en cuanto al nacimiento de la inscripción de bienes y el control de los mismos no es nuevo, se tiene conocimiento de formas rudimentarias de control de los bienes (relacionado con los inmuebles). El Maestro Pérez

⁵ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. DERECHO REGISTRAL. 6ª ed. México, 1997. Ed. Porrúa. pág. 68.

⁶ ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, T. XXVI, página 512, Ed. Driskill, Argentina, 1990.

⁷ *Ob. cit.* pág. 512.

Fernández del Castillo citando a Don Jerónimo González Martínez refiere a las oficinas que de forma arcaica en Egipto, pueden ser los antecedentes más antiguos de los registros modernos, estas oficinas eran la "*bibliozeke democión logon* (archivo de negocios), que servían de base a la percepción del impuesto; la *enkteseón bibliozeke* (archivo de adquisiciones), regida por personajes análogos a nuestros registradores (*bibliofilakes*), quienes intervenían en la contratación inmobiliaria y en la transmisión de los derechos de igual carácter. Caso de enajenación o gravamen de fincas, se solicitaba autorización del *bibliofilakes* para realizar el acto, por medio de una instancia (*prosangelia*), en la que se hacía constar la inscripción a nombre del depositante y las circunstancias del contrato proyectado, terminando con la petición de que se ordenara al fedatario la autenticación del mismo [...]. Se llevaba el archivo probablemente, por los nombres de los propietarios y en orden alfabético, y existían una especie de índices (distrómata), que a la vez eran extractos de la documentación archivada, formados por el sistema de folio personal, es decir, agrupados bajo el nombre del propietario, las fincas, cargos y derechos".⁸ Estos sistemas rudimentarios sirven de sustento para otras instituciones que surgen con posterioridad, tales como la *in jure cesio*, la *traditio* y la *mancipatio*, que se desarrollan en Roma, y como veremos no existe un sistema registral propiamente dicho.

Recordemos brevemente las formas de transmitir la propiedad en Roma, misma que se realizaba a través de actos solemnes extracontractuales.

La *mancipatio* era un procedimiento comercial ejecutado sólo por ciudadanos romanos, tenía por objeto la transmisión de la *res Mancipi*, se realizaba en presencia de cinco testigos, se utilizaba un portabalanza, un trozo de bronce y al mismo tiempo se pronunciaba una fórmula solemne afirmando que hacía suya la cosa. Si era inmueble este había que simbolizarlo con una teja o un terrón; "no importaba que se tratara de bienes inmuebles o muebles. Es una forma de contratación esencialmente formalista, porque las frases rituales, los gestos y la

⁸ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO. *Ob. cit.* pág. 4.

actitud general de los intervinientes, son el elemento sin el cual las partes no pueden quedar obligadas, ni surtir efectos los actos que celebren".⁹

La *in jure cesio*, era como un juicio ficticio, en donde el enajenante y el comprador se presentaban ante el pretor del tribunal. "El *in jure cedens* (transferente), o sea el demandado ocurría con el *judicans* (adquirente), o sea el vindicante, demandante, ante el magistrado. Con los ritos de la *legis actio sacramenti in rem*, el primero aceptaba la demanda, del segundo. El magistrado, en atención a esta actitud de las partes da la aceptación de la demanda, declaraba que la propiedad pertenecía al vindicante"¹⁰, sin embargo, en ningún momento se establecía la posibilidad de llevar un control de las ventas y registro de propietarios de los muebles o inmuebles objeto de la venta, lo mismo ocurrió con la *mancipatio*, que fueron desapareciendo paulatinamente.

La *traditio*, consistía en la entrega material de la cosa sin fórmulas sacramentales o frases determinadas, era aplicable a toda clase de bienes. "En esta figura se daban tres elementos: la intención del enajenante de transmitir la propiedad y el adquirente de adueñársela; la existencia de una causa justa o eficiente de la entrega física de la cosa".¹¹ Sin duda alguna, las tres figuras romanas antes expuestas no constituyen un medio de registro de la propiedad, sin embargo forman el antecedente indirectamente de los registros.

En otra etapa en donde aparece el registro rudimentario en el que se inscribían "censos y tributos e imposiciones e hipotecas que tienen las cosas heredades"¹² (Carlos I 1539). Es una etapa en donde se empiezan a controlar ciertos gravámenes que como la hipoteca se imponían "más tarde se denominó a su estudio Derecho Hipotecario"¹³, desde luego, estos controles de seguridad sobre

⁹ CARRAL Y DE TERESA, Luis. DERECHO NOTARIAL Y DERECHO REGISTRAL, segunda edición. Ed. Porrúa, México, 1993. pág. 213.

¹⁰ *Ob. cit.* pág. 214.

¹¹ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. *Ob. cit.* pág. 6.

¹² *Ibidem.* pág. VIII.

¹³ *Idem.*

los inmuebles , implicaron con posterioridad un control que el Estado no podía dejar de lado, es por ello que en una siguiente etapa el Estado busca controlar la propiedad sobre inmuebles con fines catastrales y tributarios al crearse el "Oficio de Hipotecas"¹⁴, sin embargo la evolución de la institución registral nos conduce a una etapa donde se ve al registro con la finalidad que actualmente tiene y persigue:

- 1) Seguridad jurídica.- en cuanto al control cronológico e histórico respecto de los actos que sobre un bien se han celebrado a lo largo del tiempo;
- 2) Dar agilidad en la transmisión.- que se refiere al hecho de facilitar el comercio de los bienes aprovechando la seguridad debida; y
- 3) El adecuado control sobre los gravámenes.- que no es otra cosa que el bien que va a ser objeto de un acto jurídico y garantice una obligación sea conocida por los interesados.

Finalmente y en concordancia con lo anterior, surge el Registro Público de Comercio como institución jurídica, cuya definición y alcances encontraremos dispuestos en el artículo 1 de su reglamento.

Artículo 1.- El Registro Público de Comercio es la institución mediante la cual el Estado proporciona el servicio de dar publicidad a los hechos y actos jurídicos que, realizado por empresas mercantiles o en relación con ellas, precisan de ese registro para surtir efectos contra terceros.

1.3 PRINCIPALES INSTITUCIONES REGISTRALES EN MÉXICO.

Existen en nuestro país una gama muy grande de instituciones que realizan alguna actividad registral, sin duda se encuentra a la cabeza de ellos el Registro Público de la Propiedad. A continuación enlisto a las instituciones más conocidas:

¹⁴ *Idem.*

1. Registro Público de la Propiedad.
2. Registro Público de Comercio.
3. Registro de la Propiedad Inmueble Federal.
4. Registro Público de Monumentos y Zonas Arqueológicas e Históricas.
5. Registro Público de Monumentos y Zonas Artísticas.
6. Registro Nacional de Valores e Intermediarios.
7. Registro Patrimonial de los Servidores Públicos.
8. Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
9. Registro Aeronáutico.
10. Registro Público Marítimo Nacional.
11. Registro Agrario Nacional.
12. Registro Federal de Electores.
13. Registro Federal de Contribuyentes.
14. Registro Público de la Propiedad Forestal.
15. Registro de Crédito Rural.
16. Registro de Asociaciones Religiosas.
17. Registro de Organismos Descentralizados.
18. Registro de Población y Verificación de Nacionalidad.
19. Registro de Patentes y Marcas.
20. Registro de Importaciones y Exportaciones.
21. Registro Público de Minería.
22. Registro Público de Derechos de Autor.
23. Registro de Pesca.
24. Registro Nacional de Información Geográfica.
25. Registro de Sociedades Cooperativas.
26. Registro de Cámaras Nacionales de Comercio.
27. Registro de Cámaras Nacionales de Industria.
28. Registro Civil.
29. Registro de Profesiones.

30. Registro Federal de Estadística.
31. Registro Inmobiliario del Distrito Federal.
32. Registro Forestal.
33. Registro Ferroviario.
34. Registro Nacional de Áreas Naturales Protegidas.

Desde luego puede que existan otros registros que no han sido incluidos en esta lista que está basada en la que el maestro Ríos Hellig plasma en su libro.¹⁵

1.4 SISTEMAS REGISTRALES.

Existen sistemas registrales en el mundo jurídico que en ciertos aspectos se relacionan con el sistema jurídico en el que nos encontramos inmersos, estos tienen características muy importantes que los diversifican en cuanto a su contenido y consecuencias jurídicas, es decir: a) de los efectos de la inscripción y b) de la forma de inscripción, pero que en todos ellos siempre se lleva el control de datos de trascendencia, no obstante lo anterior, cabe destacar que no existen sistemas registrales puros, por el contrario se encuentran mezclados.

I.- En cuanto a los efectos de inscripción existen los sistemas siguientes: "el sustantivo, el constitutivo, y el declarativo."

En el sistema sustantivo "se adquiere la propiedad por medio de la inscripción en el Registro Público de la Propiedad, o sea, es un elemento de existencia o esencia para adquirir el dominio de los bienes inmuebles. Este sistema tiene sus raíces en las costumbres feudales inglesas, partiendo del principio de que todo inmueble era

¹⁵ RÍOS HELIG, Jorge. LA PRACTICA DEL DERECHO NOTARIAL. 3ª ed. México 1997, Ed. Mc Graw Hill. págs. 259-260.

propiedad de la corona y sólo se consideraba propietario al que aparecía en el Libro-Registro.”¹⁶

En relación con este, en los sistemas en los que la inscripción tiene carácter constitutivo, se encuentran principalmente en los sistemas alemán y suizo; en el sistema alemán tratándose de la materia inmobiliaria, para la transmisión de la propiedad es necesario el acuerdo sobre el traspaso de la propiedad y la inscripción en el Registro Territorial a no ser que la ley disponga lo contrario.

La transmisión se produce en virtud del llamado principio del consentimiento a través del acuerdo real y seguido de la inscripción debe efectuarse ante el Oficial del Registro Inmobiliario y con la presencia simultánea de ambas partes, tratándose pues de adquisiciones derivadas de un negocio jurídico bilateral, la inscripción es constitutiva, es decir, forma parte de la entraña misma del acto transmisivo.

Este sistema también es conocido como “Acta Torrens” por su creador Sir Robert Richard Torrens. Desde luego este sistema se comenzó a utilizar en Australia y después en las colonias Inglesas. Sus características, de acuerdo con lo que dice el maestro Ríos Hellig son las siguientes:

1. Inatacable; no prospera ninguna acción contra el documento inscrito.
2. Efecto sanatorio pleno; el documento se hace inatacable y con fuerza probatoria plena cuando se registra.
3. Fondo de perjuicios (seguro de títulos). El seguro indemniza a quien sea privado de su propiedad por causa imputable al registro.
4. Adquiere la propiedad por el hecho de inscribirse.

¹⁶ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. DERECHO REGISTRAL. 6ª ed. México. 1997. Ed.

5. Registro por inmatriculación (asignación de asiento registral a un inmueble por primera vez).
6. Libro – Registro. Constituido por un ejemplar de cada título de propiedad.
7. Admite la venta por endoso o por memorándum.
8. Admite la subdivisión directa de inmuebles.¹⁷

En el constitutivo “el derecho nace con el contrato o el acto jurídico y para su perfección es necesaria la inscripción en el Registro Público de la Propiedad. Esta inscripción no es potestativa, sino obligatoria, es una especie de *traditio*. Este sistema fue seguido a principios de este siglo por los códigos civiles de Alemania Suiza y Luxemburgo. Asimismo, se caracteriza por: a) conservar la idea del título y el modo, o sea, que existe por un lado la causa de la adquisición que se da en el contrato, y por otro, la forma de transmisión que se realiza por medio de la inscripción en el Registro Público; y b) la existencia de una gran semejanza, casi una identidad entre el catastro y el registro, lo que permite mayor exactitud en la descripción de la finca dentro del folio real.”¹⁸

Al respecto el maestro Ríos Hellig lo cataloga como el sistema Germánico- Suizo, y de acuerdo con su opinión sus características son las siguientes:

1. “Este sistema separa los bienes muebles de los inmuebles.
2. Los asientos están contenidos en los folios que forman el libro territorial (por Distritos).

Porrúa, pág. 68.

¹⁷ RÍOS HELLIG, Jorge. LA PRACTICA DEL DERECHO NOTARIAL. 3º ed. México 1997, Ed. Mc Graw Hill. págs. 256.

¹⁸ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO. *Ob. Cit.* pág. 68-69.

3. [...]
4. Está ligado con el catastro; se da una descripción física del inmueble, se mencionan aspectos fiscales que pesan sobre los bienes.
5. Análisis abstracto; no se requieren antecedentes, ni continuidad cronológica.
6. Es constitutivo, esto es, el registro es un elemento más de existencia del acto jurídico.
7. Folios reales constituidos cada uno por tres secciones: a) propiedad; b) limitaciones de dominio, y c) hipotecas y demás gravámenes.
8. La posesión es inscribible.
9. Consagra el principio de rogación.
10. Se exige un plano oficial que concuerde con la realidad de los bienes.¹⁹

En el estado Mexicano existe este sistema registral en lo que se refiere al Registro Público de la Propiedad, desde luego en cuanto a la inscripción de Asociaciones y Sociedades Civiles, cesión de créditos hipotecarios, pues no surten efectos frente a terceros mientras no sean inscritos, así como en el Registro de Comercio, por lo que respecta a las Sociedades Mercantiles (artículo 2 de la Ley General de Sociedades Mercantiles).

¹⁹ RÍOS HELLIG. Jorge. *Ob. Cit.* pág. 255.

En el sistema declarativo "la transmisión de la propiedad se verifica por mero efecto del contrato sin necesidad de *traditio* ni de la inscripción ante el Registro Público de la Propiedad."²⁰

El Derecho Francés en su origen adoptó el sistema de la transmisión causal teniendo como antecedente el Derecho Romano Clásico y Justiniano, el contrato por sí, no era incapaz para operar la transmisión de la propiedad, pues se requería necesariamente de la *traditio*.

El antiguo derecho francés se hizo eco de esta evolución respecto de la eliminación de la *traditio* al grado de que bastaba una declaración del enajenante respecto de la retención de la cosa, la tradición pues, en algunos casos consistía tan solo en una indicación en el documento, que surtía el mismo efecto de la *traditio* real.

La inscripción en estos sistemas produce el perfeccionamiento de la enajenación y tratándose de la materia inmobiliaria tiene importantes derivaciones: por ejemplo los actos y documentos que conforme a la ley deban registrarse y no sean registrados, no se pueden hacer valer contra terceros, solo surten efectos entre quienes lo celebren.

Este sistema también es conocido como el sistema francés, que tiene las siguientes características:

1. "Declarativo (solo es oponible frente a terceros el acto inscrito, pero válido de por sí).
2. A cargo del Poder Ejecutivo.

²⁰ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. Ob. Cit. pág. 69.

3. Inmobiliario y mobiliario.
4. Catastro ligado al registro (ficha parcelaria).
5. Sistema de libros con documentos incorporados.
6. Cronológico (siga la flecha). Cada inscripción lleva a lo anterior sucesivamente.
7. Sigue el sistema de incorporación; se encuaderna a la inscripción uno de los ejemplares del contrato, el otro es devuelto al solicitante.
8. Permite hipotecas generales, pero prohíbe las tácitas.
9. Cédula hipotecaria inscribible.
10. Los contratos privados son inscribibles.
11. Índices por persona y por fincas.
12. Conserva los principios de prioridad o prelación, rogación y consentimiento y calificación o legalidad."²¹

II.- En cuanto a la forma de inscripción existen los siguientes sistemas: el personal y el de folios.

➤ El Registro Público Marítimo, recoge en esencia el sistema declarativo, ya que los documentos y actos que en él se inscriben constituyen derechos frente a terceros cuando ya han sido inscritos, pero no es una obligación jurídica para que

²¹ RÍOS HELLIG, Jorge. *Ob. Cit.* pág. 256.

los actos jurídicos relacionados con embarcaciones o artefactos navales, comercio marítimo o actividad portuaria que no sean registrados tengan plena validez.

➤ El Registro Marítimo está a cargo del Poder Ejecutivo, tal y como lo determina el artículo 7º, fracción II de la Ley de Navegación que dice:

Artículo 7o.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

II. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el **Registro Público Marítimo Nacional**;...

➤ Asimismo se lleva a través de libros de registro llamados folios marítimos diversificados de conformidad con lo que el Reglamento de la Ley de Navegación determina, atendiendo al objeto de la inscripción (artículo 41).

➤ Lleva un orden de inscripción y se toma en consideración la prelación adquirida de la fecha y la hora de presentación, así como el número progresivo a cada documento recibido (artículo 42 del Reglamento de la Ley de Navegación).

➤ Los documentos que van a ser inscritos, deben ser presentados en dos ejemplares además del original que es devuelto con la correspondiente anotación registral inscripción al interesado, de los ejemplares uno le corresponderá a la oficina que realiza la inscripción y el otro se remite a la Oficina Central para su guarda y custodia (artículo 43 del Reglamento en cita).

➤ Se podrán inscribir los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en

instrumento otorgado ante notario o corredor públicos; así como contratos o documentos relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria cuando la ley exija dicha modalidad (artículo 14 de la Ley);

Las Constituciones han acogido en su texto expresa mención a las actividades notariales y registrales, siguiendo la moderna tendencia de la constitucionalización del Derecho Civil, donde encontramos el Derecho Inmobiliario Registral.

Por primera vez en la historia de Brasil ellas han sido incorporadas en el texto constitucional con una noción de independencia, garantizando su ejercicio bajo la prudencia y conciencia del registrado. Por lo que podemos concluir que la actividad registral ha ganado autonomía e independencia. Esto, porque la actividad llevada a cabo es pública, pero los registradores por su parte son delegados del poder público que desarrollan sus tareas privadas, con estructuras propias.

Fuera de la intervención del poder judicial, los registradores con esto pasan a ser calificados como colaboradores del poder público sin todavía integrar la categoría de funcionarios públicos donde se les incluía desde el principio del siglo, siendo así, no tienen ninguna semejanza con los funcionarios públicos civiles, una vez que el ejercicio de la actividad es en carácter privado.

Por definición legal, los registros en Brasil, son organizaciones técnicas y administrativas destinadas a garantizar la publicidad, seguridad y eficacia de los actos jurídicos. Para que estas finalidades sean posibles, es necesario que los registradores sean profesionales del derecho, ejerciendo su actividad con independencia y con la indispensable fe pública.

Finalmente se puede afirmar que en el sistema registral brasileño, el avance experimentado en la actividad de los registradores, sobre todo los inmobiliarios, hace que ellos pasen a constituir un cuerpo de profesionales del derecho que

ejercen su actividad con independencia y sin intervención directa o indirecta de la administración.

La actividad registral, por constitucional en el Brasil es privada, sin embargo de ser una función pública, a semejanza de otras actividades que particulares desarrollan con el poder público. Esta independencia garantiza la actuación libre del registrador, sobre todo en términos de la calificación de los títulos llevados a registro.

1.5 ANTECEDENTES DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

Es importante destacar que la principal institución de carácter registral que se viene a constituir como el antecedente fundamental del Registro Público Marítimo Nacional es el Registro Público de la Propiedad, el cual a diferencia de otros sistemas legislativos no cuenta con una ley especial sino que se encuentra regulada en el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, como ya se ha dicho. Existen marcadas diferencias entre estos dos sistemas registrales, pero en esencia vienen a dar publicidad a los actos y documentos registrados, la seguridad jurídica para las partes que se involucran en dichos actos, se da seguridad jurídica por un lado a los propietarios de inmuebles principalmente y para empresas navieras, propietarios y armadores por el otro.

El Registro Público de la Propiedad surge en el Código Civil de referencia en el año de 1870.

El Registro Público Marítimo Nacional como tal es una institución relativamente reciente, y su principal antecesor es sin duda el Registro Público de la Propiedad, que marca el inicio de la actividad registral en nuestro Estado mexicano. Significativamente existen diferencias muy marcadas entre uno y otro registro,

pero en esencia vienen a dar publicidad a los actos y documentos registrados, la seguridad jurídica para las partes que se involucran en dichos actos. Forman instituciones de seguridad jurídica, por un lado a los propietarios de inmuebles principalmente y para empresas navieras por el otro.

Desde luego el Registro Público de la Propiedad ya tiene muchos años de existencia, y es regulado por el Código Civil, aunque existieron proyectos de codificación para este registro, no fructificaron y dieron como consecuencia que en el año de 1870 se plasmara en este Código Civil un agregado relativo a esta institución.

