

00721
786



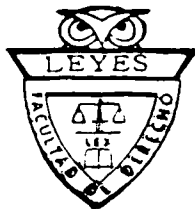
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

"APLICACION DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO
ESTABLECIDO EN LA LEY DE NAVEGACION MEXICANA
RESPECTO A LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA
NAVEGACION".

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
ALEJANDRO ROMERO REYES

ASESOR: LIC. ERNESTO REYES CADENA.



MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2003



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.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

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

El alumno ALEJANDRO ROMERO REYES, inscrito en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada "APLICACIÓN DEL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO ESTABLECIDO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN MEXICANA RESPECTO A LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN", dirigida por el LIC. ERNESTO REYES CADENA, trabajo que después de su revisión por quien suscribe, fue aprobada por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas, en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la fracción II del artículo 2 de la Ley Orgánica de la Universidad Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18, 19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes Profesionales, solicito de usted ordene la realización de los trámites tendientes a la celebración del examen profesional de la alumna mencionada.

El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquel en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caduca 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 causa grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Cd. Universitaria, a 4 de marzo de 2005



DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y-MEJÍA
DIRECTORA DEL SEMINARIO

DEDICATORIAS

A México y la UNAM

A mis padres y hermanos por su total e incondicional apoyo para culminar este esfuerzo.

Al señor Lic. Ernesto Reyes Cadena y al Dr. Walter Frisch Philipp por haberme orientado académica y profesionalmente respectivamente.

A Cuiclahuac y Cuauhtemoc los últimos héroes defensores del gran imperio azteca.

A todas y todos mis amigas y amigos Beatriz Landeros, Silvia Marin, Mayra Herrera, Alejandra Marin, Alejandra Sepúlveda, Calixto Lozada Hernández, Marcos Ramírez Guzmán, José Luis Palacios Ríos y todos aquellos que aún sin mencionar saben de la estimación que tengo a ellos.

A mis amigos y colegas alemanes Michael Derix, Andreas Buegner, Burkhard Box y Crithian Forssman.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el contenido de mi trabajo recopilacional.

NOMBRE: Alejandra Reyes

FECHA: 6-05-03

FIRMA: [Firma manuscrita]

INDICE

INTRODUCCIÓN.	1
CAPITULO 1.-DERECHO INTERNACIONAL EN MATERIA MARITIMA.	
1.1 Breves Antecedentes históricos del Derecho Marítimo.	4
1.2. Derecho marítimo en el ámbito público.	8
1.2.2 Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.	9
1.3 Derecho marítimo en al ámbito privado.	14
1.3.1 Referencia a Organismos Internacionales que han contribuido con la creación de convenciones en materia de Derecho Marítimo.	15
1.3.2 CNUDMI.	16
1.3.3 UNIDROIT.	18
1.3.4 Organización Marítima Internacional.	19
CAPITULO 2.-CONCEPTOS DE RIESGO, ACCIDENTES Y SUS CONSECUENCIAS JURÍDICAS.	
2.1 Definición de Riesgos.	21
2.2. Definición de Accidentes.	22
2.3 Consecuencias jurídicas de los riesgos y accidentes.	24
2.4.1 Responsabilidad Civil.	25
2.4.2 Responsabilidad Civil Objetiva.	27
2.4.3 Responsabilidad Civil Subjetiva.	30
2.5 Acción de Responsabilidad Civil.	33
CAPITULO 3.- SISTEMA JURIDICO MEXICANO RESPECTO AL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN.	
3.1 La Ley de Navegación dentro de la jerarquía de leyes en México.	35
3.2 Métodos para resolver el problema derivado del tráfico jurídico internacional.	37
3.2.1 Sistema conflictual tradicional.	39
3.2.2 Normas conflictuales.	41
3.2.3 Normas sustantivas.	44
3.2.4 Lex Mercatoria.	45

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4

3.2.5 Derecho Uniforme.	48
3.2.6 Conflictos de competencia judicial.	49
3.3 Facultad de los Tribunales Federales para conocer de las controversias derivadas de derecho marítimo.	50
CAPITULO 4.-CLASES DE SINIESTRO Y PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACION.	
4.1. Abordajes.	54
4.1.1 Puntos de Contacto y Sistema conflictual.	56
4.2 Averías.	60
4.2.1 Puntos de Contacto y Sistema conflictual.	61
4.3 Salvamento.	67
4.3.1 Puntos de Contacto y Sistema conflictual.	68
4.4 Hundimiento y remoción.	71
4.4.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.	72
4.5 Derrelictos Marítimos.	73
4.5.1 Puntos de contacto y sistema conflictual.	74
4.6 Responsabilidad Civil.	76
4.6.1 Puntos de contacto y sistema conflictual.	78
4.7 Investigación de Accidentes Marítimos.	81
CAPITULO 5 DERECHO COMPARADO Y PERSPECTIVA DE LA LEY DE NAVEGACIÓN.	
5.1 Derecho Comparado en la Materia.	84
5.1.1 España.	85
5.1.2 Argentina.	92
5.1.3 Venezuela.	107
5.2 Perspectiva actual de la Ley de Navegación en México.	118
CONCLUSIONES.	120
BIBLIOGRAFIA.	124

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos muy remotos la navegación ha sido una actividad fundamental para el hombre, es a través de lagunas, ríos, mares y océanos que surgió la necesidad de pescar, transportar mercancías, conocer la geografía del mundo, conquistar pueblos, etc.

El presente trabajo analiza en el primer capítulo los antecedentes históricos del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación tanto en el ámbito privado como público. Por otra parte se hace un breve bosquejo de los organismos internacionales que han contribuido en la materia con tratados internacionales.

En el segundo capítulo se definen a los riesgos y accidentes, así como las consecuencias jurídicas que originan. La responsabilidad civil contractual y extracontractual a su vez dividida en objetiva y subjetiva son analizadas para conocer sus diferencias, así como la acción procesal que puede ocasionar un accidente de la navegación.

En el tercer capítulo se expone la aplicación jerárquica de las leyes de acuerdo a lo establecido en la Ley de Navegación, la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

convergencia de normas a la cual nos remite, así como los métodos de solución más actuales de los conflictos de leyes y de competencia judicial.

El cuarto capítulo es el estudio detallado del título sexto de la Ley de Navegación "De los riesgos y accidentes de la navegación". Es definida cada figura abordaje, averías, salvamento, hundimiento, remoción, derrelictos marítimos y responsabilidad civil. Se establecen los puntos de contacto específicos y el sistema conflictual que tiene cada una. La mayoría de las figuras remite a tratados internacionales, de éstos se hará una síntesis de sus objetivos. Por otra parte se analiza el procedimiento de la investigación de los accidentes marítimos.

Finalmente el quinto capítulo es un análisis de derecho comparado con legislaciones de otros países integrantes del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en cuanto a los ordenamientos que regulan el Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación y a sus normas conflictuales. Un interés especial despierta la Ley de Navegación de Argentina porque contiene un título especial de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Derecho Internacional Privado, a diferencia de las legislaciones española, mexicana y venezolana, donde se tienen que buscar las normas conflictuales, a través de diferentes disposiciones y textos legales.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 1.-DERECHO INTERNACIONAL EN MATERIA MARÍTIMA.

1.1 Breves Antecedentes históricos del Derecho Marítimo.

El Código de Manú (siglo II a. C.) es el primer vestigio escrito relacionado con los problemas del mar, ya que contenía un apartado relativo a las ventas de mercancías procedentes de ultramar.

Por su parte, los fenicios fueron un pueblo cuyo tráfico comercial estaba sustentado en la navegación y sobresalieron en el comercio marítimo, sin embargo, de ellos no existen antecedentes de leyes marítimas escritas. El pueblo rodio fue el primero en contar con leyes marítimas escritas. Las Leyes de Rodas regularon figuras jurídicas de Derecho Marítimo como el préstamo marítimo y sancionaban delitos por faltas de los marineros, hurtos en caso de naufragio, etc.

Los Atenienses utilizaron el sistema de las Leyes Rodas, introdujeron disposiciones relativas a los armadores, fletes y a la piratería. Roma heredó de Grecia las Leyes Rodias. El Edicto

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Perpetuo contenía leyes sobre pasajeros, acción recepto sobre devolución de las cosas, naufragios, robos, etc.

En el siglo IX el puerto de Amalfi (Italia) tenía fama por el comercio marítimo entre los romanos y pueblos orientales ante las controversias originadas se creó el Tribunal de Amalfi cuya compilación de sentencias formó las "Tablas de Amalfi", aplicadas en el Mediterráneo.

La caída de Roma y los cambios de la época medieval provocaron la sustitución del Corpus Iuris Romano por el derecho local consuetudinario y tuvieron como consecuencia la variedad de estatutos locales redactados por los llamados *consulados* que eran corporaciones de comerciantes en los grandes puertos (Barcelona, Marsella, etc.) y actuaban como tribunales competentes para solucionar las controversias marítimas.

En Oleron, isla francesa, apareció una compilación de sentencias referente a costumbres marítimas aceptadas en España, Inglaterra, también en puertos del Mar del Norte y del Báltico. El trabajo en el Mar

aparece regulado peculiarmente por las leyes de Wipsy, una ciudad Sueca.

En la Nueva España tuvieron vigencia las leyes marítimas españolas, tales como las Partidas del Rey Alfonso el Sabio, diversas ordenanzas y estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla. Asimismo la ordenanza marina de Luis XVI de Francia sirvió de base al Código de Napoleón y éste a su vez influenció a nuestro Código de Comercio de 1890.

En el ámbito internacional, la Conferencia Marítima Internacional de 1930 es la base de la regulación internacional del Derecho Marítimo público, no obstante que ya se habían firmado tratados relativos a la materia marítima.

La doctrina internacional define al Derecho Marítimo y al Derecho de la Navegación, sin embargo existen elementos comunes que hacen que en la mayoría de las definiciones ambos conceptos sean usados como sinónimos.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Con esta consideración, se propone la siguiente definición *Derecho Marítimo: es el conjunto de normas jurídicas y principios de derecho público y privado nacionales e internacionales que regulan la navegación comercial.*

La definición anterior es parcial porque solamente abarca aspectos del derecho mercantil marítimo y es necesario complementar con la definición de *Derecho de la Navegación que es: el conjunto de normas y principios de derecho público y privado nacionales e internacionales que regulan toda actividad navegatoria por agua con fines comerciales, científicos, deportivos, recreativos, etc.*

Conviene aclarar que el presente trabajo se refiere indistintamente a Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación como el mismo sistema normativo, porque finalmente se aplica a hechos o actos que acontecen en espacios geográficos marinos como ríos, mares, océanos, etc.

1.2. Derecho Marítimo en el ámbito público.

Los ríos, mares, océanos, etc. son espacios geográficos para los cuales existe una regulación internacional de los hechos y actos jurídicos, que ahí se producen o realizan.

Actualmente los Estados por sus avances políticos de carácter internacional, celebración de Tratados Internacionales, medidas de vigilancia y seguridad han hecho que el Derecho Marítimo tenga relevancia en el ámbito internacional.

Es importante aclarar que en el ámbito de Derecho Marítimo Público sus objetos centrales de estudio son el derecho del mar y Derecho de la Navegación, ya que se efectúan actividades no puramente comerciales como la investigación, el recreo, delimitación de espacios marinos, etc. "Los principales avances contemporáneos del Derecho del Mar se cristalizaron en la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar firmada en Montego Bay en 1982. la

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

que representa un logro decisivo e innovador del derecho internacional público".¹

1.2.2 Conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar.

En el siglo XVII el jurista holandés Hugo Grocio publicó la obra *De Mere Liberum*, una de cuyas ideas centrales es la libre apropiación de los mares y por ende todos los pueblos tienen el derecho a navegar. En contraposición surgió la tesis del inglés John Selden *De Mare Clausum*, postulante de la idea que el mar era susceptible de apropiación en una zona limitada. Para el contexto de la época era entendible la postulación de teorías para regular el Derecho del Mar y de Navegación, ya que las potencias marítimas Portugal y España tenían el control de los mares y de las tierras que habían conquistado, apoyadas por el Papa. "Posteriormente, en 1782, Ferdinando Galiani propuso un límite general de tres millas donde el Estado pudiera ejercer una soberanía comparable a la que le correspondía en tierra firme. Esta nueva postura fue confirmada por la práctica de los

¹ Lopez Bassols, Hermilo -Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos - 1ª. edición - editorial Porrúa.- México.- 2001 - pg. 139

Estados, principalmente por las potencias marítimas del siglo XIX y constituiría la base de la figura del mar territorial en el siglo XX".²

En 1930 se realizó tentativamente una codificación del Derecho del Mar bajo el auspicio de la Sociedad de la Naciones, con la finalidad de establecer un orden normativo del mar territorial y zona contigua, pero fracasó por las posturas e intereses ambiciosos de las potencias marítimas.

La codificación de la costumbre marítima en el ámbito público por fin cristalizó con la Primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en Ginebra, conocida también como la CONFEMAR. De los trabajos realizados surgieron cuatro convenciones, las cuales son:

- La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua.
- La Convención sobre el Alta Mar.
- La Convención sobre Plataforma Continental.

² Lopez Bassols, Hermilo. -Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos.-
Op. Cit - pg. 140

--La Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos de Alta Mar.

Sin embargo, cuestiones relativas a los límites del mar territorial y zonas de pesca no quedaron resueltas, por lo que se convocó a una Segunda Conferencia, igualmente celebrada en Ginebra y que fracasó para resolver los problemas planteados

En 1967, ante la posibilidad de explotación de los recursos en fondos marinos y oceánicos por empresas de algunos Estados con infraestructura, se pensó en convocar a otra Conferencia. En 1970 las Naciones Unidas tuvieron la necesidad de convocar a una Tercera Conferencia y la convención emitida por ésta, es hoy el instrumento más importante y más avanzado que sistematiza el Derecho del Mar a nivel internacional.

La tercera CONFEMAR inició con una reunión preparatoria en Nueva York en 1973 y terminó con el proyecto definitivo en Montego Bay Jamaica en 1982. aquí encontramos elementos nuevos como zonas de jurisdicción: la Zona Económica Exclusiva, Plataformas

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Continental, Mar Territorial, el paso de tránsito por los estrechos, se fortalecen y se aclaran conceptos como el régimen jurídico de alta mar, la extensión del mar territorial y zona económica exclusiva. El avance más significativo es el concepto de Fondos Marinos y Oceánicos, donde ningún Estado ejerce jurisdicción y para lo cual aplica el principio de "Patrimonio Común de la Humanidad", en el entendido de que sería un bien de uso común fuera del comercio.

Para asegurar la explotación de los fondos marinos y oceánicos se estableció en la Convención de Montego Bay la Autoridad Internacional de los Fondos del Mar, esté a su vez cuenta con los siguientes órganos: la Asamblea, el Consejo, la Secretaría y la Empresa.

La Empresa realiza actividades de transporte, tratamiento y comercialización de recursos extraídos, principalmente minerales. La reglamentación de la zona de los fondos marinos y oceánicos fue el principal problema por lo que algunos países se opusieron a la firma de la Convención. "Este es el caso de Estados Unidos, particularmente significativo dado su carácter de gran potencia. Su oposición se debe

fundamentalmente a diferencias en cuanto al régimen de explotación de los fondos marinos y oceánicos (lo que ahora se llama la zona). Venezuela en cuya capital se había iniciado la Conferencia tampoco firmó, lo mismo sucede con España, que no considera satisfactoria la nueva reglamentación de los estrechos internacionales, que le afecta en lo que se refiere al Estrecho de Gibraltar".³

La Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 contiene una parte relativa a la solución de controversias mediante mecanismos pacíficos entre los que destaca un órgano jurisdiccional denominado "*Tribunal Internacional del Derecho del Mar*", cuya sede se encuentra en Hamburgo. Su competencia es sobre controversias por la interpretación de la Convención del Mar y no tiene competencia sobre problemas de Derecho Marítimo privado o comercial.

³ Seara Vazquez, Modesto.- Derecho internacional Público.- 15ª. edición, editorial Porrúa.- México.- 1994.- pg. 255

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.3 Derecho Marítimo en al ámbito privado.

Aunque el Derecho Marítimo es considerado como una rama del derecho mercantil, el primero siempre ha tenido instituciones peculiares que difieren del segundo. Actualmente en nuestro Código de Comercio está desmembrado el capítulo relativo al Comercio Marítimo.

Los particulares necesitan medios de transporte para efectuar el comercio de mercancía. La transportación vía marítima desde tiempos remotos ha creado empresas de transporte, cuyo fin lucrativo está sustentado en el servicio que prestan a través de embarcaciones.

Los actos jurídicos que surgen entre quien carga mercancía y quien presta el servicio, es decir, el contrato de transporte marítimo origina relaciones de derecho privado las cuales son reguladas por tratados o convenciones internacionales así como por leyes y reglamentos de Derecho Marítimo de cada país, y en ocasiones origina el conflicto de leyes y de competencia judicial, temas tratados más adelante.

Por lo tanto, el objeto de estudio del Derecho Marítimo en el ámbito privado son los actos jurídicos entre particulares con motivo de la transportación marítima de mercancías.

1.3.1 Referencia a Organismos Internacionales que han contribuido con la creación de convenciones en materia de Derecho Marítimo.

La Internacionalidad del Derecho Marítimo o de la Navegación es producto del desplazamiento de las embarcaciones de un Estado a otro. La unificación de criterios para resolver controversias en la materia se encuentran en tratados internacionales que abordan los conflictos de leyes y de competencia entre los Estados parte, ya que no existe una autoridad universal para dirimir litigios derivados del Derecho Marítimo Privado.

Las convenciones de Derecho Marítimo o de la Navegación han sido el producto de Conferencias que han convocado diversos países, otras han sido el resultado del trabajo de organismos internacionales relacionados con la materia, como el Instituto Internacional para la

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), la Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil internacional (CNUDMI o UNCITRAL por sus siglas en inglés) y la Organización Marítima Internacional (OMI). A continuación se hará el análisis de las contribuciones de estos organismos.

1.3.2 CNUDMI.

La Comisión de Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) fue resultado de una aprobación de la Asamblea General de la ONU en 1966, con el objeto de promover la armonización y unificación del Derecho Mercantil Internacional, mediante una serie de normas que rijan las relaciones comerciales de carácter privado entre las personas de diferentes países.

Los trabajos iniciales se centraron en cuatro problemas:

- Venta Internacional de mercaderías.
- Sistema Multilateral de Liquidación.
- Reconocimiento de decisiones extranjeras en materia de arbitraje.

- Legislación internacional de navegación de barcos mercantes.

Su aportación, a la navegación marítima es a través de convenciones internacionales que influyen directamente en la materia y son:

- Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, también conocido como Reglas de Hamburgo de 1978.
- Convenio sobre representación de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional de 1991.

Cabe aclarar que las dos anteriores convenciones no han sido ratificadas por México.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.3.3 UNIDROIT.

El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, (UNIDROIT) es una organización intergubernamental independiente creada en 1926, bajo el auspicio de la Liga de las Naciones, cuya sede se encuentra en Roma. Se creó con el objetivo de promover la armonización y unificación del derecho privado a nivel internacional. En dicho organismo hay representación de los sistemas jurídicos más significativos del mundo.

La idea de una organización así, tuvo como punto de partida la creciente liberalización del comercio y el proceso de integración económica. El Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado empezó a trabajar en el proyecto de creación de principios sobre algunos contratos comerciales internacionales.

Por lo que respecta a la navegación marítima las convenciones internacionales que influyen directamente en la materia son: "e/

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

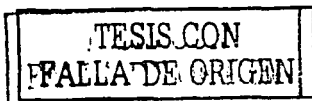
Protocolo número uno relativo a los derechos reales sobre barcos de navegación interior y el Protocolo número dos relativo al embargo preventivo y a la ejecución forzosa sobre los barcos de navegación interior.

Cabe aclarar que ambos protocolos fueron anexados a la Convención sobre matriculación de los barcos de navegación interior y adoptados en 1965 por la Comunidad Económica Europea (hoy Unión Europea) y por la Organización de Naciones Unidas".⁴

1.3.4 Organización Marítima Internacional.

En 1948 se celebró una conferencia de las Naciones Unidas en la cual se adoptó el convenio por el que se constituye la Organización Marítima Internacional (OMI) con sede en el Reino Unido, el objetivo de este organismo fue la creación de normas de seguridad en materia marítima. "La OMI ha elaborado 40 convenios que han adoptado los países algunos son el Convenio internacional sobre seguridad humana 1960. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga 1966, el

⁴ Contreras Vaca, Francisco.-Derecho Internacional Privado Parte Especial - 3ª. edición, editorial Harla.- México.- 1998.-pg 321



Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes en 1972, que hizo obligatorios, los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y disminuyó considerablemente el número de abordajes en numerosas zonas; en 1976 la OMI adoptó el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítima por Satélite y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamentos Marítimos en 1979.

También ha establecido convenios relativos a materia pesquera, como el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros en 1977 y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar en 1978".⁵

⁵ http://www.directemar.cl/spmaa/areas_trabajo/Generalidades_OMI.htm

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 2.- DEFINICION DE RIESGOS, ACCIDENTES Y SUS CONSECUENCIAS JURÍDICAS.

2.1 Definición de Riesgos.

"Riesgo se dice del peligro o contingencia de que se produzca un daño".¹ El riesgo es una posibilidad de suceder algún acontecimiento del hombre o la naturaleza que en el momento en que se materializa produce consecuencias de derecho. En el campo del seguro "Riesgo es un acontecimiento futuro e incierto cuyas consecuencias son dañosas respecto a las personas o respecto a sus bienes".²

No todo es catastrófico para las empresas navieras, agentes navieros o dependientes de las embarcaciones, porque ante los riesgos existe la figura "limitación de responsabilidad". Además existe el seguro marítimo, los clubes conocidos como los P&I que por sus cifras en inglés quiere decir: "Procter and Indemnity" (Protección e Indemnización) que son mutualidades formadas por los armadores o

.....
Diccionario Jurídico Mexicano.-Instituto de Investigaciones Jurídicas.-13ª. edición.- editorial UNAM -México.-1999.- pg 2859
Sanchez Flores Guillermo Octavio de Jesús -La Institución del Seguro en México.- 1ª edición, editorial Porrúa - Mexico, 2000. pg. 186

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

dueños de las embarcaciones. "El objeto de los P&I es cubrir las responsabilidades del armador frente a los daños ocasionados a terceros, ya sea por colisión, averías, etc."³

2.2. Definición de Accidentes.

Los accidentes son hechos imprevistos por falta de precaución o cuidado con el elemento característico de ser involuntarios, ya que si el autor del accidente actúa de manera deliberada su conducta deja de ser culposa, es decir, si con una conducta dolosa produce el hecho la sanción será mayor al momento de que el juzgador determine la obligación de reparar el daño.

La Ley de Navegación señala en el "artículo 2º.-Para efectos de esta ley se entenderá por:

Navegación: la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbos o fines determinados".⁴

³ <http://www.segurosytransportes.com/acs.htm>

⁴ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Entonces se debe entender por accidentes de mar a los sucesos negativos ocasionados a la carga, pasaje, tripulación o a la embarcación que provienen por hechos de la naturaleza como un maremoto, incendio, huracán, tormenta o por hechos del hombre como cierre de puertos, colisiones, negligencia al navegar, guerras, etc.

La Ley de Navegación también se refiere a la investigación de los accidentes marítimos al establecer en el *"artículo 133.-El capitán de toda embarcación o en su ausencia el oficial que le siga al mando, está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimo, misma que será firmada por los que en ella intervengan..."*⁵ resulta útil para efecto de prueba en un litigio. no obstante, como cada parte anotará lo más conveniente, serán administrados con otros medios de prueba para condenar al responsable del accidente.

⁵ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

2.3 Consecuencias jurídicas de los riesgos y accidentes.

Como individuos existe la obligación de reparar el daño por la utilización de mecanismos peligrosos que generan un beneficio correlativo a un riesgo que puede provocar un accidente.

Todo acontecimiento que ocasiona un daño material proveniente de actos del hombre o hechos de la naturaleza origina responsabilidad civil y/o penal cuando los actos hayan sido ilícitos, se ejecuten sin la debida diligencia, sea resultado de la infracción de alguna normatividad o mediando dolo.

Las embarcaciones por ser construcciones destinadas a navegar cualquiera que sea su clase y dimensión, por su funcionamiento, velocidad o por sí mismas, son aparatos que producen el efecto de riesgo creado.

Por lo anterior, da lugar a que la persona que ha sufrido el daño derivado del incumplimiento de un contrato o de hechos que lo causaron, tendrá la facultad de acudir a los tribunales a ejercer su

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

derecho de acción para recuperar en la medida de la posible la restitución de las cosas o la indemnización de las mismas.

2.4.1 Responsabilidad Civil.

Todas las personas deben responder por las consecuencias de conducta propia y en algunos casos por la ajena, como es el caso de los tutores y patronos. Los hechos o actos diversos causantes de daños y perjuicios generan la obligación de repararlos en la medida de lo posible al estado que se encontraban hasta antes del acontecimiento.

"Responsabilidad Civil es la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del obligado a la reparación o por hechos ajenos de personas que dependen de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación".⁶

⁶ Martínez Allaro, Joaquín - Teoría General de las obligaciones.-5ª. edición.-editorial Porrúa.- México.-1968.- pg.167

El fundamento legal se encuentra en los artículos 1910 y 1913 del Código Civil Federal de aplicación supletoria a la Ley de Navegación, que señalan lo siguiente:

"Artículo 1910.-El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Artículo 1913.-Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".⁷

La utilización de embarcaciones se adecua a lo dispuesto por los artículos anteriormente transcritos ya que son mecanismos

⁷ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/2/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

instrumentos o aparatos que desarrollan por su velocidad, por la carga de sustancias inflamables, químicas, petroleras, etc. pueden ocasionar un accidente

2.4.2 Responsabilidad Civil Objetiva.

Existe responsabilidad civil contractual y extracontractual. A su vez puede ser de dos especies: objetiva y subjetiva. La contractual es la obligación de reparar el daño pecuniario que se causa por el incumplimiento de una obligación previamente contraída. Por otra parte la responsabilidad civil extracontractual deriva de un hecho que menciona la norma jurídica, causante de un daño pecuniario y tiene como consecuencia la obligación de repararlo.

La responsabilidad objetiva se fundamenta en la razón de reparar el daño causado por la actividad que produce ventajas y daños. por lo tanto, es el dueño de la cosa quien debe de reparar el daño, es el precio que se paga por el aprovechamiento de la cosa.

"La responsabilidad civil objetiva es la obligación de reparar el daño pecuniario causado por emplear cosas peligrosas, aún cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa",³ es decir, únicamente se toma en cuenta el resultado de producir un daño por emplear aparatos o cosas peligrosas por sí mismas, por su funcionamiento o por otras causas análogas, es decir, no está sujeta a contrato por eso se llama responsabilidad civil objetiva o extracontractual.

El artículo 1932 del Código Civil Federal señala casos concretos de responsabilidad objetiva, sin ser limitativos.