"El proceso de codificación que culmina con la promulgación del Código de 1870, se inicia cuando Benito Juárez, que en aquel entonces se encontraba en la ciudad de Veracruz, encomienda a Justo Sierra O'Reilly, por conducto del Ministerio de Justicia, Licenciado Manuel Ortiz, la redacción de un proyecto de Código Civil Mexicano. Justo Sierra se trasladó al convento de la 'Mejorada' en Mérida, Yucatán, para llevar a cabo esta labor, dando como resultado el denominado *Proyecto de un Código Civil Mexicano, formado de orden del Supremo Gobierno* el cual fue publicado en 1861 por la imprenta de Vicente García Torres. El maestro Sierra tomó como referencia para su desarrollo el Código Francés. Los de Luisiana, Holanda, Vaud, Baviera, Rusia, Suecia, Suiza, Friburgo, Argovia, y fundamentalmente el Código Civil Español, escrito por Don Florencio García Goyena."²²

Con la Intervención francesa en nuestro país, Juárez vio detenido su proyecto, pero a la llegada de Maximiliano, este continuó con los estudios del proyecto, al que se le llegó a llamar el Código Civil del Imperio Mexicano, sin embargo, debido a los conflictos nacionales y una vez que fue derrocado el imperio el 8 de diciembre de 1870 fue decretado el Código, mismo que entró en vigor el 1º de marzo de 1870, bajo el título de Código Civil del Distrito Federal y Territorio de

Baja California, el cual contenía como título veintitrés un capítulo que se refería al Registro Público, en cuya exposición de motivos era creado para "hacer más seguros los contratos y menos probable la ocultación de gravámenes y demás condiciones de los bienes inmuebles".

El Código Civil de 1884, llamado Código Civil del Distrito Federal y Territorio de Baja California, que entró en vigor el 1º de junio de 1884, sigue al de 1870 en cuanto al registro se refiere, cambió su nombre el título del Registro Público por el de Registro Público de la Propiedad "regulaba la institución en cuatro capítulos [...] establecía que habría oficinas del Registro Público de la Propiedad, en todos los lugares a donde hubiese juzgados de 1ª instancia."²³

Por decreto de 3 de abril de 1917 dictado por Venustiano Carranza, se modifica de manera significativa al Código Civil, pero la esencia del Registro Público de la Propiedad sigue surtiendo sus efectos como institución de seguridad jurídica de los actos jurídicos que se inscriben en ella, por el contrario, se da un avance significativo, toda vez que se toma muy en cuenta la hora y el día en que se inscriben los actos.

El Reglamento del Registro Público de la Propiedad de 1921 "se expidió el 8 de agosto de 1921, siendo gobernador del Distrito Federal don Celestino Gazca. Consta de 164 artículos ordenados en 14 capítulos."²⁴

El Código Civil de 1928, que entró en vigor el 1º de octubre de 1932 incluyó nuevamente una parte relativa al Registro Público de la Propiedad y es la que rige actualmente, sin embargo después de esta publicación se dieron a conocer varios reglamentos del Registro hasta llegar al que rige actualmente de 6 de agosto de 1988.

²² PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO. Bernardo. DERECHO REGISTRAL. 6ª ed. México, 1997. Ed.

Porrúa. pág. 43.

²³ *Ob. Cit.* pág. 45.

²⁴ *Ibidem.* pág. 48

El artículo 3005 del Citado ordenamiento jurídico establece que sólo se registrarán:

- a) *Los testimonios de las escrituras públicas o actos notariales u otros documentos auténticos.*
- b) *Las resoluciones y providencias judiciales que consten de manera auténtica..*
- c) *Los documentos privados que en ésta forma fueron validados con apego a la Ley, siempre que al calce de los mismos haya constancia de que el Notario, el Registrador, el Corredor Público o el Juez competente se cercioraron de la autenticidad de las firmas y de la voluntad de las partes.*

En consecuencia de lo anterior, surge el Registro Público de Comercio como institución jurídica, cuya definición y alcances encontramos dispuestos en el artículo 1° de su reglamento:

Artículo 1°. El Registro Público de Comercio es la institución mediante la cual el Estado proporciona el servicio de dar publicidad a los hechos y actos jurídicos que, realizado por empresas mercantiles o en relación con ellas, precisen de ese registro para surtir sus efectos contra terceros.”

Queda claro que el Registro Público de la Propiedad es el ascendiente directo en México, del Registro Público Marítimo Nacional, sin embargo es necesario destacar que el citado Registro tiene su propia historia, surgiendo al mundo del Derecho a través de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963, la cual mediante su

artículo 96 indicaba que la Secretaría de Marina "establecerá el Registro Público Marítimo Nacional en el que se inscribirán":

- I. "La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.
- II. Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades;
- III. Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos;
- IV. Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios;
- V. Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.
- VI. Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública;
- VII. Los gravámenes sobre los buques;
- VIII. Los demás títulos que esta Ley determine que se registren."

Como se puede apreciar, el Registro Público Marítimo Nacional apareció sólo en un artículo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, sin embargo cabe hacer mención que la institución a pesar de que ya se había creado jurídicamente hablando, de *facto* no existía. El 29 de agosto de 1980 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional,

mismo que ya no esta vigente, pero que le da la forma y la estructura legal al Registro que en ese momento comenzaba a aparecer en el mundo real superando al mundo jurídico que hacía años lo había considerado. En este reglamento se incluían los principios registrales que marcan la razón de existencia jurídica al registro tales como: la publicidad, la legalidad, la legitimación, la fe pública registral y la oponibilidad; en este sentido se manifiestan principios fundamentales que tanto en el Registro Público de la Propiedad como en el del Comercio ya se habían plasmado, y del análisis de la institución se determina que es un registro basado en el sistema declarativo o francés, sustentado por el sistema de folios y partidas adecuados a los bienes inmuebles que iban a ser objeto de inscripción, y que desde luego estos folios serían adecuados para la materia marítima.

El nacimiento del Registro Público Marítimo Nacional no quedó ahí, porque no se había determinado con precisión dónde iba a quedar instalado y con que oficinas funcionaría, así que mediante Acuerdo Secretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de diciembre de 1980, se establecen las oficinas locales y la oficina central, determinando su ubicación y jurisdicción de las mismas:

Oficina Central:

1. En la Ciudad de México, D.F.;

Oficinas Locales:

2. Ensenada, Baja California;
3. La Paz, Baja California Sur;
4. Campeche, Campeche;
5. Ciudad del Carmen, Campeche;
6. Manzanillo, Colima;
7. Puerto Madero, Chiapas;
8. Ciudad de México, Distrito Federal.

9. Acapulco, Guerrero;
10. Puerto Vallarta, Jalisco;
11. Lázaro Cárdenas, Michoacán;
12. Cancún, Quintana Roo;
13. San Blas, Nayarit;
14. Salina Cruz, Oaxaca;
15. Mazatlán, Sinaloa;
16. Topolobampo, Sinaloa;
17. Guaymas, Sonora;
18. Dos Bocas, Tabasco;
19. Tampico, Tamaulipas;
20. Coatzacoalcos, Veracruz;
21. Veracruz, Veracruz;
22. Progreso, Yucatán.

Es conveniente mencionar que el 7 de diciembre de 1987, fue publicado en el Diario Oficial de la Federación un acuerdo secretarial con el fin de conjuntar a las oficinas existentes creando su respectiva jurisdicción y ubicación de cada una de ellas. Sin embargo, a todo lo que se ha publicado es evidente que no se han podido cumplir cabalmente las metas que se hicieron con estos decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación, ya que en la actualidad sólo se encuentran instaladas 15 oficinas de las 22 que fueron plasmadas en las fechas que ya han quedado señaladas.

Es importante señalar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que reguló al Registro Público Marítimo Nacional, llegó a ser superada en la práctica, y el 4 de enero de 1994, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley de Navegación que actualmente sigue vigente, contemplando en su contenido el capítulo referente al seguro marítimo, (la citada Ley de Navegación actual lo único que hizo fue derogar ciertos capítulos de la Ley de Navegación y Comercio

Marítimo). En esta Ley se determina que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada del Registro Público Marítimo Nacional, destacando el artículo 14 que determina los actos que son susceptibles de inscripción y que se lee:

Artículo 14.- La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

- I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;*
 - II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;*
 - III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;*
 - IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;*
 - V. "Las embarcaciones extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;"²⁵*
 - VI. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda;*
- y*

²⁵ Este es el texto original, en la actualidad con publicación en el Diario Oficial de la Federación de fecha 26 de mayo del 2000 esta fracción fue derogada, junto con el artículo 15 que conformaban el Capítulo II Del Registro Público Marítimo Nacional.

VII. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción, los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

La evolución del Registro Público Marítimo Nacional, ha continuado, esto se demuestra con la entrada en vigor del Reglamento de la Ley de Navegación, que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el lunes 16 de noviembre de 1998, que según se desprende del artículo segundo transitorio se abroga entre otros el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado el 29 de agosto de 1980. Sin embargo y a pesar de su relativa poca vida de vigencia, este Reglamento ya fue reformado.

CAPITULO 2

NATURALEZA JURIDICA DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

2. GENERALIDADES.

El estudio del Registro Público Marítimo Nacional, como ya se ha dicho con anterioridad, ha sido poco estudiado por nuestros juristas, se le ha puesto poca atención y siempre se le compara con el Registro Público de la Propiedad y el de Comercio, que son los antecedentes jurídicos directos de esta institución administrativa. Es interesante adentrarse al análisis de la función que realiza el Registro a nivel marítimo, tiene gran trascendencia y merece un reconocimiento especial, para poder entender esto es necesario establecer características esenciales y sobre todo la naturaleza y alcances del Registro Público Marítimo Nacional.

2.1 CONCEPTO DE REGISTRO PUBLICO MARÍTIMO NACIONAL.

La Ley de Navegación, que es la Ley que regula la actividad registral marítima, así como su reglamento, no definen en ningún momento al Registro Público Nacional, por lo que es necesario definirlo, para ello será oportuno analizar conceptos que involucran a la actividad registral y con ello lograremos definir al Registro.

La etimología latina **registro** proviene del vocablo **regesta, -orum**, derivado de **regerere** que significa transcribir.²⁶

Por público también del latín **pūblici**, que significa oficial o público.²⁷

Couture determina que registro proviene del francés **registre** y este del bajo latín **regesta, -ae** 'registro' tomado por femenino singular en baja época, cuando en realidad se trata de **regesta, -orum**, neutro plural sustantivo de **regestus, -a -um**, participio pretérito de **regero, ere** 'anotar, inscribir', por lo cual **regesta** significa 'las cosas anotadas'.²⁸

De estas definiciones etimológicas no se puede determinar con exactitud la función que desempeña el Registro, no obstante ello, debemos entender que por su antecedente inmediato, podemos desprender que es una institución que se encuentra en manos del Estado y que implica funciones administrativas.

"Registro.- 1.- acción y efecto de registrar; operación de inscribir un acto, contrato o declaración de la voluntad en los libros instituidos a tal efecto. 2.- Libro en el que se toma razón de los documentos o declaraciones de voluntades que la ley o la reglamentación respectiva determina, a los efectos de darles publicidad, fecha cierta, o hacer presumir su conocimiento por parte de terceros. 3.- Repartición administrativa instituida en la ley para tomar razón de determinados documentos..."²⁹

A continuación transcribo algunas definiciones que pueden servir de sustento a la definición de Registro Público Marítimo Nacional:

²⁶ COROMINAS, Joan. BREVE DICCIONARIO DE LA ETIMOLOGIA DE LA LENGUA CASTELLANA. 2ª ed. Madrid 1967. Ed- Gredos. pág. 500.

²⁷ *Ob. Cit.* pág. 480.

²⁸ COUTURE, Eduardo J. VOCABULARIO JURÍDICO. 5ª reimpresión. Ed. Depalma, Buenos Aires, Arg. 1993. pág. 511.

²⁹ COUTURE, Eduardo J. *Ob. Cit.* pág. 511.

"Registros Administrativos.- Son instituciones administrativas creadas por ley, para dar certeza, autenticidad o seguridad jurídica a hechos o actos, bienes o personas y para tal efecto se adopta un sistema de inscripciones y anotaciones, catálogos o inventarios."³⁰

De la definición antes citada podemos determinar, que el registro del que pretende definir es un registro con sistema declarativo, del que ya hemos hablado, sistema que recoge el Registro Marítimo, de conformidad con lo que establece la propia Ley de Navegación.

"En sentido lato, la palabra 'registro' equivale a la acción de registrar, o sea, a la acción de examinar y reconocer con cuidado y diligencia una cosa, a los fines de la consiguiente anotación o transcripción, sea por literalidad o por brevedad o extracto del resultado que se hubiese obtenido, y conforme lo ordene la ley en cada caso. Ciertamente, esta palabra transporta inmediatamente a la idea de un libro, padrón o matrícula, que es forzoso emplear para hacer el correspondiente asiento escrito. En sentido restringido, el vocablo 'registro' es usado para señalar o referir a la oficina en donde se hacen constar debidamente ciertos hechos o acontecimientos que, voluntaria o involuntariamente, acaecen en la vida diaria de relación, y que producen como resultado, la adquisición, modificación, permutación o extinción de derechos y obligaciones."³¹

"Registro de Buques.- relación oficial de los existentes en un país, a efectos estadísticos, fiscales o de otra clase. Lista de los inscritos en cada puerto, o matrícula de buques. Libro o serie de ellos que en el Registro Mercantil se utilizan para constancia del dominio y otros actos y contratos sobre las naves. Operación aduanera o examen del cargamento en los puertos de salida, escala o destino, para determinar la existencia de posible contrabando. Operación efectuada en alta

³⁰ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNAM. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. T. P-Z. 2ª ed. México 1988, Ed. Porrúa, pág. 2747.

³¹ ARGENTINO, I. Neri. TRTADO TEORICO Y PRACTICO DE DERECHO NOTARIAL. V. 6. 1ª ED.. Buenos Aires 1981, Ed. Depalma. Pág. 215.

mar o en aguas jurisdiccionales de los beligerantes, para comprobar si un buque mercante neutral transporta, o no, contrabando de guerra, en ejercicio irregular del derecho de visita, en la forma implantada por Inglaterra y Alemania, y luego por todos seguida, desde la guerra iniciada en 1914.³²

“El Registro es un organismo administrativo, ideado para garantizar la seguridad de los derechos adquiridos, es decir, de los derechos subjetivos, y la seguridad del obrar jurídico, es decir la seguridad del tráfico.”³³

De las anteriores definiciones podemos destacar varios elementos y características que tratan en casi todas, es decir implica la anotación de acto en un lugar que es ex profeso para ello, derivado de ello se trata de un acto jurídico, pero que para poder anotarlo o registrarlo debemos de haber analizado su contenido; también se hace referencia al lugar donde se realizan estas anotaciones, pero desde luego la inscripción en si lleva una consecuencia inmediata generada de la necesidad de preservar algo y hacer constar la existencia de ese acto que se ha llevado para su inscripción. No obstante estas definiciones, quiero incluir la que se refiere al Registro Público de la Propiedad, ya que como hemos referido con antelación, es el antecedente inmediato al Registro Marítimo que nos interesa. Al respecto el maestro Bernardo Pérez Fernández del Castillo en su libro Derecho Registral manifiesta que el “Registro Público de la Propiedad es una institución administrativa encargada de prestar un servicio público consistente en dar publicidad oficial del estado jurídico de una propiedad y posesión de los bienes inmuebles; algunos actos jurídicos sobre bienes muebles ; limitaciones y gravámenes a que ambos están sujetos, así como la existencia y constitución de personas morales: asociaciones y sociedades civiles [...] tiene como fin darle publicidad sobre las cosas y los derechos reales.”³⁴

³² CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. DICCIONARIO MILITAR Aeronáutico, Naval y Terrestre. Ed. Claridad, 1961. t. III, pág. 212.

³³ CARRAL Y DE TERESA, Luis. DERECHO NOTARIAL Y DERECHO REGISTRAL. 2ª ed. México 1993. Ed. Porrúa. pág. 215.

³⁴ Ob. Cit. pág. 65, 67.

Para el suscrito, el Registro Público Marítimo Nacional, es una institución administrativa creada por el Estado, para dar publicidad y seguridad a los documentos y actos jurídicos inscribibles, relacionados con embarcaciones o artefactos navales, comercio marítimo y actividad portuaria.

De esta definición puedo rescatar cuatro elementos que son de trascendencia:

- 1.- La institución encargada del estudio de los documentos que son objeto de inscripción, fue creada por el Estado a través de una Ley especializada.
- 2.- Esta institución analizará y determinará la procedencia o improcedencia de inscripción de los documentos que incluyen actos jurídicos (artículos 14 de la Ley de Navegación y 40 del Reglamento de la citada Ley).
- 3.- Todo documento que se inscribe es oponible a terceros, brindando publicidad y seguridad jurídica de los actos que en el Registro se inscriben.
- 4.- Los actos jurídicos inscritos en el Registro se relacionan en todo momento con embarcaciones o artefactos navales, comercio marítimo y actividad portuaria, es decir que se relacionan con la "industria marítima a flote."³⁵

Desde luego que se destaca el Registro Marítimo, por el sentido y dirección que implica el mundo que se desenvuelve en el mar, se podría pensar que únicamente los bienes inmuebles son objeto de inscripción, sin embargo en las embarcaciones su valor comercial es demasiado elevado, sirven como garantía de operaciones comerciales que involucran cientos de miles de pesos o dólares, por lo que es importante determinar, a través de esta institución la historia jurídica que guardan las embarcaciones y las relaciones comerciales que llevan sus propietarios o poseedores, para que exista certeza en cuanto a los actos que los involucran y al mismo tiempo brindar la seguridad jurídica.

³⁵ HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. DERECHO MARÍTIMO I. Ed. Cadi, Barcelona, España 1968, pág. 37.

2.2 NATURALEZA JURÍDICA DEL REGISTRO PUBLICO MARÍTIMO NACIONAL.

El Derecho Registral, sin duda es una parte del Derecho Privado regulado dentro de Código Civil, que proporciona las normas sustantivas, sin embargo por lo que se refiere a las normas procesales o adjetivas, que están establecidas en su reglamento, hacen que tome parte también del Derecho Público, ya que en este campo del Derecho se regulan las relaciones jurídicas entre el Estado y los particulares.

Los actos, formas y formalidades de necesaria observancia para que determinados actos jurídicos previstos por la Ley alcancen la plenitud de sus efectos de la publicidad registral, tienen su fuente inmediata en el Código Civil y su fuente mediata en el Reglamento, para el caso del Registro Público Marítimo Nacional, la fuente inmediata viene siendo la Ley de Navegación y la mediata en su propio reglamento.

El procedimiento del Registro Público Marítimo Nacional se instituye para proporcionar seguridad jurídica a los actos que se les ha dado forma legal, generalmente a través de instrumentos públicos.

La organización política, jurídica, económica y social de la forma de gobierno en México está prevista en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la cual en sus artículos 39 y 40 reconoce la Soberanía Nacional reside esencial y originariamente en el pueblo y se ejerce a través del poder público, dentro de un régimen republicano, representativo, democrático y federal.

En el sistema de gobierno federal de nuestro país, se establece que la norma suprema crea dos ordenes: el de la Federación y el de los Estados o Entidades

Federativas, las cuales, se encuentran subordinadas a la norma suprema que les dio origen pero que entre sí están coordinados.

La Federación y bajo este concepto ejerce su soberanía frente a otros países a través de su propio territorio que se integra por aquellos Estados que forman parte de la federación (31 Estados o Entidades Federativas y un Distrito Federal), en el que se encuentra el asiento de los poderes federales.

Los Estados integrantes de la Federación de acuerdo con nuestra estructura jurídica son libres y soberanos en cuanto a su régimen interno de acuerdo con el artículo 40 Constitucional.

La autoridad que realiza el Registro Público Marítimo Nacional es de naturaleza administrativa, que se ubica dentro de las tres funciones o actividades esenciales del Estado, para realizar sus fines.

El maestro Andrés Serra Rojas, señala que la función administrativa, es la función encaminada a regular la actividad concreta y tutelar del estado, bajo un orden jurídico; los servicios públicos son actividades generales en forma regular y continua; hay una relación entre las funciones del Estado y los servicios públicos.

"La administración pública es una organización cuya actividad se encamina a la satisfacción de las necesidades colectivas principalmente en la forma de servicios públicos o mediante ordenes dirigidas a que se cumplan los fines del Estado"³⁶

Dentro del ámbito de la actividad administrativa del Estado, esta propiamente la función administrativa que corresponde al Poder Ejecutivo, se realiza bajo el orden jurídico y limita sus efectos o actos jurídicos concretos o particulares, que tienen por finalidad la prestación de un servicio público o la realización de las demás actividades que le corresponden, con los particulares, reguladas por el interés

³⁶ SERRA ROJAS, Andrés, DERECHO ADMINISTRATIVO. T.1. 5ª ed. México 1972, Ed. Porrúa. pág. 74.

general y en el caso del Registro Público Marítimo Nacional, sin duda por el principio de seguridad jurídica, que en el mundo moderno está íntimamente relacionado con la actividad económica.

En lo que se refiere a la actividad y funciones del Registro Público Marítimo Nacional es necesario que el mismo, tenga como característica especial su autonomía y que tenga sus raíces en nuestra realidad social específica, no sujeta a la voluntad exclusiva del centro de poder público, pues tiene como fines esenciales, conceptos de seguridad jurídica, de legitimación, de legalidad, de especialidad con referencia al desempeño de la actividad misma, de análisis en la calificación registral como parte esencial en la que se encuentran y aplican los conocimientos generales del derecho de acuerdo con la especialidad de esta actividad, así como la aplicación de los elementos que se analizarán más adelante en este trabajo como principios registrales que son la norma, la pauta y el procedimiento para la prestación del servicio y que en la actualidad son indispensables en el ámbito del servicio y funciones administrativas del Estado y en la atención a la dinámica en lo económico, en lo político y en lo jurídico del mundo moderno.

En el Derecho público de nuestro país, se requiere de una rápida respuesta en la actividad registral, en la que se tiene como esencia, el multicitado concepto de "seguridad jurídica" y "publicidad" que en buena parte se sustenta en la actividad notarial, considero que es posible y a la mayor brevedad, debe hacerse un análisis de respuesta a todas estas necesidades y características y que concluya en una reforma bien definida partiendo desde la estructura de Registro, actualizando las Oficinas y sus jurisdicciones, así como determinar los elementos de apoyo en las nuevas tecnologías de la cibernética, establecer las oficinas locales en los diversos puertos del país, principalmente en Puerto Madero, Chiapas y San Blas, Nayarit.

El Registro Público Marítimo Nacional, es una institución vinculada con bienes muebles bien determinados, que desde luego cumplen una función de trascendencia en la sociedad, ya sea a través de servicios particulares o públicos, unidos a la vida marítima sea esta lacustre, fluvial, o marítima. Es por ello que en primera instancia, esta institución registral guarda en sus folios un catálogo importante de las diversas embarcaciones o artefactos navales que forman parte de su acervo. Además de estos bienes muebles, también se incluyen a los poseedores o propietarios de los mismos, que de igual forma son un grupo selecto de personas físicas o morales que dedican su actividad en torno a los bienes muebles que ya mencionamos, me refiero a las Empresas Navieras, Operadores, Propietarios, Armadores. Existe otro grupo de personas físicas o morales que también se involucran con las actividades marítimas, pero en un plano de gestión jurídica-administrativa en diversos servicios, que como comisionistas mercantiles se involucran con las empresas navieras o navieros y con las embarcaciones y sus productos, ellos son los Agentes Navieros.

Si bien es cierto, las embarcaciones y las empresas navieras son los protagonistas en el Registro Público Marítimo Nacional, también lo son los actos jurídicos en los que intervienen, que se vuelven actores del Registro Público Marítimo Nacional. Por un lado no es posible concebir una embarcación o artefacto naval sin propietario o poseedor, por tal motivo necesariamente se requerirá el acto jurídico que genera el derecho de propiedad o posesión o la obligación, sin embargo no cualquier documento que ampare dicha situación jurídica es susceptible de inscribirse, asimismo, necesitaremos los documentos fehacientes que le den personalidad jurídica a las personas físicas o morales que son susceptibles de inscripción como empresas navieras o navieros, agentes navieros, empresas dedicadas al otorgamiento de créditos, en el Registro, de igual manera los documentos que amparan gravámenes, reservas de dominio o limitaciones sobre las embarcaciones, necesariamente deberán contar con las formalidades que la propia ley determine.

Derivado de lo anterior podemos afirmar que para que un documento sea inscrito, deberá cumplir con los requisitos que la legislación correspondiente le imponga, pero además llevar un orden de inscripción cronológico, que permita conocer los actos jurídicos que se plasman en los folios, porque esa historia podrá determinar, propietarios, poseedores, acreedores, deudores, hipotecas, contratos, etc. relacionados con las embarcaciones o artefactos navales y las empresas navieras que los celebraron.

Los documentos que se inscriben, han sido estudiados y analizados, por lo que se puede tener seguridad en cuanto a que es válido mientras cumpla con los requisitos establecidos en la ley, y mientras se haya cumplido con el orden que tenga lógica – jurídica con los antecedentes registrales.

La naturaleza jurídica del Registro Público Marítimo Nacional consiste en dar publicidad y seguridad jurídica a los actos y documentos que involucran a embarcaciones, artefactos navales, actividad portuaria y comercio marítimo, y a empresas navieras, de los documentos que en el se inscriben.

Por lo que se ha manifestado, el Registro Público Marítimo Nacional no es un catálogo de embarcaciones que sirve para estadística, porque si bien es cierto en el se inscriben las embarcaciones y artefactos navales, también es cierto que no todas las embarcaciones que se encuentran en los litorales mexicanos se han inscrito, tan es así que el propio artículo 14 de la Ley de Navegación determina en su antepenúltimo párrafo que “No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.” (Es potestativo para las embarcaciones y artefactos navales menores).

Tampoco será su naturaleza jurídica el ser una oficina recaudadora de impuestos, si bien es cierto que el Registro Público Marítimo Nacional presta un servicio

público, y como contraprestación cobra derechos, no será en ningún momento el fin primario.

Significativamente el proporcionar seguridad jurídica al tráfico de las embarcaciones mediante la publicidad de la constitución, declaración, transmisión, modificación, extinción y gravamen de los derechos de propiedad y posesión de esos bienes, dándole una apariencia jurídica de legitimidad y fe pública a lo que aparece asentado y anotado en el Registro Público Marítimo Nacional, constituye su naturaleza jurídica.

2.3 PRINCIPIOS GENERALES QUE SUSTENTAN EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

Hemos destacado que el Derecho como fenómeno social con la aparición de nuevas formas de vida humana, métodos y sistemas en las relaciones comerciales, en el campo jurídico el desarrollo que ha experimentado la humanidad, la evolución cultural, económica y social ha repercutido en la presencia de una uniformidad de las ramas del Derecho, sujeta siempre a los cambios de las sociedades de los tiempos del hoy y del mañana. En esta forma surgen en los lejanos tiempos algunos lineamientos que fueron conjuntándose hasta conformar los sistemas jurídicos registrales, cuya principal pretensión era la de proporcionar seguridad jurídica y agilidad sobre los trámites solicitados.

Hablar de principios generales que sustentan al Registro Público Marítimo Nacional, es intentar trastocar el contenido y función de la Institución registral

marítima, es decir “sirve de explicación teórica práctica de la función del Registro”.³⁷

Sin duda alguna los principios pueden entenderse como la dirección y el marco de aplicación de bases fundamentales que encierran a algún elemento, en este caso es una institución administrativa a cargo del Estado mexicano, encargada de velar por la seguridad de los actos jurídicos que en ella se inscriben.

Se advierte entonces que esas directrices o lineamientos básicos y fundamentales que forman la explicación teórica y práctica de la función registral marítima, pueden ser variados, de tal forma que hay quien clasifica a los principios en materiales: inscripción y especialidad; formales: rogación legalidad y tracto sucesivo; y mixtos que se dividen en consentimiento (formal o material), publicidad (material, que incluye a la fe pública y la legitimación, y formal), prioridad (material y formal).³⁸

Es importante aclarar desde este momento que estos principios son recogidos de los principios del Registro Público de la Propiedad, pero que son aplicables en todo momento al Registro Marítimo, por analogía.

Para nuestro estudio diremos que si son aplicables en una u otra medida los principios citados por Cano Tello, sin embargo comenzaré a explicar a estos principios en base a un seguimiento teórico práctico.

➤ Consentimiento.- Es aquel principio que consiste en que el acto objeto de la inscripción debe derivar de un titular registral, y para que un documento pueda ser inscrito es necesario que este titular manifieste su voluntad por sí o a través de

³⁷ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. DERECHO REGISTRAL. 6ª ed. México. 1997. Ed. Porrúa. pág. 73.

³⁸ CANO TELLO, Celestino. INICIACIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO HIPOTECARIO. Ed. Civitas. Madrid, España. 1982. pág. 95.

una persona que lo sustituya, asimismo, para que pueda realizar una cancelación, es necesario que de igual manera manifieste su voluntad.

“Este principio consiste en que el registro siempre presupone un titular registral y, por lo tanto, para cualquier modificación o cancelación de los asientos se requiere el consentimiento de dicho titular registral o sus causahabientes”³⁹, asimismo “en sentido negativo, nadie puede ser dado de baja en el Registro sin su consentimiento tácito o expreso.”⁴⁰

Necesariamente para iniciar una inscripción se requiere de una solicitud, que manifiesta la voluntad de la inscripción, en tal sentido el Reglamento de la Ley de Navegación en su artículo 44 dispone lo siguiente:

Artículo 44.- Los documentos que requieran de inscripción deberán presentarse por los interesados en la oficina central del Registro o en sus oficinas locales, con una solicitud escrita y los anexos pertinentes. La presentación podrá hacerse personalmente o por correo certificado con acuse de recibo o bien mediante servicio de mensajería [...].

Artículo 56.- La cancelación procede únicamente por petición de las personas interesadas o por orden de autoridad competente, y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.

➤ Tracto Sucesivo.- Se refiere a que todo acto que se pretende inscribir en el registro es generado por otro previamente inscrito, implica una secuencia histórica de inscripciones, un acto posterior deriva del anterior.

³⁹ RIOS HELLIG, Jorge. LA PRACTICA DEL DERECHO NOTARIAL. 3ª ed. México 1997, Ed. Mc Graw Hill. pág. 261.

⁴⁰ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, *Op. Cit.* pág. 81.

Las inscripciones "se efectúan dentro de una secuencia o concatenación entre adquisiciones y transmisiones sin que haya ruptura de continuidad. [...] Este principio de tracto sucesivo sigue el aforismo *nemo dat quod non habet*, o sea, dentro del Registro sólo puede transmitirse o gravarse lo que se encuentra previamente inscrito."⁴¹

Ni la Ley de Navegación, ni su Reglamento, determinan el principio de tracto sucesivo, sin embargo es necesario aclarar que por razones lógico jurídicas, no es posible concebir una inscripción de actos sin que exista un antecedente, desde luego, cabe destacar que con la creación del Registro el 29 de agosto de 1980 cuando se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional y comenzó a funcionar, se tendrían las primeras inscripciones de las embarcaciones que comenzaron a hacer historia en este registro, y que a partir de ese momento, se comenzaron a inscribir los documentos que acreditaron la propiedad de las embarcaciones y artefactos, muchos de los cuales siguen dando servicios, así como las inscripciones de los gravámenes, que ponen de manifiesto la importancia del tracto sucesivo.

➤ Continuidad.- Los asientos registrales llevarán un orden sujeto al primer acto inscrito, el cual generalmente se aboca a actos por el ejecutivo federal, desprendiéndose de ello, entre otros actos, los contratos, hipotecas, gravámenes.

➤ Principio de Prioridad o Prelación.- *prior tempore, prior jure* (primero en tiempo primero en derecho). Es la base de la seguridad jurídica, que consiste en la prioridad que tiene un documento en relación con otro que se inscribe con posterioridad.

Al respecto anota el maestro Pérez Fernández del Castillo, "es obvio pero fundamental que existe la impenetrabilidad registral, o sea que dos derechos no pueden, al mismo tiempo ocupar un mismo lugar y preferencia. Pueden coexistir

⁴¹ *Ibidem*. pág. 111.

derechos iguales, pero con preferencia distinta, o como lo llama la doctrina, con rango diferente.”⁴²

Puede darse el caso de que dos actos se pretendan inscribir en el mismo momento sobre una misma embarcación, como dos compraventas, o un gravamen y una compraventa. En estos casos tendríamos que remitimos de manera supletoria al Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal que resolvería de la siguiente manera:

Artículo 2266.- Si la cosa vendida fuere inmueble, prevalecerá la venta que primero se haya registrado; y si ninguna lo ha sido, se observará lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 2982.- Si hubiere varios acreedores hipotecarios garantizados con los mismos bienes, pueden formar un concurso especial con ellos y serán pagados por el orden de fechas en que se otorgaron las hipotecas, si estas se registraron dentro del término legal, o según el orden en que se hayan registrado los gravámenes, si la inscripción se hizo fuera del término de la ley.

Podemos afirmar que en realidad no vale que se diga que se ha realizado un acto jurídico, sino que es importante inscribirlo en el registro, para que en el momento en que sea inscrito sea oponible a terceros.

El artículo 3013 del Código Civil determina “la preferencia entre derechos reales sobre una misma finca u otros derechos, se determinará por la prioridad de su inscripción en el Registro Público. Cualquiera que sea la fecha de su constitución.”

⁴² *Idem.* pág. 84.

“El derecho real adquirido con anterioridad a la fecha de una anotación preventiva será preferente aún cuando su inscripción sea posterior siempre que se de el aviso que previene el artículo 16.”⁴³

Al respecto el Reglamento de la Ley de Navegación se concreta a lo siguiente:

Artículo 57.- Las anotaciones preventivas se cancelarán: ...

No hace ningún comentario respecto de los avisos o anotaciones preventivas, lo que pone de manifiesto nuevamente que al respecto nos tendremos que remitir a los lineamientos del Código Civil para el Distrito Federal.

Las anotaciones preventivas tienen la virtud de que los actos en ellas consignadas y que cumplan con los requisitos de Ley pueden retrotraer los efectos del derecho u obligación, quedando estos inscritos desde la fecha de la anotación.

➤ **Legalidad o Calificación.-** Es el principio que se refiere a que en el momento en que un documento ingresa al Registro Marítimo, deberá ser analizado y examinado por el registrador, para verificar que se cumplan con los requisitos legales exigidos en los ordenamientos jurídicos aplicables.

Consiste en que el registrador haga un estudio de fondo y forma del documento a inscribir, es decir, el documento en que se consigna el acto debe satisfacer los requisitos de fondo y forma que exige la Ley (calificación registral).⁴⁴

Al respecto es criticable hasta cierto punto la calificación de fondo del documento objeto de la inscripción, porque se podría considerar como una calificación de los actos que realiza un notario, corredor o autoridad judicial, no obstante lo anterior considero que el examen que realiza el registrador no debe de dejar de lado el contenido del documento, ya que de él deriva su posible inscripción derivado

⁴³ RIOS HELLIG, Jorge. *Op. cit.* pág. 266.

incluso de los principios antes desarrollados, tal como lo es el de tracto sucesivo. En cuanto a los requisitos de forma creo que es válido traer a colación lo que la propia ley determina.

La Ley de Navegación determina que actos pueden ser objeto de inscripción, y solo ellos serán susceptibles de inscribirse.

Artículo 14.- La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

- II. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;*
 - III. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;*
 - IV. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;*
 - V. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;*
 - VI. (Derogado);*
 - VII. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda;*
- y*

*** Ibidem. pág. 269.*

VIII. *Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.*

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción, los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo."

El artículo 45 del Reglamento de la Ley de Navegación establece este principio al señalar lo siguiente:

Artículo 45. El registrador procederá a realizar la inscripción correspondiente dentro de los siguientes plazos:

- I. Un día hábil, en caso, de inscripción de empresas navieras en su modalidad de persona física, de inscripción y cancelación de matrícula;*
- II. Diez días hábiles, en caso de agente naviero general o consignatario de buque;*

- III. *Quince días hábiles, tratándose de inscripción de empresa naviera en su modalidad de persona moral, y*
- IV. *Dos días hábiles, en los demás casos.*

Procederá la suspensión del trámite en los casos de omisiones o defectos subsanables y la denegación cuando éstos sean subsanables.

Si el registrador suspende o deniega la inscripción, lo notificará al interesado quien contará con cinco días hábiles para recurrir la resolución.

Si en el plazo mencionado el interesado no cumple con los requisitos exigidos, ni interpone el recurso que proceda, el documento respectivo se le devolverá o se pondrá a su disposición.

Los documentos que no sean retirados dentro de los treinta días hábiles siguientes a la notificación serán remitidos al archivo general del Registro.

Es importante aclarar que el Registro Público Marítimo Nacional, por la importancia que implican los actos objeto de inscripción, requiere que los documentos sean fidedignos y auténticos, por lo que no pueden inscribirse documentos apócrifos, o que consten en copia fotostática simple.

No debemos olvidar que debido a la movilidad de las embarcaciones, principalmente las que navegan en tráfico de altura, las relaciones comerciales y los contratos celebrados en el extranjero son muy frecuentes, por lo que para que un documento público otorgado en el extranjero pueda surtir efectos en la República Mexicana, independientemente de las legalizaciones exigidas en el país donde se otorgue es necesaria también la del cónsul mexicano acreditado en

dicho país, de acuerdo con el artículo 28 fracción X de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

Artículo 28. A la Secretaría de Relaciones Exteriores corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

[...]

X. Legalizar las firmas y de los documentos que deberán producir efectos en el extranjero, de los documentos extranjeros que deberán producirlos en la República.

➤ Legitimación.- El derecho registrado o inscrito se presume que existe, que pertenece a su titular en la forma expresada por el asiento respectivo, se presume también que el titular de una inscripción de dominio o posesión, tiene la posesión del mueble o inmueble inscrito y para el acaso de la materia que nos ocupa, del bien mueble inscrito.

No podrá ejercerse acción contradictoria del dominio del inmueble o derechos reales sobre los mismos o de otros derechos inscritos o anotados a favor de persona o entidad determinada, sin que previamente a la vez, se entable demanda de nulidad o cancelación de la inscripción en que conste dicho dominio o derecho.

➤ Publicidad.- Consiste en permitir consultar al público las inscripciones, ya que es una de las finalidades más importantes, a este respecto el maestro Bernardo Pérez Fernández del Castillo determina que existen dos puntos de vista de publicidad:

*1.- Publicidad formal. Se refiere a que cualquier persona puede solicitar las constancias y certificaciones de los asientos y anotaciones, así como consultar los folios personalmente [...] 2.- Publicidad material. Esta tiene dos aspectos: positivo y negativo [...] Aspecto positivo.- Consiste en que la publicidad registral hace presumir que todo derecho inscrito existe y es conocido *erga omnes*. [...] Aspecto

negativo.- La publicidad hace suponer que los derechos no inscritos en el Registro, no existen, y por lo tanto no surten efectos contra terceros."⁴⁵

Respecto de la publicidad formal de la que trata el maestro Pérez Fernández del Castillo, esta se consigna en los artículos que se refieren a las certificaciones, que se regulan en el Reglamento de la Ley de Navegación de los artículos 61, 62 y 63, al respecto el artículo 61 señala lo siguiente:

Artículo 61. El titular del Registro o los registradores, en su caso, expedirán, previa solicitud, certificaciones de los contenidos de los folios, así como de la existencia de asientos de cualquier clase.

La propia denominación demuestra la finalidad y el principio que en este momento es objeto de análisis, Registro Público Marítimo Nacional "naturaleza publica.- Los registros administrativos son manejados por la administración y, salvo excepciones, el público en general tiene libre acceso a ellos; en esto último radica su naturaleza pública. Existen registros administrativos que son privativos de la administración, en que ésta última tiene acceso a los mismos. A los primeros, la legislación administrativa los separa de los segundos, dándoles la denominación expresa de registro público."⁴⁶

➤ Fe publica.- "Al hablar del vocablo fe es sinónimo de certeza o seguridad, esto es creer en algo que no nos consta, que no hemos percibido por los sentidos."⁴⁷ Los documentos inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, tales como los folios asignados a cada ramo, se consideran documentos auténticos y, en

⁴⁵ PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, *Op. Cit.* pág.184.

⁴⁶ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNAM. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. T. P-Z. 2ª ed. México 1988, Ed. Porrúa, pág. 2747.

⁴⁷ RIOS HELIG, Jorge. *Op. cit.* pág. 276

consecuencia se ejerce la fe pública mediante la expedición de certificados o constancias de los asientos registrales existentes en la citada institución registral.

➤ **Inscripción.-** Todo acto jurídico que se presente para inscripción debe asentarse y materializarse para que quede constancia del acto y que objetivamente se pueda conocer el documento que se inscribió. Al respecto puede haber una confusión en cuanto a qué se inscribe ¿el acto jurídico o el documento?. Se deben inscribir ambos, el acto que se formaliza a través del documento, en el que se deben reunir los requisitos de forma y validez. Estas inscripciones se realizan en los folios, que son catálogos de información seleccionada, en donde se sintetiza el acto celebrado, es de destacarse que los documentos inscritos son archivados para constancia del acto.