"Artículo 1932.-Igualmente responderán los propietarios de los daños causados:

I.-Por la explosión de máquinas, o por la inflamación de substancias explosivas:

II.-Por el humo o gases que sean nocivos a las personas o a las propiedades:

³ Martínez Allaro, Joaquín.-Teoría General de las Obligaciones -Op. Cit., pg. 182

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

III.-Por la caída de sus árboles cuando no sea ocasionada por fuerza mayor;

IV.-Por las emanaciones de cloacas o depósitos de materiales infectantes;

V.-Por los depósitos de agua que humedezcan la pared del vecino o derramen sobre la propiedad de éste;

VI.-Por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materiales o animales nocivos a la salud o por cualquiera causa que sin derecho origine algún daño".⁹

En materia de navegación la utilización de las embarcaciones genera la obligación de reparar el daño ya sea por colisiones aún y se cumplan con las disposiciones reglamentarias, derramamiento de sustancias químicas, por la velocidad que desarrollan, etc.

⁹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/2/>

En la responsabilidad civil objetiva no aplica el beneficio de la figura "limitación de responsabilidad" pactada en un contrato porque los daños son ocasionados a un tercero ajeno a la relación contractual. La empresa naviera o la persona física propietaria de la embarcación puede invocar ese beneficio solamente cuando en una relación contractual se haya estipulado o así lo disponga la ley o algún tratado.

Todo lo anterior sin perjuicio de las sanciones administrativas en materia ambiental que pueda ocurrir por el daño a alguna zona donde un Estado ejerza jurisdicción, como aguas marinas interiores, mar territorial, zona contigua o zona económica exclusiva.

2.4.3 Responsabilidad Civil Subjetiva.

Esta especie de responsabilidad tiene como fundamento la culpa, como un elemento psicológico y por tanto es de naturaleza subjetiva; si la conducta consiste en la intención de dañar se habla de dolo y si se obra con negligencia o descuido es la culpa en sentido estricto. La teoría subjetiva de la responsabilidad se basa en la culpa que es esencial y sin ella no hay responsabilidad.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

La culpa tiene varias clases que son:

- Culpa concurrente.-cuando el daño es causado tanto por el autor como la víctima.
- Culpa contractual.-originada por el incumplimiento de una relación contractual.
- Culpa delictual.-ocasionada por un delito.
- Culpa extracontractual.- la que deriva de un cuasidelito.¹⁰

El Código Civil Federal regula la culpa o negligencia en el artículo 2025.

"Artículo 2025.-Hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella".¹¹

¹⁰ Cfr. Martínez Allaro, Joaquín - Teoría General de las obligaciones.-5ª. edición.-editorial Porrúa.- México.-1998 - pg 174

¹¹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/2/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El precepto anterior solo se refiere a la culpa con relación a las obligaciones de dar. Las obligaciones de hacer se resuelven por analogía, por ejemplo el deudor incurre en culpa cuando realiza actos contrarios a la obligación de hacer o deja de realizar.

La culpa opera tanto en la responsabilidad contractual como la extracontractual. "La culpa extracontractual consiste en realizar actos contrarios al deber de dañar o en omitir los necesarios para evitar el daño"¹² ejemplo: en materia de navegación marítima el arribo de una embarcación para descargar mercancía, si capitania de puertos ha autorizado el desembarque, pero el capitán del barco no quiere desembarcar porque no le han pagado su salario, a pesar de una promesa de pago al regreso del viaje. Para el caso de que se dañe la mercancía, será responsable la empresa naviera, y a su vez, el capitán tendrá responsabilidad frente al dueño de la embarcación.

Por su parte la culpa contractual es derivada del incumplimiento de las obligaciones contraídas al no cumplir con lo pactado. Por ejemplo, en materia marítima cargar mercancía percedera en la

¹² Martínez Alfaro, Joaquín.-Teoría General de las Obligaciones.- Op Cit , p 176

borda del barco, cuando el contrato estipulaba que el cargamento tenía que ir en una bodega del mismo.

2.5 Acción de Responsabilidad Civil.

La acción es la facultad que tiene el particular para hacer valer sus derechos ante tribunales previamente establecidos. "La acción es el derecho subjetivo procesal que se confiere a las personas para promover un juicio ante el órgano jurisdiccional, obtener una sentencia de éste sobre una pretensión litigiosa y lograr en su caso, la ejecución forzosa de dicha resolución".¹³

El derecho de acción es garantizado por el artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por lo que es nula la cláusula que niegue dirimir una controversia ante los tribunales a excepción del arbitraje, figura que es admisible en materia de Derecho Marítimo.

¹³ Ovalle Favela, José.- Teoría General del Proceso.,-4ª. edición.- editorial Harla.- México.- 1998.- pg. 164

Existen diversas denominaciones para las acciones, aunque al momento de presentar la demanda no es obligatorio designar la que se va a intentar.

No obstante, la no obligatoriedad de denominar la acción que se intente, sí resulta importante para los fines del presente trabajo conocer qué debe entenderse por acción de responsabilidad civil, definida como aquella que se inicia y prosigue ante juzgados civiles para hacer efectiva la responsabilidad civil y la indemnización por daños y perjuicios que procede por actos o hechos jurídicos contractuales o extracontractuales. Siempre que el autor del daño se niegue a repararlo, se hace necesario constreñirlo judicialmente para que lo repare o indemnice.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 3.- SISTEMA JURIDICO MEXICANO RESPECTO AL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO EN LA LEY DE NAVEGACIÓN.

3.1 La Ley de Navegación dentro de la jerarquía de leyes en México.

La jerarquía de leyes es el orden y fuerza de aplicación de las normas jurídicas. Sin lugar a dudas la ley suprema es la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Por su parte La Ley de Navegación es una ley federal, emitida por el Congreso de la Unión con fundamento en el artículo 73 fracciones XIII y XVII. Esta ley contiene en su artículo 5º la supletoriedad normativa en la materia:

"Artículo 5º.-A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

1.-Las Leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

II.-Código de Comercio

III.-Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

IV.-Código Civil para el Distrito Federal, en materia Común y para toda la República en materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles. y

V.-Los usos y costumbres marítimas internacionales."

La tesis de jurisprudencia número LXXVII/1999 derivada del amparo en revisión 1457/98 interpuesto por el Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo, apoya la idea de supremacía de los tratados sobre leyes federales, por lo que en primer lugar debemos de considerar lo dispuesto por los tratados suscritos por nuestro país en términos constitucionales.

Es decir, a falta de disposición expresa en los tratados y la ley de navegación así como de su reglamento, serán las fuentes más directas y preferidas de aplicación. En segundo lugar se aplicarán la Ley General de Bienes Nacionales, Ley Federal del Mar y Ley de Puertos. En tercer lugar se aplica la Ley Federal de Procedimiento

<http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Administrativo cuyas normas de procedimiento se aplican a los actos de autoridades administrativas. En cuarto lugar tiene aplicación el Código Civil para el Distrito Federal, en materia común y para toda la República en materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles, con las reformas del año dos mil la redacción de esta parte de la fracción es obsoleta, ya que en la práctica se debe aplicar el Código Civil Federal, queda vigente el Código Federal de Procedimientos Civiles. Por último se admite la aplicación de las costumbres marítimas.

3.2 Métodos para resolver el problema derivado del tráfico jurídico internacional.

El método es el camino para llegar a un fin. Los elementos invariables que integran el Estado son territorio, pueblo y poder. El territorio es el espacio geográfico donde se desenvuelven las relaciones sociales, políticas, jurídicas, etc. entre los miembros de la población, aunado a un poder de mando tutelado por un orden jurídico que es la forma en que los individuos se encuentran sujetos a las leyes de un Estado.

Sin embargo, los individuos realizan actividades fuera del lugar donde tienen su residencia o del Estado al que pertenecen por nacionalidad más allá de sus fronteras y "...debido a las diferentes regulaciones jurídicas de las instituciones en cada grupo y al afán de obtener un mínimo posible de seguridad, de certeza, de igualdad y de libertad, resulta indispensable establecer ciertas bases que posibiliten lograr dichos propósitos. Conforme han evolucionado las sociedades, el tráfico entre ellas se ha incrementado y han surgido distintos métodos orientados hacia la solución de los problemas que de ese hecho se derivan".²

Por la divergencia de normas jurídicas de los Estados y las relaciones entre individuos de diferentes nacionalidades o con residencia en distintos Estados, es entendible que se presenten controversias en el tráfico jurídico internacional. Estas controversias dan lugar al conflicto de leyes y al conflicto de competencia judicial.

Para la solución de estas controversias, doctrinariamente se ha clasificado al conflicto de leyes en el sistema tradicional que se

2.- Pereznielo Castro, Leonel.-Derecho Internacional Privado Parte General.- 7ª edición.- editorial Oxford University Press.- México.- 1998.- pg 94

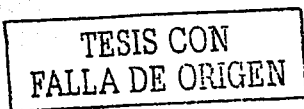
subdivide en nacionalista o de territorialidad absoluta, de extraterritorialidad y ecléctico. Además existe el sistema moderno, que a su vez se subdivide en derecho uniforme o convencional, normas de aplicación inmediata y normas materiales.

Las normas nacionalistas son aquellas que se diseñaron para ser aplicadas en el territorio que las creó, la extraterritorialidad sostiene que en casos excepcionales pueden ser aplicadas fuera del foro y el sistema ecléctico es una combinación de ambas.

Por su parte, el derecho uniforme es aquel que deriva de convenciones internacionales con la finalidad de unificar criterios de solución, las normas de aplicación inmediata tajantemente excluyen la aplicación de elementos extranjeros y las normas materiales crean un sistema de normas sustantivas, las cuales solucionan de fondo la controversia.

3.2.1 Sistema conflictual tradicional.

El profesor argentino Romero del Prado, define así a ésta técnica: "...es el conjunto de normas jurídicas que tiene por objeto o fin



determinar cual es la jurisdicción competente o la ley que debe aplicarse en caso de concurrencia simultanea de dos o más jurisdicciones o de dos o más leyes, en el espacio, que reclaman su observancia".³

De la definición anterior se desprende que al referirse a un conjunto de normas es porque genéricamente existen las que regulan conductas, como aquellas cuya función rige indirectamente, tal es el caso de las normas procesales que son el mecanismo de aplicación del derecho sustantivo. Las normas procesales ante un problema derivado del tráfico jurídico internacional deben señalar para el caso particular cuál es el juez competente para resolver y la norma jurídica aplicable, que en algunos casos puede ser una norma extranjera.

En los Estados Federales internamente se da lugar a un tráfico jurídico interestatal o internoestatal, como lo define el doctor Walter Frisch Philipp, por lo que también pueden presentar esta situación por la divergencia de leyes estatales.

³ Pereznielo Castro, Leonel.-Derecho Internacional Privado Parte General.-Op. Cit. Pg. 95

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Las normas jurídicas procesales de una entidad federativa en cuyos códigos procesales contemplan el capítulo respectivo a la competencia pueden resolver un problema derivado del tráfico jurídico nacional o internacional con la aplicación del derecho que dará respuesta directa.

3.2.2 Normas conflictuales.

Este tipo de normas tiene la función de señalar la norma jurídica competente para iniciar un procedimiento jurisdiccional ante el órgano judicial correspondiente. Carlos Arellano, respecto a este tipo de normas, señala: "La norma conflictual es la norma indicadora de la disposición competente o aplicable ante un conflicto de leyes..."⁴

En el caso concreto de la Ley de Navegación la norma conflictual está establecida por el artículo 4º:

"Artículo 4º.-Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana,

⁴ Arellano García, Carlos. Derecho Internacional Privado. - 10ª. edición.- editorial Porrúa.- 1992.- México.- pg. 858

aún cuando se encuentren fuera de las aguas de la jurisdicción mexicana sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que se encuentren en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana".⁵

El artículo anterior se refiere a la jurisdicción territorial mexicana respecto a los actos o hechos jurídicos que ocurran relacionados con las embarcaciones mexicanas en aguas interiores y zonas marinas mexicanas. Resulta plasmado en este artículo el criterio territorialista absoluto, sin perjuicio de que las embarcaciones mexicanas en el extranjero se sometan a las leyes de otros países, es decir, existe un reenvío de la norma conflictual que otorga competencia a una jurisdicción ajena a la del Estado de la embarcación.

Para tener una idea clara, de la integración de las zonas marinas mexicanas, el fundamento legal se encuentra en la fuente primaria de

⁵ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

nuestro ordenamiento jurídico, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos artículos 27, 42, en la Ley Federal del Mar artículo 3º. y en tratados internacionales.

"Artículo 3.-Las zonas marinas mexicanas son:

- A) El mar territorial*
- B) Las aguas marinas interiores*
- C) La zona contigua*
- D) La zona económica exclusiva*
- E) La plataforma continental y las plataformas insulares, y*
- F) Cualquier otra permitida por el derecho internacional".⁶*

"El mar territorial es el espacio marítimo que forma parte del territorio con una extensión hasta 12 millas marinas a partir de la línea de base normales o rectas que es desde la línea de bajamar a lo largo de las costas. Las aguas marinas interiores son las comprendidas entre las costas y las líneas de base incluye ríos, puertos y bahías. La zona contigua es la parte de mar vecina del mar territorial con

⁶ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/124/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

extensión máxima hasta 12 millas náuticas. La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y zona contigua, para México es de 176 millas náuticas, para ser un total de la jurisdicción territorial 200 millas náuticas.

Finalmente la plataforma continental es el lecho y subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde la línea de base".⁷

3.2.3 Normas sustantivas.

El doctor Walter Frisch Philipp señala "...en la aplicación del derecho internacional privado se requieren, aparte de los conocimientos conflictuales, también las normas sustantivas".⁸ Las normas conflictuales indican las normas jurídicas aplicables, es decir las normas sustantivas, que señalan los preceptos legales que han de aplicarse por razones de certeza y seguridad jurídica.

⁷ Cfr. Seara Vazquez Modesto - Derecho Internacional Público, Op. Cit. Pg 260

⁸ Frisch Philipp, Walter. Derecho Internacional Privado y Derecho Procesal Internacional - 2ª. edición. - editorial Porrúa - Mexico. - 1998 - pg. 21

Las normas sustantivas son las que resuelven el fondo de un asunto porque contienen derechos y obligaciones para las partes.