Los folios en el Registro Marítimo, se clasifican de la siguiente manera:

Artículo 41. En el Registro se manejará un sistema de secciones y folios para hacer las inscripciones a que se refiere este Reglamento y se almacenará la información en medios magnéticos.

Los documentos en que consten los actos objeto de registro se inscribirán en los folios siguientes:

I. En el folio marítimo, todos los relativos a embarcaciones o artefactos navales que precisen de registro en los términos de la Ley;

II. En el folio de empresas, los relativos a navieros, sean personas físicas o morales, a la constitución y reformas de empresas navieras, armadores y agentes navieros;

III. (Derogado).

IV. En el folio especial para embarcaciones en tráficos internacionales, las autorizaciones que expida la Secretaría para que las mexicanas se dediquen exclusivamente al transporte marítimo internacional.

El titular del Registro podrá crear los folios que considere necesarios.

De los folios que se clasifican en el reglamento es de destacarse, que únicamente son eficaces los folios marítimos y los folios de empresas, no así el de las embarcaciones en tráficos internacionales, que desde un punto de vista personal se encuentra sobrando, toda vez que las embarcaciones que son susceptibles de inscripción o en su mayoría pueden realizar navegación de altura, lo que implica el tráfico internacional. No es necesario hacer una distinción entre embarcaciones para navegación nacional y otras para navegación internacional.

El efecto inmediato de la inscripción es declarativo, lo que ya se ha explicado, y por lo tanto no constituye derechos.

➤ Fe pública registral.- Consiste en considerar como válido o verdadero algún hecho o acto, que en este caso se traduce en considerar como verdaderas y confiables las inscripciones que se realizaron ante el propio titular del registro y los registradores.

Artículo 40. El personal del Registro tendrá las funciones que a continuación se indican:

I. Corresponde al titular del Registro:

[...]

V. Ejercer la fe pública registral, para lo cual se auxiliará del personal de la institución;

[...]

- II. *Corresponde a los registradores, en el ámbito de su jurisdicción, las funciones señaladas en los incisos c) al h) de la fracción anterior.*

"La fe pública registral, [...] es un imperativo jurídico o coacción que nos obliga a presumir como verdaderos determinados hechos o acontecimientos, sin que podamos decidir en principio sobre su objetiva verdad."⁴⁸

- **Efectos.**- Los actos y documentos que conforme a la Ley deban registrarse y no se inscriban, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen guardando a su vez efectos declarativos, por parte del Estado.

- **Exactitud.**- El contenido de la inscripción asentado en el folio marítimo asignado al ramo correspondiente, debe coincidir con el documento que presente para dicha inscripción, en la práctica el folio marítimo abarca una síntesis del documento registrado con los datos más sobresalientes del aludido documento.

⁴⁸ *Ibidem*, pág. 46.

CAPITULO 3

UBICACIÓN Y ORGANIZACIÓN

3. LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

La administración pública federal, cuenta con una organización definida, que también ha sido actualizada durante la construcción del Estado mexicano, no se puede negar que los cambios han sido paulatinos y buscando en todo momento abarcar con esos cambios, a todos los factores productivos que conforman el elemento sustantivo del crecimiento del país. En este sentido han sido creados los diversos organismos de la administración pública centralizada y paraestatal.

Recordemos que dentro de los organismos de la administración pública centralizada encontramos a la Presidencia de la República, Las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal, tal y como lo determinan los artículos 1° y 2° de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es un organismo de la administración pública centralizada que engloba su esfera de competencia de manera definida a través del artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, destacando entre sus múltiples funciones la de formular y conducir políticas relacionadas con las comunicaciones, a través de la regulación, inspección y vigilancia de los correos, telégrafos, comunicaciones eléctricas y electrónicas, teléfonos, telégrafos inalámbricos; en el mismo esquema también regula, la inspección y vigilancia de los transportes aéreos, marítimos o terrestres, basados en una infraestructura por medio de: caminos, vías férreas, carreteras, puentes; la regulación de las vías generales de comunicación por agua, obras

marítimas y portuarias, que involucran al señalamiento marítimo, establecimiento de muelles y marinas, que exponen la finalidad estratégica de este organismo.

El presente trabajo no pretende ilustrar el funcionamiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, simplemente busca determinar y ubicar al Registro Público Marítimo Nacional, ya que este es parte de la Secretaría de Estado en comento.

El artículo 36 determina:

Artículo 36. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones del país;

[...]

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

XV.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVI.- Inspeccionar los servicios de la Marina Mercante; [...]

Para el funcionamiento y organización administrativa de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes existe el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de él se desprende la estructura y facultades de cada órgano administrativo y sus facultades.

ARTICULO 1º. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le confieren la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras leyes, así como los reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República.

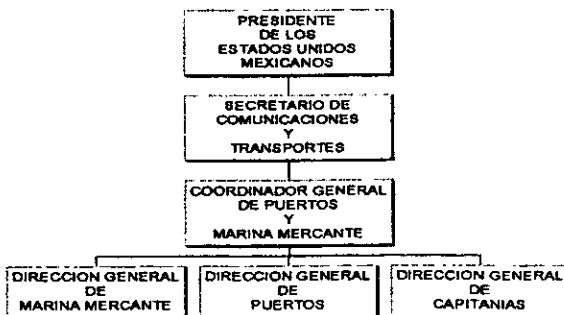
ARTICULO 2º. Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos y unidades administrativas:

- *Secretario*
- *Subsecretario de Infraestructura*
- *Subsecretario de Transporte*
- *Subsecretario de Comunicaciones*
- *Oficial Mayor*
- ***Coordinador General de Puertos y Marina Mercante***
- *Coordinador General de Planeación y Centros SCT*
- *Contraloría Interna*
- *Dirección General de Asuntos Jurídicos*
- *Dirección General de Comunicación Social*
- *Dirección General de Carreteras Federales*
- *Dirección General de Conservación de Carreteras*
- *Dirección General de Servicios Técnicos*
- *Dirección General de Aeronáutica Civil*
- *Dirección General de Autotransporte Federal*
- *Dirección General de la Policía Federal de Caminos*
- *Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal*
- *Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte*
- *Dirección General de Política de Telecomunicaciones*
- *Dirección General de Sistemas de Radio y Televisión*
- *Dirección General de Puertos*
- ***Dirección General de Marina Mercante***

- *Dirección General de Capitanías*
- *Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto*
- *Dirección General de Recursos Materiales*
- *Dirección General de Planeación*
- *Dirección General de Evaluación*
- *Unidad de Autopistas de Cuota*
- *Centros SCT*
- *Comisión Federal de Telecomunicaciones*
- *Instituto Mexicano del Transporte*
- *Servicios a la Navegación en el Espacio Aéreo Mexicano*

Del listado que antecede he querido destacar a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y a la Dirección General de Marina Mercante, debido a que son las unidades administrativas de las que administrativamente depende el Registro Público Marítimo Nacional, jerárquicamente la Coordinación General esta homologada a una Subsecretaría de Estado, quienes reciben instrucciones directas del Secretario de la SCT, y a su vez, la Dirección General de Marina Mercante es una unidad administrativa que depende directamente en orden jerárquico de la Coordinación General.

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES



3.1 ATRIBUCIONES DE LA DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos sólo se encarga de establecer la base y el sustento, para la creación de las Secretarías de Estado y Departamentos Administrativos, y ella misma señala que una Ley del Congreso se encargará del establecimiento de los mismos y de la distribución de sus competencias (artículo 90). Este es un buen principio, ya que la organización de la Administración es cambiante por naturaleza y si se estableciera a nivel constitucional implicaría una constante modificación a nuestra Carta Magna, lo cual resultaría sumamente complejo en virtud del proceso de reforma constitucional.

Como sabemos, una Ley del Congreso es de más difícil modificación ya que no requiere de la aprobación de las legislaturas de los estados, los cuales por otro lado, no tendrían por qué intervenir en reformas legislativas concernientes a la Administración Pública Federal.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se encarga de regular la organización y funcionamiento de la Administración Pública Federal en su conjunto, establece las partes que la integran: administración pública centralizada y paraestatal; determina las Secretarías de Estado y los departamentos administrativos, asignándoles competencia específica y establece la base de regulación de los organismos descentralizados y empresas de participación estatal. Asimismo, contiene las principales funciones de apoyo global que la administración debe realizar en todo su ámbito competencial de manera horizontal (que abarca por igual a todas las dependencias y entidades).

En este orden de ideas, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal establece a través de su artículo 36, que a la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes le corresponde dentro de sus atribuciones el Despacho de los siguientes asuntos, en especial los señalados en las fracciones I, XIV, XV, XVI, XIX y XX.

Artículo 36. A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones del país;

[...]

XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante;

XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas.

XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVI.- Inspeccionar los servicios de la Marina Mercante;

[...]

XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua, ...

XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinar de la administración paraestatal, otorgar concesiones y permisos para la ocupación de zonas federales dentro de los recintos portuarios;

[...]

Ahora bien, para el cumplimiento de estos asuntos encargados a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, existe un Reglamento Interior expedido por el C. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en el cual se detalla la estructura administrativa de la citada dependencia del Ejecutivo Federal para atender los

diversos asuntos de su competencia; y dentro de esta, cual de sus direcciones generales, será la encargada en concreto de conocer y solventar administrativamente, los aspectos referidos en las fracciones anteriormente mencionadas.

El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, señala a través de su artículo 10, que los Directores Generales de cada una de las Unidades administrativas que integran la Secretaría asumirán su dirección técnica y administrativa de las mismas y serán las responsables ante las autoridades superiores del correcto funcionamiento de sus respectivas unidades administrativas. Estarán auxiliadas por directores de área, subdirectores, jefes de departamento, jefes de oficina que las necesidades del servicio requieran y figuren en el presupuesto.

Dentro de las principales atribuciones que les corresponden a los Directores Generales están las siguientes:

Artículo 10. Corresponde a los Directores Generales:

I. Programar, organizar, dirigir, controlar y evaluar el desarrollo de las actividades encomendadas a las unidades que integren la dirección general o unidad a su cargo:

[...]

IV. Adoptar las medidas necesarias para la debida observancia de las leyes, reglamentos, decretos, acuerdos y demás disposiciones relacionadas con el funcionamiento y los servicios encomendados a la dirección general o unidad a su cargo, así como para prevenir incumplimiento y proponer la aplicación de las sanciones que procedan y, cuando resulte necesario recomendar se modifiquen las normas vigentes o se adopten nuevas, de conformidad con las disposiciones

legales aplicables y, en su caso, con las Condiciones Generales de Trabajo;

V. Preparar y emitir opinión respecto de los convenios y contratos que celebre y otorgue la Secretaría cuando contengan aspectos de su competencia y suscribirlos de conformidad con los montos que señalen el Secretario o el Oficial Mayor;

[...]

XII. Imponer las sanciones por violaciones a las leyes y reglamentos en el ámbito de su competencia, así como las derivadas del incumplimiento y, en su caso, rescindir los contratos que celebre esta Secretaría;

XIII. Preparar e intervenir en los procedimientos de licitaciones públicas y excepciones en las materias de su competencia, de conformidad con los lineamientos que fije la legislación aplicable;

[...]

XV. Recibir, calificar, aceptar o rechazar, cancelar u ordenar en su caso, la sustitución, ampliación o ejecución de las garantías que constituyan los particulares para el cumplimiento de las obligaciones o trámites de concesiones, permisos, autorizaciones, contratos o convenios que se deban otorgar para operar servicios relacionados con vías generales de comunicación, sus servicios conexos y auxiliares, así como para cualquier tipo de contratos;

Una vez que hemos destacado algunas de las principales facultades de los directores generales, es importante y trascendente resaltar en relación con el tema que nos ocupa, las atribuciones que tiene la Dirección General de Marina Mercante en materia de Registro Público Marítimo Nacional, las cuales se

encuentran en el artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

ARTICULO 28. Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante:

I. Proponer e instrumentar las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana, así como ejercer la autoridad marítima, por si o través de las capitanías de puerto;

II. Promover y regular la marina mercante mexicana, así como las comunicaciones y transporte por agua;

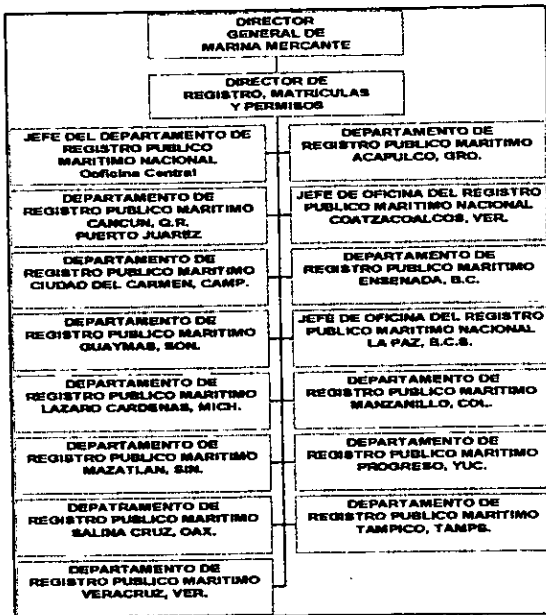
*III. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, otorgarles la señal distintiva de llamada y llevar el **Registro Público Marítimo Nacional**, el Programa de Abanderamiento y la sección especial del Registro para embarcaciones mexicanas dedicadas exclusivamente al transporte marítimo internacional; ...*

He querido destacar en la transcripción la fracción III en especial, que es donde se trata a esta Institución Registral, y se encuadra en la esfera de competencia de la Dirección General de Marina Mercante. Esta Dirección es la encargada de actividades relacionadas además con la navegación de embarcaciones, señalamiento marítimo, inspección de embarcaciones, supervisión y regulación de actividades relacionadas con la prevención de la contaminación marina (independientemente de la coordinación que se pueda establecer con la Secretaría del Medio Ambiente) y acciones encaminadas a proteger la vida humana en el mar, matricular y abanderar embarcaciones y artefactos navales como mexicanas.

Asimismo, el Reglamento de la Ley de Navegación establece a través de su artículo 38:

“El Registro estará bajo la responsabilidad de un titular, designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, y contará con registradores en la oficina central y con otros que tendrán a su cargo las oficinas locales, así como con el personal que sea necesario para el adecuado desempeño de sus funciones. Las oficinas locales dependerán administrativamente de la capitanía de puerto del lugar donde se ubiquen.”

En consecuencia se desprende clara y fehacientemente que jurídicamente el titular del Registro Público Marítimo Nacional es el Director General de Marina Mercante.



3.2 ANALISIS DE LA LEY DE NAVEGACION Y SU REGLAMENTO.

En este punto analizaremos únicamente las disposiciones inherentes al Registro Público Marítimo Nacional que se establecen tanto en la Ley de Navegación como en su reglamento.

La Ley de Navegación vigente es de aplicación reciente, fue publicada el cuatro de enero de mil novecientos noventa y cuatro en el Diario Oficial de la Federación, abrogó a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, a la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, entre otras; deroga a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, exceptuando los artículos 222 al 232 y 234 al

250, relativos al Seguro Marítimo, así como diversos artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

La Ley de Navegación trata del Registro Público Marítimo Nacional en el Título Segundo (de la Marina Mercante) Capítulo Segundo que se titula Registro Público Marítimo Nacional, que incluye al artículo 14 en sus seis fracciones, y el artículo 15 que fue derogado por reformas publicadas el viernes 25 de mayo de 2000.

Del artículo 14 de la Ley en cita, reitera que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional y que en este Registro sólo se inscribe lo siguiente:

1.- Los certificados de matrícula de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos.

Los certificados de matrícula son los documentos que identifican, definen y distinguen como mexicana a una embarcación o artefacto naval, es facultad de la propia Secretaría expedir el certificado de matrícula, que además conlleva una obligación para el particular, porque deberá llevarlo a bordo como documento probatorio de su nacionalidad.

Artículo 9° Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "certificado de matrícula", cuyo

original deberá permanecer a bordo de la embarcación como documento probatorio de su nacionalidad mexicana. ...

La matrícula como tal, es un documento de identificación, debido a que para ello, el particular deberá acreditar la propiedad o posesión de la embarcación, nombre de la embarcación, las características de la embarcación (eslora, manga, puntal, peso neto, peso bruto, contomo y motores), sus certificados de arqueo y de seguridad marítima. El certificado de matrícula es la copia firmada y sellada por la autoridad marítima – portuaria (Capitán de Puerto Local), que se le entrega al propietario de una embarcación o artefacto, en el artículo 9° antes transcrito manifiesta que "la embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Marítimo Nacional y se le expedirá un 'certificado de matrícula'..." En realidad el certificado de matrícula que expide la Capitanía de Puerto se inscribe además de los documentos que acreditan la propiedad o posesión de la embarcación, como dos actos aislados, el registro podrá a su vez expedir copias certificadas de esa matrícula que no es otra cosa más que una serie de números que se pintan en las amuras o paredes exteriores de la embarcación, por ello se pueden diferenciar. Los requisitos para solicitar un certificado de matrícula se encuentran establecidos en el artículo 9° del Reglamento de la Ley de Navegación.

En el certificado de matrícula se define también la actividad y las dimensiones de las embarcaciones y artefactos navales tal y como se desprende de la segunda parte del artículo 9° de la Ley de Navegación

Artículo 9°.[...] Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican en :

- I. Por su uso:*
 - a) De transporte de pasajeros;*
 - b) De transporte de carga;*
 - c) De pesca;*

- d) *De recreo y deportivas;*
- e) *Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; y*
- f) *Artefactos navales.*

II. Por sus dimensiones:

- a) *Buque o embarcación mayor: toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto, o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y*
- b) *Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.*

De vuelta al artículo 14 de la Ley de Navegación la fracción II determina las cuestiones propias de la propiedad de las embarcaciones y artefactos navales:

II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos.

Esta fracción la he dividido para poder entenderla mejor en dos partes, la primera se relaciona con la propiedad y las formas de adquisición de las embarcaciones, y la segunda parte se refiere a los gravámenes que sobre las mismas se impongan, esta última es la que le da vida al Registro Público Marítimo Nacional, se convierte en área más importante, ya que de este se derivarán la publicidad y la seguridad jurídica.

Por un lado para poder inscribir los derechos de propiedad de algún barco o plataforma, embarcación o artefacto naval, es necesario que se inicie su historia, ya sea a partir del documento de creación, como puede ser una factura emitida por un astillero o persona encargada de la fabricación de artefactos navales o embarcaciones, o mediante un contrato traslativo de propiedad, a este respecto acudiremos al Código Civil para el Distrito Federal, que se aplica a nivel federal para determinar el alcance y contenido de estos contratos y demás derechos reales aplicables a los bienes muebles (embarcaciones o artefactos navales).

Por otro lado los gravámenes, limitaciones o reservas de dominio que se inscriben, pudiendo ser derivaciones de contratos mercantiles como los créditos, o tal vez derivadas de contratos de civiles, que en ambos casos se establezca como garantía de las obligaciones a las embarcaciones, sin embargo aquí también pueden ser incluidos los embargos realizados por autoridad judicial o administrativa competente. La hipoteca marítima regulada por el propio ordenamiento en comento se encuentra de los artículos 90 al 92, destacando que "el orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas". Asimismo, son objeto de inscripción los Privilegios marítimos, que de igual manera están regulados por la Ley de Navegación de los artículos 80 al 87, otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, siguiendo un orden bien definido por la Ley.

Cada documento que se pretenda inscribir, debe cumplir con la formalidad debida y apegarse a lo que dice la última parte de la fracción en cita: "deben constar en documento otorgado ante notario o corredor públicos". Esta última parte que complementa a la fracción de referencia, no aplicaría a las ordenes judiciales o administrativas ya que la finalidad de que se otorguen ante notario o corredor públicos es que se determine su autenticidad y legalidad, pero como ya se analizo en otro capítulo, el registrador tendrá la obligación de examinar su contenido a

pesar de tratarse de documentos auténticos, y de tratarse de un registro declarativo.

La fracción III del artículo 14 establece que son objeto de inscripción los contratos de construcción:

- IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas; [...]*

La finalidad de este tipo de contratos, se puede entender de varias maneras, primeramente a través de estos contratos se generan ciertos derechos que son susceptibles de ser embargados; también se comienza a verificar la futura existencia de una embarcación y determina ciertos beneficios para los contratantes.

La fracción V fue derogada en con las reformas a la Ley de Navegación publicadas en el Diario Oficial de la Federación, y que se refería a la inscripción en el Registro de embarcaciones extranjeras al Programa de Abanderamiento Mexicano, que permitía a este tipo de embarcaciones ser tratadas como mexicanas.