3.2.4 Lex Mercatoria.

La *Lex Mercatoria* es un conjunto de usos, practicas y costumbres derivadas de relaciones comerciales internacionales de aceptación general por las partes sometidas expresa o tácitamente que buscan fórmulas más adecuadas a la realidad del tráfico mercantil moderno con el propósito de resolver controversias entre comerciantes sin aplicar las leyes de sus propios Estados.

La *Lex Mercatoria* no emana del sistema jurídico propio de un Estado soberano, sino que se constituye por los usos y costumbres comerciales de los particulares y es obligatorio para las partes. Asimismo, sus términos son reconocidos a nivel internacional.

Los usos son una manifestación de la práctica mercantil. El tráfico marítimo creó muchos usos, se originaron las recopilaciones marítimas llamadas Leyes de Rodas, Roles de Oleron, etc.

Este conjunto de normas y principios tiene su origen 300 años antes de Cristo en las leyes marítimas de Rodas. El comercio marítimo ya exigía desde entonces regulaciones de aceptación general. Un ejemplo de la aplicación de los usos y costumbres marítimas es evidente en la utilización de ciertos términos de contratación conocidos como INCOTERMS (International Commercial Terms) los que resumen mediante una sigla las obligaciones y responsabilidades de las partes en la contratación internacional, convirtiéndose en verdaderas cláusulas que establecen de manera específica el alcance de tales responsabilidades, muy utilizadas en el área del comercio marítimo.

En el transporte marítimo es común el empleo de los siguientes términos:

FAS (Franco al costado del barco): el vendedor entrega la mercancía a un costado del muelle o en las lanchas de alijo, sin despachar la mercancía en la aduana.

DES (Entregada sobre el barco): el vendedor pone a disposición del comprador, la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino

convenido. El vendedor es el responsable de los trámites aduaneros para la exportación.

DEQ (Entregada en el muelle): el vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido fuera del muelle de destino; con los impuestos de importación ya pagados en caso contrario, deberá especificarse al respecto.

FOB (Libre a bordo): el vendedor entrega la mercancía cuando esta ha sido depositada sobre la cubierta del buque

CFR (Costo y Flete): el vendedor paga los gastos y flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose en riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de embarque.

CIF (Costo Seguro y Flete): El vendedor paga los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose el riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de origen, además de

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

conseguir y pagar el seguro de las mercancías hasta el puerto de destino.⁹

3.2.5 Derecho Uniforme.

Contreras Vaca señala, como uno de los métodos de solución para el conflicto de leyes dentro del sistema moderno al derecho uniforme o convencional: "...en un tratado internacional pueden establecerse normas para solucionar, las controversias que interesan a la materia ya sea unificando las normas conflictuales o creando normas materiales. Este sector propugna por el desarrollo de los tratados que unifiquen los criterios de solución a los conflictos de leyes".¹⁰

Por la internacionalidad de la materia marítima resulta importante unificar criterios de solución a los problemas derivados del tráfico navegatorio. La función de los tratados internacionales ayuda en la medida de lo posible a uniformar normas jurídicas de solución a las controversias tanto de procedimiento, como de fondo. En la Ley de

⁹ <http://antp.org.mx/revista/>

¹⁰ Contreras Vaca, Francisco.-Derecho Internacional Privado.- 3ª. edición, editorial Harla.- México.- 1995.-pg. 164

Navegación el Capítulo VI denominado "*De los riesgos y accidentes de la navegación*", se incluyen una serie de definiciones técnicas, reconocidas como clásicas en medios de navegación nacionales e internacionales, las cuales también están sustentadas en tratados internacionales.

3.2.6 Conflictos de competencia judicial.

En el Derecho Internacional Privado se intenta resolver problemas derivados del tráfico jurídico con la aplicación de normas nacionales que determinen la competencia de un juzgador.

La competencia es la suma de facultades que la ley otorga al juzgador para ejercer su jurisdicción en determinado tipo de litigios o conflictos. En México la competencia de los tribunales se determina por la materia, cuantía, grado y territorio.

El conflicto de competencia judicial es un procedimiento mediante el cual se trata de establecer la competencia de los jueces o de los tribunales (competencia directa) para conocer y resolver un

problema derivado del tráfico jurídico internacional, o bien, conocer en que casos un juez o un tribunal tienen competencia para otorgarle reconocimiento y, en su caso, ejecución a una sentencia dictada por un juez distinto (competencia indirecta).

Los conflictos de competencia se pueden presentar entre tribunales de distintos países y al no existir un órgano supranacional que resuelva este tipo de conflictos, resulta de relevante importancia los tratados internacionales que tratan de atenuar estos problemas, tal es el caso de la Convención Interamericana sobre Competencia en la Esfera Internacional para la Eficacia Extraterritorial de las Sentencias Extranjeras de 1984, la cual ha sido ratificado por México en 1987.

3.3 Facultad de los Tribunales Federales para conocer de las controversias derivadas de Derecho Marítimo.

Desde la antigüedad la existencia de tribunales marítimos se debió a la especialización de la materia, como ya se ha referido tal fue el caso del tribunal que funcionó en Amalfi o el establecimiento de consulados en Barcelona, Marsella, etc.

En México la base legal que otorga competencia a los tribunales federales acerca de las controversias derivadas de Derecho Marítimo está en el artículo 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que dispone:

"Artículo 104 Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:

I.-A.

I.-B.

II.-De todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo..."¹¹

Con el fundamento anterior se excluye cualquier posibilidad de que los tribunales locales de las entidades federativas conozcan una controversia de derecho marítimo.

Por otra parte este artículo constitucional queda constatado y se despeja cualquier duda sobre la competencia de los tribunales federales con lo establecido por el artículo 3º. de la Ley de Navegación que indica:

¹¹ <http://www.cahcu.gob.mx/leyinfo/1/>

"Artículo 3.-Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo en la aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales y de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimo, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral".¹²

En cuanto a la cuestión procedimental, Raúl Cervantes Ahumada señala: "Por no existir un ordenamiento procesal marítimo orgánicamente especializado, si se tratare de problemas marítimos mercantiles ordinarios será aplicable el procedimiento establecido en el Código de Comercio..."¹³

¹² <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

¹³ Cervantes Ahumada, Raúl.-Derecho Marítimo.- 1ª edición, editorial Porrúa.-México.- 2001.- pg. 972

Con lo anteriormente expuesto queda claro que un tribunal del fuero común, al plantearse una controversia de Derecho Marítimo debe declararse incompetente para conocer del asunto y en primera instancia deberá conocer un Juez de Distrito.

CAPITULO 4.-CLASES DE SINIESTRO Y PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN.

4.1. Abordajes.

El abordaje es la colisión que ocurre entre dos o más embarcaciones u otros objetos que se encuentren en el mar (por ejemplo, las plataformas petroleras).

La definición legal se encuentra en el artículo 111 de la Ley de Navegación:

"Artículo 111.-Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Si después de un abordaje, una embarcación naufragare en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aún cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario".¹

El primer párrafo es una definición técnica reconocida a nivel internacional. El segundo párrafo sustenta la pérdida de una embarcación en naufragio como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario, actualmente es común que se utilicen embarcaciones para transportar narcóticos y se abandonen en los puertos o en alguna zona marina, en tal caso con la comprobación de abandono por parte de la Secretaría de Marina y demás autoridades competentes, la pérdida de la embarcación no se considera como consecuencia de abordaje. Por último el tercer párrafo resulta ineficaz porque en el caso de abordaje entre embarcaciones de un mismo dueño para la reparación del daño la controversia será resuelta por el derecho civil; la solución se fundamentará en una de las formas de extinción de las obligaciones como es la confusión, es decir, la calidad de acreedor y de deudor se reúnen en una misma persona.

¹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

"Artículo 114.-Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga el derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha de pago".²

El artículo anterior de la Ley de Navegación indica el término de la prescripción de cuatro años a partir de que aconteció el accidente. Por otro lado si alguien también responsable paga tiene el derecho de demandar por el pago en el plazo de un año.

4.1.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Leonel Pereznieto define a los puntos de contacto como "elementos jurídicamente relevantes que permiten vincular una situación con un determinando orden jurídico".³

Los puntos de contacto son aquellos elementos que nos permiten resolver un conflicto de leyes, es decir, saber qué ley será

² <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

³ Pereznieto Castro, Leonel. - Derecho Internacional Privado Parte General. -Op Cit. -pg.741

aplicable. En términos generales los puntos de contacto pueden ser la nacionalidad, el domicilio, el lugar de ejecución del acto jurídico, el lugar donde se encuentran los bienes, etc.

Las embarcaciones tienen una nacionalidad, asignada por la bandera del país donde estén registradas (*ley de pabellón*), por lo que será un punto de contacto para todas.

Para las embarcaciones mexicanas o extranjeras en aguas de jurisdicción mexicana, en caso de ocurrir una colisión, se sujetarán a la Ley de Navegación mexicana.

En caso de embarcaciones de países que sean parte de la Convención para la Unificación de determinadas reglas de abordaje se sujetarán a lo dispuesto por el artículo 112 de la Ley de Navegación:

"Artículo 112.-Los casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

*materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecida en esta ley.*⁴

La limitación de responsabilidad tiene fundamento en el artículo 104 de la Ley de Navegación en cuanto a la pérdida o daño de la mercancía por una suma equivalente en moneda nacional a 666.67 derechos especiales de giro por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de kilogramo de peso bruto

La Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje es un tratado que contiene normas de derecho uniforme tanto conflictuales como sustantivas. Por ejemplo, una norma conflictual es señalada por el *"artículo duodécimo.-Las disposiciones de esta Convención, se aplicarán respecto a todos los interesados, cuando todos los navíos de que se trata sean dependientes de los Estados de las Altas Partes Contratantes, y en los demás casos previstos por las leyes nacionales.*

⁴ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

Se tendrá entendido, no obstante:

1.-Que tratándose de los interesados, que sean individuos jurisdicionados a un Estado no contratante, la aplicación de dichas normas podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad.

2.-Que cuando todos los interesados sean individuos jurisdicionados al mismo Estado que el Tribunal que conozca del caso, la ley nacional será la que se aplique y no el Convenio".⁵

En el caso del supuesto anteriormente subrayado, si dos embarcaciones mexicanas tienen un abordaje será aplicable la Ley de Navegación siempre y cuando ocurra en aguas de jurisdicción mexicana o en alta mar.

Para el supuesto de abordajes ocurridos en alta mar, la solución se encuentra en el artículo 6 de la *Convención sobre Alta Mar* en síntesis señala que los buques que naveguen con la bandera de un

⁵ <http://tratados.sre.gob.mx/BusquedaAsistida.htm>

solo Estado en alta mar estarán sometidos a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado

La Convención anteriormente citada con relación a las responsabilidades penales o administrativas ocasionada por casos de abordaje, menciona que para las sanciones de los capitanes y demás tripulación solo serán competentes las autoridades del Estado cuya bandera enarbole el buque

4.2 Averías.

El significado de avería se refiere a todo daño o pérdida que pueda sobrevenir en el curso de la navegación marítima.

La avería data desde la Lex Rodia. Las averías se clasifican en simples y gruesas. Pedro Delich define a la avería como "todo daño o gasto extraordinario realizado voluntariamente por el capitán en beneficio del buque o de la mercancía o de ambos conjuntamente. Si el gasto realizado es en beneficio del buque o de la carga separadamente, la avería será simple; en cambio, si el gasto

extraordinario y voluntario es realizado en beneficio de ambos, conjuntamente, la avería será común".⁶

4.2.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Los puntos de contacto específico son la nacionalidad de la embarcación y las zonas marinas mexicanas hasta el puerto de destino, es decir, tiene efectos extraterritoriales. Señalado por el artículo 115 primera parte de la Ley de Navegación:

"Artículo 115.-Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte en la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino: así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos..."⁷

En lo anteriormente expuesto se encuentra el fundamento para aplicar la norma conflictual mexicana, por ejemplo: se transportan mil

⁶ Delich, Pedro - Derecho de la Navegación.-2ª. edición.- editorial Universidad Nacional de Córdoba. Argentina - 1994.- pg. 328

⁷ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

contenedores con automóviles, muebles y tabacos desde el puerto de Veracruz hasta Buenos Aires, Argentina en la navegación se tienen que arrojar al mar 200 contenedores porque en alta mar las olas son muy densas y la carga del buque tiene que disminuir para evitar el naufragio de la embarcación ya que uno de los motores se ha afectado por el movimiento de las olas, entonces al llegar al Puerto de Buenos Aires existirá un faltante; en esa circunstancia la relación contractual surgió en México con el acuerdo de voluntades y la expedición del conocimiento de embarque, si el cargador y porteador tienen su domicilio en México, será juez competente un juzgado de distrito en el puerto de Veracruz, en caso de que el consignatario realice la reclamación en Buenos Aires, será juez competente el de Argentina.

El fondo del asunto se resolverá de conformidad con las Reglas de York-Amberes, ya que en la práctica los conocimientos de embarque contienen inserta la cláusula de aplicación de las citadas reglas, a las cuales robustece y remite el artículo 116 de la Ley de Navegación:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

"Artículo 116.-Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes".⁸

Las Reglas de York-Amberes son universales. Su estructura se compone de tres partes, la primera es una regla preliminar que fija la interpretación; la segunda son reglas enumeradas de la A a la G regula la avería común y la tercera parte es una serie de reglas casuísticas numeradas de la I a la XXII que se refieren a la echazón de las mercancías, incendio, encalladura, gastos para descargar un buque varado, etc.

En caso de avería común corresponde al capitán las obligaciones contenidas en el artículo 117 de la Ley de Navegación, que se exponen de una manera resumida son:

- Decidir sobre sacrificios y gastos extraordinarios;
- Asentarlo en los libros oficiales;

⁸ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

--Alternativamente con el propietario o el armador declarar la avería común ante la autoridad marítima y en caso de controversia, la demanda se presentará ante el juez competente inmediatamente después de producidos los hechos.

Esta última facultad, como parte de una norma conflictual de derecho internacional privado despeja la duda de que al arribo del buque a otro puerto ajeno al foro los consignatarios reclamarán las pérdidas o daños a las mercancías y será el capitán, propietario o armador de la embarcación los que tienen la obligación de informar sobre la avería a los consignatarios para deslindar responsabilidades, sin perjuicio de la aplicación de las normas jurídicas extranjeras.

El segundo párrafo del artículo 115 de la Ley de Navegación señala:

"Para el caso de que el capitán, el propietario o el armador no declaren la avería común, cualquier interesado podrá solicitar al juez competente que ésta se declare, petición que sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al

primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.⁹

Esta parte de la norma faculta en el ámbito local a que en vía jurisdicción voluntaria se declare la avería, en caso de negativa por parte del capitán o armador; la solicitud de declaración de avería en tiempo y forma servirá como medio de prueba para un posible litigio.

Por su parte indica el artículo 118 de la Ley de Navegación:

*"Artículo 118.-Cuando se haya producido un acto de avería común los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ésta, están obligados antes de que le sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o armador para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas".*¹⁰

⁹ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

¹⁰ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

A falta de depósito de garantía, el propietario o armador tiene el derecho de retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones que establece el artículo citado.

La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que puedan tener la empresa naviera o los dueños de la carga.

El artículo anterior resulta aplicable para la jurisdicción nacional, y no así para foros extranjeros, por lo que el conflicto de leyes se atenúa con lo que dispone la Regla de York-Amberes XXII *Tratamiento del depósito en efectivo*. En síntesis es el cobro de depósitos en efectivo para responder de las responsabilidades de cargamento por avería gruesa se colocarán en una cuenta especial mancomunada a nombre de dos depositarios uno representante del armador y otro representante de los depositantes. Las cantidades depositadas así como los intereses devengados servirán como garantía para asegurar el pago de la avería gruesa.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

De manera resumida el artículo 119 de la Ley de Navegación señala los plazos de prescripción respecto de la avería común son: un año a partir de la llegada al primer puerto de arribo y cuatro años a partir de la firma de un compromiso de avería.

Respecto a la avería simple el daño o gasto se rige por las normas ordinarias debiendo soportar los daños el propietario que sufre la pérdida de la cosa o quien realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que pueda ejercitar contra terceros.

4.3 Salvamento.

El salvamento es el auxilio brindado con el propósito de evitar o disminuir las consecuencias de un siniestro ya producido.

El salvamento se inspira en principios de solidaridad humana. Actualmente, la Ley de Navegación mexicana solo menciona salvamento, la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimo se refería a salvamento y auxilio. "Los códigos de origen latino estatúan

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que la asistencia no podía prestarse si era rechazada por el eventual auxiliado.¹¹ El salvamento en la medida de lo posible se convierte por lo menos, en cuanto a las vidas humanas en una obligación para el capitán alguna embarcación que pueda prestar ayuda, con fundamento en el artículo 12 de la *Convención sobre Alta Mar*.

4.3.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Los puntos de contacto específicos son las zonas marinas mexicanas y alta mar, así como la nacionalidad del buque. El artículo 120 define el salvamento de la siguiente manera:

*"Artículo 120.-Se entiende por operación de salvamento todo acto actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas..."*¹² Es decir, incluye las zonas de jurisdicción marina mexicana y alta mar, porque al señalar "otras aguas" se hace extensivo.

¹¹ Beltrán Montiel, Luis.- Curso de Derecho de la Navegación.- 6ª. Reimpresión, editorial Astrea.- Argentina.-1992.- Pg. 413

¹² <http://www.cddhcu.gob.mx/leyirfo/54/>

El artículo 121 de la Ley de Navegación señala la obligación del capitán o cualquier otro tripulante para prestar auxilio, excepto cuando se corra el riesgo de estar en peligro por prestar dicho auxilio. Los artículos 122 y 123 de la citada ley son procedimentales en cuanto a la forma en que se tiene que hacer la operación.

"Artículo 124.-El salvador además del privilegio marítimo que le corresponde tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses".¹³

De acuerdo al artículo anteriormente citado de la Ley de Navegación mexicana, al salvador le corresponde una remuneración por la acción de salvamento, aunque en la práctica generalmente el salvado no reconoce la totalidad del importe de la remuneración. Por ejemplo en España "el pesquero Río Gladis sufrió una avería en el motor principal quedando sin luces y sin gobernación. La Mar era gruesa, viento entre 8 y 10 nudos y el salvador puso rumbo inmediato

¹³ <http://www.ccahcu.gob.mx/leyinfo/54/>

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

presentándole la ayuda necesaria. Las partes no se pusieron de acuerdo en el importe del premio, fijándolo el Tribunal Marítimo Central en 3.000.000 de pesetas"¹⁴ En nuestra legislación un problema como el anterior se resuelve de conformidad con el artículo 125 de la Ley de Navegación mexicana que remite al *Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo*.

El Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo es un tratado que contiene derechos y obligaciones para las partes. El tratado tiene como objetivo fijar una base para un acuerdo económico, (por ejemplo cuando un buque está siniestrado, entre los salvadores y el dueño o capitán del buque) por efectuar las operaciones de salvamento, el premio que corresponderá al salvador. Por otra parte, se incorpora el principio de una indemnización especial a los salvadores cuando existe una amenaza con el medio ambiente marino y ésta se reduce o se evita.

¹⁴ Arroyo, Ignacio.-Estudios de Derecho Marítimo.- 1ª edición - editorial Bosch.-España.- 2001.- Pg.260

4.4 Hundimiento y remoción.

El hundimiento en navegación se refiere a la acción de sumergir al fondo del agua una embarcación. Los buques se pueden hundir cuando se encuentran en condiciones negativamente materiales para navegar.

La remoción en navegación se refiere a la acción de trasladar una embarcación de un lugar a otro. Las embarcaciones se mueven por medio de otras cuando arriban a un puerto para ser acomodadas, es lo que se conoce como remolque o cuando necesariamente tengan que ser removidas por las condiciones en que se encuentran. La remoción es señalada por el artículo 126 de la Ley de Navegación:

"Artículo 126.-Cuando una embarcación aeronave, artefacto naval o carga, se encuentre a la deriva, en peligro de un hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituye un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la

*pesca, u otras actividades maritimas relacionadas con las vias navegables...*¹³

4.4.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Los puntos de contacto son las zonas de jurisdicción mexicana.

El sistema conflictual esta determinado por los articulos 126, 127 y 128 de la Ley de Navegación las cuales son normas de aplicación inmediata, es decir, en caso de hundimiento o remoción excluyen cualquier posibilidad de aplicar derecho ajeno al foro, entendible porque el orden público de un Estado se alteraría si se aplican disposiciones ajenas, en una zona que está bajo su jurisdicción expresamente.

Un ejemplo de hundimiento lo menciona el jurista español Ignacio Arroyo "el buque Macaya Erre zarpó del puerto de Muros para pescar y en alta mar se averió el radar. Al no poder repararse y en

¹³ [http //www.cadhcu.gob.mx/leyinfo/54/](http://www.cadhcu.gob.mx/leyinfo/54/)

vista de la neblina reinante, el patrón decidió regresar al puerto pero encalló en la isla Lens, naufragando mediante hundimiento".¹⁷

El problema viene en cuanto a la demanda que presentan las empresas navieras contra los aseguradores o clubes de protección; en la práctica generalmente éste tipo de controversias se resuelve vía arbitral, por el conocimiento técnico que puede tener un árbitro en la materia. Para el ejemplo citado, en España, el Tribunal Supremo señala que el demandado que oponga la excepción de incompetencia de jurisdicción debe evitar el reconocimiento tácito de la jurisdicción, absteniéndose de contestar el fondo de la demanda.¹⁸

4.5 Derrelictos Marítimos.

"Derrelicto.-buque abandonado en el mar que todavía esta flotando".¹⁹

¹⁷ Arroyo, Ignacio.-Estudios de Derecho Marítimo.- Op cit. Pg. 288
¹⁸ Cfr. Arroyo, Ignacio.-Estudios de Derecho Marítimo.- Op. Cit. Pg.289
¹⁹ <http://barrioperu.terra.com.pe/hdkp/archi/dicmarinero.htm>

Derrelicto marítimo es el naufragio de una embarcación, artefacto naval u objetos que flotan y constituyen un peligro para la navegación.

4.5.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Puntos de contacto específicos zonas marinas mexicanas y nacionalidad del buque

El sistema conflictual esta determinado por los artículos 129 y 130 de la Ley de Navegación que son normas de aplicación inmediata, porque en la parte que se subraya la interpretación incluye a todos los objetos que se encuentren en zonas de soberanía o jurisdicción de México.

**Artículo 129.-Se entiende por Derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en estado de no navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos*

los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualquiera agua en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

Artículo 130.-Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presten un interés arqueológico, histórico o cultural de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, y deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad".²⁵

El artículo anterior se divide en dos fases:

--Es una norma de aplicación inmediata, y se complementa con disposiciones de la Ley General de Bienes Nacionales que señalan la integración de los bienes del dominio público.

²⁵ <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

--La obligación que tiene cualquier persona de comunicar el descubrimiento de un derrelicto o pecio, no obstante, en la práctica generalmente ocurre que los llamados buscadores de tesoros u otros objetos de valor se dedican a estas actividades sin cumplir con lo señalado por el artículo anterior, incluso algunos son extranjeros que se internan al país con la calidad migratoria de turistas, rentan pequeñas embarcaciones con supuestos fines de navegación turística o recreativa pero extraen y apropian los objetos que encuentran.

4.6 Responsabilidad Civil.

La Ley de Navegación contiene un apartado específico de responsabilidad civil, anteriormente en el capítulo segundo se trataron temas de responsabilidad desde el punto de vista civilista mexicano.

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

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Todos los buques que naveguen en las zonas de jurisdicción mexicana o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.²¹

El primer párrafo del artículo citado de la ley de navegación hace responsable al propietario del buque, solamente el buque y no se refiere al término genérico de embarcación, sin perjuicio de que el daño sea causado por cualquier aparato destinado a la navegación, de la exégesis del artículo se desprende la responsabilidad civil objetiva.

Respecto al segundo párrafo es sustantivo porque impone la obligación a todos los buques que naveguen en zonas de jurisdicción mexicana contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil. A nivel internacional es reconocida la obligación de los vehículos de transporte no sólo marítimo, también aéreo y terrestre para contar con pólizas de seguros cuando ingresan a otros países para cubrir los posibles daños que puedan ocasionar.

²¹ <http://www.cadhcu.gob.mx/leyinfo/54/>

4.6.1 Puntos de Contacto y Sistema Conflictual.

Los puntos de contacto específicos son la nacionalidad del buque, sea del Estado respectivo parte o no de los convenios internacionales de los que México sea signatario, y las zonas marinas mexicanas.

Para el caso de que el Estado que abanderara la embarcación, no sea parte de un tratado común a México se aplicará la Ley de Navegación y supletoriamente el derecho civil mexicano.

El sistema conflictual se resuelve por lo señalado en el artículo 132 de la Ley de Navegación, que remite a tratados internacionales sobre limitación de responsabilidad cuyas finalidades son proteger de grandes pérdidas a propietarios, navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques. Para garantizar seguridad jurídica a las embarcaciones en las zonas de jurisdicción mexicana, dichos convenios son, entre otros, *el Convenio sobre la Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo* y el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la contaminación de las Aguas de Mar por Hidrocarburo.

El primero de los convenios citados tiene como objetivo, fijar los límites de indemnización, para reclamaciones por pérdidas de vida o lesiones corporales y reclamaciones relativas a daños a cualquier otro bien. El convenio establece una salvedad sobre la limitación de responsabilidad, no aplica si se prueba que el daño fue ocasionado por una acción u omisión y que se incurrió en estas con dolo, es decir, con la intención de causar el daño o bien temerariamente y a sabiendas de las consecuencias.

El segundo convenio mencionado tiene como objetivo principal garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos resultante de algún siniestro de la navegación. El propietario del buque es responsable de los daños y perjuicios. El Convenio exige que los buques por él regidos mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario en un suceso.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS NO. 1111
DE LA ESCUELA

Los buques deben de llevar un certificado expedido por la autoridad correspondiente del Estado de matrícula en el que se declare cubierta la responsabilidad del buque.

Por otra parte se establece una hipótesis especial para los propietarios de buques tanque para cubrir una indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos deben acreditar la suscripción a un acuerdo voluntario o fondo de indemnización en los términos señalados por el *Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos*, éste tiene como objetivo proporcionar indemnización complementaria por daños debidos a la contaminación producida por derrames de hidrocarburos ocasionados por la carga de los buques tanque.

El Convenio del Fondo tiene como finalidad garantizar una adecuada indemnización y es complementario del Convenio sobre Responsabilidad Civil, que tiene como fundamentado la responsabilidad objetiva.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4.7 Investigación de Accidentes Marítimos.

La investigación de los accidentes marítimos tiene como finalidad establecer las causas de éstos y señalar quien es responsable.

El capitán y los inferiores jerárquicos tienen la obligación de hacer el acta de protesta de todo accidente marítimo. En casos de abordaje están legitimados para levantarla los miembros de la tripulaciones involucradas. Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, para no dejarla en estado de indefensión o evitar temores de parcialidad hacia una embarcación de bandera nacional y dentro de la reciprocidad internacional, se permite la presencia del cónsul de la bandera de la embarcación.

El artículo 134 de la Ley de Navegación señala que el acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a determinadas reglas que en resumen, son:

- Entregarse dentro de veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación;

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

- El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada
- De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada o de testigos que presenciaron hechos;
- Se levantará una acta administrativa de todas las actuaciones, firmada por los que intervengan en ella y el capitán de puerto.