En la fracción VI, del artículo en cita trata de lo siguiente

- V. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda;*

Los navieros como lo define la propia Ley, son las personas físicas y morales que se dedican a explotar una o más embarcaciones, de su propiedad o bajo su posesión, aunque ello no implique su actividad principal (artículo 16), desde luego que en este supuesto se incluyen tanto a los grandes grupos mercantiles, poderosos dueños de grandes embarcaciones y buques, así como los pescadores que operan embarcaciones pequeñas. Se inscriben en el registro mediante el acta constitutiva de la propia persona moral y el registrador verificará de acuerdo a la legislación aplicable sobre su aprobación.

Los agentes navieros son comisionistas mercantiles que representan al naviero o el operador realizando gestiones de embarcaciones en el puerto de consignación (agente naviero consignatario) o realizándola en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento o arrendamiento, nombrando agente consignatario, y demás actos de comercio (agente naviero general), tal y como lo dispone el artículo 19 de la Ley. Para poder ser inscrito deberá presentar sus bases constitutivas (persona moral) o su acta de nacimiento, como ocurre con las empresas navieras o navieros.

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

En la fracción VII del artículo 14 de la Ley establece que se pueden inscribir:

“Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la Ley exija esa formalidad.”

En realidad existen contratos derivados de las actividades de los propios propietarios, navieros, armadores, operadores, que involucran al comercio

marítimo y a la actividad portuaria sin olvidar a las embarcaciones y artefactos navales, que serán determinados por el propio registrador.

El artículo 15 de la Ley de Navegación establecía que las empresas navieras mexicanas podrían inscribir en el Registro, a las embarcaciones extranjeras de su propiedad o posesión bajo contrato de fletamento con opción a compra en un Programa de Abanderamiento Mexicano, que se incluía como un folio diferente y que la finalidad principal de este artículo era fomentar el crecimiento de la flota mercante mexicana, sin embargo este artículo fue derogado y con él las buenas intenciones de hacer crecer a la marina mercante nacional, punto que se tratará en el último capítulo de este trabajo.

Por lo que se refiere al Reglamento de la Ley de Navegación, cabe destacar que el Título Cuarto es dedicado al Registro Público Marítimo Nacional, que comprende desde el artículo 37 al 63.

Establece en el Capítulo I la organización del Registro en una Oficina Central y Oficinas Locales, establece los requisitos para ser titular del Registro, los registradores y sus funciones.

El capítulo II se refiere a las inscripciones, en el determina que los documentos que se inscriban en el registro deben inscribirse en los folios correspondientes: 1. Folio marítimo, en el se inscriben actos relativos a embarcaciones y artefactos navales; 2. Folio de empresas, relativos a los navieros, armadores y agentes navieros, yo agregaría a los operadores; y Folio especial para embarcaciones en tráficos internacionales, que se refieren a las autorizaciones para realizar la navegación de transporte marítimo internacional, que desde un particular punto de vista es innecesario, debido a que cualquier embarcación que pueda realizar navegación de altura, puede realizar una navegación internacional, además todas las veces que se realiza este tipo de navegación es con fines de transporte de cosas o personas, por lo que debe ser derogada la fracción IV del artículo 41 del

citado Reglamento. En este capítulo II también se determina el procedimiento de inscripción que se tratará más adelante.

El capítulo III del Título Cuarto establece lo relacionado a la rectificación, cancelación y reposición de inscripciones, es de humanos equivocarse por lo que el propio ordenamiento determina cómo se pueden realizar las rectificaciones, como deben cancelarse las inscripciones y anotaciones registrales, así como reponer los documentos cuando se han mutilado o destruido.

El reglamento determina que procede una rectificación cuando exista discrepancia entre la inscripción, que es el asiento registral como síntesis del documento y el documento inscrito, por lo que existen dos clases de errores: error material se presenta cuando sin intención y sin que ello cambie el sentido general de la inscripción, se escriban unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia, se equivoquen los nombres o los números al copiarlos del título, o se practique un asiento distinto del que corresponda; y error de concepto se presenta cuando en la inscripción se altere el contenido del documento de que se trate porque el registrador se hubiere formado un juicio equivocado del mismo, por una errónea calificación del documento o del acto consignado o por cualquier otra circunstancia de naturaleza análoga (artículo 50 del Reglamento). Los errores se rectifican a petición de parte, también se pueden realizar de oficio en caso de errores manifiestos, debiendo notificarse a los interesados.

La cancelación de las inscripciones opera a petición de parte siguiendo el principio de consentimiento, o por orden judicial de la autoridad competente, indicando la causa que lo motivó, aquí entran las cancelaciones de gravámenes y las de matriculas principalmente.

El artículo 57 trata de la cancelación de las anotaciones preventivas, entendiéndose como los avisos preventivos que son regulados por el Código Civil

Federal, atendiendo a la caducidad, a petición de parte y por su conversión en inscripción.

La reposición de un folio procede cuando se ha destruido o mutilado, en cualquiera de los dos casos, se realiza a petición de parte o por el titular del registro, siempre con la vista en los documentos que dieron origen a los asientos, por ello la importancia que obre siempre una copia cotejada y certificada del original en la oficina que realiza la inscripción y otra en la Oficina Central.

El último capítulo del Título Cuarto es el referente a las certificaciones en el Capítulo IV, que forma parte del principio de publicidad y fe publica, en las certificaciones el titular del registro o los registradores a solicitud de parte interesada y previo pago de los derechos correspondientes se expedirán certificados de los contenidos de los folios, así como de la existencia de asientos de cualquier clase. En este sentido las certificaciones pueden ser literales, es decir una copia fiel del asiento registral o concretarse en algo específico, como los gravámenes o libertad de gravámenes. Los certificados deben expedirse en los tres días hábiles posteriores a la presentación de la solicitud.

3.3 ORGANIZACIÓN DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

El Reglamento de la Ley de Navegación en su artículo 37, determina que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes integrará el Registro con una Oficina Central y con Oficinas Locales en los puertos que determine mediante acuerdo, derivado de esta aseveración se puede decir que en la vida real, no ha habido acuerdo alguno después de publicado el Reglamento de la Ley de Navegación y el "Acuerdo por el que las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo

Nacional creadas por acuerdo secretarial publicada el 17 de diciembre de 1989^o que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 1987, no ha sido derogado. Sin embargo, se sigue aplicando el acuerdo antes citado en donde se determina lo siguiente:

ARTICULO PRIMERO.- Las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo Nacional que fueron creadas por acuerdo secretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de diciembre de 1980, quedarán como sigue:

La Oficina Central, en la Ciudad de México, Distrito Federal.

Las Locales en: Ensenada, Baja California; La Paz, Baja California Sur, Campeche, Campeche; Ciudad del Carmen, Campeche; Manzanillo, Colima; Puerto Madero, Chiapas; Ciudad de México, Distrito Federal; Acapulco, Guerrero; Puerto Vallarta, Jalisco; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Cancún, Quintana Roo; San Blas, Nayarit; Salina Cruz, Oaxaca; Mazatlán, Sinaloa; Topolobampo, Sinaloa; Guaymas, Sonora; Dos Bocas, Tabasco; Tampico, Tamaulipas; Coatzacoalcos, Veracruz; Veracruz, Veracruz y Progreso, Yucatán.

ARTICULO SEGUNDO.- La jurisdicción registral de las oficinas Central y Locales se fija como sigue:

Para los efectos de la jurisdicción de las oficinas Locales respecto de los actos y documentos, que conforme a la Ley deban inscribirse en cada una de ellas, servirá de base el límite jurisdiccional de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones que conforme a este instrumento comprenda cada una de las Oficinas del Registro Público Marítimo Nacional.

La Oficina Central, con residencia en la Ciudad de México, con las funciones previstas en los artículos 97 [ya derogado] de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 7° del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.

La Oficina Local de Ensenada, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Isla Cedros, Venustiano Carranza y Rosarito, así como la Delegación de San Felipe, todas del Estado de Baja California.

La Oficina Local en La Paz, abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Santa Rosalía y San Carlos, así como las Delegaciones de Bahía Magdalena, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Loreto y Muleje, todas del Estado de Baja California Sur.

La Oficina Local en Campeche, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Cayo Arcas, así como las delegaciones de Champotón y Ceiba Playa, todas del Estado de Campeche.

La Oficina Local de Ciudad del Carmen, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las delegaciones de Palizada e Isla Aguada, todas del Estado de Campeche.

La Oficina Local de Manzanillo, Colima, abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Barra de Navidad, Jalisco.

La Oficina Local de Puerto Madero, Chiapas, comprende la Capitanía del mismo nombre.

La Oficina Local de la Ciudad de México, Distrito Federal, con jurisdicción en toda la República mexicana en lo que corresponde a

algunas de las Capitanías de Puerto ya mencionadas en materia fluvial y lacustre.

La Oficina Local en Acapulco, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Puerto Marqués, ambas en el Estado de Guerrero.

La Oficina Local en Puerto Vallarta, Jalisco, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre.

La Oficina Local de Lázaro Cárdenas, Michoacán, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las delegaciones de Infiernillo, Michoacán y Zihuatanejo, Guerrero.

La Oficina Local en Cancún, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Chetumal, así como las delegaciones de Isla Holbox, Isla Mujeres, Punta Sam, Puerto Morelos, Playa del Carmen y Xcalak, todas del Estado de Quintana Roo.

La Oficina Local de San Blas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Chacala, ambas del Estado de Nayarit.

La Oficina Local de Salina Cruz, Oaxaca, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Puerto Angel y Puerto Escondido todas del Estado de Oaxaca.

La Oficina Local de Mazatlán, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, y la delegación de Escuinapa, ambas del Estado de Sinaloa.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

La Oficina Local en Topolobampo, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las delegaciones de Yávaros, Sonora y Altata, todas ellas en el Estado de Sinaloa.

La Oficina Local de Guaymas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Bahía de Kino, Puerto Peñasco y Golfo de Santa Clara, todas del Estado de Sonora.

La Oficina Local de dos Bocas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la de Frontera, así como también, la Delegación de Villahermosa, todas ellas del Estado de Tabasco.

La Oficina Local de Tampico, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Altamira, La Pesca y Mezquitál, así como las Delegaciones de Mezquitál, Presa Falcón, todas del Estado de Tamaulipas.

La Oficina Local en Coatzacoalcos, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Catemaco, Minatitlán, Jesús Carranza, y Tonalá, todas del Estado de Veracruz y Sánchez Magallanes, Tabasco.

La Oficina Local de Veracruz, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Tuxpan y Alvarado, así como las delegaciones de Cazonas, Gutiérrez Zamora, Nautla, Tlacotalpan y Playa Vicente, todas ellas del Estado de Veracruz.

La Oficina Local en Progreso, Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Celestún, Sisal, Yucalpetén, Telchac, Dsilam de Bravo, Las Coloradas y El Cuyo, todas del Estado de Yucatán

La realidad nos ha superado y consecuencia de ello es que nunca han entrado en operación las Oficinas Locales de: Campeche, Campeche, cuya jurisdicción la tuvo que atraer la Oficina Local de Ciudad del Carmen, Campeche; la Oficina de Puerto Madero, Chiapas, cuya jurisdicción quedó integrada en la Oficina Local de Salina Cruz, Oaxaca; La Oficina Local del Distrito Federal, comenzó a funcionar, pero fue absorbida por la Oficina Central; Puerto Vallarta, Jalisco; San Blas, Nayarit, que fue abarcada por la Oficina Local de Mazatlán, Sinaloa, quien también se encarga de los asuntos de Topolobampo, Sinaloa; y dos Bocas Tabasco que fue absorbida por la Oficina Local de Coatzacoalcos, Veracruz.

El titular del Registro Público Marítimo Nacional de acuerdo con el artículo 38 del Reglamento de la Ley de Navegación es designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, en este aspecto, de conformidad con el artículo 28 fracción III del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuando dice que "Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante: [...] III. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, otorgarles la señal distintiva de llamada y **llevar el Registro Público Marítimo Nacional**, el Programa de Abanderamiento y la sección especial del Registro para embarcaciones mexicanas dedicadas exclusivamente al transporte marítimo internacional;". Por lo que el Director General de Marina Mercante es el Titular del Registro; además continúa el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Navegación que contará con registradores en la Oficina Central y con otros que tendrán a su cargo las Oficinas Locales.

Los registradores de las Oficinas Locales tienen su ubicación dentro de una Capitanía de Puerto, por lo que dependen administrativamente de ellas, sin que ello implique que el Capitán de Puerto sea el Registrador.

El Reglamento en cita determina el perfil que debe cubrir tanto el titular del Registro público Marítimo Nacional como los registradores.

Artículo 39. *Para ser titular del Registro o registrador deberá acreditarse lo siguiente:*

I. Para ser titular del Registro:

- a) Ser ciudadano mexicano;*
- b) Poseer título de licenciado en derecho, expedido por institución de educación superior con reconocimiento de validez de estudios, en términos de la legislación correspondiente;*

- c) Haber ejercido la profesión por lo menos durante cinco años, y*

- d) Acreditar que se tienen conocimientos en materia registral, y*

II. Para ser registrador:

- a) Ser ciudadano mexicano;*

- b) Poseer título de licenciado en derecho, expedido por institución de educación superior con reconocimiento de validez de estudios, en términos de la legislación correspondiente, y*

- c) Acreditar que se tienen conocimientos en materia registral.*

Artículo 40. *El personal del Registro tendrá las funciones que a continuación se indican:*

I. Corresponde al titular del Registro:

- a) Coordinar las actividades del Registro;*

- b) Fijar criterios obligatorios para los servicios del Registro en el caso de divergencia en los actos y resoluciones de sus oficinas locales;*

- c) *Hacer las inscripciones que procedan y expedir las certificaciones y constancias que le sean solicitadas;*
- d) *Ejercer la fe pública registral, para lo cual se auxiliará del personal de la institución;*
- e) *Realizar el estudio integral de los documentos que les sean tumados para determinar la procedencia de su registro;*
- f) *Señalar el monto de los derechos por cubrir de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos;*
- g) *Ordenar, bajo su estricta vigilancia y supervisión, que se hagan los asientos en el folio correspondiente, y autorizarlos con su firma;*
- h) *Las demás que le señalen el presente Reglamento y otros ordenamientos aplicables, y*

II. Corresponde a los registradores, en el ámbito de su jurisdicción, las funciones señaladas en los incisos c) al h) de la fracción anterior.

En conclusión, el Titular del Registro Público Marítimo Nacional es el Director General de Marina Mercante, que es designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes. Los registradores, incluyendo al que ocupa la Oficina Central, se encuentran al mismo nivel jerárquico, con el personal necesario y auxiliar del Jefe de la Oficina, las oficinas Locales, dependen administrativamente de la Capitanía de puerto, pero reciben instrucciones directas del Director General de Marina Mercante.

Cabe hacer notar que a pesar de la entrada en vigor del Reglamento de la Ley de Navegación, la estructura de las Oficinas Central y Locales no se ha cambiado, esta basada en la que se estableció en el abrogado Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, por lo que es necesario una reforma al respecto. El

Reglamento abrogado establecía en su artículo 11, que cada oficina del Registro contaría con la siguiente organización:

- I. Jefatura
- II. Subjefatura
- III. Sección de oficialía de partes
- IV. Sección de trámite y control
- V. Sección de calificación e inscripción
- VI. Sección de certificación
- VII. Sección jurídica
- VIII. Sección administrativa
- IX. Sección de caja
- X. Sección estadística y de archivo

Esta organización ha prevalecido hasta estos días, adaptada a la realidad, ya que la única Oficina Local que cuenta con la mayoría de estos elementos es la de Mazatlán, Sinaloa, las otras no cuentan con el personal suficiente para cubrir las diez fracciones antes descritas.

3.4 PROCEDIMIENTO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL.

Siguiendo los lineamientos del Reglamento de la Ley de Navegación, el procedimiento, es relativamente sencillo, todo a partir del principio de consentimiento, del que ya se ha tocado en el capítulo correspondiente en este trabajo, es decir la parte interesada deberá acudir ante el Registro Público Marítimo Nacional, presentando su solicitud por escrito, junto con los anexos correspondientes, generalmente se trata de el original acompañado de dos copias

simples del mismo, con la finalidad de que la oficina receptora se quede con una copia, que una vez realizada la inscripción la certifica y coteja con el original, que queda en la propia oficina, y la otra que remite a la Oficina Central, para que obre un duplicado, tal y como lo señala el artículo 44 del citado Reglamento. El Reglamento no especifica qué debe contener la solicitud, pero es necesario aclarar en ese acto, algunos factores que como los siguientes:

- Determinar qué trámite pretende realizar;
- Nombre del solicitante;
- Lugar y fecha;
- Personalidad jurídica con la que se ostenta;
- Domicilio para oír y recibir notificaciones;
- Numero de folio (si ya existe abierto y asignado);
- Documentos que se acompañan;
- Firma autógrafa..

Una vez recibida la documentación, el registrador, debe analizarla perfectamente para determinar si es procedente inscribirla, estudiando el fondo y los antecedentes, atendiendo a cada caso en particular, se determina si es la primera inscripción o si ya obra alguna con antelación.

Si se trata de la primera inscripción ya sea de navieros o de embarcaciones, se le asigna un folio nuevo ya sea de empresas, folio marítimo (embarcaciones o artefactos navales) o bien para el folio de embarcaciones en tráficos internacionales, asignándole para cada acto una nueva partida (número consecutivo de los actos inscritos, que se le asigna dependiendo de la Oficina que se trate).

Si se trata de una ulterior inscripción, se entiende que ya existe un folio abierto o asignado a la empresa o a la embarcación, por lo que el registrador deberá verificar que se de la continuidad histórica de las inscripciones para determinar en primera

instancia si procede o no esa inscripción; una vez analizados los documentos y que cumplan con los requisitos y la legislación aplicable, si es procedente la inscripción se le asigna una partida al folio que ya ha abierto y se autoriza con la firma y el sello correspondiente de la Oficina registral.

Los folios no son otra cosa más que un asiento sintetizado de la documentación exhibida, destacando los requisitos esenciales del acto, en él viene el número de folio, el número de partida, fecha de solicitud, fecha de pago de los derechos y fecha de inscripción.

La respuesta para determinar si un documento puede o no ser inscrito, lo fija el propio reglamento atendiendo a los casos específicos:

Si se trata de empresas navieras o naviero (persona física) para ser inscrito en el Registro como tal, no tiene más dificultad, se revisa el acta de nacimiento debidamente certificada y se realiza la inscripción de inmediato, el citado ordenamiento determina que para el estudio de este tipo de inscripciones, el registrador cuenta con un día hábil para inscribirla (artículo 45, fracción I). La misma fecha se aplica si se trata de la cancelación de una matrícula.

Si se trata de un agente naviero general o consignatario de buques, se le dan 10 días hábiles al registrador para analizar la procedencia de su inscripción, esto debido a que el agente naviero generalmente es una persona moral, y es necesario que el registrador analice el contenido de las bases constitutivas de la misma, para determinar si cumple con los requisitos de forma y de fondo, con el fin de determinar si es o no viable que esta empresa tenga como objeto dicha actividad (artículo 45, fracción II).

Las empresas navieras (personas morales), son tratadas con un margen más amplio de plazo, porque antes de la reforma de la Ley de Navegación, todos los

documentos del interior de la República relacionados con las bases constitutivas de las personas morales eran analizados por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que en ocasiones daban una respuesta después de cinco o seis meses, ahora cada registrador analiza el documento y resuelve en quince días hábiles (artículo 45 fracción III).

Cualquier otro caso, llámese inscripción de matrícula, cancelación de gravamen, inscripción de gravamen y ordenes judiciales, se le asignan al registrador dos días hábiles para inscribirlos (artículo 45 fracción IV).

El registrador puede suspender una inscripción o denegarla por encontrar alguna causa debidamente justificada, si suspende la inscripción el interesado tiene un plazo de cinco días hábiles para subsanar la omisión, pero si el registrador determina que no es procedente la inscripción, el interesado cuenta con diez días hábiles para recurrir la inscripción (artículo 45). En este último caso, el reglamento determina una fecha para recurrir la resolución, sin embargo no contempla un recurso en el reglamento, por lo que para poder subsanar este punto, es necesario acudir a las disposiciones de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo aplicando el recurso de revisión, que determina en su artículo 85 que el plazo para interponer el recurso de revisión será de quince días contados a partir del día siguiente a aquel en que hubiere surtido efectos la notificación de la resolución que se recurra. Sería conveniente establecer en el propio reglamento de la Ley un recurso de inconformidad previo al de revisión, por tratarse de asuntos que pueden ser resueltos por el titular del Registro, es decir el Director General de Marina Mercante.

Aprobado el trámite y realizada la inscripción se le notifica al interesado para que reciba su documento debidamente registrado, que podrá ser de acuerdo al artículo 48 del Reglamento de la Ley de Navegación de la siguiente manera, si se trata de autoridades, la notificación se hará por oficio o personalmente a quien las represente si estuviere presente; si se trata de un particular, generalmente se hace

de forma personal, o bien mediante correo certificado con acuse de recibo si se trata de tres supuestos: a) Si se requiere subsanar una deficiencia del documento (en caso de suspensión de inscripción); b) si se trata de un caso urgente o se considere necesario; c) Si se trata de una resolución definitiva. Relacionado con esto, en la práctica se ha detectado que cuando se deniega o suspende una solicitud de inscripción, siempre se notifica mediante oficio debidamente fundado y motivado, cumpliendo con las formalidades del acto jurídico administrativo; pero si se trata de una inscripción, se entrega la documentación inscrita que es el medio de prueba que se atendió el derecho de petición, de conformidad con el artículo octavo de la Constitución Política, sin emitir oficio de aprobación.

Si lo que se pretende inscribir son ordenes judiciales, el registrador no la calificará, sin embargo si el registrador determina que existen razones para no realizar dicha inscripción, la debe notificar a la autoridad judicial o administrativa ordenadora: desde luego ésta autoridad ordenadora determinará si es de inscribirse lo solicitado el registrador deberá acatar la disposición.

Todo documento que ha sido asentado, hace referencia expresa a los antecedentes registrales, relacionando siempre el último acto con el anterior, es por ello que la continuidad histórica de los documentos inscritos hacen que el Registro tenga un valor muy importante y sobre todo un matiz de credibilidad y seguridad jurídica.

CAPITULO 4
LA NUEVA VISION DEL
REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

4. PROPUESTAS PARA MEJORAR EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

El Registro Público Marítimo Nacional, es una institución susceptible de ser actualizada en beneficio de la sociedad, y de la gente relacionada con situaciones marítimas, que los involucran con una embarcación o artefacto naval, así como de las personas morales que otorgan créditos a los navieros y propietarios de barcos.

La evolución técnica y legislativa debe de ser aplicada a la vida real, por lo tanto las instituciones gubernamentales, también deben ser objeto de modernidad y por lo tanto de igualdad, es por ello que en beneficio del Registro Marítimo debemos tomar en cuenta factores que ayudarían: a) Propiciar el crecimiento de la flota mercante mexicana; b) Reformar la Ley de Navegación y su Reglamento; y c) Llevar al Registro a la modernidad utilizando los adelantos técnicos e informáticos adecuados.

4.1 PROGRAMA DE ABANDERAMIENTO MEXICANO

El programa de abanderamiento mexicano, fue una figura jurídica por medio de la cual, se inscribían embarcaciones o artefactos navales extranjeros en el Registro Público Marítimo Nacional, con la finalidad de que los navieros poseedores de dichas embarcaciones tuvieran la posibilidad de inscribirlas en un folio especial, con la finalidad de que las embarcaciones fueran tratadas como mexicanas.

El derogado artículo 15 de la Ley de Navegación establecía 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 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 que establezca el reglamento respectivo". Esta figura nació con la publicación en el Diario Oficial de la Federación el 7 de marzo de 1986, del Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, y es de notarse que decía Padrón y no Programa, este último nombre se le asignó cuando entro en vigor la Ley de Navegación publicada en el Diario Oficial en fecha 4 de enero de 1994.

La esencia de este Padrón o Programa, implicaba un trasfondo significativo y en beneficio del crecimiento de la flota mercante, siguiendo ciertas reglas en 1986, v.gr. el artículo 4° establecía:

"Las empresas podrán inscribir en el Padrón buques de bandera extranjera, en el caso de que demuestren su legítima posesión mediante cualquier contrato

financiero con opción a compra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, pero en todo caso estos no excederán en tonelaje o en valor a los que operen con bandera mexicana."

"Asimismo, podrán inscribirse en el Padrón las embarcaciones adquiridas en propiedad que no puedan abanderarse y matricularse por falta de tripulación disponible."

"De igual manera podrán inscribirse las embarcaciones fletadas por las empresas, para ser operadas durante el período de construcción de embarcaciones nuevas, adquiridas por las propias empresas y cuyo contrato de construcción haya sido autorizado por la Secretaría e inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Estas embarcaciones se abanderarán mexicanas al finalizar su construcción."

El hecho de que la Secretaría autorizara la inscripción de embarcaciones extranjeras en el programa o padrón, requería de ciertos requisitos, por ejemplo, debía de acreditarse que la embarcación objeto de la inscripción en el programa, no tuviera más de quince años de haberse construido. Asimismo, el artículo 10 del citado Reglamento, determinaba lo siguiente:

"Las empresas que deseen inscribir embarcaciones extranjeras en el Padrón, deberán cumplir con los siguientes requisitos:"

- a).- Comprobar ser empresa inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.*
- b).- Estar autorizada para adquirir la embarcación en los términos de la Ley de Navegación.*
- c).- Haber inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, el contrato que acredite la legítima posesión del buque.*
- d).- Comprobar ante la Secretaría la posesión de una flota mercante mexicana similar o superior en tonelaje o valor a las embarcaciones*

que se pretende inscribir. Tonelaje al que podrán sumarse el de las embarcaciones en construcción en astilleros nacionales o extranjeros, éstas últimas, previa la comprobación por la empresa de que no se pueden construir en astilleros mexicanos y que la secretaría haya autorizado para ser abanderadas mexicanas a su entrega.

e).- Presentar para su aprobación por la Secretaría un programa de abanderamiento que detalle la sustitución paulatina de la tripulación extranjera por la nacional; la categoría que requieran tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo.

f).- Presentar el programa de inversiones que detalle las características de la embarcación que se pretenda inscribir, así como el tipo de contrato de adquisición o monto que se haya destinado para la inversión, e incluir adquisiciones de la empresa para su aprobación por la secretaría."

Si bien es cierto, se establecían muchos requisitos, la realidad es que era una ventaja para que los navieros tuvieran la intención de adquirir embarcaciones, desde luego el beneficio iba a ser de ellos de manera directa, sin embargo la flota mercante mexicana, crecería también, es por ello que se buscó incluso en los contratos de fletamento con opción a compra, que se asegurara la adquisición de la embarcación, incluso se ponían a disposición de la empresa naviera listas de información de recursos humanos egresados de las escuelas náuticas y centros de capacitación, con la finalidad de que cumplieran con los requisitos y se brindara trabajo a marinos mexicanos, debidamente capacitados.

Con relación a los contratos el artículo 15 del Reglamento en comento, establecía ciertos requisitos que debían contener los mismos:

- a).- Que le garanticen a la empresa el uso total y pacífico del buque;*
- b).- Que le permita a las empresas que el buque cuente total o parcialmente con tripulación mexicana desde su inscripción en el Padrón.*

c).- Que establezca que las empresas adquirirán la embarcación en un lapso determinado y a un precio menor en el mercado en el momento de su compra.

El programa o padrón de abanderamiento se traducía en una ayuda mutua entre el gobierno federal y el naviero, en dónde el gobierno federal otorgaba estímulos fiscales y apoyos económicos, conforme a lo establecido en la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (hoy abrogada); mientras que el particular ingresaba una embarcación que en un futuro se convertiría en mexicana, dando trabajo a los marinos mexicanos y con ello crecería y como decía la Ley desarrollaría a la Marina Mercante Mexicana. La idea no es descabellada, incluso se llegaron a abanderar muchas embarcaciones basadas en este beneficio mutuo.

La realidad que vivimos en este siglo que comienza, nos demuestra que la flota mercante mexicana comienza a reducirse, existe sobrepoblación de embarcaciones menores, pero las embarcaciones mayores que navegan en aguas nacionales enarbolan banderas de otros países, ya que nuestros navieros prefieren contratar con navieros extranjeros, por múltiples motivos, uno de ellos se deriva de las cargas fiscales.

El Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, fue abrogado por el Reglamento de la Ley de Navegación, que incluía en su Título Tercero la regulación del Programa de Abanderamiento.

El Reglamento de la Ley de Navegación en su parte correspondiente de los artículos 25 al 36, contenía la esencia del programa, es decir inscribir embarcaciones extranjeras, bajo la condición de ser abanderadas mexicanas, en el artículo 27 determinaba los requisitos:

Artículo 27. *La Secretaría inscribirá embarcaciones y artefactos navales extranjeros en el Programa cuando las Empresas cumplan los*

siguientes requisitos:

- I. Comprueben estar inscritas en el Registro mediante la certificación o copia del asiento relativo;*
- II. Presenten el documento que acredite la propiedad o legítima posesión de la embarcación o artefacto naval, que garantice su uso y le permita contar parcial o totalmente con tripulación mexicana a partir de su inscripción en el Programa. Cualquier modificación a dicho documento que afecte las condiciones de inscripción en el Programa, requerirá de la previa autorización de la Secretaría y deberá asentarse en el Registro;*
- III. Exhiban los certificados de seguridad marítima, de prevención de la contaminación y de arqueo de la embarcación; un juego de fotografías tomadas a cuarenta y cinco y noventa grados de la proa y de la popa, que tenga como fondo el agua; copia del documento en que conste la descripción de las características de la embarcación y de los planos de construcción que requiera la autoridad, y copia certificada de la matrícula y del registro del país de procedencia, y*
- IV. Presenten un calendario detallado del programa de sustitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional, la categoría que requiera tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo. El calendario del programa de sustitución no excederá de cinco años.*

Para apoyar el Programa, la Secretaría mantendrá actualizadas las listas e información del personal egresado de las escuelas náuticas a fin de que las embarcaciones cuenten con tripulación mexicana.

Así como lo establecía el Reglamento del Padrón de Abanderamiento, se exigía que de forma paulatina se fuera cambiando la tripulación extranjera por la

mexicana, y se ponía a disposición de las empresas navieras un listado de los recursos humanos egresados de las escuelas náuticas para el servicio de las propias embarcaciones.

Artículo 28. El plazo para el abanderamiento definitivo de las embarcaciones será autorizado por la Secretaría conforme a lo establecido en este título y con base en la disponibilidad de oficiales y subalternos mexicanos. El plazo original para el abanderamiento no será mayor de diez años.

La vigencia de la autorización se determinaba que esta no podría ser inferior de diez años, entendiéndose, desde luego que se debe cumplir con los plazos fijados en el contrato de fletamento o arrendamiento financiero con opción a compra.

“Artículo 29. La Secretaría, previa solicitud de la Empresa, formulada dentro de los seis meses anteriores al vencimiento del plazo del compromiso de abanderamiento de las embarcaciones inscritas en el Programa, podrá prorrogarlo hasta por un lapso equivalente a la mitad del otorgado originalmente. Al hacer su solicitud, la Empresa deberá comprobar las causas que justifiquen que no se cumpla con el compromiso primeramente asumido. La resolución de la Secretaría se dictará en un plazo no mayor de treinta días hábiles contados a partir de la presentación de la solicitud. De no haber respuesta, se considerará otorgada la prórroga.”

Es importante destacar que en todo momento se buscó que las embarcaciones extranjeras pasaran a formar parte de la flota mercante mexicana, por lo que al abrirse un compromiso con la empresa naviera involucrada, era necesario cumplir con los requisitos y con las metas programadas, además, se consideraba un lapso

de tiempo amplio para satisfacer los requisitos. Sin embargo el programa de abanderamiento se convirtió en un programa de prórogas sin conseguir los objetivos planteados.

En realidad no era descabellada la idea de incluir embarcaciones a la flota mercante mexicana, desde luego no es el único medio, pero si dio algunos resultados positivos, creo que es factible implantar un folio de programa de abanderamiento mexicano, en el que se determine que no habrá posibilidad de prórroga.

“Artículo 32. Una Empresa podrá transferir la embarcación inscrita en el Programa, con todos sus derechos y obligaciones, a otra que reúna los requisitos señalados en las fracciones I y II del artículo 27 del presente Reglamento. Una vez cubiertos estos requisitos, la Secretaría procederá a inscribir la transferencia previo el pago de los derechos correspondientes.”

La idea de dar la posibilidad de transferir la embarcación inscrita en el programa de abanderamiento mexicana era buena, siempre y cuando el plazo establecido para el cumplimiento de las obligaciones fueran cubiertos al pie de la letra, sin realizar ninguna prórroga o cambio de plazo.

De igual manera se podía contemplar el hecho de sustituir una embarcación por otra en los mismos términos que originalmente se había programado.

Artículo 33. *En caso de que una Empresa tuviere opción de compra de una embarcación inscrita en el Programa y no la ejerciere, podrá sustituirla por otra de características similares conforme a los criterios establecidos en este Reglamento, y abanderarla como mexicana dentro del plazo aprobado por la Secretaría para la embarcación original. Para estos efectos, la Empresa dará el aviso respectivo a la Secretaría, y exhibirá los documentos a que se refieren las fracciones II y III del artículo 27 de este Reglamento. Una vez cumplidos estos requisitos, la Secretaría procederá a inscribir la embarcación en el Registro, previo pago de los derechos correspondientes.*

Otro de los defectos que tenía aparejado el Reglamento de la Ley de Navegación y el Reglamento del Padrón de Abanderamiento, consistía en las sanciones y cancelaciones por el incumplimiento con el programa, esto debido a lo siguiente:

- No se establecía un procedimiento de cancelación de inscripción en el folio respectivo, derivado de las causales de cancelación establecidas en el artículo 34 del Reglamento de la Ley de Navegación.

Capítulo III

Del incumplimiento del programa de abanderamiento y de las infracciones

Artículo 34. *La inscripción en el Programa se cancelará cuando:*

- I.** *La Empresa no cumpla con el calendario de substitución paulatina de tripulación extranjera por nacional;*

- II. *El documento que otorgue a la Empresa la legítima posesión de la embarcación inscrita en el Programa deje de tener vigencia por cualquier motivo o se modifique de tal manera que no cumpla con los requisitos establecidos para la inscripción en el Programa;*
- III *Venza el plazo autorizado para el abanderamiento o su prórroga, sin que éste se realice, y*
- IV. *La Empresa retire voluntariamente su embarcación del Programa.*

En los casos de las fracciones I a III, la Secretaría concederá a la Empresa un plazo de quince días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga y presente sus pruebas y defensas. Con base en éstas, dictará la resolución correspondiente dentro de los siguientes quince días hábiles.

➤ Derivado de lo anterior, las sanciones consistían en lo que disponían los artículos 35 y 36.

Artículo 35. La Empresa que haya sido beneficiada con la inscripción de embarcaciones en el Programa deberá, cuando la misma se cancele por cualquiera de las causas señaladas en el artículo anterior, restituir al Estado los beneficios y exenciones de que hubiere disfrutado durante el tiempo de vigencia de la inscripción, incluyendo los derechos por los permisos temporales de navegación que hubiera debido obtener como embarcación extranjera en los términos de la Ley y de este Reglamento.

Artículo 36. Si la Empresa beneficiada no cumple con las obligaciones derivadas de su inscripción en el Programa será sancionada por la Secretaría de conformidad con lo establecido en el artículo 139,

fracción I, de la Ley, independientemente de lo dispuesto en el artículo anterior.

Sin embargo, calcular los beneficios y exenciones que la empresa hubo disfrutado en el tiempo de vigencia de inscripción en el Folio del Programa de Abanderamiento era difícil de determinar, por lo que en ningún momento se logró imponer alguna sanción, es por ello que era necesario establecer un cuadro de sanciones, que a manera de catálogo se estableciera en la propia Ley de Navegación, basado en las dimensiones de la embarcación y en años de inscripción en el Padrón de Abanderamiento, que en base a salarios mínimos se le impusiera a la propia empresa naviera, estableciendo como condición, el hecho de que de no cubrirse el pago de la sanción, se le negaría el despacho de la embarcación.

La figura jurídica puede volver a nacer, pero su reglamentación deberá ser mejor definida y la aplicación del mismo ayudaría al crecimiento de la marina mercante nacional.

4.2 EMPRESAS Y AGENCIAS NAVIERAS.

En el folio de empresas, se inscriben actualmente a los navieros o empresas navieras, agentes navieros (generales y consignatarios de buques), no incluye a los operadores, sin embargo el propio artículo 14 fracción VI de la Ley de Navegación "se inscribirán [...] Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda", como es de observarse, los operadores también forman parte de los actores y partícipes de la vida marítima. Recordemos que los operadores según definición de la propia Ley

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

Decíamos pues, que los navieros o empresas navieras, que se inscriben en el Registro, deben asentarse en el folio de empresas, para ello el registrador, con base en el Reglamento de la Ley de Navegación analiza los documentos constitutivos de las personas morales, en este rubro, podemos encontrar principalmente sociedades mercantiles, en sus diversas modalidades que la propia Ley General de Sociedades Mercantiles determina en su artículo 1°, es decir, sociedad en nombre colectivo, sociedad en comandita simple, sociedad de responsabilidad limitada, sociedad anónima, sociedad en comandita por acciones y las sociedad cooperativa, ésta última que se regula por la Ley General de Sociedades Cooperativas.

Para las personas morales, el registrador tendrá que verificar que se hayan constituido conforme a los ordenamientos aplicables, verificando principalmente que las sociedades sean mexicanas, que su objeto se relacione con lo que establece el propio artículo 16 de la Ley de Navegación, es decir que se infiera que operarán o explotarán una o más embarcaciones, si existe capital extranjero, es importante verificar que no se contraponga a lo que establece el artículo 7, fracción I y III de la Ley de Inversión Extranjera, ya que de ello dependerá la navegación interior y de cabotaje de las embarcaciones, y muy importante será que se encuentren inscritas en el Registro Público de Comercio.

El artículo 17 de la Ley de Navegación determina que para actuar como naviero se requiere:

1.- Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las Leyes mexicanas;

II.- Tener domicilio social dentro del territorio nacional; y

III.- Estar inscrito en el Registro público Marítimo Nacional.

Las personas morales que no se les ha tratado como empresas navieras, son las sociedades y asociaciones civiles, que derivado de la palabra empresa, se han considerado que no pueden ser susceptibles de inscripción, porque el término empresa implica una actividad mercantil, no obstante ello, considero que el Registro Público Marítimo Nacional, es una institución que brinda seguridad jurídica a los documentos que en él se inscriben, principalmente los derivados de embarcaciones, tal vez el nombre de "empresa naviera" es selectivo, lo correcto para evitar este tipo de confusiones sería el de "naviero o naviera", considerándolo como persona física y persona moral, respectivamente.

Cabe mencionar que el hecho de que una sociedad o asociación civil, no persiga fines lucrativos y de explotación de embarcaciones, si puede operarlas para otros fines, es decir, sería tanto como limitar a las asociaciones ambientalistas, de investigación y escolares, para que no puedan adquirir embarcaciones, y como consecuencia de ello no adquirir préstamos hipotecarios en beneficio de sus actividades. Si bien es cierto que la explotación de embarcaciones es de carácter eminentemente mercantil, la operación o el servicio que ellas brinden no implica que sea una regla, también existen embarcaciones que brindan otro tipo de servicios.

Independiente de la investidura que represente el naviero o naviera, debe ser inscrita en el Registro, para actuar como tal, de conformidad con el artículo 17 antes citado, por que de acuerdo a la finalidad del Registro es dar seguridad jurídica a los documentos en él inscritos, por ello que cualquier persona que pretenda operar una embarcación debe ser naviero, lo que incluye a las personas morales no lucrativas, sin que necesariamente impliquen un trasfondo mercantil.

El hablar de agentes navieros, es hablar de personas dedicadas a participar con los propietarios, armadores, navieros, operadores, prestadores de servicios, autoridades marítimas, hacendarías y migratorias, estos sí son empresas mercantiles o personas físicas que su actividad la realizan en el marco de la legislación mercantil, ya que ellos son comisionistas mercantiles, que gestionan tanto con autoridades como con particulares, obteniendo desde luego, un beneficio lucrativo, derivado de las funciones que realice a nombre del naviero.

Los agentes navieros y consignatarios de buques deben inscribirse en el Registro, por la actividad que desempeñan, sin embargo la actividad no ha sido regulada claramente, derivado de esto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, amén de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional les otorga a estas personas un reconocimiento de capacidad jurídica para actuar como agentes, cosa que la Ley no contempla, por lo que si el gobierno federal desea controlar a los agentes navieros, es necesario realizar una reforma, para que se consideren ciertos requisitos para otorgarles este reconocimiento.

La Ley Federal de Derechos establece en su artículo 171-A, las cuotas que deben de pagar como contribuciones las personas para poder actuar como agente naviero, haciendo una clasificación dependiendo de si su actividad para buques es dedicada a la navegación de altura, de cabotaje, comercial y recreo.

Sin duda, es necesario adicionar al artículo 20, que para actuar como agente naviero es necesario obtener un permiso o autorización que emita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con una clasificación acorde a la Ley Federal de Derechos.

Para actuar como agente naviero, de acuerdo con la Ley de Navegación, es necesario acreditar lo siguiente:

Artículo 20.- Para actuar como agente naviero se requiere:

- I.- *Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;*
- II.- *Tener su domicilio social en territorio nacional;*
- III.- *Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, las representaciones encargadas por el naviero u operador;*
- IV.- *Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.*

4.3 CRITERIOS JURIDICOS APLICABLES EN MATERIA DE INSCRIPCION.

La actividad registral marítima, se realiza en oficinas que se encuentran en los principales puertos del país, de conformidad con la normatividad aplicable, sin embargo, la técnica de inscripción es diversa en cada lugar de la República, aunado a que cada registrador cuenta con sus propios criterios de aplicación e interpretación de la Ley, por lo que necesariamente, debe haber uniformidad de criterios de inscripción en las Oficinas Locales.

Se debe iniciar por comprender que las Oficinas Central y Locales se encuentran en el mismo nivel jerárquico. Si bien es cierto que en la Oficina Central se localizan el Archivo General del Registro Marítimo y el Titular del Registro, las funciones de su registrador de conformidad con el artículo 40 fracción II del Reglamento de la Ley de Navegación, como ya se ha visto, no es el Titular del Registro Público Marítimo Nacional, por lo que tiene las mismas atribuciones que el resto de los registradores.

Es necesario puntualizar que la Ley es poco clara en muchas de las ocasiones como ya se ha visto en el transcurso de este trabajo, por lo que se dejan muchas lagunas para la aplicación de la Ley, es por ello que se sugieren los siguientes criterios de uniformidad para la inscripción de los actos que de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de Navegación se enlistan.

Los certificados de matrícula pueden inscribirse aunque no se haya inscrito la propiedad de las embarcaciones, esto en lo que se refiere a embarcaciones menores, ya que como se desprende del propio artículo 14 en comento, que "no requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo", es por ello que no es necesario que se inscriban los derechos de propiedad de una embarcación para poder inscribir un certificado de matrícula. Este criterio se encuentra sustentado en la Ley en vigor, sin embargo, desde mi particular punto de vista, para que pueda inscribirse cualquier documento, trátase de certificados de matrícula o de otro documento, siempre debe existir, un propietario, que se haya acreditado como tal.

Todos los documentos que acrediten la propiedad de una embarcación, así como los que se refieran a sus gravámenes, establece la Ley que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor público, no obstante lo anterior, cuando se adquiere una embarcación menor, muchas de las veces, no se realiza un contrato ante notario, derivado a que el precio de la operación es bajo y no requiere cumplir con las formalidades que exige el artículo 2316 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la república en materia federal, que establece:

Artículo 2316.- El contrato de compraventa, no requiere para su validez formalidad alguna especial, sino cuando recae sobre un inmueble.

Por lo que únicamente se presenta ante la autoridad registral, la factura de venta, por lo que para poder cumplir con el requisito del artículo 16 de la Ley, es necesario darle la autenticidad debida, por lo que bastará que el interesado lleve el documento pasado ante la fe de un notario donde certificará que es auténtico y sólo así podrá inscribirse.

Debido a que los contratos de fletamento o arrendamiento, no implican la transmisión de los derechos, se cae en dos supuestos, el primero de ellos se presenta cuando el arrendador o fletador es un naviero mexicano, y la embarcación ya se encuentra inscrita, en ese supuesto el contrato se inscribirá en el folio de la embarcación o artefacto naval; pero en el segundo, cuando el arrendador es una naviera extranjera y el buque como consecuencia también es extranjero, el registrador deberá inscribir el contrato en el ramo de empresas, en el que le corresponda a la naviera que es la arrendataria, no se puede abrir un folio de embarcaciones o artefactos navales, debido a que no se encuentra inscrita la propiedad del buque.

Por lo que se refiere a los contratos de construcción de embarcaciones, se podrá abrir un folio marítimo, es decir de embarcaciones, donde se inscribirán al fabricante y al futuro propietario, características y dimensiones de la embarcación y una vez terminada la construcción se deberá inscribir el documento que acredite la propiedad.

4.4 MODERNIZACIÓN EN EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

La actual estructura jurídica - administrativa, ha evolucionado, los avances en materia de informática, y en general de los adelantos tecnológicos se han venido introduciendo a las instituciones tanto públicas como privadas, es por lo mismo

que en el Registro Público Marítimo Nacional debe haber una constante evolución para el mejoramiento de la propia institución y para el público usuario. La técnica no esta peleada con las instituciones y por ello el Registro Público Marítimo Nacional ha visto cambios significativos aplicando técnicas informáticas que le permiten realizar consultas en menor tiempo posible.

Al hablar de registros, es importante recordar una serie de expedientes y de listas inmensas que se encuentran almacenadas en grandes archiveros, lo que es totalmente verdadero. Nuestro sistema registral, basado en las tendencias francesas, conserva los documentos, es por ello que cuando se quiere realizar una búsqueda en estos archivos, de forma tradicional, se convierte en un trabajo tedioso, cansado y sobre todo muy tardado.

En la actualidad el Registro Público Marítimo Nacional, cuenta con un sistema de computo que de forma inicial, posibilita la captura de los folios a través de imágenes digitalizadas, sin embargo todavía hay mucho camino por recorrer, es necesario buscar la manera de que los documentos que se inscriben en la actualidad, puedan ser localizados en una base de datos, que al ingresar la información permita: 1) expedición de un asiento registral de forma inmediata con su respectivo duplicado para la Oficina Central; 2) consultas de folios de manera fácil y actualizada, eliminando tiempos de respuesta; y 3) Los asientos registrales sean remitidos a la Oficina Central a través de una red de computadoras, sin que el documento se envíe por correo tradicional, con ello todos los documentos que se consulten en la Oficina Central siempre estarán actualizados.

Existen en la actualidad empresas dedicadas a la creación de sistemas computacionales, que pueden auxiliar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para crear un programa que cumpla con estos requisitos.

No cabe duda que lo más importante en el Registro Público Marítimo Nacional es su permanencia y estabilidad, su desarrollo dependerá de su actualización desde puntos de vista legislativos, administrativos y tecnológicos, la era de la cibemética y de las comunicaciones satelitales son alternativas para el fin primordial del registro, brindar seguridad jurídica y publicidad a los documentos que en él se inscriben. Es necesario por ello reformas tanto a la Ley de Navegación como a su Reglamento, para que el Registro Marítimo sea una institución confiable tanto para los propietarios y navieros, así como para quienes otorgan créditos en favor de estas personas.

Sin duda alguna, para poder modernizar al Registro Público Marítimo Nacional, es necesario establecer una estructura bien definida, basada en las disposiciones legales vigentes, porque desafortunadamente, el Registro ha venido trabajando con la estructura que se creó con la entrada en vigor del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, que ya se ha abrogado, es por ello que debe de realizarse una reforma en el Reglamento de la Ley de Navegación y adicionar lo que corresponda en cuanto a estructura y facultades.

Con la tecnología actual se permite realizar programas que facilitan al propio registrador ir realizando su asiento registral, casi al momento en que se realiza la inscripción, esto debido a que la esencia de los actos inscritos tienen los mismos requisitos de existencia y de validez, de tal forma que con la tecnología se podría ir incorporando en un programa estos elementos y al mismo tiempo hacer las impresiones necesarias.

CONCLUSIONES

1.- Recordemos que al mejorar y actualizar el Registro Público Marítimo Nacional se lograra: tramitar y controlar las solicitudes para el registro y en su caso, autorizar, inscribir, cancelar, rectificar, modificar y expedir constancias y certificaciones de los hechos y documentos a que se refiere la legislación vigente en materia de navegación, comercio marítimo y actividad portuaria, con mayor eficiencia, prontitud y seguridad jurídica como son: autorizar, cancelar, modificar y expedir constancias y certificaciones de los hechos y documentos a que se refiere la Ley de Navegación, coordinar y controlar correctamente las oficinas locales del registro establecidas, llevar eficientemente y actualizado de manera pronta y oportuna el control del archivo de documentos y matrices de las inscripciones a su cargo, formular y registrar las constancias y certificaciones de las inscripciones acordadas, llevar adecuadamente el control del registro de concesiones y permisos que otorga la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Puertos, controlar la inscripción de sociedades navieras y contratos, proporcionar eficientemente con rapidez y seguridad la información al público, relativas al Registro Publico Marítimo Nacional, proporcionar correctamente la información del registro de buques y empresas navieras inscritas, llevar adecuadamente y actualizado el control de los folios del registro, libros auxiliares y documentos del archivo correspondiente, remitir inmediatamente después de

realizada una inscripción, las anotaciones respectivas a la Oficina Central y viceversa a las Oficinas Locales correspondientes.

2.- Es importante la actualización del sistema de digitalización del Registro Público Marítimo, sin embargo es necesario considerar varias opciones para el correcto desarrollo de la institución, en consecuencia se destaca lo siguiente:

3.- Es necesario estructurar nuevamente al Registro Público Marítimo Nacional, esto debido a que se sigue utilizando el sistema instaurado en el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional ya abrogado, por lo que se sugiere que se determine de la siguiente manera:

El Titular será el Director General de Marina Mercante, quien delegará sus funciones a un Director del Registro Público Marítimo Nacional.

Las Oficinas Central y Locales del Registro Público se integraran por el personal que cumpla con los requisitos del artículo 39 del Reglamento de la Ley de Navegación y se les denominará Jefes del Departamento o registradores desde el punto de vista administrativo.

Cada Oficina contará con una Sección de Análisis y Estadística, quien auxiliará en lo relativo a las inscripciones al Jefe de Departamento, así como de las certificaciones que sean solicitadas.

Cada Oficina contará con una Sección de Trámite y Control que, se encargara del archivo documental de la correspondiente a la misma.

Cada Sección contará con el apoyo secretarial adecuado. En la Oficina Central deberá haber además una Sección de Orden y Control Nacional, que se encargará de los recursos de inconformidad que se presenten en cualquiera de las Oficinas y elaborar los proyectos de resolución al Director General. Además deberá existir

una Sección del Archivo General del Registro, con el personal necesario para el correcto mantenimiento, control y preservación del acervo registral.

4.- Emitir un acuerdo secretarial que se publique en el Diario Oficial de la Federación, por medio del cual se establezcan las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo Nacional, así como la jurisdicción actualizada de cada una de ellas, de la siguiente manera:

ACUERDO por el que se establecen las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo Nacional, así como su jurisdicción.

PEDRO CERISOLA Y WEBER, Secretario de Comunicaciones y Transporte, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 6 fracción I, 7° fracción II, y 14 de la Ley de Navegación; 37, 38 y 40 fracción I, incisos a) y b), del Reglamento de la Ley de Navegación y

CONSIDERANDO

PRIMERO.- Que la secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante acuerdo secretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de diciembre de 1980, estableció las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo Nacional y determinó la ubicación y jurisdicción de las mismas, en el marco de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente en ese momento.

SEGUNDO.- Que mediante acuerdo secretarial publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de diciembre de 1987, se determinó la jurisdicción de las Oficinas Central y Locales, derivado del aumento de la actividad registral que se vivía en este momento, al margen de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional que en ese momento eran vigentes.

TERCERO.- Que debido a la distribución de trabajo, no se habilitaron las todas las Oficinas Locales del Registro, contempladas en el acuerdo secretarial de 7 de diciembre de 1987, quedando únicamente catorce Oficinas registrales, incluyendo la Central.

CUARTO.- Que los servicios que han venido prestando las Oficinas registrales, han sido las adecuadas, y se ha procurado en todo momento dar la publicidad de los actos y documentos registrados, conforme a la legislación aplicable, y la seguridad jurídica debidas.

QUINTO.- Que aunado a lo anterior, la actividad registral ha continuado, sin embargo, la actualidad de las cosas y los retos que enfrenta el gobierno federal, es necesario estructurar lo existente y delimitar las oficinas registrales adecuadamente, así como crear dos oficinas que se hacen indispensables en el litoral del Pacífico mexicano, con lo que se busca hacer más expedito y oportuno el servicio que los usuarios demandan, he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO

ARTICULO PRIMERO.- Las Oficinas Central y Locales que han sido consideradas en los artículos 38 y 39 del Reglamento de la Ley de Navegación quedarán como sigue:

La Oficina Central, en la Ciudad de México, Distrito Federal, en donde se instalará además el Archivo General del Registro Público Marítimo Nacional.

Las Oficinas Locales en: Ensenada, Baja California; La Paz, Baja California Sur; Ciudad del Carmen, Campeche, Manzanillo, Colima; Puerto Madero, Chiapas; Acapulco, Guerrero; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Puerto Juárez, Quintana Roo; San Blas, Nayarit; Salina Cruz, Oaxaca; Mazatlán, Sinaloa; Guaymas, Sonora;

Tampico Tamaulipas; Coatzacoalcos, Veracruz; Veracruz, Veracruz y Progreso, Yucatán.

ARTICULO SEGUNDO.- La jurisdicción registral de las Oficinas Central y Locales se fija como sigue:

Para los efectos de la jurisdicción de las Oficinas Locales, servirá de base el límite jurisdiccional de las Capitanías de Puerto y sus delegaciones que conforme a este instrumento comprenda cada una de las Oficinas del Registro Público Marítimo Nacional.

La Oficina Central con residencia en la Ciudad de México, Distrito Federal, sede del titular del Registro y el jefe de la oficina central, realizará las funciones encomendadas en los artículos 14 de la Ley de Navegación y 38, 39, 40 fracciones I y II del Reglamento de la Ley de Navegación.

La Oficina Local de Ensenada, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, de Rosarito, de San Felipe, y las Delegaciones de El Sauzal e Isla Cedros, todas del Estado de Baja California.

La Oficina Local de La Paz, abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Loreto, Cabo San Lucas, Loreto, San Carlos, Santa Rosalía y las Delegaciones de Bahía Magdalena, Guerrero Negro, Mulege, San José del Cabo y Los Barriles, todas del Estado de Baja California Sur.

La Oficina Local de Ciudad del Carmen, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Campeche y las Delegaciones de Cayo Arcas, Champotón, Isla Aguada, Palizada y Seyba Playa, todas del Estado de Campeche

La Oficina Local de Manzanillo, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Barra de Navidad y de Chapala, del Estado de Jalisco.

La Oficina Local de Puerto Madero, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la región del Soconusco, incluyendo Puerto Arista, del Estado de Chiapas.

La Oficina Local de Acapulco, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, Zihuatanejo, así como los Delegaciones de Pie de la Cuesta y Puerto Marqués, todas del Estado de Guerrero.

La Oficina Local de Lázaro Cárdenas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Infiemillo, Patzcuaro y Zirahuen, Michoacan

La Oficina Local de Puerto Juárez (Cancún), comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, Chetumal y Cozumel, así como las Delegaciones de Isla Holbox, Isla Mujeres, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Punta Sam y Xcalak, todas del Estado de Quintana Roo.

La Oficina Local de San Blas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, Puerto Vallarta, Jalisco, así como las Delegaciones de Nuevo Vallarta y Chacala, del Estado de Nayarit.

La Oficina Local de Salina Cruz, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, de Huatulco y Puerto Escondido y las Delegaciones de Puerto Angel, Temascal y Tuxtepec, todas del Estado de Oaxaca.

La Oficina Local de Mazatlán, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y Topolobampo, así como las Delegaciones de Altata y Escuinapa (Teacapan), todas del Estado de Sinaloa.

La Oficina Local de Guaymas, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y Puerto Peñasco, así como las Delegaciones de Bahía de Kino, Golfo de Santa Clara y Yavaros, todas ellas del Estado de Sonora.

La Oficina Local de Tampico, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, y las Capitanías de Altamira, La Pesca, Matamoros y Mezquital, así como la Delegación de la Presa Falcon, del Estado de Tamaulipas, y la Presa Rodrigo Gómez del Estado de Nuevo León.

La Oficina Local de Coatzacoalcos, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las capitanías de Minatitlán , Veracruz, Dos Bocas y Frontera del Estado de Tabasco; así como las Delegaciones de Catemaco, Jesús Carranza y Tonalá, estas del Estado de Veracruz; y Sánchez Magallanes y Villahermosa, del Estado de Tabasco.

La Oficina Local de Veracruz, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y las Capitanías de Tuxpan, Alvarado y Nautla; así como las Delegaciones de Balzapotye, Cazonas, Tamiahua, Tecolutla y Tlacotalpan, todas del Estado de Veracruz.

La Oficina Local de Progreso, comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, y las Delegaciones de Celestun, Chuburana, Dzilam de Bravo, El Cuyo, Río Lagartos, Sisal, San Felipe, Telchac y Yucalpeten, todas ellas del Estado de Yucatán.

ARTICULO SEGUNDO.- El ámbito de competencia a que se refiere el artículo anterior, comprende todos aquellos actos y contratos que se lleven a cabo dentro

de la jurisdicción de cada una de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones, que deban registrarse de acuerdo con el artículo 14 de la Ley de Navegación y su reglamento.

ARTICULO TERCERO.- En las entidades federativas que no tengan litorales, pero cuenten con aguas interiores, todas aquellas embarcaciones que deseen ser inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional, podrán solicitar su inscripción, ante el Centro S.T.C. que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene en cada entidad, mediante solicitud dirigida a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de dicho Centro, quien la tomará a la Oficina Local más cercana al lugar.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- Este acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Se abroga el acuerdo secretarial por el que las Oficinas Central y Locales del Registro Público Marítimo Nacional creadas mediante el acuerdo secretarial publicado el 17 de diciembre de 1980, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de diciembre de 1987.

TERCERO.- Las inscripciones realizadas en las oficinas de Salina Cruz, Oaxaca, que correspondan a la jurisdicción de Puerto Madero, serán trasladadas con sus folios respectivos y las partidas que se les hayan asignado, para que el registrador de Puerto Madero, Chiapas, inicie con su actividad asignando nuevos folios y las partidas necesarias. Lo mismo ocurrirá con los folios inscritos tanto en las oficinas de Mazatlán, Sinaloa, como de Manzanillo, Colima, que tengan inscritos folios de embarcaciones y empresas relativas a la jurisdicción de San Blas Nayarit.

CUARTO.- En tanto se establecen debidamente las oficinas que crea el presente acuerdo, los asuntos de su competencia serán llevados por las oficinas de Salina

Cruz, Oaxaca, Mazatlán, Sinaloa y Manzanillo, Colima en su respectiva jurisdicción.

Dictado en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los _____ días del mes de _____ del año dos mil uno. El Secretario de Comunicaciones y Transportes, Pedro Cerisola y Weber.- Rúbrica.

Este es el modelo de acuerdo secretarial que propongo, cabe destacar que de las 22 oficinas (Central y Locales) que contemplaba el acuerdo de 7 de diciembre de 1987, solamente 14 existen en funcionamiento, de estas, se adicionan las Oficinas de Puerto Madero debido a que el litoral Chiapaneco cuenta 256 kilómetros y según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), operan aproximadamente 10 mil embarcaciones y artefactos navales, mientras que San Blas, Nayarit, tiene un aproximado de más de 6 mil embarcaciones y artefactos navales, muchos de los cuales no se encuentran inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional.

5.- Por lo que se refiere a la Ley de Navegación, es necesario considerar nuevamente en la fracción V del artículo 14, que se inscribirán en el Registro a las embarcaciones incorporadas al programa de abanderamiento mexicano, buscando que el sistema para sancionar sea sencillo y posible de llevar a cabo, con ello se buscaría incrementar la flota mercante mexicana.

6.- Eliminar del artículo 16 y 17 la palabra **“empresa”**, para dejar únicamente el concepto **“naviera”**, buscando eliminar la condición mercantil de la definición.

7.- Reformar el artículo 17, debido a que deja a las sociedades civiles y asociaciones en una difícil situación de inscripción, quitando del texto actual la frase **“ser mexicano”** por persona física de nacionalidad mexicana; y la palabra **“sociedad”**, para que quede **“persona moral”**, de la siguiente manera:

Artículo 17.- Para actuar como naviero o naviera mexicana se requiere:

I.- Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas.

8.- Incorporar en el artículo 15 de la Ley de Navegación que: Las empresas navieras mexicanas se podrán inscribir en un programa de abanderamiento mexicano a las embarcaciones de su propiedad o que legítimamente posean, bajo cualquier contrato de arrendamiento, o fletamento con opción a compra.

9.- Los agentes navieros generales y consignatarios deben ser regularizados desde el marco legal, es por ello que se debe adicionar a la Ley de Navegación lo siguiente:

Artículo 20. Para actuar como agente naviero general o consignatario de buques, se requiere:

V.- Permiso otorgado por la Dirección General de Marina Mercante, que se denominará reconocimiento de capacidad jurídica para actuar como agente naviero general o agente naviero consignatario de buques; y

VI.- Pago de los derechos correspondientes.

10.- Por lo que se refiere al Reglamento de la Ley de Navegación, es necesario determinar en el artículo 30 del Reglamento de La Ley de Navegación.

El titular del Registro Público Marítimo Nacional, es Director General de Marina Mercante, ya que la propia Legislación lo determina. Es por ello que debe ser

adicionado el artículo 38 del Reglamento de la Ley de Navegación para quedar de la siguiente forma:

El Registro estará bajo la responsabilidad de un titular, quien deberá ser designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, el titular a su vez podrá designar a un Director del Registro Público Marítimo Nacional, y contará con registradores, uno en la Oficina Central y otros en las Oficinas Locales, quienes se denominarán Jefes del Departamento del Registro Público Marítimo Nacional.

Tanto en la Oficina Central como en las Oficinas Locales deberán contar con el personal que sea necesario para el adecuado desempeño de sus funciones pero siempre deberá contar con la siguiente organización:

- I).- Jefatura
- II).- Sección de análisis y procedimientos
- III).- Sección de trámite y control.

Las Oficinas Locales dependerán administrativamente de la Capitanía de Puerto del Lugar, por lo que el Capitán de Puerto no puede firmar ni sellar los documentos y actos que se realicen por las funciones registrales, así como tampoco podrá emitir los oficios propios de la actividad registral.

11.- Adicionar al artículo 41 del Reglamento de la Ley de Navegación lo siguiente:

El registro tendrá efectos declarativos y no constitutivos de derechos y dará publicidad frente a terceros a los actos objeto de los mismos.

Los actos y documentos que conforme a la Ley deban registrarse y no se registren, solo producirán efectos entre quienes los otorguen, pero no producirán perjuicios a terceros, quien si podrá beneficiarse en cuanto le sean favorables.

...

Para el registro de los documentos originados en el extranjero, se observara lo dispuesto por el artículo 3005 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.

12.- Adicionar en el artículo 42 lo siguiente:

Se entiende por folios, la hoja destinada a contener los asientos en que se practiquen inscripciones o anotaciones de los actos que sean registrables.

13.- Incluir el Título Tercero enriqueciendo el texto que ya existía en el Reglamento de la Ley de Navegación y que fue derogado por decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de agosto del año 2000, para quedar de la siguiente manera:

Título tercero

Del programa de abanderamiento

Capítulo I

De la inscripción en el programa de abanderamiento

Artículo 25. Las Empresas podrán inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional dentro de un programa de abanderamiento a las embarcaciones extranjeras de su propiedad o que legítimamente posean en los términos de la Ley, las cuáles gozarán del mismo trato que las embarcaciones mexicanas.

Artículo 26. Corresponde a la Secretaría la organización y administración del Programa.

Artículo 27. La Secretaría inscribirá embarcaciones y artefactos navales extranjeros en el Programa cuando las Empresas cumplan los siguientes requisitos:

- I. Comprueben estar inscritas en el Registro mediante la certificación o copia del asiento relativo, o la manifestación del número de folio que le fue asignado, que verificará el registrador;
- II. Presenten el documento que acredite la propiedad o legítima posesión de la embarcación o artefacto naval, que garantice su uso y le permita contar parcial o totalmente con tripulación mexicana a partir de su inscripción en el Programa.;
- III. Exhiban los certificados de seguridad marítima, de prevención de la contaminación y de arqueo de la embarcación; un juego de fotografías tomadas a cuarenta y cinco y noventa grados de la proa y de la popa, que tenga como fondo el agua; copia del documento en que conste la descripción de las características de la embarcación y de los planos de construcción que requiera la autoridad, y copia certificada de la matrícula y del registro del país de procedencia, y
- IV. Presenten un calendario detallado del programa de sustitución paulatina de la tripulación extranjera por nacional, la categoría que requiera tener cada uno de los tripulantes y la fecha propuesta para el abanderamiento definitivo. El calendario del programa de sustitución no excederá de cinco años.

Para apoyar el Programa, la Secretaría mantendrá actualizadas las listas e información del personal egresado de las escuelas náuticas a fin de que las embarcaciones cuenten con tripulación mexicana.

Artículo 28. El plazo para el abanderamiento definitivo de las embarcaciones será autorizado por la Secretaría conforme a lo establecido en este título y con base en

la disponibilidad de oficiales y subalternos mexicanos. El plazo original para el abanderamiento no será mayor de diez años.

Artículo 29. La Secretaría, no admitirá prórroga alguna al programa de abanderamiento.

Capítulo II

De las obligaciones y de los derechos de las Empresas

Artículo 30. En la aplicación de sus respectivos programas y de conformidad con el calendario de sustitución aprobado por la Secretaría, las Empresas, en coordinación con aquélla, deberán entrenar y capacitar al personal mexicano que irá reemplazando paulatinamente a la tripulación extranjera durante el transcurso del plazo para el abanderamiento.

Al término del plazo autorizado para proceder al abanderamiento de la embarcación, toda la tripulación deberá ser mexicana.

Artículo 31. Las Empresas que cuenten con embarcaciones inscritas en el Programa deberán informar a la Secretaría, semestralmente, sobre el cumplimiento que hayan dado a los compromisos asumidos por ellas.

Artículo 32. Una Empresa podrá transferir la embarcación inscrita en el Programa, con todos sus derechos y obligaciones, a otra que reúna los requisitos señalados en las fracciones I y II del artículo 27 del presente Reglamento. Una vez cubiertos estos requisitos, la Secretaría procederá a inscribir la transferencia previo el pago de los derechos correspondientes.

Artículo 33. En caso de que una Empresa tuviere opción de compra de una embarcación inscrita en el Programa y no la ejerciere, podrá sustituirla por otra de características similares conforme a los criterios establecidos en este Reglamento, y abanderarla como mexicana dentro del plazo aprobado por la Secretaría para la embarcación original. Para estos efectos, la Empresa dará el aviso respectivo a la

Secretaría, y exhibirá los documentos a que se refieren las fracciones II y III del artículo 27 de este Reglamento. Una vez cumplidos estos requisitos, la Secretaría procederá a inscribir la embarcación en el Registro, previo pago de los derechos correspondientes.

Capítulo III

Del incumplimiento del programa de abanderamiento y de las infracciones

Artículo 34. La inscripción en el Programa se cancelará cuando:

- I. La Empresa no cumpla con el calendario de substitución paulatina de tripulación extranjera por nacional;
- II. El documento que otorgue a la Empresa la legítima posesión de la embarcación inscrita en el Programa deje de tener vigencia por cualquier motivo o se modifique de tal manera que no cumpla con los requisitos establecidos para la inscripción en el Programa;
- III. Venza el plazo autorizado para el abanderamiento, sin que éste se realice, y
- IV. La Empresa retire voluntariamente su embarcación del Programa.

En los casos de las fracciones I a III, la Secretaría concederá a la Empresa un plazo de quince días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga y presente sus pruebas y defensas. Con base en éstas, dictará la resolución correspondiente dentro de los siguientes quince días hábiles.

Artículo 35. La Empresa que haya sido beneficiada con la inscripción de embarcaciones en el Programa deberá, cuando la misma se cancele por cualquiera de las causas señaladas, deberá ser sancionada por el titular del Registro Público Marítimo Nacional, atendiendo al salario mínimo general vigente en el Distrito Federal de conformidad con los siguientes supuestos:

a) Se impondrá multa de un mil a diez mil días de salario mínimo por aquellas embarcaciones incorporadas al programa de abanderamiento que tengan hasta 5,000 toneladas de arqueo bruto;

b) Se impondrá multa de diez mil a cincuenta mil días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por aquellas embarcaciones de 5,000.01 a 15,000 toneladas de arqueo bruto; y

c) Se impondrá multa de cincuenta mil a cien mil días de salario mínimo general vigente en Distrito Federal por aquellas embarcaciones de 15,000.01 en adelante, toneladas de arqueo bruto.

14.- Adicionar nuevamente la fracción III, del artículo 41 de la Ley de Navegación

Artículo 41. En el Registro se manejará un sistema de secciones y folios para hacer las inscripciones a que se refiere este Reglamento y se almacenará la información en medios magnéticos.

- III. En el folio del programa de abanderamiento, los relativos a las embarcaciones extranjeras que sean propiedad o estén en posesión legal de navieros o empresas y que hayan sido autorizadas por la Secretaría para incorporarse al Programa a que se refiere el artículo 15 de la Ley, así como la autorización expedida por la Secretaría y el contrato de adquisición, o aquél del que derive la posesión legal de la embarcación, y

15.- Debe modificarse el artículo 42 del Reglamento de la Ley para quedar como sigue:

Artículo 42.- Solo se podrán registrar los actos que señala el artículo 14 de la Ley, siempre que consistan en:

- I).- Testimonios de Escrituras Públicas, Actas Notariales u otros documentos auténticos.
- II).- Títulos y Resoluciones Administrativas originales o su copia debidamente certificada.
- III).- Resoluciones o Providencias Judiciales, certificadas legalmente.
- IV).- Los documentos privados, ratificados conforme a la Ley.

Artículo 42-A.- En el folio a que se refiere al programa de abanderamiento se registrarán:

- I).- La autorización que al efecto expida la Secretaría.
- II).- El contrato de adquisición o del que se derive la legal posesión del buque.

Artículo 42-B- El folio marítimo de buques, deberá contener la siguiente base de datos:

A).- En la sección de derechos de propiedad:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.

- VI).- Tipo de contrato.
- VII).- Contratantes.
- VIII).- Calidad de los contratantes.
- IX).- Denominación de la embarcación o artefacto naval.
- X).- Manga de la embarcación o artefacto naval.
- XI).- Eslora de la embarcación o artefacto naval.
- XII).- Puntal de la embarcación o artefacto naval.
- XIII).- Tonelajes bruto y neto de la embarcación o artefacto naval.
- XIV).- Características del contrato.
- XV).- Pago de derechos.
- XVI).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XVII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XVIII).- Fecha de pago de derechos.
- XIX).- Número y fecha de Boleta de Pago.
- XX).- Lugar y fecha de registro.

B).- En la sección de gravámenes y limitaciones:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número Consecutivo de Partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y Volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de gravamen.
- VII).- Acreedor.
- VIII).- Deudor.
- IX).- Depositario.
- X).- Denominación de la embarcación o artefacto naval gravado.
- XI).- Características del gravamen.
- XII).- Pago de derechos.
- XIII).- Institución bancaria del pago de derechos.

- XIV).- Número de recibo de pago de derechos.
- XV).- Fecha de pago de derechos.
- XVI).- Número y fecha de Boleta de Pago.
- XVII).- Lugar y fecha de registro.

C).- En la sección de extinciones, revocaciones, nulidades y bajas:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de contrato.
- VII).- Solicitante.
- VIII).- Datos de inscripción del registro que se cancela.
- IX).- Denominación de la embarcación o artefacto naval.
- X).- Características de la extinción.
- XI).- Pago de derechos.
- XII).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XIII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIV).- Fecha de pago de derechos.
- XV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVI).- Lugar y fecha de registro.

D).- En la sección de prevenciones y observaciones:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.

- VI).- Tipo de acto.
- VII).- Denominación de la embarcación o artefacto naval.
- VIII).- Características del acto.
- XI).- Pago de derechos.
- XII).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XIII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIV).- Fecha de pago de derechos.
- XV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVI).- Lugar y fecha de registro.

E).- En la sección de contratos:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de contrato.
- VII).- Contratantes.
- VIII).- Calidad de los contratantes.
- IX).- Denominación de la embarcación o artefacto naval.
- X).- Características del contrato.
- XI).- Pago de derechos.
- XII).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XIII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIV).- Fecha de pago de derechos.
- XV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVI).- Lugar y fecha de registro.

F).- En la sección de matrículas:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número de matrícula.
- V).- Fecha y lugar de expedición de la matrícula.
- VI).- Nombre del Capitán de Puerto que expidió la matrícula.
- VII).- Nombre del propietario o poseedor de la embarcación o artefacto naval.
- VIII).- Denominación de la embarcación o artefacto naval.
- IX).- Pago de derechos.
- X).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XI).- Número de recibo de pago de derechos.
- XII).- Fecha de pago de derechos.
- XIII).- Número y fecha de boleta de pago.
- XIV).- Lugar y fecha de registro.

Artículo 42-C.- El folio marítimo de empresas, deberá contener la siguiente base de datos:

A).- En la sección de empresas, agentes, astilleros y talleres:

**** PERSONA MORAL:**

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de documento.
- VII) Denominación o razón social de la empresa.
- VIII).- Domicilio de la empresa.

- IX).- Objeto social de la empresa.
- X).- Duración de la empresa.
- XI).- Capital social de la empresa.
- XII).- Socios.
- XIII).- Pago de derechos.
- XIV).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XV).- Número de recibo de pago de derechos.
- XVI).- Fecha de pago de derechos.
- XVII).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVIII).- Lugar y fecha de registro.

**** PERSONA FISICA:**

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de documento.
- VII).- Nombre del naviero.
- VIII).- Domicilio del naviero.
- IX).- Fecha de nacimiento del naviero.
- X).- Lugar de nacimiento del naviero.
- XI).- Pago de derechos.
- XII).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XIII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIV).- Fecha de pago de derechos.
- XV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVI).- Lugar y fecha de registro.

B).- En la sección de gravámenes y limitaciones:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de gravamen.
- VII).- Acreedor.
- VIII).- Deudor.
- IX).- Depositario.
- X).- Características del gravamen.
- XII).- Pago de derechos.
- XIII).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XIV).- Número de recibo de pago de derechos.
- XV).- Fecha de pago de derechos.
- XVI).- Número y fecha de boleta de pago.
- XVII).- Lugar y fecha de registro.

C).- En la sección de extinciones, revocaciones, nulidades y bajas:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de contrato.
- VII).- Solicitante.
- VIII).- Datos de inscripción del registro que se cancela.
- IX).- Características de la extinción.
- X).- Pago de derechos.
- XI).- Institución bancaria del pago de derechos.

- XII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIII).- Fecha de pago de derechos.
- XIV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XV).- Lugar y fecha de registro.

D).- En la sección de prevenciones y observaciones:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de acto.
- VII).- Características del acto.
- VIII).- Pago de derechos.
- IX).- Institución bancaria del pago de derechos.
- X).- Número de recibo de pago de derechos.
- XI).- Fecha de pago de derechos.
- XII).- Número y fecha de boleta de pago.
- XIII).- Lugar y fecha de registro.

E).- En la sección de contratos:

- I).- Fecha de presentación ante la oficina registral del trámite.
- II).- Número consecutivo de partida registral.
- III).- Número de folio marítimo.
- IV).- Número y volumen del título o documento a inscribir.
- V).- Fecha del título o documento a inscribir.
- VI).- Tipo de contrato.
- VII).- Contratantes.
- VIII).- Calidad de los contratantes.

- IX).- características del contrato.
- X).- Pago de derechos.
- XI).- Institución bancaria del pago de derechos.
- XII).- Número de recibo de pago de derechos.
- XIII).- Fecha de pago de derechos.
- XIV).- Número y fecha de boleta de pago.
- XV).- Lugar y fecha de registro.

16.- Debe adicionarse una sección relativa al Recurso de inconformidad para quedar como sigue:

CAPITULO V DEL RECURSO DE INCONFORMIDAD

Artículo 63-A.- Procede el Recurso de Inconformidad, contra Resoluciones que nieguen la inscripción, cancelación, rectificación, expedición de certificados, o que, al resolverse uno de estos servicios se cause perjuicio al interés jurídico del solicitante.

Artículo 63-B.- El Recurso de Inconformidad se interpondrá por el solicitante o su Representante Legal ante la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría, directamente o por conducto del Registro Público Marítimo Nacional; el Director General de Asuntos Jurídicos citado, será competente para conocer del Recurso.

Artículo 63-C.- El Recurso deberá ser presentado por escrito dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha de notificación del acuerdo denegatorio, en él se señalaran los agravios que el acto le cause, ofreciendo las pruebas que se proponga rendir, señalando los fundamentos de derecho en que se apoye, así como el domicilio para recibir notificaciones en la Ciudad de México, Distrito Federal.

Quince días hábiles después de admitido el Recurso se tendrá por concluido el periodo de presentación y desahogo de pruebas y dentro de los quince días hábiles siguientes el referido Director General de Asuntos Jurídicos, resolverá en definitiva.

Artículo 63-D.- El mismo Procedimiento se seguirá en lo substancial, cuando los interesados objeten la cotización de los derechos del Registro.

BIBLIOGRAFIA

- CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. DICCIONARIO MILITAR Aeronáutico, Naval y Terrestre. Ed. Claridad, 1961.

- CERVANTES AHUMADA, Raúl. DERECHO MARÍTIMO, Ed. Porrúa, México 1970.

- PEREZ FERNÁNDEZ DEL CASTILLO, Bernardo. DERECHO REGISTRAL. 6ª ed. México, 1997. Ed. Porrúa.

- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA, T. XXVI, página 512, Ed. Driskill, Argentina, 1990.

- CARRAL Y DE TERESA, Luis. DERECHO NOTARIAL Y DERECHO REGISTRAL, segunda edición, Ed. Porrúa, México, 1993.

- RIOS HELLIG, Jorge. LA PRACTICA DEL DERECHO NOTARIAL. 3ª ed. México 1997, Ed. Mc Graw Hill.

□ COROMINAS, Joan. BREVE DICCIONARIO DE LA ETIMOLOGIA DE LA LENGUA CASTELLANA. 2ª ed. Madrid 1967. Ed- Gredos.

□ COUTURE, Eduardo J. VOCABULARIO JURÍDICO. 5ª reimpresión. Ed. Depalma, Buenos Aires, Arg. 1993.

□ INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURÍDICAS, UNAM. DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO. T. P-Z. 2ª ed. México 1988, Ed. Porrúa.

□ ARGENTINO, I. Neri. TRATADO TEORICO Y PRACTICO DE DERECHO NOTARIAL. V. 6. 1ª ED., Buenos Aires 1981, Ed. Depalma.

□ CABANELLAS DE TORRES, Guillermo. DICCIONARIO MILITAR Aeronáutico, Naval y Terrestre. Ed. Claridad, 1961. t. III.

□ HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. DERECHO MARÍTIMO I. Ed. Cadi, Barcelona, España 1968.

□ SERRA ROJAS, Andrés, DERECHO ADMINISTRATIVO. T.1. 5ª ed. México 1972, Ed. Porrúa.

□ CANO TELLO, Celestino. INICIACIÓN AL ESTUDIO DEL DERECHO HIPOTECARIO, Ed. Civitas, Madrid, España, 1982.

LEGISLACION

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Ed. Porrúa, México 2000.

- LEY ORGANICA DE LA ADMINISTRACION PUBLICA FEDERAL, Ediciones Delma. México, 2000.

- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS, Ed. Porrúa, México, 1994.

- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS, Ed. Porrúa, México, 1999.

- LEGISLACION MARITIMO PORTUARIA (LEY DE NAVEGACION, LEY DE PUERTOS, REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION Y REGLAMENTO DE LA LEY DE PUEERTOS), Publicado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1999.

- . MANUAL DE LEGISLACIÓN MARÍTIMA MEXICANA PARA CAPITANES DE PUERTO (Ley de Navegación y Comercio Marítimos). Expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Dirección General de Marina Mercante,

Fideicomiso de Formación y Capacitación del Personal de la Marina Mercante Nacional, Tomo I. México, 1984.

□ LEY FEDERAL DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO, Ediciones Delma, México, 2000.

□ CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, Ed. Porrúa, México, 2000.

□ LEY FEDERAL DE DERECHOS, Grupo Era, edición 2000.

□ REGLAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL, Ed. Porrúa, México, 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto de 1980.

□ REGLAMENTO DEL PADRON DE ABANDERAMIENTO DE EMBARCACIONES, Ed. Porrúa, 1994.

□ REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Publicación de la Coordinación General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

□ REGLAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de enero de 1979.

□ REGLAMENTO DE ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE LOS BUQUES. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1946.

0 DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA Y REFORMA LA LEY DE NAVEGACION, Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 2000.

0 DECRETO POR EL QUE SE REFORMAN DIVERSOS ARTICULOS DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de agosto de 2000.