Finalmente el artículo 135 de la multicitada ley de manera sintetizada indica que formado el expediente se debe remitir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cuál debe:

- Revisar el expediente para saber si está integrado (en caso contrario ordenar las diligencias necesarias).
- Emitir un dictamen fundado y motivado, para establecer sanción administrativa y si se configuró un delito. Para el caso de salvamento, determinar la remuneración de conformidad con el tratado sobre salvamento marítimo.
- Imponer sanciones administrativas y en caso de considerarlo procedente turnar las actuaciones al Ministerio Público Federal, y

- Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, a petición de cualquiera de las partes interesadas si no estuvieran conformes con el dictamen mencionado en el segundo punto.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 5.-DERECHO COMPARADO Y PERSPECTIVA DE LA LEY DE NAVEGACIÓN.

5.1 Derecho Comparado en la Materia.

El derecho comparado es una disciplina jurídica basada en un método de aproximación a aspectos de uno o varios derechos extranjeros.¹

En el ámbito de la navegación la movilidad de una embarcación implica el sometimiento a foros ajenos a la nacionalidad de esta, de ahí la importancia en realizar estudios de derecho comparado más exhaustivos con la finalidad de mantenerse actualizado sobre los cambios legislativos en los diferentes países.

A continuación, de una manera sintética, se analizarán los ordenamientos jurídicos del Derecho de Navegación o Marítimo que rigen a algunos países integrantes del *Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo* y sus normas conflictuales.

¹ Cfr. Zarate Pérez, José Humberto y et. al.-Sistemas Jurídicos Contemporáneos.- 1ª. edición.- editorial McGraw-hill.- México.- 1997.- Pg. 2

Cabe aclarar que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo "es una asociación de carácter supranacional no gubernamental sin finalidad de lucro consultora en asuntos de derecho marítimo. Autoridades gubernamentales y portuarias, empresarios, abogados y particulares especialistas en temas náuticos de más de 20 países, forman parte del Instituto".²

5.1.1 España.

La navegación marítima se rige por diversos ordenamientos que son:

- Código de Comercio de 1885.
- Ley de 22 de diciembre de 1949 de transporte marítimo de mercancías en régimen de conocimiento de embarque.
- Ley 24 de diciembre de 1962 sobre auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimos.
- Ley de 24 de noviembre de 1992 puertos del Estado y de la Marina Mercante.

² <http://www.lidm.net/quienesf.htm>

- Reglamento de 1999 del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.

España regula el comercio marítimo en su *Código de Comercio*. El Título IV se denomina "De los riegos, daños y accidentes del comercio marítimo". Asimismo, este Código regula las averías y no hace remisión a algún tratado en especial.

Por su parte, el abordaje contiene una norma conflictual con efectos extraterritoriales en el artículo 839:

"Artículo 839.-Si el abordaje tuviere lugar entre buques españoles en aguas extranjeras, o si, verificándose en aguas libres, los buques arribaren a puerto extranjero, el Cónsul de España en aquel puerto instruirá la sumaria averiguación del suceso, remitiendo al expediente al Capitán General del Departamento más inmediato para su continuación y conclusión".³

³ http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/ccom.13t4.html

Es decir, en caso de ocurrir abordaje entre embarcaciones españolas en aguas extranjeras, serán competentes los tribunales españoles (norma conflictual que no sería aplicable en México).

Por su parte la *Ley de Transporte Marítimo* tiene por objeto regular las relaciones entre los elementos interesados en el transporte de mercancías por mar y tiene aplicación solamente al contrato de transporte internacional desde la carga hasta su descarga. Es aplicable solamente cuando la mercancía está en el buque. Es decir, será competente en juez español para el caso de una controversia, porque la carga tiene salida desde España.

El conocimiento de embarque o cualquier otro documento similar son las únicas formas que se reconocen para que tenga validez un contrato de transporte internacional. En términos generales las demás normas que contiene son sustantivas porque señalan derechos y obligaciones para las partes.

Por otra parte, la *Ley sobre auxilios salvamentos, remolques, hallazgos y extracción marítimos* resulta interesante en la medida que

faculta a un órgano jurisdiccional especializado denominado "Tribunal Marítimo Central" para conocer de este tipo de controversias.

"Artículo 31-Dependiendo del Ministerio de Fomento radicará en Madrid el Tribunal Marítimo Central, al que competirá el conocimiento y resolución de cuantas materias le atribuye la presente ley".⁴

En los puertos principales existe un juzgado marítimo permanente que tramita los expedientes de auxilio, salvamento y remolque. Es un juzgado equivalente a la primera instancia en nuestro país, ya que el superior es el Tribunal Marítimo Central (segunda instancia en México) cuyo ámbito espacial de aplicación es el siguiente:

"Artículo 34.-La jurisdicción de este Tribunal se extenderá a todo el territorio nacional, y estará capacitado para plantear y sostener las cuestiones de competencia con las autoridades y Tribunales de otras

⁴ http://www.juridicas.com/base_datos/Privado/180-1962.html

jurisdicciones. Sus actuaciones serán gratuitas al igual que las de los juzgados marítimos permanentes.⁵

El artículo anterior es una norma de territorialidad absoluta: para el caso de una situación de auxilio, salvamento o remolque a una embarcación con pabellón extranjero se tendrá que sujetar a la jurisdicción española.

Por otra parte, la ley referida contiene otra norma con efectos extraterritoriales al señalar lo siguiente:

*"Artículo 36.-Si se tratase de auxilio o salvamento entre buques españoles, y el puerto de arribada fuere extranjero, el cónsul de España practicará las diligencias preliminares necesarias para la comprobación de los hechos y las elevará con urgencia al Ministro de Fomento, quien las remitirá al departamento marítimo o base naval donde radique el juzgado marítimo permanente que debe tramitar el expediente, en atención a la mayor facilidad para su instrucción".*⁶

⁵ http://www.juridicas.com/base_datos/Privado/160-1962.html

⁶ http://www.juridicas.com/base_datos/Privado/160-1962.html

La constante en la legislación española es tener normas conflictuales con efectos extraterritoriales, el caso del artículo anterior no es la excepción.

La *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante* resumidamente establece en el artículo 78 la obligación de las empresas navieras de tener aseguradas la responsabilidad civil en que pudieran incurrir. No solamente los buques españoles, también los buques extranjeros que naveguen dentro del aguas interiores, mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva de España.

Finalmente, el *Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas* tiene sentido por lo siguiente "Atendiendo al principio de seguridad jurídica y habida cuenta de la variada tipología de buques que pudieren, a priori, incluirse dentro de la categoría de recreo o deportivas, se hace preciso delimitar el carácter material de la norma".⁷

⁷ <http://www.juridicas.com.mx>

El reglamento citado contiene una norma sustantiva en el artículo 4º. de importante observancia para las embarcaciones de pabellón extranjero, norma que se debe tomar en cuenta por lo siguiente.

"Artículo 4.-Seguro de embarcaciones extranjeras:

Los navieros o propietarios de embarcaciones extranjeras de recreo o deportivas que naveguen por el mar territorial español y por aguas marinas marítimas interiores, siempre que tengan entrada o salida en un puerto español, deberán asegurar la responsabilidad civil en que puedan incurrir con motivo de la navegación o acreditar en su caso, la existencia de un seguro, con el alcance y condiciones que para los navieros o propietarios de embarcaciones españolas se prescriben en este reglamento".⁵

⁵ http://noticias juridicas.com/base_datos/Privado/rd607-1999.html

5.1.2 Argentina.

En Argentina la navegación marítima se rige por la Ley de Navegación No. 20 094 de 1973. "Su estructura es de 6 títulos, los cuales de manera resumida tratan de lo siguiente:

Título 1º Disposiciones Preliminares

Título 2º De las normas administrativas; contiene las disposiciones referentes a las relaciones con el Estado y los diversos intereses vinculados a la navegación, régimen administrativo del buque, actividades afines a la navegación, personal de la navegación y régimen abordo.

El título 3º Se refiere al ejercicio de la navegación y al comercio marítimo, trata de la propiedad y de los contratos de utilización del buque, de los riesgos de la navegación.

El título 4º De las normas procesales; verificación de la mercadería al tiempo de la descarga, embargo de buques, depósito judicial procedimiento en el juicio de abordaje, limitación de responsabilidad y procedimientos especiales.

Título 5º De las normas de derecho internacional privado; trata de los conflictos de leyes y de los conflictos de competencia judicial.

*Título 6º Disposiciones complementarias y transitorias”.*⁹

La Ley de Navegación de Argentina, como ha quedado subrayado, contiene un título especial de normas de derecho internacional privado dividido a su vez en dos capítulos, el primero “De los conflictos de leyes” y el segundo “De los conflictos de competencia”.

Dentro del primer capítulo “De los conflictos de leyes” destacan los siguientes artículos:

⁹ http://www.todoiure.com.ar/monografias/navigacion/la_ley_de_navigacion

"Artículo 597 La nacionalidad del buque se determina por la ley del Estado que otorga el uso de su bandera ...

Artículo 598 La ley de la nacionalidad del buque rige lo relativo a la adquisición y a la transferencia y extinción de su propiedad, a los privilegios y de otros derechos reales y de garantía. Rige las medidas de publicidad que aseguren el conocimiento de tales actos por parte de terceros interesados".¹⁰

La norma anterior remite jurisdicción a la ley de la nacionalidad del buque respecto a actos de adquisición, transferencia, extinción, privilegios, derechos reales y de garantía.

"Artículo 600.-Las hipotecas y cualquier otro derecho de garantía sobre buques de nacionalidad extranjera, regularmente constituidos y registrados según sus leyes, son válidos y producen efectos en la república, de acuerdo con lo establecido en los artículos precedentes, siempre que exista reciprocidad del respectivo Estado".¹¹

http://www.argentinajudicial.com/RF/ley_20_C94.htm
http://www.argentinajudicial.com/RF/ley_20_C94.htm

El artículo anterior reconoce la validez de actos jurídicos como la hipoteca y demás garantías constituidos por normas ajenas al foro, siempre y cuando exista reciprocidad internacional. En un caso práctico entre Argentina y México adquiere plena validez esta hipótesis normativa, ya que existe reciprocidad internacional de conformidad con el artículo 13 fracción IV del Código Civil Federal:

"Artículo 13.-La determinación de derecho aplicable se hará conforme a las siguientes reglas:

I...

II...

III...

*IV.-La forma de los actos jurídicos se regirá por el derecho del lugar en que se celebren. Sin embargo, podrán sujetarse a las formas prescritas en este Código cuando el acto haya de tener efectos en el Distrito Federal o en la República, tratándose de materia federal".*¹²

Por otra parte las atribuciones de capitanes ajenos al foro se rige por la ley del lugar de la embarcación y no por la de la nacionalidad del

¹² <http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/2/>

capitán, en el caso de una embarcación mexicana en Argentina respecto a la investigación de accidentes marítimos, el capitán tendrá que actuar con lo prescrito por la Ley de Navegación mexicana, ya que la norma conflictual argentina así lo dispone en el artículo 601:

"601.-Los poderes y atribuciones del capitán, así como sus obligaciones, se rigen por la ley del pabellón".¹³

Los artículos 602, 603 y 604 de la ley argentina, se refieren a los contratos de fletamento, mercaderías y personas. Destaca el hecho de que si el transportador asume la obligación de entregar la carga en destino, se regirá por la ley donde han de ejecutarse.

En cuanto al abordaje, si ocurre en aguas extranjeras la norma conflictual anterior remite a la ley extranjera, por lo dispuesto en el artículo 605:

"Artículo 605 el abordaje se rige por al ley del Estado en cuyas aguas se produce, y por la nacionalidad de los buques.

¹³ http://www.argentinajudicial.com/RF/ley_20_094.htm

cuando ellos tengan la misma y ocurrieren en aguas no jurisdiccionales. Los buques que enarboles pabellones de Estados adherentes al convenio de Bruselas de 1910 sobre unificación de ciertas normas en materia de abordajes, se rigen por esas normas"¹⁴ es decir, se reconoce la supremacía del tratado porque remite en preferencia.

Para los casos de asistencia y salvamento se encuentra el artículo 606, que en síntesis se refiere a la asistencia y salvamento prestado en aguas jurisdiccionales argentinas que se rige por la ley del Estado respectivo, y por la ley del pabellón del buque asistente o salvador cuando se preste en aguas no jurisdiccionales.

En la avería común es específico el artículo 607:

"Artículo 607 Salvo convenciones especiales (se aplicará):

¹⁴ http://www.argentinajuridica.com/RF/ley_00_094.htm

A) *La ley de nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería común, los elementos, formalidades y la obligación de contribuir;*

B) *La ley del Estado en cuyo puerto se practican, rige la liquidación y prorateo de la avería común*".¹⁵

Para el caso de averías particulares se rigen por la ley de su nacionalidad de acuerdo al artículo 608:

"Artículo 608.-Las averías particulares relativas al buque se rigen por la ley de su nacionalidad. Los referentes a los efectos embarcados, se rigen por la ley aplicable a su respectivo contrato de fletamento o de transporte".¹⁶

En los casos de contrato de seguro la ley argentina remite a la ley del Estado donde tenga domicilio el asegurador; y si contrató con una sucursal o agencia, donde éstas funcionen.

¹⁵ http://www.argentinaquidica.com/REF/ley_20_094.htm

¹⁶ http://www.argentinaquidica.com/REF/ley_20_094.htm

Finalmente, de manera resumida en cuanto al conflicto de leyes el artículo 610 se refiere al contrato de ajuste sujeto a la ley de la nacionalidad del buque. El artículo 661 se aplica para las medidas precautorias, donde el derecho a embargar se regula por la ley de la situación del bien. es decir, procesalmente si un objeto es embargado en un determinado lugar esta será la ley aplicable.

Como ya se ha mencionado del Título V Derecho Internacional Privado se encuentra dividido en dos capítulos, por lo que ahora corresponde analizar el segundo capítulo denominado *"De los conflictos de competencia"*.

Antes de pasar al estudio del capítulo conviene aclarar qué juzgados tienen competencia en Argentina. La jurisdicción de las controversias marítimas corresponde a los tribunales federales tal y como lo dispone Ley de Navegación 20.094 en su artículo 515:

"Artículo 515.-Los tribunales federales son competentes para entender en las causas emergentes de la navegación interjurisdiccional, o que puedan considerarse conexas a ésta. En la

capital federal también son competentes si se trata de causas emergentes de una navegación no interjurisdiccional, aunque en razón de lo dispuesto en el artículo 316 no sean de aplicación las normas de esta ley".¹⁷

Lo anterior se robustece con lo señalado por el artículo 612, que es donde empieza propiamente el segundo capítulo referido anteriormente:

"Artículo 612.-Los tribunales nacionales son competentes para entender en todo juicio en que sea parte de un propietario o armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que, según esta ley, el buque pueda ser embargado".¹⁸

El precepto anterior otorga competencia a los tribunales argentinos para iniciar un proceso judicial en contra de un buque extranjero que pueda ser embargado.

http://www.argentina.gub.net/judicial/com/3F/ley_20_094.html
http://www.argentina.gub.net/judicial/com/3F/ley_20_094.html

Para los casos de abordaje, la norma conflictual se encuentra en el artículo 613:

"Artículo 613 En los casos de abordaje u otro accidente de la navegación ocurridos en aguas no jurisdiccionales, las autoridades judiciales y administrativas nacionales son competentes para entender acciones penales o disciplinarias contra capitanes o cualquier otra persona de la tripulación al servicio de los buques, cuando éstos sean de bandera Argentina en el momento de abordaje o accidente".¹⁹

Es evidente que se refiere a personas (capitán y otros tripulantes), no sanciona a empresas navieras, es decir, es aplicable la ley nacional para los súbditos argentinos.

Para las controversias derivadas de los contratos de utilización de buque, fletamento y transporte. La norma conflictual es determinada por el artículo 614:

http://www.argentinajuridica.com/AR/ley_20_1994.htm

*"Artículo 614.-Los tribunales nacionales son competentes para conocer en los juicios derivados de los contratos de utilización de los buques, cuando las obligaciones deban cumplirse en la República, salvo la opción que tiene el demandante por los tribunales del domicilio del demandado...."*²⁰

Respecto a los contratos de fletamento y de carga, en el cual el transportador asuma la obligación de entregar las mercancías es nula la cláusula que establezca otra jurisdicción que la de los tribunales argentinos. Es decir, si una mercancía es embarcada en Argentina con destino a otro país, en caso de controversia serán competentes los tribunales argentinos, es una norma por medio de la cual la ley local rige el acto y se aplica con efectos extraterritoriales.

Para el supuesto de acontecer averías comunes, el artículo 615 otorga competencia a los tribunales nacionales. Para evitar un posible fraude a la ley, el artículo referido declara nula la cláusula que otorgue competencia a tribunales de otro Estado.

²⁰ http://www.argentinajuridica.com/RF/ley_20_1194.htm

"Artículo 615.-Son competentes los tribunales nacionales para entender de los juicios derivados de averías comunes, cuando la ventura finalice o la liquidación o prorrateo se realicen en puerto argentino. Es nula toda cláusula que atribuya competencia a los tribunales de otro Estado".²¹

El artículo siguiente tiene efectos fuera del foro porque para su aplicación, el requisito es que sea un buque de bandera nacional.

"Artículo 616.-Además de la competencia que les corresponda con arreglo de las leyes generales, los tribunales nacionales deben entender en todas las acciones derivadas del contrato de ajuste, que fue o debió de ser cumplido en un buque de bandera nacional".²²

El artículo 617 se refiere a la asistencia salvamento y abordaje, hechos que ocurridos en territorio de Argentina no admite la aplicación de derecho ajeno al foro, por lo que es una norma de aplicación inmediata.

²¹ http://www.argentinajudicial.com/RF/ley_20_094.html
²² http://www.argentinajudicial.com/RF/ley_20_094.html

"Artículo 617 Asistencia salvamento y abordaje. No se toma en cuenta la nacionalidad del buque, solo se necesita que la asistencia, salvamento y abordaje ocurran en aguas jurisdiccionales para ser competentes los tribunales de la nación".²³

Para los casos de asistencia, salvamento y abordaje en aguas no jurisdiccionales la solución al conflicto de competencia se encuentra en los artículos 618 y 619, que se analizan conjuntamente, señala dos supuestos comunes, que son:

--Cuando uno de los buques es de matrícula nacional.

--Cuando el demandado tenga su residencia habitual o sede social en la República (Argentina).

Respecto a la asistencia y salvamento existe un punto diferente:

--Si el buque auxiliado hace su primera escala o arriba eventualmente en puerto argentino, u otorga en uno de éstos una fianza por el correspondiente salario.

²³ http://www.argentinajuridica.com/RF/ley_20_C94_11m

El Abordaje tiene dos puntos diferentes:

-Cuando uno de los buques es embargado en puerto argentino con motivo del abordaje o se otorga en dicho lugar una fianza sustitutiva.

-Cuando después del abordaje uno de los buques hace su primera escala o arriba eventualmente a puerto argentino”

Respecto a la solución de un conflicto de competencia en materia de seguro, dispone el artículo 620:

“Artículo 620.-Los tribunales nacionales son competentes para conocer en las acciones que se dedujeren en virtud del contrato de seguro, cuando el domicilio del asegurador o, en su caso, los de sus sucursales o agencias, están en la República.

*El asegurador así como sus sucursales o agencias, si son demandantes tiene opción para ocurrir ante los tribunales del domicilio del asegurado”.*²⁴

²⁴ http://www.argentinajuridica.com/RF/ley_20_1294.htm

En la práctica respecto a la materia de seguros, generalmente en las pólizas de seguro se inserta una cláusula que estipula la competencia a la cual se someten las partes. En caso contrario el asegurador, sucursales y agencias tiene la opción de acudir ante los tribunales del domicilio del asegurado

Finalmente la jurisdicción se puede prorrogar de conformidad con el artículo 621:

"Artículo 621.-Producido un hecho generador de una causa cuyo conocimiento corresponda a los tribunales nacionales, los residentes en el país pueden convenir, con posterioridad al mismo, someterlo a juicio de árbitro o de tribunales extranjeros, si así les resultare conveniente".²⁵

La jurisdicción se puede prorrogar a otros tribunales o árbitros, si es conveniente para los residentes, no establece personas nacionales, aunque no por ello se descarta que un nacional también lo pueda solicitar.

²⁵ http://www.pape-linguajudica.com/93F/ley_00_094.html

5.1.3 Venezuela.

En Venezuela la navegación marítima se rige por diversos ordenamientos, como son:

- Ley de Navegación de 1998.
- Ley de Comercio Marítimo de 2001.
- Ley de Procedimiento Marítimo de 2001

El ámbito espacial de aplicación se encuentra en el artículo 1º. de la Ley de Navegación:

*“Artículo 1.-Todos los buques mercantes nacionales y los extranjeros en aguas venezolanas, territoriales o interiores, están sometidos a esta presente ley”.*²⁵

El artículo anterior es una norma territorialista absoluta, no admite la aplicación de derecho ajeno al foro para buques extranjeros,

²⁵ <http://comunidad.derecho.org/pantir/navegacion.html>

sin embargo, en el artículo 2º. es reconocida la supremacía de los tratados internacionales:

"Artículo 2.-Las disposiciones o estipulaciones contenidas en los tratados o convenios internacionales que obliguen a Venezuela, se aplicarán, en la materia correspondiente, con preferencia a lo establecido en la presente ley".²⁷

En el Capítulo XVIII *De los Accidentes Marítimos y del Salvamento* se encuentra una norma de aplicación ajena al foro, al indicar lo siguiente:

"Artículo 104.-En caso de pérdida, naufragio, incendio, abordajes, varaduras o averías de buques mercantes, el Capitán está obligado, con los oficiales y tripulantes, a dar por escrito un informe circunstanciado sobre el suceso, dentro de las 24 horas de su llegada a un puerto cualquiera, al Capitán de Puerto de la jurisdicción, si el buque arribare a puerto venezolano, o al Cónsul de Venezuela y, en defecto de éste, a la autoridad competente del lugar, si el buque

²⁷ <http://comunidad.derecho.org/pantin/navegacion.html>

arribare a puerto extranjero. En uno y en otro caso, este informe será ratificado, bajo juramento, en el primer puerto venezolano donde llegare el Capitán del buque y lo oficiales tripulantes.²⁸

El artículo anterior es parecido al 133 de la misma ley en México, por existir coincidencias entre la norma mexicana y venezolana en un caso práctico, si ocurre un siniestro en territorio mexicano se permitirá la presencia del cónsul de Venezuela, en el entendido de existir reciprocidad internacional, si cambian las circunstancias del accidente de una embarcación mexicana en Venezuela se debe permitir la presencia del cónsul mexicano.

El segundo ordenamiento aplicable al tema que se trata es la *Ley de Comercio Marítimo* que tiene por objeto regular las relaciones originadas por el comercio marítimo y la navegación por agua. Las normas conflictuales generales se encuentran en los artículos 2º. y 3º.

"Artículo 2.-Las disposiciones de este decreto ley se aplican a los buques y a las hidroaviones nacionales o extranjeros que se

²⁸ <http://comunidad.derecho.org/pantln/navegacion.html>

encuentren en aguas jurisdiccionales de la república; a los buques nacionales que se encuentren en alta mar o en aguas jurisdiccionales de otro país; a cualquier construcción flotante apta para navegar, carente de propulsión propia, que opere en el medio acuático o auxiliar de la navegación destinada o no a ella; a las islas artificiales, instalaciones y estructuras situadas en el espacio acuático nacional, salvo disposición expresa en contrario establecida en la ley.

*Artículo 3.-Las materias objeto de este decreto ley que tengan relación con ordenamientos jurídicos extranjeros, se regularán por las normas de Derecho Internacional Público sobre la materia, en particular las establecidas en los tratados internacionales vigentes en Venezuela; en su defecto, se aplicarán las normas de Derecho Internacional Privado venezolano; a falta de ellas, se utilizará la analogía y, finalmente, se regirán por los principios de Derecho Internacional Privado generalmente aceptados”.*²⁹

Del artículo 3º. se desprende como norma conflictual, que se da preferencia a los tratados, al derecho internacional privado, en su

²⁹ <http://comunidad.vlex.com/pantín/lcomercmarit.html>

defecto, a la analogía y los principios de derecho internacional privado generalmente aceptados. El problema con este tipo de normas es tratar de que su derecho sea preferido a cualquier otro, de ahí que la institución de orden público de cada Estado tenga vigencia y eficacia, lo rescatable de esta norma es el reconocimiento a los principios generales del derecho internacional privado como aplicables, éstos son los que otorgan competencia a los jueces ajenos al foro y permiten la aplicación de leyes ajenas al foro. En México no se aplicaría el precepto anteriormente descrito en las zonas marinas mexicanas porque existe la reciprocidad para que una embarcación mexicana en aguas venezolanas, en caso de actos o hechos similares, se sujetará a la jurisdicción de Venezuela.

Para la solución de los conflictos de competencia, las normas que dan solución se encuentran en los artículos 12 y 13:

"Artículo 12.-Además de la jurisdicción que le atribuye la Ley de Derecho Internacional Privado en sus artículos 39 y 40, deberán someterse al conocimiento de la Jurisdicción Especial Acuática, las acciones que se intenten con motivo de las disposiciones que regulan

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

el comercio marítimo, la navegación por agua o la exploración y explotación de recursos de recursos ubicados en el espacio acuático nacional, así como de las acciones sobre buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, independientemente de la jurisdicción de las aguas donde se encuentren y sobre los buques extranjeros que se encuentren en aguas en las que la República ejerza derechos exclusivos de soberanía y jurisdicción, las operaciones que tengan lugar en las zonas portuarias y cualquier otra actividad que se desarrolle en el espacio acuático nacional.

*Artículo 13.-Los Tribunales de Jurisdicción Especial Acuática son competentes para conocer en todo juicio en que sea parte un propietario o un armador de un buque de bandera extranjera, en los casos en que el buque pueda ser embargado preventivamente, salvo que hubiera un acuerdo arbitral o de atribución de competencia a otra jurisdicción...*³⁰

Del artículo anterior se desprende que un buque extranjero puede ser sometido a proceso en Venezuela, reconociéndose la

³⁰ <http://comunidad.vlex.com/pantn/comercmarit.html>

competencia directa, pero ésta se puede declinar siempre y cuando las partes se hayan sometido expresamente a arbitraje u otra jurisdicción.

La Ley de Comercio Marítimo establece en el título VI *Riesgos de la Navegación* las normas conflictuales en estas los siguientes casos:

Los abordajes encuentran la solución para el conflicto de leyes en las hipótesis del artículo 331:

"Artículo 331.- Los abordajes se rigen por la ley:

1.-Del país en cuyas aguas se producen.

2.-Por la ley de la nacionalidad de los buques cuando ésta sea común y el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales.

3.-Si el abordaje ocurriere en aguas no jurisdiccionales y los buques son de distinta nacionalidad, cada uno está obligado en los términos de la ley de su bandera.

4.-Por las normas contenidas en convenciones, tratados, convenios o acuerdos, cuando los abordajes ocurran entre buques que

enarbolen pabellones de Estados adherentes por ratificantes de aquellos”³¹

El primer supuesto remite a la ley donde se produce el abordaje, es decir, se vuelve contradictorio con sus artículos 12 y 13 anteriormente transcritos y especialmente en cuanto a sus embarcaciones nacionales cuando ocurra en el extranjero. El segundo ocurre en aguas no jurisdiccionales, aunque para buques de la misma nacionalidad se aplica ley de la bandera, en el caso de que ambos sean venezolanos no habrá mayor problema. El tercero para abordajes se determinará de acuerdo a la ley de la bandera de cada buque y el último caso remite a tratados internacionales.

La solución del conflicto de competencia se encuentra en el artículo 332:

“Artículo 332.-Además de la jurisdicción que les asigna la ley, los tribunales venezolanos conocerán de los casos de abordajes ocurridos

³¹ <http://comunidad.vlex.com/pantn/lcomercmarit.html>

en aguas jurisdiccionales venezolanas, y en las no jurisdiccionales, cuando:

1.-Uno de los buques sea de matrícula nacional.

2.-Uno de los buques sea embargado en puerto venezolano con motivo del abordaje o se otorgue en dicho lugar fianza sustitutiva.

3.-Después del abordaje uno de los buques haga su primera escala o arribe eventualmente a puerto venezolano".³²

Para los casos de salvamento, la solución al conflicto de leyes se rige por el artículo 364:

"Artículo 364.-Salvo acuerdo entre las partes:

1.-La ley venezolana se aplicará a los salvamentos efectuados en aguas jurisdiccionales venezolanas.

2.-La distribución de la recompensa entre el propietario del buque salvador y las personas al servicio de dicho buque se rige por la ley de su pabellón".³²

³² <http://comunidad.vlex.com/pantín/lcomeromarit.html>

El precepto anterior permite pactar libremente el sometimiento a una determinada ley de acuerdo a la autonomía de la voluntad de las partes, en lo relativo a las situaciones de salvamento, porque es salvo acuerdo de las partes. El primer supuesto es una norma territorialista absoluta. El segundo supuesto permite la aplicación de derecho extranjero en cuanto a la distribución de la recompensa porque se aplicará la ley del pabellón del buque, aunque si es una cantidad menor a la que podría obtener de la ley venezolana se genera una situación económica desfavorable.

Finalmente, la Ley de Comercio Marítimo señala lo relativo a las averías. Las normas que dan la solución al conflicto de leyes es señalada por el artículo 373:

"Artículo 373.-Salvo pacto en contrario:

1.-La ley de la nacionalidad del buque determina la naturaleza de la avería gruesa o común; los elementos, formalidades y la obligación de contribuir.

¹² <http://comunidad.vlex.com/pantIn/lcomercmarit.html>

2.-La ley del país en cuyo puerto se verifique el acto o el gasto de la avería gruesa o común, rige la liquidación y prorrateo de ésta".³⁴

Nuevamente se permite la autonomía de la voluntad de las partes, en caso contrario los dos supuestos permiten la aplicación de la ley de nacionalidad del buque, es decir, se permite la aplicación de derecho ajeno al foro.

El último ordenamiento por analizar es la *Ley de Procedimiento Marítimo* que tiene por objeto establecer la normas que rigen el procedimiento ordinario en la jurisdicción acuática. Es un ordenamiento procedimental especial a la navegación, que en México no existe.

La competencia que tienen estos tribunales es señalada por el artículo 5º.

"Artículo 5.-La jurisdicción de los Tribunales Marítimos se determinará pro lo dispuesto en las leyes respectivas y en los tratados

³⁴ <http://comunidad.vlex.com/pantn/lcomercmarit.html>

y convenios internacionales. Los tribunales se abstendrán de conocer, cuando en virtud de un tratado o convenio internacional, el asunto se encuentre atribuido con carácter exclusivo a la jurisdicción de otro Estado.²⁵

La solución para el conflicto de competencia la otorga el artículo anterior, pero no de acuerdo a la autonomía de la voluntad de las partes, solo que sea disposición de una norma conflictual derivada de un tratado que otorgue competencia ajena al foro.

5.2 Perspectiva actual de la Ley de Navegación en México.

La Ley de Navegación está a la vanguardia dentro del Derecho Internacional Privado, no obstante que las normas conflictuales se encuentran dispersas en diversos ordenamientos

Se han realizado foros, consulta con agentes navieros, Cámara de la Industria del Transporte Marítimo, especialistas en la materia, etc., para proponer modificaciones a la Ley de Navegación mexicana.

²⁵ <http://comunidad.derecho.org/pantin/lpmantimo.html>

Actualmente en el Congreso de la Unión existe un proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo que ahora se encuentra en revisión por parte de la Cámara de Senadores. Por ahora, solo queda esperar las posibles modificaciones y publicación de la nueva ley para realizar las actualizaciones correspondientes a la materia.

TESIS CON
FALLA DE CONTEN

CONCLUSIONES

- 1.-Los orígenes del Derecho de la Navegación son antiguos y se remontan a las necesidades humanas de comunicación, alimentación, transporte de mercancías, conocimiento de la geografía del mundo, conquista de los pueblos, etc.
- 2.-El Derecho Marítimo privado tiene como objeto central de estudio el Derecho de la Navegación comercial. El Derecho Marítimo público tiene como objeto central de estudio la regulación jurídica de las actividades navegatorias en los espacios marinos.
- 3.-La Organización Marítima Internacional es un organismo que ha fomentado la seguridad marítima con convenciones internacionales que repercuten tanto en el ámbito de Derecho Marítimo público como en el privado, cuya diferencia con la CNUDMI y el UNIDROIT es que éstos sólo han hecho aportaciones en Derecho Marítimo privado.
- 4.-Los accidentes de la navegación tienen como consecuencia la responsabilidad civil para el causante del daño.

5.-Existen normas internas e internacionales que limitan la responsabilidad con ciertos requisitos para los agentes navieros, armadores, fletadores, etc. con la finalidad de protegerlos de grandes pérdidas por siniestros.

6.-La Lex Mercatoria es uno de los métodos utilizados para solucionar o evitar el conflicto de leyes en el Derecho Marítimo comercial.

7.-El Derecho Uniforme en materia de navegación es un método que a través de tratados intenta atenuar los conflictos de leyes y de competencia. Es el sistema más avanzado hacia la universalidad del Derecho de la Navegación.

8.-En las zonas de jurisdicción marina mexicana no se permite la aplicación del derecho extranjero.

9.-En caso de controversias derivadas del Derecho de la Navegación, tanto en México como en Argentina, son competencia exclusiva de los tribunales federales.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

10.-En España y Venezuela la mayoría de las controversias marítimas son competencia de tribunales marítimos especiales.

11.-Los abordajes se rigen por la ley del lugar donde se producen, pero si ocurren en alta mar será la ley de nacionalidad de los buques si son de la misma, en caso contrario se aplica la *Convención sobre la Alta Mar*, pero en la práctica generalmente se resuelve vía arbitral.

12.-El salvamento marítimo en la medida de lo posible constituye una obligación de hacer en cualquier jurisdicción, alta mar e incluso aguas extranjeras. tanto en leyes internas como tratados se reconoce una recompensa o remuneración para el salvador.

13.-La contribución de los gastos realizados por avería común es normalmente contractual ya que se inserta en el conocimiento de embarque la aplicación de las Reglas de York-Amberes. Las averías particulares son soportadas por el dueño de las cosas, sin perjuicio de ejercer o interponer la acción correspondiente.

14.-Se puede hundir o remover una embarcación cuando constituya un peligro en zonas marinas mexicanas a juicio de la autoridad marítima

15.-La responsabilidad civil se encuentra regulada en un capítulo específico de la Ley de Navegación mexicana que remite a tratados internacionales de los que México sea parte.

16.-En la legislación nacional la investigación de los accidentes marítimos tiene un procedimiento especial que faculta al Capitán y subordinados a incoarlos y remitirlos a la autoridad correspondiente.

17.-Los cónsules tiene funciones en el ámbito del Derecho Marítimo, como la vigilancia de los intereses comerciales y marítimos de su país y su protección contra toda medida legal de disposiciones que puedan ocasionar perjuicios a los intereses respectivos de sus Estados.

18.-La Ley de Navegación de Argentina contiene un capítulo especial de normas de derecho internacional privado a diferencia de las legislaciones española, mexicana y venezolana cuyas normas están dispersas en varios ordenamientos.

BIBLIOGRAFIA

1. Arellano García, Carlos. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. 10ª edición, editorial Porrúa, México, 1992.
2. Arroyo Ignacio. ESTUDIOS DE DERECHO MARÍTIMO, 1ª. edición, editorial Bosch, España, 2001.
3. Balestra R. Ricardo. MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. PARTE GENERAL, 2ª. Edición, editorial Abelardo-Perrot, Argentina, 1993.
4. Barros, James y et. al. CONTAMINACIÓN Y DERECHO INTERNACIONAL. 1ª.edición. editorial Ediciones Marymar, Argentina, 1997.
5. Beltrán Montiel, Luis. CURSO DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. 6ª. Reimpresión, editorial Astrea, Buenos Aires, Argentina, 1992.
6. Cervantes Ahumada, Raúl. DERECHO MARÍTIMO. 1ª edición, editorial Porrúa, México, 2001.
7. Contreras Vaca, Francisco Javier. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. 3ª edición, editorial Harla, México, 1998.
8. Contreras Vaca, Francisco Javier. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. PARTE ESPECIAL, 3ª edición, editorial Harla, México, 1998.
9. Delich, Pedro. DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. 2ª. edición, editorial Universidad Nacional de Cordoba, Argentina, 1994.
10. Díez de Velasco. Manuel. LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES. 9ª.edición, editorial Tecnos, España, 1995.
11. Domingo Ray, Jose. DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. 1ª. Edición, editorial Abeledo-Perrot, Argentina, 1992.
12. Fernandez Flores, Jose Luis. MANUAL DE DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO, 1ª.edición, editorial Revista de Derecho Privado, España, 1980.
13. Frisch Philipp, Walter y et. al. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO Y DERECHO PROCESAL INTERNACIONAL. 2ª edición, editorial Porrúa, México, 1998.
14. Lopez-Bassols, Hermilo. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO CONTEMPORANEO E INSTRUMENTOS BASICOS. 1ª. Edición, editorial Porrúa, México 2001.
15. Martínez Alfaro, Joaquín. TEORÍA DE LAS OBLIGACIONES. 5ª. Edición, editorial Porrúa, México, 1998.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

16. Pereznieto Castro, Leonel. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO PARTE GENERAL. 7ª. edición, editorial Oxford University Press, México, 1998.
17. Pereznieto Castro Leonel y et. al.- DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. PARTE ESPECIAL. 1ª. edición, editorial Oxford University Press, México, 1999.
18. Olvera de Luna, Omar. CONTRATOS MERCANTILES. 1ª. edición, editorial Porrúa, México, 1982.
19. Olvera de Luna Omar. MANUAL DE DERECHO MARITIMO. 1ª. edición, editorial Porrúa, México, 1981.
20. Ovalle Favela, José. TEORIA GENERAL DEL PROCESO 7ª. Edición, editorial Harla, México, 1995.
21. Sánchez Flores, Guillermo Octavio de Jesús. LA INSTITUCIÓN DEL SEGURO EN MÉXICO. 1ª edición, México, 2000.
22. Seara Vazquez, Modesto. DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO. 15ª edición, editorial Porrúa, México, 1994.
23. Solís Guillén, Eduardo. DERECHO OCEANICO, 1ª.edición, editorial Porrúa, México, 1987.
24. Zarate Pérez, José Humberto y et. al. SISTEMAS JURÍDICOS CONTEMPORÁNEOS, 1ª. edición, editorial McGraw-Hill, México, 1997.

BIBLIOGRAFÍA ELECTRONICA

<http://www.oim.org.mx>
http://www.directemar.ci/sprmaa/areas_trabajo/Generalidades_OMI.htm
<http://www.segurosyttransportes.com> <http://www.segurosyttransportes.com/facs.htm>
<http://www.anip.com.mx> <http://anto.org.mx/revista/>
<http://www.sre.gob.mx> <http://tratados.sre.gob.mx/cgi-bin/imagenes.exe>
<http://google.com>.
<http://barrioperu.terra.com.pe/ndkp/archi/diccmarinerio.htm>
<http://www.miliarium.com/Paginas/Leyes/Aguas/internacional/Conv-bruselas69.htm>.
http://www.directemar.ci/sprmaa/areas_trabajo/Generalidades_OMI.htm
<http://noticias.juridicas.com>

LEGISLACIÓN CONSULTADA.

Legislación Mexicana.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos,
<http://www.cddhcu.gob.mx/leyinfo/1/>

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

Código de Comercio, <http://www.cddhc.gob.mx/leyinfo/3/>
Código Civil Federal, <http://www.cddhc.gob.mx/leyinfo/2/>
Ley de Navegación, <http://www.cddhc.gob.mx/leyinfo/54/>
Ley Federal del Mar, <http://www.cddhc.gob.mx/leyinfo/124/>

Legislación Argentina.

Ley de Navegación No. 20.094,
http://www.argentinajuridica.com/RF/ley_20_094.htm/RF/ley_20_094.htm

Legislación Venezolana.

Ley de Navegación, <http://comunidad.derecho.org/pantini/navegacion.html>
Ley de Comercio Marítimo, <http://comunidad.vex.com/pantini/comercmarit.html>
Ley de Procedimiento Marítimo,
<http://comunidad.derecho.org/pantini/lpmaritimo.html>

Legislación Española.

Código de Comercio, http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/ccom.13t4.html

Ley de 22 de diciembre de 1949 de transporte marítimo de mercancías
en régimen de conocimiento de embarque,
http://www.juridicas.com/base_datos/Privado/l1mm.html

Ley 60/1962 de 24 de diciembre sobre auxilios, salvamento,
remolques, hallazgos y extracciones marítimos,
http://www.juridicas.com/base_datos/Privado/l60-1962.html

Ley 27/1992 de 24 de noviembre de puerto del Estado y de la Marina
Mercante, http://noticias.juridicas.com/base_datos/Admin/l27-1992.t4.html

Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción
obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas,
http://noticias.juridicas.com/base_datos/Privado/rd607-1999.html

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN