

308409



UNIVERSIDAD LATINA, S.C.

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA U.N.A.M.

**"LUX VIA SAPIENTIAS"
ESCUELA DE DERECHO
CAMPUS CENTRO**

**PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE
UN TRIBUNAL FEDERAL DE
NAVEGACIÓN**

T E S I S

**QUE PARA OPTAR AL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A:

AGUSTÍN QUETZALCÓATL LUNA RUÍZ

ASESOR: LIC. ANTONIO VEGA ROJAS

MÉXICO, D.F.

AÑO 2004.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

**C. LIC. GUILLERMINA OLGUIN VARGAS.
DIRECTORA DE LA LICENCIATURA DE DERECHO
DE LA UNIVERSIDAD LATINA S.C.
CAMPUS CENTRO.
P R E S E N T E.**

Por medio de la presente, hago de su conocimiento que el alumno **LUNA RUÍZ AGUSTIN QUETZALCÓATL** con número de cuenta **94664423-2**, ha concluido satisfactoriamente bajo la asesoría del que suscribe, la investigación de Tesis Profesional intitulada **"PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE UN TRIBUNAL FEDERAL DE NAVEGACIÓN"**, que ha sido elaborada para sustentarla en el examen profesional de la Licenciatura en Derecho; por lo que me permito someterla a su distinguida consideración.

Lo anterior en virtud de que a parecer del suscrito, el tema desarrollado por el alumno, es novedoso y de importancia para el marco judicial, toda vez que actualmente el sistema jurídico mexicano no contempla un Tribunal para resolver Controversias del Orden Marítimo, no obstante que México es un país ubicado geográficamente entre dos mares y con grandes espacios navegables en el interior del país.

Sin más por el momento y esperando se de trámite a la presente, aprovecho la oportunidad para hacerle llegar un cordial y afectuoso saludo.

ATENTAMENTE
"LUX VIA SAPIENTIAS"
Universidad Latina, D.F. **12 de Junio de 2004.**

**LIC. ANTONIO MANUEL VEGA ROJAS.
CATEDRÁTICO DE LA UNIVERSIDAD LATINA.**

México, D. F. a 14 de Junio de 2004.

LIC GUILLERMINA OLGUIN VARGAS
DIRECTORA TÉCNICA DE LA LICENCIATURA EN DERECHO
P R E S E N T E

Por este medio hago de su conocimiento que el alumno AGUSTIN QUETZALCOATL LUNA RUIZ con número de cuenta 94664423-2, de la Licenciatura en Derecho, concluyó satisfactoriamente la investigación de la tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho a la que denominó **"PROPUESTA PARA LA CREACION DE UN TRIBUNAL FEDERAL DE NAVEGACION"**, toda vez que el suscrito ha efectuado la "Segunda Revisión" del citado trabajo, doy mi **VOTO APROBATORIO DE SEGUNDA REVISION A LA TESIS DE REFERENCIA.**

La tesis de referencia, reúne los elementos de forma requeridos por el Reglamento de Titulación de nuestra Universidad.

Así mismo, la estructura de la tesis, cumple con la metodología solicitada para este tipo de investigaciones.

ATENTAMENTE



LIC ENRIQUE BRAVO REYES
CATEDRÁTICO DE LA LICENCIATURA EN DERECHO

“Los ideales son como las estrellas:
nunca las podemos tocar con las manos,
pero al igual que los marinos en alta mar,
las tenemos como nuestra guía y,
siguiéndolas, llegamos
a nuestro destino.”
Carl Schurz.

Este trabajo de investigación con el cual veo
culminados mis estudios de licenciatura está
dedicado:

A Dios y al mundo invisible
por llenar de luz mi vida y
guiar mis pasos.

A mi madre, la Sra. **Nolberta Ruíz Esquinca**.
Gracias por darme la vida, por la educación,
los principios y valores que me inculcaste
desde pequeño, por los consejos, los regaños y
por todos los momentos felices que hemos
vivido juntos. Espero que este pequeño logro,
que es tuyo, te haga sentir tan orgullosa de mi
como yo lo estoy de ti, te amo mamita.

A la Magistrada. **María del Socorro Vega Zepeda.**

A quien debo en gran parte la formación de mi criterio jurídico. Gracias por hacerme asentar siempre los pies sobre la tierra en este mundo tan banal, por enseñarme que la honestidad es la fórmula de la tranquilidad; gracias por confiar en mi y enseñarme a dar, sin recibir nada a cambio; gracias por todo tu apoyo porque sino fuera por él muchas cosas no hubieran sido posibles para mi. Pero sobre todo, gracias por adoptarme y ser mi segunda mamá, te quiero mucho.

A **Rocío Nava Castro.**

Por creer en este proyecto, por tu paciencia, amor y compañía. Gracias "Chio-one".

Al Lic. **Antonio M. Vega Rojas.**

Por aceptar amablemente dirigir este trabajo de investigación.

Al Lic. **Leonardo Baez Fuente.**

Por adentrarme en esta loca aventura por la mar.

A **Karla Cortés Guerrero**.
Entrañable amiga con quien
he crecido, reído y peleado.

A todos y cada uno de mis compañeros
y ex compañeros de trabajo, de quienes
aprendí y sigo aprendido.

Al **Tribunal Superior de Justicia
del Distrito Federal**. Institución en
donde día con día, a lo largo de estos
seis años he desarrollado mi vocación
de servicio, en donde he aprendido
que los retos y las decisiones difíciles
siempre deben tomarse con seguridad
y responsabilidad.

Y por último pero con la mayor gratitud
a mi Casa de Estudios, la **Universidad
Latina, S.C.** lugar valioso e importante
para mí por muchas razones, pero en
especial por permitirme aprender el arte
del Derecho dentro de sus aulas.

	Págs.
INTRODUCCIÓN.....	1

CAPÍTULO PRIMERO ANTECEDENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

1.1. ORIGEN DE LA NAVEGACIÓN.....	1
1.2. FENICIA.....	3
1.3. GRECIA.....	4
1.3.1 LEYES RODIAS.....	4
1.4. DERECHO ROMANO.....	5
1.4.1. CÓDIGO TEODOSIANO.....	7
1.4.2. PANDECTAS.....	8
1.4.3. CÓDIGO DE JUSTINIANO.....	10
1.4.4. LEYES MARÍTIMAS PROMULGADAS POR EL EMPERADOR LEÓN.....	11
1.4.5. LAS BASÍLICAS.....	12
1.5. DERECHO MEDIEVAL.....	12
1.6. DERECHO ESPAÑOL.....	17
1.7. DERECHO FRANCÉS.....	22
1.8. DERECHO BRITÁNICO.....	24
1.9. DERECHO HOLANDES.....	27
1.10. DERECHO MEXICANO.....	29

CAPÍTULO SEGUNDO MARCO CONCEPTUAL DEL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO

2.1. DISTINTAS CONCEPCIONES DEL DERECHO MARÍTIMO... 37	
2.1.1. NAVEGACIÓN Y SU CLASIFICACIÓN..... 38	
2.2. IMPORTANCIA DEL COMERCIO Y TRANSPORTE MARÍTIMO EN MÉXICO..... 40	
2.2.1. ARTEFACTOS NAVALES Y EMBARCACIONES..... 44	

2.3.	PRINCIPALES ACTORES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.....	46
2.4.	FUNCIÓN DEL REGISTRO PUBLICO MARÍTIMO NACIONAL.....	47
2.4.1.	ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN.....	50

CAPÍTULO TERCERO CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE EMBARCACIONES

3.1.	CONTRATO DE FLETAMENTO MARÍTIMO.....	54
3.2.	CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.....	60
3.3.	CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA.....	64
3.4.	CONTRATO DE REMOLQUE TRANSPORTE.....	66
3.5.	CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.....	68

CAPÍTULO CUARTO ÓRGANOS REGULADORES DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

4.1.	LEYES APLICABLES.....	73
4.2.	AUTORIDADES MARÍTIMAS.....	75
4.2.1.	MEXICANAS.....	75
4.2.2.	INTERNACIONALES.....	78
4.3.	TRIBUNALES COMPETENTES ACTUALMENTE EN MEXICO.....	79
4.4.	TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR.....	81
4.5.	ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DEDICADAS A LA UNIFICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO.....	82

CAPÍTULO QUINTO

ORGANO JUDICIAL PARA LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

5.1. PROPUESTA PARA CREAR UN TRIBUNAL FEDERAL DE NAVEGACIÓN.....	86
5.1.1. LEYES APLICABLES.....	89
5.1.2. CONFORMACIÓN DEL TRIBUNAL.....	90
5.1.3. PROCEDIMIENTO.....	99
CONCLUSIONES.....	102
APÉNDICE.....	104
GLOSARIO.....	106
BIBLIOGRAFÍA.....	110

INTRODUCCIÓN

Por su carácter cosmopolita la navegación por agua, desde los tiempos más antiguos ha constituido un vínculo de unión entre los diversos pueblos de la tierra: los mares, los ríos, los lagos y todos los espacios acuáticos navegables han venido ofreciendo a la humanidad un medio de comunicación natural por el cual se transportan numerosas personas y grandes cargamentos, resultando este medio de transporte uno de los que mayor tránsito registra para las actividades del comercio, ello por ser uno de los más económicos, dado que en este caso la vía en que se desarrolla es gratuita y libre. Por estos motivos, entre otros, el transporte marítimo tanto de personas como de mercancías, ha tenido una enorme importancia para todas las naciones en el transcurso de los siglos.

Siglos que son el reloj de una nación y como todo reloj nunca retrocede, ya que el tiempo no se apresura ni se demora, funciona siempre y de manera prevista; no se estropea ni se gasta, ni se destruye, ni perece, no requiere energía, ni mantenimiento, tampoco requiere vigilancia, ni convicción, es autónomo e independiente a plenitud, no es susceptible del mínimo error. El tiempo es, por excelencia, el sistema perfecto.

El tiempo avanza y funciona en una dinámica que no siempre es coincidente con la dinámica de las ideas, con la dinámica de la biología humana, de la biología social o de la biología de las instituciones. Cuando esta disparidad se presenta, nos encontramos en presencia de anacronismos o disfunciones en dichos entes biológicos; por lo que se vuelve necesaria la coincidencia o convergencia de estos entes biológicos, sociales o institucionales con ideales y proyectos nuevos. A esto se le llama simplemente, modernización.

Así modernización de un país como México, es una necesidad apremiante que debe ser concebida como un proceso global; proceso que no podrá adquirir su pleno sentido si se desarrolla de una manera parcial, es decir, si se desarrolla en algunos ámbitos y en otros no.

Por tal motivo es que en este trabajo de investigación se menciona que para entrar en un proceso de desarrollo jurídico global, resulta muy importante hacer un especial énfasis en el sentido de que el Derecho Marítimo, requiere de vigilancia, mantenimiento, modernidad y convicción, ello como un gesto de gratitud por todo lo que las naciones han logrado a través de la navegación y porque esta rama del derecho no solamente aborda y regula los temas de la navegación en los mares, sino también regula la que se lleva a cabo en los ríos, en los lagos y

en las lagunas, es decir, que toda la navegación que se práctica por agua, es regulada por el Derecho Marítimo o de La Navegación.

Así, la política que asuma el gobierno en la reglamentación de las relaciones jurídico-económicas que se derivan del transporte marítimo, reviste singular importancia, pues con ella se afectan cuestiones de vital interés, ya que la marina mercante es una de las fuentes por las cuales llegan al Estado una gran parte de recursos económicos y significa, por otro lado, elementos para su propia conservación.

Infortunadamente hoy en día en México, el Derecho Marítimo o de la Navegación ha sido en cierta forma dejado de lado tanto por los estudiosos del derecho como por los legisladores, generando un retraso en las leyes que regulan tales actividades, lo que coloca a nuestro país en una situación de desventaja comercial y jurídica ante otros países del mundo.

En este contexto, pese a lo gigantesco de su mar territorial, México no tiene una vocación marina; su flota mercante en la actualidad es aproximadamente en cifras, de sólo 700 embarcaciones con capacidad de transportar más de 100 toneladas. Eso lo ubica en el lugar 31 del mundo, dado que Japón es el primero con 8, 922 barcos aproximadamente.

Debido a dicho abandono tanto jurídico como comercial, los ciudadanos vemos las actividades acuáticas sencillamente como una fuente de turismo o forma de recreación y explotación alimenticia desmesurada, sin darnos cuenta de la importancia real que revisten dichas actividades para el enriquecimiento jurídico, económico e intelectual de nuestro país.

Ahora bien, como se observará a lo largo de este trabajo, debido al avance tecnológico y a la creciente demanda, ésta rama de la comunicación y del comercio, comienza a alcanzar mayor auge; por lo que resulta necesario un marco jurídico moderno y una autoridad judicial diseñada para cumplir con las necesidades y exigencias del mundo actual en el ámbito marítimo. Por tal razón, en ésta investigación se pretende hacer notar que actualmente no sólo es importante la renovación del ámbito legal del transporte terrestre, sino que también reviste suma importancia la renovación del marco jurídico del transporte y las actividades que se llevan a cabo en el agua, las cuales jurídicamente también crean derechos y obligaciones para quienes la realizan.

CAPÍTULO PRIMERO
ANTECEDENTES DEL DERECHO
MARÍTIMO

CAPÍTULO PRIMERO

ANTECEDENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

1.1. ORIGEN DE LA NAVEGACIÓN

Desde tiempos muy remotos el hombre ha dedicado especial atención al medio acuático como vía de comunicación, como fuente de riqueza, e incluso como lugar idóneo para dirimir sus contiendas. (Así la navegación, la pesca y la misma guerra en el agua son anteriores a la reglamentación jurídica.)

Antes de abordar el tema se debe precisar que Navegar significa “viajar por el agua con embarcación o nave”(1) de ahí, que la Náutica sea conocida como la ciencia o arte de Navegar y la Navegación como la acción de navegar.

El concepto navegar está vinculado a los primeros tiempos de la humanidad cuando el hombre supera la etapa nómada y se convierte en sedentario, variadas inquietudes de carácter económico, social y político, le impelen a la conquista de nuevos espacios, capaces de proporcionarle tanto la obtención de distintos satisfactores, con los que resolver sus crecientes necesidades, como lugares y grupos con los que le fuera dable establecer un intercambio o trueque comercial.

“Son las civilizaciones ubicadas en los litorales de la milenaria China, las primeras que lanzan sus primitivas embarcaciones a la conquista de ignotas tierras, logrando establecer contacto con otros grupos humanos radicados en el Archipiélago Malayo.”(2) La dinastía Han en el año 206 a.C. emprendió viajes a lejanos territorios, haciendo contacto con el Indostán y conquistado el Turquestán Oriental, dejando vía libre a las caravanas de Persia. Seducidos por la riqueza de estos territorios realizaron inúmeros viajes, cada vez mejor planeados, con lo que lograron establecer un intercambio casi permanente con estos grupos humanos, llegando a darse el caso de que, durante la dinastía Choy, acudieron a Catay embajadores de la misteriosa Persia y de la exquisita Constantinopla.

(1) *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid, España. Real Academia Española

(2) www.bma.org.mx/publicaciones/elforo/1964/Abril-Junio/desarrollo.htm

El comercio precisaba de ampliar sus dominios, de ahí que se pensara en lograr una interrelación entre los países separados por el mar, lo cual no era dable sino a través del arte de navegar. Así, con el devenir de los tiempos, la navegación produjo un notable incremento, no solamente del comercio, sino también de la industria marítima la cual requería no solo de una regulación si no de una seguridad y protección jurídica, por lo que dicha actividad al no estar reglamentada dio lugar a un movimiento legislativo y jurisdiccional tendiente tanto a estructurar nuevas figuras jurídicas como a proveer la forma de regularlas, así es como fueron contemplados por primera vez los problemas de los riesgos y el seguro marítimos.

Asimismo, comenzó a cobrar importancia la estructura y conservación de los puertos: la creación de un sistema relativo a la marina de guerra que protegiese la seguridad de la mercante; y por último, a la construcción de toda clase de embarcaciones. En este sentido se menciona que antiguamente los pueblos no solo veían a la marina de guerra para protección de la mercante sino que utilizaban la marina de guerra para conquistar territorios, para ganar poder o simplemente por honor, por lo que precisaron de acrecentar y regular las leyes de la navegación.

Ya en presencia de la complejidad que representaba el problema marítimo, hubo que dictar medidas legislativas que organizaran, desde el campo del derecho, cuestiones tales como la indemnización del seguro, la compensación de los riesgos de mar, el prorrateo de las pérdidas sufridas con motivo de un naufragio, (por haber tenido necesidad de arrojar algunas mercancías al mar a causa de una tempestad) o bien por averías ocasionadas en la presa de las embarcaciones en tiempos de guerra; en síntesis, tratar de presentar soluciones jurídicas a situaciones desconocidas anteriormente para el derecho.

No obstante lo anterior, si bien es verdad que no todos los aspectos del problema fueron tratados por las legislaciones de la antigüedad, no es menos cierto que muchas de aquéllas sirvieron de inspiración a los ordenamientos que actualmente integran el derecho marítimo. Dado lo anterior, con la finalidad de destacar la trascendencia de las disposiciones del mar y de mostrar la evolución histórica de esta importante disciplina jurídica, en este capítulo se realizará un breve estudio de los sistemas legislativos más significativos el ámbito del derecho marítimo.

1.2. FENICIA.

El país que inicia la navegación en gran escala por el Mediterráneo no es Grecia como se piensa; sino el pueblo fenicio, que fue el primero en fundar colonias comerciales en diversos lugares de las playas del *Mare Nostrum*. Mas hay que recordar que los fenicios eran comerciantes y no guerreros, por lo que tuvieron que ceder sus conquistas marítimas a pueblos que, sin practicar el arte de la guerra exclusivamente, sí llegaron a adquirir, a través de sus victorias navales, la suficiente fuerza para desplazar de sus colonias y de su dominio del mar a los fenicios.

En los tiempos antiguos, el centro del comercio lo constituyó el Mediterráneo, por ello los pueblos esencialmente comerciantes y que mayor grado de civilización alcanzaron, estuvieron situados en sus costas que se convirtieron en los mejores puertos.

“Fenicia, que representa el genio del comercio entre los pueblos de la antigüedad, tuvo su lugar de origen en las orillas del Golfo Pérsico y ocupó una estrecha faja costera situada entre la cordillera de Líbano y el Mediterráneo. Sus principales ciudades fueron Sidón, Biblos, Trípoli y Tiro. Su proximidad al mar y los extensos bosques que poseían fueron elementos que impulsaron a este pueblo a la realización de sus viajes marítimos. Sus embarcaciones sirvieron de modelos para la construcción de naves y transmitieron a los griegos el conocimiento de navegar por la noche guiándose por la estrella polar.” (3)

Señala Pedro De Valle que los viajes realizados por los fenicios fueron de tal magnitud y tan largos, que hoy, considerando los escasos medios de que disponía entonces la navegación, nos parecen casi imposibles. Es difícil precisar en qué época comenzaron esos viajes, pero sabemos que en el año 1500 a. C. habían alcanzado gran desarrollo.

Los fenicios fundaron colonias cerca del Mar Negro, en las costas de Bitinia, en las Cíclades y en otras islas del Mar Egeo, en la parte meridional de España, adonde iban en busca de cobre y plata, fundaron Tartessos y Cádiz. Establecieron colonias en el Golfo Pérsico, en el Mar Negro y en muchas islas del Mediterráneo, como Malta, Sicilia, Cerdeña y las Baleares.

(3) Ibidem.

Pero sus expediciones marítimas fueron aún más arriesgadas y de mayor envergadura, especialmente las que realizaron a las Islas Británicas en busca de estaño.

Otra expedición digna de ser mencionada, es la que emprendieron conjuntamente con los hebreos durante el reinado de Salomón, a lo largo del Mar Rojo hasta el Océano Indico, en busca del famoso país de Ofir, productor de oro.

No obstante de ser un pueblo que precisó y organizó su comercio, sólo lo hizo desde el punto de vista económico y no jurídico. De ahí que no haya dado ningún aporte de interés a la ciencia de la legislación, sin perjuicio de haber expedido algunas disposiciones de carácter legal que desgraciadamente no llegaron a nuestros días.

1.3. GRECIA.

El pueblo griego que proyectó su sabiduría sobre casi todas las ramas del saber humano, matizó también el derecho con su savia. En efecto, sin ser un pueblo legislador, el griego fue el que primero reglamentó en forma sistemática lo relativo a la navegación; y fueron en especial los rodios los que, a través de una copiosa legislación marítima, señalaron los rumbos que habían de seguir los sistemas jurídicos del futuro en relación a los problemas del mar.

1.3.1. LEYES RODIAS.

Antiguamente, los fenicios, solían tener leyes marítimas escritas. Sin embargo, la frecuencia de la navegación dio a los isleños de Rodas (Grecia) la oportunidad de publicar sus leyes de navegación y así convertirse en el primer pueblo de la antigüedad que introdujo leyes de navegación escritas. Rodas era conocida, tanto por el famoso coloso que cerraba la entrada de su rada, como por el prestigio de sus leyes marítimas. Siendo el coloso considerado una de las maravillas del mundo antiguo, el brillo de las leyes marítimas de Rodas se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y aún hoy en día perduran algunas de ellas.

“Diversas disposiciones normaban las leyes de Rodas, a saber: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al

buque, normas sobre política naval, formas de pago del flete, casos de transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc; pero quizás lo que más notoriedad alcanzó este cuerpo de leyes fue su contenido al considerarse la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del contrato de comienda, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y de los principios sobre las averías gruesas, recopilados en el Digesto Romano y presentes aún en nuestra propias Leyes de navegación y de Comercio Marítimo.” (4) Los rodios comerciaban con pueblos del Mediterráneo y extendieron su comercio hasta el Mar Indico por lo que aumentaron sus relaciones comerciales con Egipto, dado que existía una libre comunicación de su isla con Egipto.

Así, las Leyes de Rodas, mejor conocidas como el “Código de Rodas”, fundamentalmente fueron utilizadas por los atenienses y en su literatura se pueden encontrar referencias relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval financiadas por banqueros y a la propia piratería.

1.4. ROMA.

En la misma época y regido por el *Ius Praetorium* el pueblo de Roma se preparaba para atacar el Oriente y Rodas se unió a las banderas romanas en la conquista de nuevos mundos. Esta alianza los separó de Filippo, Rey de Macedonia, y de Mitridates Rey del Ponto, pero afianzó las relaciones con su aliada, lo que dio lugar a que se conociera su sistema legislativo marítimo.

Augusto Emperador de Roma es el primero en aplicar las leyes rodias, ordenando que tuviesen la misma observancia que la Ley Julia que era una Ley de suma importancia. Lo anterior se puede observar en una Ley antigua llamada Ley 9 del Digesto “*Adlegem Rodio de Jactu*”. La cual compilaba todas las leyes y en la que el Emperador Antonino refrendó el valor de estas, y expresó que las controversias marítimas deberían decidirse conforme a la Ley Rodia, que era la que regulaba lo referente al mar, siempre que no se opusiese a las leyes romanas.

(4) www.serie.gov.do/marmerc/LaMarinaMercante.htm

Si bien no fue el comercio marítimo el motivo principal de las guerras emprendidas por Roma, no por ello debe negarse que el derecho mercantil de Roma era casi exclusivamente marítimo. Puesto que no hay que olvidar que Roma “El pueblo que aspiraba al señorío universal no podía desestimar el valor que representaba el comercio. De ahí que, preocupada por la forma de arbitrase riquezas para mantener sus ejércitos, tanto del mar como de tierra, incrementara su actividad económica.”(5)

Con el paso del tiempo, en el año 259 se estableció en Roma la “Compañía de Mercaderes”, conocida también como “Colegio de los Mercuriales”, nombre que adquirió por el hecho de haber celebrado aquellos sus reuniones en las cercanías del templo de Mercurio, o bien porque, teniendo los romanos la costumbre de poner sus actividades bajo la protección de algunos de sus dioses, lo hicieran así en atención a ser Mercurio el dios del comercio.

Roma aumenta sensiblemente sus actividades bajo el imperio de Augusto, que después de la batalla de Actium obtendrá que el Egipto sea en adelante una provincia romana. Esta circunstancia hace que el conquistador incremente la marina a fin de poder abastecer con el trigo egipcio al pueblo romano.

Este hecho, la circunstancia de tener comunicación con la India mediante el comercio que Ptolomeo Filadelfo Rey de Egipto, había establecido anteriormente, hizo que Roma adquiriera la preponderancia naval, así lo expresaba Dionisio de Halicarnaso al decir que Roma era la señora de todo el mar, no solamente del que se encierra entre las columnas de Hércules, sino también de todo el océano navegable.

Dado lo anterior, podemos observar que los romanos desde los primeros tiempos de la República, cultivaron el comercio y la guerra marítimos: cuestiones que quedan de manifiesto por la atención que dispensaron en mantener en vigor las leyes navales y en promulgar otras de acuerdo con las necesidades de la época.

(5) Martí de Eixala, Ramón *Instituciones de Derecho Mercantil de España*, p. 54.

Ya antes de ser aplicadas las leyes rodias, los pretores habian legislado sobre cuestiones marítimas. Así encontramos el *Edicto Nautae, Cau pones, Stabularii, ut recepta restituant*, que sancionaba las faltas cometidas por los marineros y patrones de barcos en contra de sus pasajeros. Se concedió por aquel Magistrado a los pasajeros la "acción de recepto", que nacía del contrato entre aquellos y los marineros, en relación a los bienes que se habían confiado a estos últimos. Asimismo concedió la acción *ex quasi delicto*, que se ejercitaba contra los marineros que sustraían mercancía o equipaje, obligándoles a resarcir el doble del valor de lo perdido o robado en la nave.

1.4.1. CÓDIGO TEODOSIANO.

En Roma, no obstante que ya existían los Códigos Hermogeniano y Gregoriano, en el año 436 a. C., el Emperador Teodosio II promulgó el Código al que dio su nombre, y que era una compilación de todas las disposiciones legislativas dictadas por los anteriores emperadores. Este cuerpo de leyes inspiró en muchos aspectos al Código de Justiniano, quien vertió íntegramente varios de los términos al nuevo Código como veremos más adelante.

No deseando ser muy extensos en esta relación, nos concretaremos a excogitar las cuestiones que presentan marcado interés y que se hallan contenidas en los diversos títulos del Ordenamiento que comentamos.

En el Libro 7, Título 16, hay una ley que prohíbe la conducción de las mercancías a los pueblos bárbaros y señala el comportamiento que deben asumir los armadores, una vez que han salido de los puertos.

El Título 17 De *Luxuris Danubii* recibe su nombre de las naves *luxoriae*, que eran los barcos armados que recorrían los ríos divisorios del territorio sujeto a la dominación romana, ejercitando funciones de vigilancia. Estas naves también recorrían el Rin, el que separaba el Imperio Romano de Oriente de la parte de Germania que está del mismo lado, así como el Mossa y el Danubio, que separaba este último a los romanos de los escitas y sármetas. Esta ley señalaba el número de barcos que realizaban la actividad de patrulla y las condiciones en que desempeñaban este trabajo.

El Título 5 del libro 13 *De Navicularis*, se ocupa de los privilegios concedidos a los capitanes de naves en atención a su puesto y también de las medidas tomadas para evitar la comisión de fraudes por parte de aquellos. El título 6 que contiene dieciséis leyes, se refiere a los bienes de la gente de mar, previniendo que aquellos quedaban gravados con las mismas obligaciones que tenían impuestas cuando pertenecían a los marinos, cuando fuesen transmitidos a terceros, ya fuera por venta, donación o por cualquier otra causa.

El Título 7 *Navibus non Excusandis*, que contiene dos leyes, de las cuales una es de Honorio y la segunda de Arcadio, señala la obligación que tenían todos los buques de transportar los géneros pertenecientes al Estado, por tratarse de un servicio público.

El Título 9 *De Naufragis*, que contiene seis leyes, reglamenta lo concerniente a estos siniestros, presentando reglas a las cuales había de sujetarse el capitán en estos casos, y cuáles eran las obligaciones del dueño de la nave en relación con los cargadores.

El Título 22 *De Saccariis Portus Roma*, prescribía la obligación que tenían los comerciantes que descargaban sus mercancías en un puerto que distare veinticinco kilómetros, lo menos, de Roma, de hacer conducir dichas mercancías por los sacarios (cargadores del lugar), so pena de confiscación de la quinta parte de aquellos bienes. Esta ley, que es la única que contiene el título 22, se debe al emperador Valentiniano, y tuvo como objeto ayudar a los marineros del Tíber, que eran los encargados de transportar a Roma el trigo propiedad del Estado.

1.4.2. PANDECTAS.

Las pandectas o también llamadas Digesto, no eran más que una colección de citas de jurisconsultos romanos, con más fuerza obligatoria que la jurisprudencia de entonces y se encontraba dividida en libros, de los cuales se mencionan los dos más importantes.

En el Libro 4, Título 9, es en el cual por primera vez se encuentran disposiciones de carácter marítimo. Este título contiene siete leyes, de las cuales tres *ad edictum* son de Ulpiano, dos de Cayo sobre el edicto provincial y dos de Paulo también *ad edictum*.

En el Libro 14 del Digesto encontramos el Título de *Exercitoria actione*, que regula lo referente a los contratos marítimos en siete leyes publicadas, del cual se desprende que el propietario de la nave, designado como *exercitor navis*, sea condenado por el Pretor a cumplir todas las obligaciones que se han contraído por aquel que está encargado de la dirección del buque y que era el *magister navis* (capitán), tanto por lo que respecta al flete, como a la compra o venta de mercancías.

Del *Edicto Nautae-Caupones* nace la acción a través de la cual el armador de la nave se encuentra obligado a reintegrar las mercancías a él confiadas directamente o a través de sus representantes, entendiéndose por tales no solamente al capitán, sino a todos los que integran la tripulación de la nave. Condenábase, además al duplo en atención al daño causado por cualquiera de los miembros de la tripulación. En ésta Ley, el armador se obligaba en los términos y por el contrato celebrado con el capitán de su nave.

Por su parte, Triboniano, refiriéndose a la *actio exercitoria*, incluye también las obligaciones pertenecientes al derecho marítimo, haciendo relación a la Ley Rodia de Jactu, que prevenía que en el caso de una tempestad en la que el buque se hallare en peligro, con el fin de salvar la nave o el grueso de las mercancías, podían arrojarse al mar parte de éstas y que el importe de las pérdidas así originadas se repartiría entre todos los propietarios de los bienes que fueran a bordo.

De ahí nació la obligación de los cargadores de indemnizar al dueño o dueños de las mercancías sacrificadas y correlativamente, el derecho de éstos a reclamar el pago del precio de dichas mercancías.

Se promulgó otra serie de leyes marítimas, de las cuales sobresalen: *del nautico foenus*, *del incendio*, *del naufragio*. La primera, relativa al interés marítimo modificaba disposiciones anteriores y permitía que se cobrara un interés mayor que el que regía en préstamos ordinarios, pues estima que siendo mayor el riesgo del que facilitaba su dinero para una transacción marítima debía cobrar un mayor interés. Las otras leyes imponían severas penas corporales a quienes, aprovechando algún siniestro en la nave, cometían robo.

1.4.3. CÓDIGO DE JUSTINIANO.

En el año 529 publica este emperador el Código que lleva su nombre; y en atención a que en él se regulan cuestiones relativas a nuestra materia, vamos, aunque sea brevemente, a hacer una relación de sus disposiciones.

“El título 25 contiene una ley que fue promulgada por Diocleciano, y prevenía que las obligaciones contraídas por el capitán de la nave obligaban al propietario de ésta en los mismos términos que la acción institoria. En el título 33 se reglamenta lo concerniente al préstamo naval, en similares términos a los dispuestos en el Digesto. El título 62 del libro 6 *Hereditibus Decoricnurn Naviculariorum. Cohortarium. Militum et Fabricensium*, contiene disposiciones en relación a los interesados. Expresa que, si alguien muere sin hacer testamento y no tiene heredero legítimo, no sea siempre el Fisco el llamado a recibir la herencia, sino que en su lugar lo sean ciertas personas o cuerpos colegiados.” (6)

Por ello, la primera ley del emperador Constancio prevenía que en casos de muerte de un marinero que no hubiese hecho testamento, ni tuviera herederos legítimos, quien debería concurrir a la herencia era el "Cuerpo de Marineros" y no el Fisco, encargándose el prefecto de la Annona (encargado de las sucesiones) del cumplimiento de esta ley.

El rubro del libro 2o. de este código es *De Navicularis seu Naucleris Species Transportan Tibus*, contiene seis leyes que se refieren a los derechos, obligaciones, privilegios, delitos y penas en que incurrian los miembros de los "Colegios de Navicularios".

Sabido es que los propietarios de barcos formaban su Colegio y se dedicaban a la transportación por mar de mercancías de los particulares. El Estado, frente al problema de transportación de elementos necesarios para el pueblo o para el propio gobierno, obligó a los propietarios de buques a llevar gratuitamente a la capital, o a los lugares donde estuviere destacada una guarnición romana, los cargamentos de trigo, aceite, cebada, vino o de dinero de las administraciones provinciales.

(6) www.bma.org. Op. Cit.

Ya en la Época Imperial existieron tres leyes, dos de las cuales son de Valentiniano y Valente, y una tercera de Arcadio y Honorio, están contenidas en el título *Proediis et Omnibus Rebus Naviculariorum*. Se acostumbraba en Roma que en la época del acopio de la Annona y del transporte de materiales destinados al Estado, los marinos celebraran un convenio con el fisco, por medio del cual se comprometían a llevar aquellos bienes a determinados lugares y, a efecto de compelerles a cumplir con los términos de lo estipulado, el fisco establecía una garantía prendaria sobre dichos bienes. Esta situación estaba reglamentada por los ordenamientos citados.

Existía también otra ley contenida en el título *Navibus non Excusandis*, por medio de la cual se obligaba a todos los patrones de buques de dos mil medidas de porte, a transportar, en casos de necesidad, armas, soldados o provisiones que necesitare la República.

Arcadio y Honorio promulgaron una ley que prohibía cargar géneros pertenecientes a particulares en los buques que llevasen a bordo géneros del Estado, agregando que en caso de naufragio por exceso en la carga, además de la indemnización que debería el patrón, se le impondrían diversas penas corporales.

La obligación de prestar un servicio público de transporte en beneficio del Estado, se hizo extensiva hasta comprender las pequeñas embarcaciones que navegaban por el Tiber, a las que se les obligó por medio de la Ley *Nautis Tiberinis* a transportar a Roma el trigo proveniente de Egipto.

1.4.4. LEYES MARÍTIMAS PROMULGADAS POR EL EMPERADOR LEÓN

Este cuerpo de leyes ofrece la particularidad de revocar algunas disposiciones del Digesto y reglamentar algunas cuestiones no reguladas anteriormente. Así por ejemplo, reglamentaba la pesca fijando la naturaleza de la acción del propietario de un predio situado a lo largo de la costa que deseara prohibir la pesca en los límites de su propiedad, estableciendo que todo propietario tenía el derecho de prohibir la pesca sin su autorización. La Constitución 64 abrogaba la ley 3 del Digesto, *Ad Legem Cornelian de Sicariis*, que condenaba a muerte a los que ocultaban géneros de un naufragio, conmutando la pena de muerte por una multa cuyo monto era el cuádruplo del valor de lo sustraído.

1.4.5. LAS BASÍLICAS.

“En el año 877, Basilio emperador de Roma ordena publicar una compilación de leyes dividida en cuarenta libros. León VI, hijo y sucesor de aquél, agregó a las anteriores leyes veinte más, formando así un cuerpo de leyes conocido como las Basílicas. En realidad, las citadas disposiciones ofrecen poca originalidad, toda vez que en su primera parte no hace sino reproducir parcialmente tanto preceptos del Digesto como del Código de Justiniano. De igual manera leyes ya promulgadas, como son las de Ulpiano y Paulo, vienen a cobrar actualidad en la colección que comentamos.” (7)

Asimismo, en las “Basílicas” conocidas también como Las Leyes del Emperador Basilio y de su hijo Leone (León) VI, encontramos amplias disposiciones acerca del Derecho del Mar y que fueron tomadas de los textos anteriores, las cuales regían en el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

1.5. DERECHO MEDIEVAL

No fue hasta la época del medioevo, cuando se produce la caída del Imperio Romano de Occidente y surge el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, y el Corpus Juris Romano pierde su vigencia al verse desplazado por un derecho local, consuetudinario.

“Desde entonces, el tráfico marítimo se intensificó y fue fuente de grandeza en las distintas ciudades italianas. Las Cruzadas abrieron paso hacia el Oriente, y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se le dio el nombre romano de “**cónsules**”. Puesto, que uno de los primeros monumentos de este derecho consuetudinario marítimo, fueron los llamados assises de Jerusalén, que compilaron los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los propios cónsules.” (8)

(7) Georges Ripert, *Compendio de Derecho Marítimo*, p. 19.

(8) www.serie.gov.do Op. Cit.

No es sino, hasta la Edad Media cuando se realiza una verdadera estructuración del derecho marítimo, a través fundamentalmente de dos cuerpos de leyes: uno nacido en la isla de Olerón que es "La Charte D' Oleron", y el segundo oriundo de Barcelona. Dichos ordenamientos han sido traducidos a casi todos los idiomas.

“En este período, mientras el derecho comercial terrestre y con frecuencia el mismo derecho civil permanecen abandonados a la incertidumbre y a las variaciones de la tradición, el derecho marítimo adquiere una estabilidad en la redacción de numerosos textos, de carácter legislativo unos, de forma doctrinal los demás.”⁽⁹⁾ Creándose así diversos órganos jurisdiccionales y legislativos como los siguientes:

a) Consulado del Mar.

La opinión más general y autorizada (Capmany, Giannone, Gibalinus, Monare y Vinnio) lo sitúan en el siglo XIII, ya que por los usos y costumbres que compila no han podido aparecer antes del siglo XII, en el que se inicia el renacimiento comercial, así como por estar redactado en romance (catalán). Capmany y Meyer lo colocan durante el reinado de Jaime II. El nombre que lleva no es el primitivo; éste debió ser el de "Libro de las costumbres del mar", pero se le dio el de Consulado por haber sido aplicado por este cuerpo jurisdiccional. El lugar de su aparición ha sido también discutido. Casaregis, Gaetani, Jorio y otros autores italianos han señalado la ciudad de Pisa como su tierra de origen, añadiendo que fue confirmado en la Basílica de San Juan de Letrán en las calendas de 1075; pero aparte de que es de fecha posterior el catalán en que está redactado, lengua que no se hablaba en Pisa, pudo y debió ser de gran utilidad a los redactores del Consulado del Mar. Se controvertió si la aparición se realizó en Marsella o en Barcelona, lugares ambos en que se hablaba el catalán; pero Pardessus declara "que aunque francés y con deuda de gratitud para Marsella, tiene que reconocer que todas las probabilidades están en favor de Barcelona", opinión que siguen Boistel, Lyon Caen y Renault, también franceses, y que es la dominante hoy en día y que se funda en la importancia mercantil y las extensas relaciones marítimas que tenía Barcelona en aquella época, por haber sido en esa ciudad en donde primero se imprimió, por orden del Consulado, dicho ordenamiento.

(9) Dajon, Daniel, *Traité de Droit Maritime*, p. 8

En cuanto al autor, algunos tratadistas como Fontanella, lo atribuyen a los magistrados de Barcelona, confundiendo en esto al libro del Consulado con las "Ordenanzas" que publicaron dichos magistrados y que, posteriormente, se añadieron a aquél.

Emerigon y otros lo hacen obra de los reyes de Aragón, opinión que no se apoya en dato histórico alguno, no hallándose mencionado en el "Libro de los Índices de Leyes y Reglamentos" de la época.

La opinión más generalizada sostiene que fue obra de varios hombres muy instruidos y experimentados en el comercio marítimo, que reunieron en un todo sus observaciones y estudios realizados en diverso tiempo y lugar, y así se dice, en la "Introducción" que le precede, que las reglas de que consta fueron dadas "por hombres expertos que navegaban por el mundo".

El Libro del Consulado se compone de materiales de la Lex Rhodia, de los Códigos Romanos, del Derecho Bizantino y de las prácticas que estaban en uso a fines del siglo XII entre los genoveses, pisanos, sicilianos, venecianos, napolitanos y marselleses. Consta de 252 capítulos, a los cuales se añadieron otros con posterioridad, que se fueron incluyendo en las distintas ediciones, hasta llegar a tener 334, un tanto carentes de sistematización, defecto que trató de corregir Capmany, concretando los 252 capítulos primitivos en 14 títulos.

Aunque de carácter particular y desprovisto de sanción soberana, gozó de autoridad legal, aplicándose por los Consulados de Barcelona, Mallorca, Valencia y Marsella, siendo considerado durante casi cuatro siglos como base del derecho marítimo común, desde el Báltico hasta Constantinopla. En España rigió en algunos puertos, compartiendo su autoridad con las Ordenanzas de Bilbao, hasta la expedición del Código Español de 1829.

Todos los tratadistas forman un juicio lisonjero de esta colección, atendida la época en que se hizo. Emerigon dice de ella que sus decisiones están fundadas en el derecho de gentes e inspiradas en la equidad y la justicia. Laurin afirma que dio nacimiento a la escuela de los doctores italianos, preparando las célebres decisiones de la Rota de Génova. Es indiscutible que prestó al comercio un señalado servicio.

b) Los Roles de Olerón.

Leonor, reina de Francia y duquesa de Aquitania en el siglo XIII, deseando que su país contara con una legislación marítima propia la cual constó de cuarenta y siete artículos: no obstante que, como quedó expresado, ya existía el Consulado del Mar, que tenía aplicación en casi todos los mares de Europa, ordenó que se compilaran las sentencias y juicios del mar poniente, a fin de que sirviesen de guía para resolver los conflictos planteados por la navegación y el comercio marítimo. Durante bastante tiempo tuvieron aplicación en las ciudades portuarias comprendidas entre Burdeos y Ruan, así como en los principales puertos portugueses. Para Elías se destaca entre las materias de este ordenamiento, lo relativo a la regulación del transporte marítimo, el contrato de fletamento e, incipientemente, la forma de documentar el acto, a través de lo que hoy se denomina conocimiento marítimo, omitiéndose cuestiones tan importantes como el seguro marítimo y el cambio.

c) Leyes de Wisby.

“En la ciudad sueca de Wisby, a orillas del Báltico, se estableció un Tribunal de Mercaderes, que resolvía los conflictos suscitados por el tráfico marítimo, que fue muy intenso a consecuencia de su proximidad con la ciudad de Limona, asiento de una de las más famosas ferias de la Europa nórdica.” (10)

Al igual que en los anteriores casos, se reunieron las sentencias y juicios de carácter marítimo, mismos que sirvieron de base para la confección de esta jurisprudencia. Situadas en el año de 1288, estas leyes se ocupan de reglamentar las averías, el contrato de cambio o fianza, así como lo relativo al fletamento.

d) Disposiciones marítimas de la Liga Hanseática.

Únicamente con el objeto de no omitir ninguno de los cuerpos de leyes marítimas medievales, haremos una muy breve referencia a esta disposición.

(10) Brunetti, Antonio. *Derecho Marítimo Privado Italiano*, p. 101

“Al igual que los gremios de mercaderes se establecieron en las ciudades portuarias del Mediterráneo, se crearon otros en los centros de comercio próximos a los mares Báltico y del Norte, dando lugar a la Confederación de las ciudades hanseáticas, que contaban con sesenta y dos confederadas. Precisando contar con una legislación que reglamentara los problemas a que daba lugar el intercambio comercial marítimo, se publicaron en Lubeck, en el año de 1591”(11) reglamentos sobre la navegación, tendientes a establecer aspectos de seguridad en las comunicaciones marítimas, seriamente amenazadas por la piratería en los mares del Norte.

Ya en el siglo XII las ciudades teutónicas de Lubeck, Brunswick, Danzig Dansk y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objetivo de promover y proteger a toda luces su comercio marítimo. La Liga fundó bancos en Londres, Berghen (Noruega), Novgorod (Rusia), y en la famosa ciudad de Brujas (Flandes). Pero también aplicó las Leyes de Wisby, y ya en el siglo XVII promulgó el Código Hanseático, que compiló las costumbres marítimas, incluyendo las ya contenidas en los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby.

Muy extensas en su contenido, toda vez que incluyen quince capítulos, reglamentan aspectos nuevos de lo marítimo, tales como el respeto al pabellón neutral, los socorros en caso de accidente, y presentan también innovaciones en relación al contrato de enrolamiento.

e) Leyes de Amalfi.

No podemos dejar de citar la pequeña República Italiana Amalfi, “donde dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, a partir del siglo X. Luego se estableció en esta ciudad un famoso Tribunal Marítimo, y en 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó “Tabla Amalfitana”, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.”(12) Azuni (citado por Bulay-Paty), dice que hasta Constantinopla enviaba a Amalfi sus casos marítimos, para obtener “juicios equitativos”.

(11) Ibidem. p. 102.

(12) www.serie.gov.do Op. Cit.

1.6. DERECHO ESPAÑOL.

Por presentar un antecedente de particular interés en nuestra legislación de navegación, nos referimos a las ordenanzas y códigos españoles, que son fuente donde se nutren, en varios aspectos, los ordenamientos marítimos mexicanos.

Tenemos en primer término "El Bando del Magistrado Municipal de Barcelona", publicado en 1343, sobre las reglas que se debían observar en las contratas de viajes y fletes entre patrones y mercaderes.

A continuación tenemos "Las antiguas ordenanzas de seguros marítimos de Barcelona", de los años de 1435 y 1471; la "Declaración y corrección sobre algunos capítulos sobre dichas ordenanzas de seguros" de 1461 y 1484. Siguen después las "Burgalesas" del año de 1537, formadas por el prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos, confirmadas por el Rey Carlos I de España y V de Alemania, en 1538, debiéndose también mencionar la "Real Cédula para la jurisdicción privativa del prior y cónsules de la Universidad de Mercaderes de la ciudad de Burgos" dada en el año de 1494.

Posteriormente, en 1555, aparecen las "Ordenanzas para los seguros marítimos de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegación a las Indias Occidentales". En 1560 y 1737 se promulgaron las "Ordenanzas del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao", y, por último, en 1681 aparece la "Recopilación de Leyes de Indias".

De igual forma, existió un Libro llamado *De las Ordenaciones de la Ciudad, o del Reino Español*, recopilando leyes escritas entre los años 1433-1445, destacando las siguientes:

a) *Ordenanzas de Barcelona*. Consagraban la exigencia de formalizar en escritura pública, so pena de nulidad, "todos y cada uno de los cambios o préstamos hechos y dados a riesgo de mar". En relación a los seguros preveían que las mercancías de tráfico marítimo no podían asegurarse "en más de las tres cuartas partes del verdadero costo"; En el capítulo IV de la ordenanza de 1458 se ordenaba "que todos los seguros se hayan de hacer con cartas públicas recibidas por escribanos públicos de Barcelona, y no con pólizas u otros escritos privados, directa o indirectamente: pues tales seguros, pólizas o escritos privados sean por el mismo

hecho nulas". En los sucesivos capítulos se fijaban con toda precisión las obligaciones y deberes de asegurador y asegurado, el plazo y lugar de pago y el procedimiento que debería seguirse tanto para la evaluación de los bienes asegurables como para las reclamaciones en casos de incumplimiento. En una palabra, regularon la institución del seguro casi en su integridad.

b) *Ordenanzas de Burgos*. En las postrimerías del siglo XV y mediados del XVI, se promulgaron las Ordenanzas de Burgos, que al igual que las de Bilbao, reglamentan el contrato de fletamento, la avería y el seguro marítimo, presentando además la importancia de ser fuentes supletorias del derecho indiano, de acuerdo a lo ordenado en la Recopilación de Indias.

e) *Ordenanzas de Bilbao*. "De acuerdo con Gamegoicoechea, fue el cuerpo legal que más autoridad alcanzó en España. Datan del año de 1737, pero no fueron las únicas ni aun las primeras dictadas por el Consulado, ya que anteriormente había hecho otras, pero ninguna anterior a 1531." (13)

Según Blanco Constans, "las primitivas Ordenanzas fueron redactadas en 1459 por el fiel de mercaderes, con conocimiento e intervención del Corregidor." (14)

Expresa Gamegoicoechea que antes de 1511 funcionaba en Bilbao una asociación o colegio o cofradía de mareantes, maestros y mercaderes, constituida en cuerpo de universidad, con sus ordenanzas de índole puramente interna, y con el disfrute de una jurisdicción privativa en los asuntos comerciales, aunque sometida a la dependencia del Consejo. Esta asociación, instituida desde tiempo inmemorial, se hizo más ilustrada y poderosa con la continuidad de relaciones marítimas y mercantiles proseguidas por la villa; mas como no había establecida una judicatura distinta de la del ayuntamiento, la dicha universidad de los capitanes, maestros de naves y mercaderes suplicó al monarca les concediera la misma autoridad y jurisdicción que poseía el Consulado de Burgos, y así el 22 de junio de 1511, por Carta Real de la reina doña Juana, se concede como propio el privilegio dado por los Reyes Católicos en 1497 al

(13) Gamegoicoechea, Francisco de, Tratado de Derecho Marítimo Español, p. 33.

(14) Blanco Constans, Estudios Elementales de Derecho Mercantil, p. 36.

Consulado de Burgos, al otorgar a los cónsules de la Universidad de Bilbao, jurisdicción y posibilidad de hacer ordenanzas, no ya para régimen interno, sino para regular las contiendas judiciales en materia mercantil.

Constan estas ordenanzas de 723 leyes o números, distribuidos en 29 capítulos que tratan de la organización y régimen del Consulado, de los mercaderes y de sus libros, compañías de comercio, contratas, comisiones, letras de cambio, vales y libranzas, corredores, quiebras, fletamentos, naufragios, averías, seguros, capitanes, pilotos, régimen de la ría, carpinteros, calafates, gabarreros y barqueros. En su formación entraron las ordenanzas anteriores, los Reales Privilegios concedidos a Burgos y Bilbao, los usos y prácticas comerciales y la jurisprudencia consuetudinaria.

Las Ordenanzas de Bilbao de 1737 constituyen el primer cuerpo de Derecho Mercantil español que abraza el comercio terrestre y el marítimo; se propusieron evitar, en lo posible las dudas, diferencias y pleitos; están redactadas con claridad y acierto, y algunas de sus disposiciones pueden considerarse como las primeras que de su clase se dictaron en España, como sucede tratándose de contabilidad mercantil y compañías comerciales. Alcanzaron tal autoridad que, como escribe Pardessus, tuvieron, desde que se publicaron, una especie de prioridad y universalidad, rigiendo por costumbre como ley general de la monarquía (excepto en las plazas mercantiles de la antigua Corona de Aragón, en las cuales se daba preferencia al Consulado del Mar, respecto del comercio marítimo) hasta la publicación del Código de Comercio de 1829, lo mismo que en México, Uruguay, Chile, Paraguay y Guatemala hasta 1854, 1865, 1867, 1870 y 1873 respectivamente; habiendo ejercido influencia decisiva en la legislación mercantil vigente en estos países, así como en la gran mayoría de las otras repúblicas americanas.

La edición más completa de esas ordenanzas es la hecha en Madrid en 1787, costeada por la misma Universidad de Mercaderes de Bilbao; otra edición se hizo en Madrid en 1796.

d) Ordenanzas de Sevilla. A raíz de haber perdido Cádiz, por los años siguientes a 1503, la supremacía comercial entre los puertos españoles, surgió Sevilla como centro comercial de gran importancia, atentas las circunstancias de residir ahí una organización de mercaderes y además constituir el puerto central que atendía el tráfico de Indias y del

Mediterráneo. Ello dio lugar a que se fundara en esa ciudad un organismo comercial llamado "Casa de Contratación de Sevilla", que estaba integrado por un presidente que debía ser abogado letrado, el cual tenía encomendadas funciones jurisdiccionales; un factor encargado de vigilar las licencias que otorgaba la Casa de Contratación en relación con las importaciones, exportaciones y cuestiones migratorias; un contador y un escribano, el cual se encargaba de llevar los libros, que se clasificaban en reales y de mercaderes.

Con el fin de reglamentar adecuadamente las relaciones de la casa con los mercaderes, así como con los organismos portuarios de América, aquella dictó sus ordenanzas, a través de las cuales fijó las obligaciones de los comerciantes y las facultades de ella en relación a su funcionamiento y competencia, regulando de igual modo diversas cuestiones de carácter marítimo.

Ahora bien, es importante resaltar que "entre las leyes marítimas españolas, que constituyen entre nosotros nuestro antiguo derecho marítimo positivo, por la vigencia que tuvieron en la época colonial, debemos señalar en primer lugar, la Partidas del Rey Alfonso "El Sabio" (año 1266), Las Ordenanzas de Sevilla, que datan del siglo XIV, y las Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla, de 1566. Este último documento contiene una excelente y completa legislación sobre el seguro marítimo." (15)

Deseando codificar su Legislación, las Cortes de Cádiz integraron una comisión que redactara un Proyecto de Código Mercantil.

Después de varias reuniones, ese organismo presentó un anteproyecto que posteriormente fue aprobado, habiéndose promulgado por Cédula Real de Fernando VII, el 30 de mayo de 1829. Este ordenamiento se conoce también con el nombre de Código de Sáenz de Andino, por haber sido este jurista quien estaba al frente de la referida comisión.

Cabe mencionar que la vigencia de dicho ordenamiento fue de cincuenta y siete años, dado que en el año 1886 entró en vigor el Código de Comercio.

(15) www.serie.gov.do/ma/merc12/LaMarinaMercante/htm

En atención a la dependencia política existente entre Nueva España y la Metrópoli, la primera se rigió en un principio por los ordenamientos españoles, pero a medida que evoluciona la construcción de las instituciones de América, los monarcas españoles empiezan a dictar leyes que regulen las relaciones entre los habitantes de la Colonia.

De ahí que “...en 1592, y a solicitud de los mercaderes, se creó el Consulado de México, por Cédula Real de Felipe II de 15 de junio de 1592, confirmada el 9 de diciembre de 1593 y el 8 de diciembre de 1594. Su funcionamiento se basó en el de los Consulados de Sevilla y Burgos, cuyas ordenanzas fueron declaradas supletorias en todo lo que la Recopilación de Indias resultara omisa para las colonias españolas de este continente.” (16)

El Consulado de México formó sus propias ordenanzas, a las que se les conoce como "Ordenanzas del Consulado de México, Universidad de Mercaderes de Nueva España", mismas que fueron sancionadas en 1604 por Felipe II y publicadas por primera vez en 1636.

Dado el gran movimiento mercantil del Puerto de Veracruz, Carlos III crea el 17 de enero de 1795 el Consulado de Veracruz, que al igual que el de Guadalajara, instalado en el mismo año, funciona como Tribunal Mercantil, encargado de resolver los conflictos suscitados entre comerciantes.

“Con apoyo en las Bases Orgánicas de Tacubaya, el 15 de noviembre de 1841, Santa Anna publica el Decreto de Organización de la Junta de Fomento y Tribunales Mercantiles, que viene a ser el primer Código Mercantil Mexicano, aunque con la limitación de no referirse al aspecto marítimo.” (17)

Inspirándose en los Códigos Francés y Español, aparece en 1854 un nuevo Ordenamiento Mercantil, el primero que reglamenta el comercio terrestre y marítimo. Habiendo perdido su vigencia en el año de 1855, vuelve a adquirirla por Decreto del Imperio de 15 de julio de 1863.

(16) Barrera Graf, Jorge. *Tratado de Derecho Mercantil*, p. 68.

(17) *Ibidem*, p. 69.

En 1869 los licenciados Rafael Martínez de la Torre, Cornelio Prado y Manuel Inda integran una comisión que elaboró un proyecto de Código de Comercio, comisión que, según expresa Barrera Graf, se excedió en sus atribuciones y redactó un texto nuevo y completo, o sea el proyecto de 1869.

En 1880 dos destacados juristas mexicanos Inda y Chavero, sin alejarse del espíritu de las leyes españolas, elaboraron un proyecto que se tomó como base para el de 1884, mismo que dedicó un capítulo a lo concerniente al derecho marítimo.

Por último, el 1o. de enero de 1890 entró en vigor el Código de Comercio que rige actualmente, mismo que dedica el libro tercero al derecho marítimo.

1.7. DERECHO FRANCÉS.

Continuando su tradición de país amante del derecho, Francia produce en la tercera década del siglo XVII y principios del XVIII dos ordenamientos que prestarán mayor vigor al derecho mercantil. El primero representado por la Ordenanza Marítima y el segundo por el Código de Napoleón; dejar de lado a Le Guidon de la Mer que sirvió como soporte para ambos.

a) *Le Guidon de la Mer.*

Este cuerpo de leyes llamado Gallardete de Mar, de origen francés, cuya publicación se remonta a la ciudad de Rouen (Rúen) en el siglo XVI, y que al igual que otros ordenamientos de carácter fluvial en general, tuvo como razón de ser, la de contar con una legislación adecuada que resolviera las controversias suscitadas con motivo del tráfico marítimo. Si bien no es original en cuanto a las instituciones que reglamenta, tiene el mérito de regular en forma muy precisa lo relativo a seguros, riesgos y abordaje. Sirviendo como base a la ordenanza francesa de Luis XIV, promulgada en el año 1681.

b) *Ordenanza marítima de Colbert.*

En este presuroso examen que estamos haciendo sobre la Legislación de Navegación, llegamos al siglo XVII para ver el alborar de la Ordenanza Marítima, creación de Colbert,

principal colaborador directo del Rey Sol Luis XIV de Francia quien con su llamado Mercantilismo inicia una nueva época en la historia económica del pueblo francés.

Ello es así, en virtud de que a “pesar de que Francia se había convertido en la mayor potencia militar de Europa, el Estado había prestado poca atención a las cosas del mar, hasta que Colbert vio la necesidad de aparejar una flota” (18) tanto mercante como de guerra, que pudiera medirse con la inglesa, la española y la holandesa. En efecto, por lo que a nuestra materia se refiere, es a este estadista a quien se debe la creación de la marina francesa mercante y de guerra, que era rudimentaria antes del siglo XVII.

“Cuando Colbert inicia su gestión administrativa las unidades navales de Francia no pasaban de seiscientos navíos, y la flota de guerra se componía de solamente treinta naves. Durante su gestión se construyeron los arsenales de Dunquerque, Brest, El Havre y Tolón. Mediante el pago de primas a los armadores, logró elevar la marina de guerra, en un término de veinte años, de treinta a ciento sesenta buques.” (19)

Así para el año de 1667 adopta medidas positivas para aumentar el tráfico comercial francés, mediante la fundación de compañías comerciales terrestres y fluviales, desarrollando por ende como ya se mencionó la fuerza naval mercante. En el aspecto legislativo su labor es valiosísima por lo que al derecho marítimo se refiere, toda vez que la Ordenanza Marítima de 1681 reglamenta en forma muy precisa una serie de instituciones relativas al mar, siendo tanta su importancia que llegó a proyectarse hasta en el Código Napoleónico.

Si bien es verdad que sirvió de inspiración a este cuerpo de leyes, otro también francés, del siglo XVI, "Le Guidon de la Mer", no es menos cierto que aporta una serie de novedades a instituciones como la avería, los seguros, la echazón, etc. Es conveniente destacar que a más del valor legislativo que ofrece este ordenamiento, consagró el principio relativo a la facultad privativa del Estado para dictar leyes en materia de comercio, suprimiendo el derecho que antiguamente ejercían, sobre este particular, los grupos de comerciantes organizados en gremios. Dicha ordenanza consta de cinco libros que tratan sobre Derecho Público y Derecho Privado.

(18) Nueva Enciclopedia Temática Planeta., p148

(19) Mezzera, Rodolfo, *Curso de Derecho Marítimo*, p. 41.

c) Código de Napoleón.

Estas ordenanzas, fueron estructuradas respetando en todo aspecto los principios generales del Derecho, sin embargo resultaron insuficientes para reglamentar una serie de aspectos modernos de la actividad comercial y frente a la necesidad de codificar el derecho mercantil, se inician en Francia, a partir de 1801, los trabajos para dotar al país de un Código de Comercio, no siendo sino hasta 1806 que se discute el proyecto de código por una comisión designada por Napoleón, a cuyo frente estaba su ministro de Justicia.

Después de 64 sesiones, se aprobó en 1807 dicho proyecto, principiando a regir en 1808. De este ordenamiento, que consta de cuatro libros, interesan a nuestro estudio el segundo y el cuarto; el primero, “por referirse al comercio marítimo, régimen a que está sujeto el buque, contratos de seguros, préstamos a la gruesa, averías, echazón y prescripción de las acciones;”(20) el libro cuarto trata del aspecto jurisdiccional en materia mercantil, organiza los Tribunales de Comercio y establece la competencia y reglas para el procedimiento.

1.8. DERECHO BRITÁNICO.

El sistema reglamentario de la navegación en Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (como actualmente se le nombra), es de suma importancia para el mundo jurídico actual, ya que es donde se sientan algunos precedentes legales que a la fecha siguen vigentes: ello es así, debido a que dicha Nación es de carácter insular y cuenta con un clima lluvioso que permite mayor navegabilidad de muchos de sus ríos y canales que cruzan por toda la enorme isla y que han sido utilizados como las principales vías del comercio y comunicación desde los inicios de su historia, además de que fue donde por primera vez zarpó un barco de vapor.

De entre los precedentes relevantes destaca “El Libro Negro del Almirantazgo”, como una de las más notables compilaciones de leyes marítimas inglesas que data de fines del siglo XIV (1375) y tiene una notoria influencia de las Reglas de Olerón del medioevo dado que recopila sentencias del mar, para ser tomadas a manera de guía o jurisprudencia y así resolver conflictos surgidos de la navegación como el comercio y transporte marítimo y fluvial.

(20) *Ibidem.*, p. 42.

El enfrentamiento civil entre los realistas, "The Gentry" y el pueblo (burguesía media, agricultores, puritanos, y el pueblo llano) culmina en la batalla de Naseby en la que Oliver Cromwell triunfa al mando del ejército popular y se niega a seguir las instrucciones del Parlamento, por lo que depone al rey de su trono, depura a los diputados opuestos al ejército y nombra a 139 personas leales para las tareas de gobierno, suprime la institución monárquica y la Cámara de los Lores. "Se estableció la República parlamentaria (1649-1653), cuyo poder supremo se confió luego a Oliverio Cromwell con el título de protector."⁽²¹⁾

El principal escollo a superar por Inglaterra para el desarrollo de su comercio marítimo consistió en la competitividad de Holanda, cuya numerosa flota mercantil ofrecía fletes a precios irresistibles, este hecho motivó que al inicio de la República *Common Wealth* (bienestar común), "Cromwell impuso el *Acta de Navegación*, por la que se impedía el atraque en puertos ingleses de los buques extranjeros que comerciaban con mercancías que no producían"⁽²²⁾ es decir, de un conjunto de medidas proteccionistas, en línea con la política económica de corte mercantilista, que reservaban todo el comercio de Inglaterra a los barcos y tripulaciones de este país. Cuya serie comenzó en el año 1651, siendo luego objeto de confirmación con ligeras modificaciones. "Tales medidas representaban una política de mar cerrado que perjudicaba seriamente los intereses de comerciantes y navegantes holandeses. Holanda se erigió en defensora del principio de mar libre y las fricciones surgidas entre ambos países por motivos económicos desembocaron en tres guerras sucesivas (1652-1654, 1665-1667, 1672), la primera de las cuales siguió inmediatamente a la primera "Acta de Navegación". Después de estas guerras, Inglaterra asumió el protagonismo mantenido hasta entonces por Holanda, que pasó a un segundo plano. El liderazgo del comercio atlántico pasó a manos inglesas y el anterior sistema comercial, centrado en Amsterdam, dio paso a un sistema policéntrico, dominado por Londres."⁽²³⁾

(21) www.latercera.cl/lt/Articulo/0,5819,3255_5726_1846025/00.htm

(22) www.mundo.free.com/diomedes/inglaterra2b.htm

(23) www.artehistoria.com/historia/contextos/1746.htm

Las primeras compañías inglesas instituidas por el *Acta de Navegación*, fueron perfeccionadas “a través de cartas reales o bien leyes especiales del Parlamento, destinadas principalmente a servir al Estado para comerciar con los territorios descubiertos y colonizados por la Corona británica. En los siglos XVI y XVII, era la Corona la única que otorgaba las autorizaciones para que las compañías pudieran ejercer el comercio internacional. Ejemplo de éstas fue la llamada *the East India Company* (1600); *the African Company* (1619); *The Bank of England* (1674); ...a quien el Parlamento otorgó el monopolio para comerciar con las islas británicas del Pacífico.”(24) Estas sociedades, al ser habilitadas para ejercer su actividad, quedaban incorporadas a un sistema, es decir, eran reconocidas legalmente como tales, las cuales constituían instituciones de derecho público ya que el gobierno al protegerlas obtenía un porcentaje de su labor comercial.

El Mercantilismo es una doctrina de pensamiento económico que prevaleció en Europa durante los siglos XVI, XVII y XVIII pero que el Reino Unido adoptó y acopló perfectamente tanto a su navegación interna como a la de altura, dicha doctrina “promulgaba que el Estado debe ejercer un férreo control sobre la industria y el comercio para aumentar el poder de la nación al lograr que las exportaciones superen el valor de las importaciones. El mercantilismo no era en realidad una doctrina formal y consistente, sino un conjunto de firmes creencias, entre las que cabe destacar la idea de que era preferible exportar a terceros que importar bienes o comerciar dentro del propio país; la convicción de que la riqueza de una nación depende sobre todo de la acumulación de oro y plata; y el supuesto de que la intervención pública de la economía es justificada si está dirigida a lograr los objetivos anteriores. Los planteamientos mercantilistas sobre política económica se fueron desarrollando con la aparición de modernas naciones Estado; se había intentado suprimir las barreras internas al comercio establecidas en la edad media, que permitían cobrar tributo a los bienes con la imposición de aranceles o tarifas en cada ciudad o cada río que atravesaban. Se fomentó el crecimiento de la industria porque permitía al gobierno obtener ingresos mediante el cobro de impuestos que a su vez le permitían costear gastos militares. Asimismo la explotación de las colonias era un método legítimo para obtener materias primas para sus industrias.”(25) Y todo ello se llevaba a través de la navegación, por lo que se vieron obligados a reglamentar sobre la materia.

(24) www.societario.com/estudiantes/HistoriaSociedadesComerciales.htm

(25) www.lafacu.com/apuntes/economia/economia_regimen_comercial_mercantilismo

Se puede considerar también en gran parte el avance jurídico y la reglamentación de la navegación en Reino Unido debido que a comienzos del siglo XVIII “La construcción de canales se convertirá en una verdadera fiebre de manera que a comienzos del siglo XIX Gran Bretaña contaba con más de 3000 kilómetros de aguas navegables, de ellos una tercera parte canales construidos por el hombre: mil kilómetros de canales con la tecnología de la época deben ser considerados como un esfuerzo notable. Los canales redujeron enormemente el precio del transporte y su estacionalidad, pues al contrario que los caminos, intransitables durante los largos periodos de mal tiempo, los canales se encontraban útiles casi todo el año.”(26)

1.9. DERECHO HOLANÉS.

En 1602 surge en Holanda una de las fuerzas más poderosas que habían de actuar en la historia colonial de los pueblos europeos durante los dos Siglos siguientes, bajo el nombre de Compañía de las Indias Orientales. Le siguieron la Compañía del Norte y la compañía de las Indias Occidentales, siendo esta última creación del Estado en grado mucho mayor que la de las Indias Orientales.

La Compañía de las Indias Orientales fue piedra angular de la organización comercial, marítima y colonial no sólo de los Países Bajos sino de todo el occidente de Europa: la negociación en torno a sus participaciones hizo surgir la Bolsa de Valores de Amsterdam y la especulación en acciones.

“Estas grandes compañías se creaban mediante una disposición gubernativa con naturaleza de privilegio (oktroi), que les atribuía rasgos que presentan gran semejanza con las modernas sociedades. Mediante el oktroi se confirió a la Compañía de indias Orientales un monopolio para el comercio con las Indias reconociéndole derechos casi soberanos entre los que se incluían la concertación de tratados con príncipes extranjeros, construcción de fortalezas, equipo de tropas, administración de justicia, poderes éstos que implicaban la delegación del Estado en empresas privadas de sus poderes en países exóticos.” (27)

(26) www.eos.enice.meed.es/bachillerato/historia/rev_industrial/transportes.htm

(27) www.Bmga.org.mx/publicaciones/elforo/1977/abril-junio/esposible.htm

Las compañías se convertían de este modo en el verdadero símbolo de la prepotencia del gran comerciante holandés. Los accionistas ordinarios no se consideraban nunca jurídicamente responsables respecto a terceros y por lo tanto se ha estimado que es en los Países Bajos donde se puede encontrar la génesis de un capital independiente propio de la empresa y separado del patrimonio de los accionistas. “No obstante la indudable contribución de estas formas de empresa desarrolladas en la primera nación comercial y marítima del período mercantilista, Heckscher concluye que no es en los Países Bajos donde hay que buscar la aportación de esta época en lo que a formas de empresas se refiere y que es en Inglaterra donde debe fijarse la atención.” (28)

Sin duda alguna la aportación más destacada por parte de Holanda para el orden jurídico de la navegación en sus tiempos, fue por parte de “Hugo Grocio, filósofo y jurista holandés, en su obra titulada *De Iure Praedae* (1609), expuso en uno de sus capítulos, *Mare Liberum*, su famosa tesis sobre la libertad de los mares. Sostenía Grocio que el mar era *res communis*, de uso común, y por lo tanto no era susceptible de ser apropiado. Argumentaba que no tenía la condición de *res nullius* y que, por lo tanto, no podía ejercerse sobre él dominio alguno; agregaba que tampoco podía por su propia naturaleza ser objeto de ocupación efectiva.”(29)

La tesis de Grocio formó parte de la defensa de los intereses de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales contra las pretensiones de España (sucesora de Portugal) en la región. Como era de esperar, los argumentos de Grocio, trajeron aparejadas numerosas controversias en torno al problema de navegar libremente los mares, sobresaliendo la opinión contraria del jurista inglés John Seldem en su opúsculo *Mare Clausum sive Dominio Maris* (1636) en la que defiende los derechos ingleses a apropiarse de los mares adyacentes a sus costas, fundado en razones de seguridad.

En los siglos XVI y XVII existían tres potencias de la navegación en Europa y el mundo, que eran Inglaterra, España y Holanda, los cuales entre sí peleaban las rutas comerciales de la época.

(28) *Ibidem*.

(29) www.eldial.com.ar/home/prudentia/pru/08.asp. *Revista Prudentialuris*. 56

Con la publicación del Acta de Navegación de Cromwell. “Inglaterra inauguraba su política proteccionista ideada en perjuicio de los intereses comerciales de Holanda. Inglaterra acordaba no importar ningún producto forastero que no procediera del mismo país de origen.”(30) Provocando con ello un daño perjudicial para los intereses comerciales de los holandeses, los cuales le declararon la guerra (Guerra Anglo-Holandesa), que finalizaría con la paz de Westminster (1654), nuevo éxito del ya nombrado Lord Protector que veía cómo sus amenazadores enemigos tenían que plegarse a sus condiciones.

Tras la derrota de Holanda, Jan de Wit suscribió las exigencias del tratado de Westminster (1654): Saludar al pabellón inglés en el Canal de la Mancha, reparar los daños causados en la matanza de Amboina, pagar derechos por pescar en aguas inglesas, aceptar el derecho de visita a sus barcos, excluir a los Orange de los cargos públicos: con lo que concluye en gran parte la reyerta entre ambas naciones, quedando Inglaterra como señor de los mares en el mundo.

1.10. DERECHO MEXICANO.

México se encuentra en una posición geoestratégica privilegiada, en medio del Océano Pacífico, el Atlántico y el Mar Caribe por lo que “No se le puede negar su condición de país marítimo. La naturaleza le dio extensos litorales: 7.919.7 Km en el Pacífico y 2.821.2 Km en el Golfo de México y Mar Caribe.”(31) De igual forma en territorio mexicano existe una riqueza lacustre y fluvial dado que cuenta con más de 300 espacios navegables entre ríos, lagos y lagunas.

Lamentablemente en nuestro país a través de la historia no se supieron aprovechar adecuadamente dichos recursos naturales o espacios navegables. Y es que si bien los pueblos de Mesoamérica no ostentaron características marineras en extremo adelantadas como ocurrió en Europa y el Mediterráneo, sí debe tomarse en cuenta que su navegación fue de cabotaje y que debido a su escaso desarrollo tecnológico incidió en la construcción de barcos: sin embargo dicha situación no fue limitante para que desarrollaran el comercio por agua.

(30) www.club.tepolis.com/mgarciasa/var/anglohol.htm

(31) Martínez de Anda, Carlos. Poder Naval. Asunto de Marinos, p8

“Los códices son testimonio de la existencia de una navegación prehispánica intensa para mover sus civilizaciones de un lugar a otro, o al realizar peregrinaciones para sus dioses.” (32)

A su vez, la “navegación prehispánica de altura permanece en tela de juicio. En cuanto se ha escrito hay mucho de leyenda o tradición, demasiadas conjeturas en torno. La navegación de cabotaje, en cambio, no puede objetarse. Las rutas del tránsito mesoamericano deben haberse ayudado en innumerados momentos del transporte por vía marítima o fluvial.”(33)

Durante la época colonial la entrada de barcos a la Nueva España era frecuente ya que llegaban constantemente tanto mercancías como pasajeros de Europa, por ello surgieron ciertas ordenanzas de las cuales no se tienen datos precisos pero se sabe que se basaron principalmente en las Ordenanzas de Barcelona y Burgos.

En la transición a la independencia y a consecuencia de la guerra, no fue posible ocuparse de atender las vías de tránsito, cuya condición fue empeorando conforme pasaba el tiempo, y es desde entonces donde empieza a acentuarse el atraso de las comunicaciones por agua en nuestro país.

Hacia 1822, se creó la Secretaría o Ministerio de Relaciones Exteriores encargándose de regular e incentivar todo lo relativo a los caminos terrestres y acuáticos. A grandes rasgos, al fin de la guerra de independencia el país quedó en un estado socioeconómico en ruinas, por los desajustes políticos, disminución demográfica y abandono de las tierras. El comercio quedó paralizado por la destrucción de los caminos, especialmente los que correspondían a la región central del territorio mexicano.

Consumada la Independencia Guadalupe Victoria fue electo presidente de la nueva República. “Durante su administración, se otorgó carácter jurídico al Distrito Federal como sede de los poderes nacionales; se logró el reconocimiento de la Independencia mexicana por Estados Unidos e Inglaterra, y se firmó un tratado con este último país, que estimuló las

(32) www.semar.gob.mx/historia/sinopsis.htm

(33) www.sct.gob.mx/antecedentes_mesoamerica.htm

inversiones extranjeras. Entre otros sucesos, se aprobó recibir proposiciones para la apertura de un canal en el Istmo de Tehuantepec, se adquirieron barcos para estrechar el bloqueo de la fortaleza de Ulúa y se abrió al comercio de cabotaje y altura el puerto de Navidad, en Jalisco.”(34).

La marina mercante mexicana estaba constituida en el periodo por embarcaciones de vela de pequeño porte, que realizaban tráfico de cabotaje y esporádicamente de altura a Estados Unidos.

En esa época, se suscribieron diversos contratos de navegación para dar servicio de carga y pasajeros a Estados Unidos y de cabotaje en ambos litorales.

En un informe de fecha 3 de diciembre de 1821 rendido a la Regencia en relación a los puertos de Campeche, Veracruz y San Blas se lee: “... *creo que el presente tiene el Imperio hasta de sobra en los puertos indicados, pues no hay marina mercantil.* En 1823, el secretario de Guerra y Marina, José Joaquín Herrera, ya se preocupaba por el problema de la marina mercante tomando de ésta el equipo necesario para la de guerra, mismo que fue utilizado para el transporte de mercancías, pasajeros y valores; aún cuando eran pocos barcos, en 1826 servían para sostener comunicación suficiente con los principales puertos del país.”(35)

Fue Antonio López de Santa Anna el primero que procuró resolver el problema de la marina poniendo en vigor el *Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana*, el 30 de enero de 1854, cuyo fin principal era la protección y desarrollo de la marina mercante. Igualmente, por Decreto del mismo Santa Anna, se dispuso establecer una escuela náutica en Isla del Carmen, Campeche. Toda esta labor se vino abajo con el triunfo de la Revolución de Ayutla, el 9 de agosto de 1855. Según datos estadísticos, de 1837 a 1854 llegaron a Veracruz tres mil ochenta y cinco barcos y salieron dos mil novecientos ochenta y cuatro; Tampico recibió dos mil seiscientos cincuenta y tres y dio salida a dos mil quinientos noventa y tres.

(34) www.sct.gob.mx/documental/hset_insurgencia.htm

(35) *Ibidem*.

El 13 de mayo de 1891 se promulgó una Ley expedida por el Congreso, en virtud del cual se establecía la distribución de los quehaceres públicos del Poder Ejecutivo en siete Secretarías de Estado o Ministerios, entre las que figuraba por primero, vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, lo que viene a significar un cambio en la política de construcción de caminos, considerándose que las carreteras y su desarrollo eran indispensables para impulsar la economía del país.

A fin de organizar las instancias administrativas dispersas que atendían los servicios de comunicación nacional, quedaron incorporados a esta nueva Secretaría 12 sectores: Correos Internos, Vías Marítimas de Comunicación o Vapores, Faros, Unión Postal Universal, Telégrafos y Teléfonos, Ferrocarriles, Monumentos, Carreteras, Calzadas y Puentes, Lagos y Canales, Consejería y Obras con el Palacio Nacional y Chapultepec y Desagüe del Valle de México. Conservando la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas su estructura institucional durante el Porfiriato y período revolucionario.

En el Porfiriato, toda la atención del gobierno estuvo avocada a los ferrocarriles, pero pese a ello en esa época la marina mercante nacional recibió un impulso inusitado ya que “se legisló mediante códigos de fechas 1884 y 1889 y se reconoció que la marina se encontraba en un estado deplorable. El jefe del Departamento de Marina, de la Secretaría de Guerra y Marina, opina en 1889 que la creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada y por lo mismo, había que fomentar la construcción de astilleros y de barcos para ella.”(36)

En 1897 fue inaugurada la Escuela Naval Militar en la que se preparaban oficiales para la marina mercante; también se crearon las compañías Transatlántica Mexicana, la Mexicana de Navegación y la Naviera del Pacífico, que perduraron por varias décadas.

Al final del Porfiriato se intensificó el tráfico marítimo en el Golfo, toda vez que llegaban periódicamente buques de diez compañías navieras, entre europeas, americanas y mexicanas. Por lo que toca al Pacífico, sólo una línea inglesa y dos mexicanas daban servicio.

(36) www.sct.gob.mx/documental/oct_porfiriato.htm

Con el crecimiento del tráfico marítimo hubo necesidad de acondicionar varios puertos y enlazarlos con el interior del país y para ese fin se construyeron las vías férreas que los comunicaban.

Para el año de 1935, el Presidente Lázaro Cárdenas reconoció en su primer informe de gobierno, la inexistencia de una marina mercante y advirtió que esa carencia constituía un obstáculo para el desarrollo de la Nación, situación que empeoró tras los problemas derivados de la expropiación petrolera en 1938. El gobierno limitó su participación en el desarrollo mercante a la adquisición de un grupo de buque-tanques, los cuales fueron entregados a la nueva empresa creada para administrar el nacionalizado sector energético: Petróleos Mexicanos Pemex. La paraestatal virtualmente centralizó la mayor parte de la actividad marítima del país, coordinó de igual forma las actividades navales y asumió en principio la responsabilidad de elaborar los planes para el desarrollo de una marina mercante mexicana, bajo la responsabilidad de una dependencia estatal que fue el Departamento Autónomo de Marina. Por su importancia estratégica, la dependencia fue elevada a rango de secretaría de estado en diciembre de 1940.

“Entre los primeros avances jurídicos en el subsector destaca la expedición del *Reglamento para la Navegación de Cabotaje*, el cual regulaba la participación de barcos ingleses y americanos en esa modalidad de tráfico ante la ausencia de una flota nacional. Asimismo, en 1946, se fundó la Escuela Náutica de Tampico, destinada a la preparación de oficiales mexicanos acordes con las necesidades de la nación.”⁽³⁷⁾

A partir de 1949, la iniciativa privada decidió asumir una participación en el desarrollo de la marina mercante, con la Instalación de la Compañía de Servicios Marítimos. Su interés por incorporarse activamente derivó en la construcción de diversas obras portuarias y en apoyo a la Escuela Náutica de Mazatlán. Así en la década de los cincuenta, las autoridades federales mostraron una preocupación creciente hacia los problemas imperantes en la estructura marítimo-portuaria del país, fortaleciendo la presencia estatal en el subsector, mediante proyectos de carácter nacional.

(37) www.dorantes.virtualave.net/Marina/Antecedentes.htm

En esa época, es decir, durante el Gobierno del Lic. Miguel Alemán, las obras ejecutadas no sólo se concretaron en instalaciones como muelles, bodegas, etc. sino que también se comenzó con la urbanización de los puertos.

En el siguiente sexenio, se encontraba al frente del Poder Ejecutivo Adolfo Ruiz Cortines y como Secretario de Marina el General Rodolfo Sánchez Taboada, en dicha etapa y con el propósito de fortalecer el perfil establecido por su antecesor se trazó como meta de su gobierno el desarrollo y consolidación de la actividad marítima; por lo que se proyectó el más ambicioso programa marítimo hasta entonces, al cual se le dio el nombre de "Programa de Progreso Marítimo " y al que el pueblo llamó "Marcha al Mar" por sus planteamientos explícitos.

“El plan era muy ambicioso y consistía en trasladar los excedentes de población del altiplano y centro del país a las costas; aprovechar las riquezas del mar; integrar la red nacional marítimo-portuaria; acondicionar y construir astilleros; mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos, las principales ciudades y centros Industriales; así como establecer las bases para el desarrollo inmediato de la marina Mercante.”(38) A pesar del amplio proyecto poco se pudo hacer en la realidad, pues si bien se contaba aparentemente con la cooperación de la iniciativa privada, ésta finalmente mostró desconfianza en la seguridad de sus intereses, lo que estancó el proyecto.

Al reorganizarse varios años después la Secretaría de Marina, el Programa de Progreso Marítimo se rehabilitó a instancias del gobierno y simultáneamente desapareció la Compañía Naviera Turística Mexicana, que dio paso al surgimiento de la empresa Transportación Marítima Mexicana TMM en 1958, cuya política de expansión propició la fundación de la Compañía Marítima Mexicana, para cubrir los servicios en el Pacífico. Posteriormente la Compañía Marítima Mexicana y Servicios Marítimos Mexicanos se unieron con TMM, para formar la Línea Mexicana Pacífico. El gobierno del presidente Adolfo López Mateos apoyó con capital esta empresa naviera, lo que permitió afirmar en su informe presidencial en 1962, que la marina mercante del país consolidaba su desarrollo en el plano internacional.

(38) Ibidem.

En dicho contexto es de mencionarse que en la marina mercante nacional destacó la flota estatal, integrada principalmente por buque-tanques, mientras que el sector privado se conformaba por buques para carga general. mediante el establecimiento de disposiciones legales de reserva de carga, la flota contó con los volúmenes necesarios para desplegar operaciones rentables en algunas rutas regulares de carga. Estas reservas se obtuvieron a través del control estatal en la asignación de carga, a fin de destinar una parte importante de los fletes a la marina mercante nacional.

Esa Protección contribuyó a transportar una proporción, cada vez mayor, del comercio marítimo del país en embarcaciones de bandera nacional, de acuerdo con el crecimiento programado de la flota. Lo anterior permitió establecer las bases para el desarrollo del transporte marítimo y de la flota mercante nacional; contribuyó a evitar la fuga de divisas por pago de fletes; impulsó las exportaciones; generó fuentes de trabajo y ayudó a promover el desarrollo de la industria mexicana de la construcción naval.

Durante el Gobierno del Lic. Adolfo López Mateos se promulgó la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, se continuaron con las obras portuarias, construyéndose el puerto de Ensenada y otros de menor importancia; apoyó a las navieras privadas y estatales, afirmando e informando en 1963 nuevamente que México consolidaba su desarrollo en el plano internacional.

Por otra parte, en los últimos años del Gobierno del Lic. Gustavo Díaz Ordaz se iniciaron las obras del puerto interior de San Pedrito, concluyéndose al principio del Gobierno del Lic. Luis Echeverría Álvarez, en el cual se realizaron grandes proyectos para el desarrollo portuario nacional, destacando:

- a) El establecimiento de la Reforma Portuaria, y la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
- b) La modificación a la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria.
- c) La construcción de Puerto Madero, en Chiapas, inaugurado el 1º de Junio de 1975.

Para el año de 1977 “José López Portillo impulsó la Marina Mercante consolidando la flota petrolera y construyendo los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada.”(39)

No es, si no hasta el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari cuando gracias a la apertura del Libre Comercio con América del Norte, nuevamente se fija la atención en la navegación mexicana y se legisla en esa materia, y se abroga la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, para promulgarse la Ley de Navegación que se encuentra vigente hasta éste momento; entrando con ello a la era de la interdependencia comercial.

En ese mismo sexenio, pero el 19 de julio de 1993 se publicó en el "Diario Oficial" de la Federación la Ley de Puertos; el 21 de noviembre de 1994 apareció en el mismo medio informativo el Reglamento de la Ley de Puertos y en 1995, que dieron pauta a la inversión extranjera, como se analizará en capítulos posteriores..

La ley en comento estará en vigor hasta en tanto no se apruebe el proyecto de Ley formulado en este sexenio del Presidente Vicente Fox, por el C. Diputado Federal José Tomas Lozano y Pardiñas, quien en sesión celebrada el día 14 de diciembre de 2001, presentó al Pleno de la Cámara de Diputados, la Iniciativa de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” que de ser aprobada abrogaría la Ley de Navegación promulgada en el gobierno Salinista. Dicha Ley contempla el propósito fundamental, de sentar las bases para la reactivación de la marina mercante del país, regular lo concerniente a los permisos temporales de navegación de cabotaje para embarcaciones extranjeras, impulsar el abanderamiento de embarcaciones como mexicanas, así como la contratación de un número mayor de tripulantes mexicanos.

Con la aprobación del mencionado proyecto de Ley, el país estaría en posibilidad de entrar a competir comercialmente a la par de los países de primer mundo y ser parte de la globalización e interdependencia marítima mundial.

(39) www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/marner.htm

CAPÍTULO SEGUNDO

MARCO CONCEPTUAL DEL DERECHO MARÍTIMO

CAPÍTULO SEGUNDO

MARCO CONCEPTUAL DEL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO

2.1. DISTINTAS CONCEPCIONES DEL DERECHO MARÍTIMO.

Existen diversos conceptos de juristas sobre el Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación, entre los que resalta el aportado por el maestro Raúl Cervantes Ahumada quien perfeccionando la definición dada por Ripert, argumenta que el Derecho Marítimo “es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos.”⁽⁴⁰⁾ Precizando que el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios acuáticos, es decir, todo tipo de navegación por agua es regulada por el Derecho Marítimo. De igual forma, el doctor en Derecho Marítimo, Pedro Delich, señala que Derecho Marítimo es “el conjunto de normas y principios de derecho público y privado, nacionales e internacionales, que regulan la navegación por agua y las relaciones jurídicas que nacen de la misma.”⁽⁴¹⁾

Ahora bien, dichos autores consideran que no se puede establecer con exactitud si el Derecho Marítimo pertenece a la rama del Derecho Público o del Privado, ello en virtud de que los problemas marítimos requieren para su solución de elementos de todas las ramas del derecho, por ejemplo si se trata de determinar los espacios marítimos, se tiene que acudir al Derecho Constitucional y al Internacional; si se trata de resolver problemas de delitos marítimos se tiene que acudir al Derecho Penal y así según lo amerite el asunto.

Por lo anterior se le conoce como el Derecho de las Relaciones Jurídicas cuyo escenario es el mar y su objeto principal el comercio marítimo, que en nuestro país se rige o regula fundamentalmente por la Ley de Navegación; por lo que decimos que el Derecho Marítimo, no depende de otras ramas del derecho para existir, sino simplemente se relaciona con ellas, lo que lo lleva a ser independiente y autónomo de las demás.

(40) Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*, p 6.

(41) Delich, Pedro. *Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial*, p 27.

Se debe dejar claro que el Derecho de la Navegación comprende tanto a la Navegación Aérea como a toda la Navegación por Agua, es por ello que en México como en otros tantos países la materia que ahora estudiamos es conocida también como Derecho Marítimo, a diferencia del Derecho del Mar que se refiere regular la conservación de los mares y de los seres que la habitan.

2.1.1. NAVEGACION Y SU CLASIFICACION

Al hablar jurídicamente de Navegación, debemos invocar el contenido del párrafo quinto del artículo 2 de la Ley de Navegación en vigor el cual define a la Navegación como la “actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.” De igual forma la navegación es definida convencionalmente como “El viaje que se hace con el barco o el tiempo que dura el viaje.”(42) O bien para algunos juristas es simplemente la “Acción de navegar”(43) que significa, viajar por el agua con embarcación o nave.

En nuestro país la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países: (se refiere a la navegación de altura) pero el acceso podrá ser negado por instrucciones del jefe del Ejecutivo Federal a través de la Autoridad Marítima, cuando no exista reciprocidad con el país del cual provenga la embarcación o cuando así lo exija el interés público en ese momento. Y para el efecto de que se permita navegar en aguas mexicanas, toda embarcación siempre deberá enarbolar su bandera y tener marcado en un lugar visible su nombre y matrícula.

Una vez señalado lo anterior, de la lectura del artículo 32 de la Ley de Navegación en vigor se puede observar que la Navegación que realizan las embarcaciones para comerciar sus productos y transportar personas, se *clasifica* en:

I.- Interior. Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra dentro: (efectuada a través de embarcaciones pequeñas, lanchas, canoas, falúas, veleros y botes.)

(42) www.armada15001900.net/diccionario.htm

(43) De Pina Vara, Rafael. *Diccionario de Derecho*, p 360.

Este tipo de navegación a su vez se clasifica en Fluvial y Lacustre:

La Navegación Fluvial, es aquella que se realiza a través de los grandes ríos navegables del mundo, y es un rubro de la navegación que juega un papel muy importante en países como Estados Unidos, Brasil, Rusia, Ucrania, Canadá, Europa Occidental y China entre otros.

La Navegación Lacustre, es la que se lleva a cabo a través de los lagos, lagunas y demás cuerpos de agua de tierra adentro, este tipo de navegación es vital para la economía de Estados Unidos y Canadá a través de los Grandes Lagos y los lagos de África central.

En México, este tipo de Navegación es rara ya que no se cuenta en el país con grandes ríos navegables, ni con grandes lagos que permitan el ingreso de buques para traficar.

II.- De Cabotaje. Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; (efectuado entre puertos mexicanos.)

Este tipo de navegación a su vez se divide en tres variantes: Cabotaje nacional, Tráfico Costanero y Gran Cabotaje.

El Cabotaje Nacional consiste en el tráfico que se realiza entre dos o más puertos de un mismo litoral y país, como el que se genera entre Topolobampo y Lázaro Cárdenas.

El Tráfico Costanero es aquel que se realiza con embarcaciones que no se alejan a más de veinte millas marítimas de la costa.

El Gran Cabotaje, que únicamente se da en países con múltiples litorales, consiste en el tráfico que se da entre dos o más puertos de un mismo país pero de distinto litoral, a través de accesos internacionales, como es el caso del tráfico entre Guaymas y Veracruz, vía Canal de Panamá.

III.- De Altura. Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.(efectuado entre países a través de buques, trasatlánticos, etc.)

Este tipo de navegación a su vez se subdivide en Navegación de Altura Costanera; Trans-marítima; Trans-oceánica.

Como ejemplo de la Navegación de Altura costanera, se puede considerar el tráfico existente entre el puerto de Los Ángeles y Manzanillo, en donde los buques recorren el litoral sin atravesar ningún cuerpo de agua.

Para ejemplificar la Navegación de Altura trans-marítima, contamos con el ejemplo del traslado de Veracruz a Nueva Orleans, en donde los buques se encuentran obligados a atravesar el Golfo de México.

Finalmente la Navegación de Altura trans-oceánica, se puede ejemplificar con el tráfico existente entre los puertos europeos y americanos que forzosamente debe atravesar el Océano Atlántico.

2.2. IMPORTANCIA DEL COMERCIO Y TRANSPORTE MARÍTIMO EN MÉXICO.

Para adentrarnos en el tema debemos precisar dos conceptos que se encuentran contenidos en el artículo 2 de la Ley de Navegación en vigor y que resultan de suma importancia en este capítulo: siendo el primero de ellos el de Vías Generales de Comunicación por agua o vías navegables las cuales se encuentran conformadas por: “El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y sus afluentes que también lo sean.” Asimismo dicho artículo define al Comercio Marítimo como “La adquisición operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o de captura de recursos naturales, construcción o recreación.”

Una vez definido lo anterior, es de mencionarse que hoy en día el mundo cambia constantemente con la introducción de nuevas tecnologías, lo que reclama la búsqueda de más espacios para comercializar los productos, creando el fenómeno de la llamada globalización y la interdependencia económica a nivel nacional e internacional.

Así las cosas, es preciso señalar que la República Mexicana al ser un país de carácter marítimo, con extensos litorales tanto en el Pacífico como en el Golfo de México y Mar Caribe y por contar con más de trescientos espacios navegables entre ríos, lagos y lagunas: sus vías navegables se convierten en espacios cruciales para mercadear dentro y fuera del país, ya que dichas vías son fuente potencial para llevar a cabo los actos de comercio enunciados en la fracción VIII del artículo 75 de la Legislación Mercantil en vigor, permitiéndole así, entrar al mundo de la globalización y fortalecer el crecimiento económico del país para estar en posibilidad de ser socio comercial de países de primer mundo; asimismo, el comercio en aguas interiores robustece la economía nacional y el turismo, y por otra parte dichos espacios navegables incitan a las empresas extranjeras a invertir en distintos rubros del ámbito.

El comercio llevado a cabo a través del agua, es el medio más rentable para el movimiento de grandes volúmenes de mercancías así como también es uno de los principales medios de transportación de personas en el interior del país, por lo que se debe considerar como estratégico para el desarrollo de la economía nacional y como un factor primordial del intercambio de bienes y productos del comercio nacional e internacional.

En otras palabras, las actividades de transporte y distribución que anteriormente se consideraban subordinadas, se han integrado en el proceso que comienza con la extracción de materia primas y termina con la distribución del producto terminado al consumidor final.

En este sentido la competitividad de los productos a ser comercializados, depende mucho del transporte y específicamente del costo de éste: del tiempo de tránsito necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino; de la factibilidad de la entrega, y de la seguridad del medio utilizado.

De esta manera el transporte marítimo deberá integrarse a la logística comercial de las empresas, para obtener máximos resultados, siendo de primordial importancia la elección del medio idóneo, que para su traslado, requiere cada una de las mercancías.

Por lo anterior, el transporte marítimo representa, entonces, una excelente opción para el comercio ya que por su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda

clase de productos, de volúmenes y de valores, ha sido elegido por un elevado número de empresas a nivel mundial desde hace mucho tiempo, como el modo de transporte predominante.

Dicho predominio se debe a que actualmente las empresas pueden encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de carga, ya que existen buques que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración para carga perecedera; buques tanques para carga líquida; graneleros; cementeros; etcétera; que han sido diseñados específicamente para esa clase de mercancías y que no se puede transportar por otro medio.

Asimismo, el transporte marítimo, comparado con los otros medios de transporte, representa el de más bajo costo, en función de la capacidad de arrastre de los buques mercantes, además de que actualmente se ha diversificado de tal manera que puede cubrir los destinos más lejanos.

No obstante de que el transporte marítimo representa en sí un instrumento estratégico en el proceso de desarrollo económico del país, y parte fundamental para la inserción de México en una economía cada vez más globalizada, lamentablemente las autoridades competentes no han dimensionado la importancia del asunto, ya que la ausencia de un sistema de transporte marítimo eficiente y competitivo disminuye la posibilidad de ingresar con éxito a las actuales tendencias globalizadoras.

Con todo ello y a pesar de que el transporte marítimo y fluvial mexicano atraviesa una crisis principalmente en cuanto a la distribución de la carga, la movilización de mercancías por agua es el segundo modo en importancia en nuestro país, dado que “el movimiento de carga portuario en México ha aumentado considerablemente, ya que de todos es conocido que entre los diversos modos de transporte, el marítimo se distingue por ser el de mayor importancia para el comercio entre las naciones, en el caso mexicano no es la excepción, ya que cerca del 85% de nuestro comercio exterior se realiza por ésta importante vía. En ese sentido, el movimiento de carga de exportación, y en general el del comercio exterior, ha aumentado paulatinamente y por consecuencia los movimientos de carga en el tráfico de altura.”(44)

(44) www.cameintram.org.mx/ptm2.htm

El transporte marítimo tiene enorme trascendencia en la economía mundial, tendiendo a nivelar los precios de las mercancías en los diferentes países, haciendo posibles los intercambios comerciales, facilitando con ello la especialización y el desarrollo económico, atenuando las diferencias del nivel de vida, haciendo posible la utilización de mano de obra desocupada, disminuyendo los "stocks", etc.; es imprescindible para asegurar el abastecimiento nacional. Para muchos países es como la circulación sanguínea de su economía, si es insuficiente, el país se asfixia.

Pero además, su efecto multiplicador es muy grande: da lugar a la existencia de una serie muy numerosa de empresas productoras de bienes o servicios que trabajan para él: por una parte, las industrias de construcción naval y de reparación de buques, así como las industrias auxiliares de la construcción naval que fabrican máquinas y otros elementos que se montan a bordo; por la otra, una variadísima gama de empresas de servicio como agentes, consignatarios, transitorios, empresas que prestan servicios de remolque, de almacenaje de las mercancías, empresas de comunicaciones radiotelegráficas, etc.

El transporte marítimo al realizarse en general en un ambiente internacional, adquiere una importancia estratégica de primer orden, principalmente para el suministro de las materias primas necesarias para la alimentación humana y el desarrollo económico en general.

Puede decirse que aunque es muy difícil valorar la importancia de todos estos factores, no existe duda de que el efecto multiplicador del transporte marítimo en la economía mundial es extraordinario, da lugar a la existencia de una variada gama de empresas que le prestan sus servicios; tiene una influencia beneficiosa en el equilibrio de la balanza de pagos; influye en una mejor disponibilidad y mayor abaratamiento de las materias primas necesarias para el desarrollo económico; tiende a compensar el desequilibrio económico y social existente en la Tierra y finalmente, tiene una importancia estratégica y política muy acentuada. Todos estos factores hacen que la navegación marítima y especialmente las líneas regulares sean estimuladas por los Gobiernos que en muchos casos intervienen en diversas formas en las más importantes compañías de navegación, ya sea concediendo subsidios o ayudas especiales o participando directamente en su capital.

Así Las cosas, resulta importante mencionar que el intercambio de mercancías llevado acabo por medio de la navegación, es una puerta de vital importancia para la economía mexicana, dado que de ese 85% de forma de comercio acuática realizada “durante el año dos mil dos, el 29% se activó a través de la navegación de cabotaje y el 71% se hizo por medio de la navegación de altura.”(45) que lamentablemente se hizo en embarcaciones con bandera de otros países.

Por lo que debemos destacar que existen infinidad de beneficios de suma importancia que un país puede obtener hoy en día, si su política económica y de comercio es congruente con sus políticas de transporte entre las que podemos destacar las siguientes:

a) Mayor autonomía nacional en la explotación de sus riquezas marinas, como los energéticos prioritarios para la nación la cual requiere de una flota estratégica de apoyo logístico que en la actualidad se da en su mayoría en embarcaciones de bandera extranjera.

b) Menor dependencia comercial e incluso política, en la utilización del transporte marítimo en barcos extranjeros, que cubran las necesidades del comercio exterior del país.

c) Desarrollo económico “regional de las zonas costeras generando la creación de empleos, propiciada por esta industria y sus servicios vinculados, incluyendo la industria de la construcción y reparación naval.”(46)

Con lo anterior, se podría desarrollar una marina mercante propia, sin necesidad de la dependencia de los buques extranjeros, ello para estar a la vanguardia y poder dar respuesta a los retos actuales en cuanto a navegación se refiere.

2.2.1. ARTEFACTOS NAVALES Y EMBARCACIONES.

El artículo 2 de la Ley de Navegación en vigor establece el concepto de Artefacto Naval como “Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas

(45) www.antp.org.mx/rev/novabril03/sat.html

(46) www.antp.org.mx/rev/novabril03/coni.html

fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.”

De lo anterior se colige que cualquier construcción flotante que no haya sido construida para navegar en el agua, pero que por el solo hecho de encontrarse dentro del agua cumpliendo funciones de apoyo a las actividades acuáticas debe considerarse como artefacto naval, aunque como ya se dijo no haya sido diseñada para navegar.

Un Artefacto Naval posee un aspecto externo que le permite flotar, pero no está destinado a navegar, aunque pueda desplazarse por cortos trechos.

Podemos citar como ejemplo el Pontón que de apoyo al construir puentes, limpiar el fondo del agua y cruzar ríos; otro ejemplo son los artefactos destinados a depósitos de distintas cosas (carbón, basura, llantas, sirven para ser enganchados y remolcados por embarcaciones).

Los faros flotantes, restaurantes y casas flotantes en las bahías o a las orillas de los ríos y de los lagos; las dragas no matriculadas, es decir los barcos provistos de maquinaria apropiada para excavar y limpiar fondos, son un claro ejemplo de los artefactos navales.

Los “Artefactos que flotan, pero cuyo destino no es navegar sino estar fijos en un lugar, boyas, faros, diques flotantes, cascos hundidos o semihundidos, grúas flotantes, embarcaciones en desguaces, las amarradas a la orilla destinadas a depósitos o a escuelas y hospitales.”(47)

Con excepción de las boyas, todos los artefactos navales que se mencionaran más adelante deben ser inscritos por sus propietarios en el Registro Público Marítimo Nacional, para que sean reconocidos como artefactos navales de mexicanos lo cual se analizará más adelante en este mismo capítulo.

Ahora bien, para abordar el tema de embarcaciones y posteriormente el de propiedad y copropiedad de las mismas, debemos conocer y basarnos en la definición contenida en el artículo 2 de la Ley de Navegación en vigor, la cual reconoce como embarcación a “Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”

(47) Delich, Pedro. Op. Cit. p. 130.

De lo antes mencionado se desprende que a diferencia de los artefactos navales, todas las embarcaciones de cualquier clase y dimensión, son construidas específicamente para navegar, es decir, para viajar por el agua, como lo son los buques, cruceros o trasatlánticos, barcos, porta aviones, submarinos, ferrys, yates, patrullas de la guardia costera, lanchas, botes, embarcaciones de recreación y deportivas de cualquier tipo.

La embarcación como tal, es un *bien mueble* que comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación, lo que constituye una universalidad de hecho, es decir, comprende un todo.

Los elementos de individualización o identificación, es decir, lo que hace único a una embarcación son: El nombre, matrícula, puerto de la matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto; y conserva su identidad aunque le falte alguno de estos elementos.

2.3. PRINCIPALES ACTORES EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO.

Para una eficiente utilización del transporte marítimo, resulta conveniente no sólo tener una visión en conjunto sobre los aspectos principales que lo componen, sino también es necesario describir las funciones de los entes que participan en sus operaciones, los cuales a continuación se describen, a fin de que el usuario identifique la competencia de cada uno de éstos:

- a) ARMADOR.- Es el naviero o empresa naviera, que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con el objeto de asumir su explotación y operación.
- b) NAVIERO.- El naviero o empresa naviera, es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal.
- c) OPERADOR.- Es la persona física o moral que, sin tener calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua, para la utilización del espacio de las embarcaciones, que él a su vez haya contratado.

- d) PROPIETARIO.- Es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.
- e) AGENTE NAVIERO.- Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador, como mandatario o comisionista mercantil, y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, para nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.

Cumple una función de suma importancia, toda vez que es la persona física o moral que va a representar al naviero y será con quien se realizará en la mayoría de las ocasiones, el primer contacto para la consecución de las operaciones relativas a la contratación del transporte marítimo.

- f) AGENTE NAVIERO CONSIGNATARIO DE BUQUES.- Es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil, para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación, en el puerto de consignación.

De lo anterior podemos deducir que el armador es el propietario del barco y el naviero el apoderado del armador ya que el naviero es quien explota comercialmente al barco. Así el Agente Naviero o a falta de éste, el Agente Naviero Consignatario de Buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador.

2.4. FUNCIÓN DEL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL.

El Registro Público Marítimo Nacional es una oficina de suma importancia para la identificación, individualización y legalización de las embarcaciones y artefactos navales, la cual se encuentra a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se integra con una oficina central en el Distrito Federal bajo la responsabilidad de un titular (director) designado por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, y con oficinas locales en

determinados puertos de la República Mexicana que dependerán de la capitania de puerto del lugar donde se ubiquen.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de Navegación en vigor, dicho Registro Público tiene como funciones primordiales, inscribir en su libros:

I.- Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos.

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

III.- Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas.

IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de las que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas.

V.- A los navieros y agentes navieros mexicanos (empresas que explotan embarcaciones).

VI.- Cualquier otro tipo de contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la Ley exija dicha formalidad.

Sin perjuicio de los ya mencionados sólo requieren inscribirse los documentos de las embarcaciones o artefactos navales de quinientas unidades de arqueo bruto o más, y las que se destinen a la prestación de los servicios señalados en los numerales que anteceden.

Este Registro Público Marítimo tiene como finalidad, la de proporcionar el servicio de dar publicidad e identidad a los actos y documentos que ya se mencionaron para que surtan efectos a terceros, como ejemplo se muestra lo siguiente:

CERTIFICADO O CONSULTA DE INSCRIPCIONES Y DOCUMENTOS QUE OBRAN EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL

DATOS QUE SE REQUIEREN

En caso de certificación o consulta de inscripciones de embarcaciones:

- * Nombre de la embarcación
- * Nombre del propietario de la embarcación
- * Número de matrícula

En caso de certificación o consulta de empresas:

- * Nombre de la empresa

En caso de certificación:

- * Tipo de certificación que solicita:
Gravamen / libertad de gravamen
Inscripción / no inscripción
Inscripción literal

En caso de conocerlos:

- * Número de folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y oficinas en que se realizó la inscripción.

DOCUMENTOS A PRESENTAR

Únicamente la solicitud

UNIDADES DE TRÁMITE

- * Capitanías de Puerto que cuenten con Oficina del RPMN (ver anexo)
- * DGMM Departamento. De Registro Público Marítimo

OBJETIVO

Certificación de inscripciones y documentos que obran en el RPMN.

Dar fe pública de los actos inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional.

Consulta de inscripciones y documentos que obran en el RPMN.

Tener acceso a los archivos del Registro Público Marítimo Nacional, para verificar alguna información.

COMPROBANTE

- * Certificación de inscripciones y documentos que obran en el RPMN.
- * Certificado que hace constar que un acto determinado está o no inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.
- * Consulta de inscripciones y documentos que obran en el RPMN.

VIGENCIA

Indefinida

DERECHOS

Certificación: \$262.00 Consulta: \$76.00

FUNDAMENTO LEGAL

Certificación de documentos: RLN 61, 62 y 63. Consulta: LN 14

NOTA:

El pago de estos trámites deberá efectuarse al inicio, por lo que presentada la solicitud, se le entregará al interesado su orden de pago, una vez realizado y presentado éste se efectuará la consulta o se iniciará el trámite de certificación, según corresponda. El tiempo de resolución se contará a en este momento.

2.4.1. ABANDERAMIENTO Y MATRICULACIÓN.

El abanderamiento es el “acto mediante el cual se impone la bandera del país de origen a una embarcación o artefacto naval.”(48)

En México, la Ley de Navegación en vigor establece que para poder portar la bandera nacional y ser considerados como embarcaciones o artefactos navales de origen mexicanos, sus propietarios deben matricularlos en el Registro Público Marítimo Nacional; y una vez que se encuentren matriculados, deberán portar izada permanentemente la bandera mexicana.

Las Matrículas o certificados de matrícula deben contener la matrícula (número), las características de la embarcación o artefacto naval (cual es su uso y dimensiones), el nombre (distintivo), el puerto de matrícula (donde fue matriculado), nacionalidad, señal o emblema (eslogan de la empresa o escudo), el nombre del propietario o del poseedor mediante contrato de fletamento a casco desnudo y el domicilio de uno u otro según corresponda.

La Matrícula, a diferencia del nombre existe como una doble necesidad en llevar cierto control sobre la existencia y operación de buques de la marina mercante: por un lado, el Estado, a través de sus órganos de gobierno asume su función protectora del interés social respecto a la navegación, es decir, reconociendo como nacionales las naves; y por otro lado, es un modo de protección patrimonial de los acreedores de una obligación naval o genérica.

“En el derecho Mexicano e internacional, la Matrícula es un instrumento de naturaleza administrativa que contiene toda la historia física y jurídica de las embarcaciones, y hace referencia al certificado que documenta el puerto donde fue registrado.”(49)

De igual forma, y tomando en consideración que la matrícula tiene por objeto dar a conocer las características de la embarcación o artefacto naval, es decir, cual es el uso para el cual ha sido destinado y cuales son sus dimensiones, la matriculación de las embarcaciones y artefactos navales se clasifica en:

(48) *Enciclopedia Jurídica Omeba*. Argentina. Driskill, S.A.

(49) Enríquez Rosas, José David. *Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*. p 320

I.- Por su uso: a) De transporte de pasajeros. b) De transporte de carga. c) De pesca. d) De recreo y deportivas. e) Especiales (barcos grúa, dragas, remolcadores, barcazas, embarcaciones de salvamento y seguridad pública): ejemplo:

CLASIFICACIÓN:	TIPO DE EMBARCACIÓN:	SUBTIPO:
MERCANTES (Sentido estricto)	CARGUEROS:	Carga unitizada Carga general
	PORTACONTENEDORES:	En cubierta Bajo cubierta
	BUQUES TANQUE:	Petroleros Gaseros Químicos Aceites Vegetales
	GRANELEROS:	Cerealeros (bulk carriers) Mineraleros (ore carriers)
	TRANSBORDO POR RODADURA (RO-RO) TRANSBORDO POR FLOTACIÓN (LASH Y SEABEE) DIVERSOS (LPG, OO, OBO, POLIVALENTES, PERECEDEROS)	
PASAJEROS (Turísticos)	CRUCEROS TRANSATLÁNTICOS TRANSBORDADORES DEPORTIVOS	De Vela De motor
PESQUEROS	BARCOS PESQUEROS	
VIGILANCIA, SERVICIOS Y ESPECIALES	PILOTAJE, REMOLCADORES Y PRÁCTICOS DE PUERTO.	

II.- Por sus dimensiones: a) Buque o embarcación mayor, que son embarcaciones de quinientas unidades de arqueo bruto. b) Embarcación menor, que son embarcaciones menores de quinientas unidades de arqueo bruto o menos de quince metros de eslora.

Ahora bien, ya se mencionó que para obtener dicha matrícula se tienen que cumplir ciertos requisitos, uno de ellos es que la embarcación tenga un nombre que la distinga de las demás; esto es únicamente un signo distintivo de los buques, que se remonta a costumbres de la antigüedad, como resultado natural del interés por individualizar una embarcación.

“En México, existe libertad del propietario para elegir el nombre, pero los jefes de las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional, pueden dejar de recibir nombres que ajenen contra el interés social y las buenas costumbres, así como hacer observaciones para cambio de nombre.”⁽⁵⁰⁾

El puerto de matrícula es el lugar en el cual se matriculó a la embarcación o artefacto naval, jurídicamente se considera como el equivalente a su domicilio, porque en esa oficina del Registro Público Marítimo Nacional es en donde se encuentran registrados todos sus datos.

Por último, es importante resaltar que de conformidad con el Reglamento de la Ley de Navegación, toda embarcación y artefacto naval deberá conservar a bordo el original de la matrícula o certificado de matriculación.

Es trascendental indicar que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 13 de la Ley de Navegación, la matrícula o certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida, y será cancelado por el Registro Público Marítimo Nacional en los siguientes casos:

“I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;

II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;

(50) www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercantemexicana.htm

III. Por su destrucción o pérdida total;

IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;

VII. Por resolución judicial; y

VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.”

Con respecto de la fracción VIII del artículo invocado, es pertinente señalar que la autoridad marítima sólo autorizará la dimisión o cesación de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales; y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes.

CAPÍTULO TERCERO

CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE EMBARCACIONES

CAPÍTULO TERCERO

CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DE EMBARCACIONES

3.1. CONTRATO DE FLETAMENTO MARÍTIMO.

Este contrato se conoce también con los nombres de Contrato de Utilización de Embarcaciones; Contrato de Fletamento y como Contrato de Fletamiento Marítimo. Y en virtud del mismo, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de un flete.

Se llama flete, al precio que se paga por el transporte de todas las mercancías materia de intercambio comercial, sea cual fuere el modo de transporte.

“El flete marítimo es la cantidad monetaria que se paga al naviero, correspondiente al transporte de mercancía por mar, desde un puerto de origen a uno de destino.”⁽⁵¹⁾ Y sus elementos personales son el fletante y el fletador.

El flete marítimo comprende el importe total del conocimiento de embarque: en todos los casos, salvo que se estipule lo contrario se cobrará un pago adicional que se establecerá en dólares americanos y puede estar compuesta de los siguientes rubros:

- 1.- *TARIFA BASE*.- Establecida por las Conferencias Marítimas o Líneas Navieras Independientes.
- 2.- *CAF*.- (Currency Adjustment Factor) Factor de Ajuste por Devaluación de alguna Moneda con relación al Dólar.
- 3.- *BAF*.- (Bunker Adjustment Factor) Factor de Ajuste de la Fluctuación de los Precios del Combustible.
- 4.- *TCH*.- (Terminal Handling Charge) Recargo por Manejo de Carga en Terminales.
- 5.- *I/H*.- (Inland Haulage) Transporte Terrestre Incluido en el Conocimiento de Embarque.
- 6.- *T/S*.- (Transhipment) Adicional por Traslado de Mercancías en Puerto de Descarga.

(51) Bravo Diaz, Mauro. “et al” *Como Exportar por Vía Marítima*. p.148.

7.- *DOF.*- (Documentation Fee) Recargo por Elaboración de Conocimiento de Embarque.

8.- *RENTA DE CONTENEDORES.*- Recargo por manejo de contenedores en terminales.

9.- *COLLECTION FEE.*- Cargo por Flete “por cobrar”.

10.- *ADITIONAL CHARGES.*- Recargos adicionales de acuerdo a las necesidades de otros servicios prestados.

Así pues, el flete marítimo representa el costo total por transportar una mercancía de un puerto a otro, según las condiciones establecidas en el conocimiento de embarque, y en las reglas y niveles tarifarios acordados por las conferencias marítimas a lo que se le llama (servicios regulares de conferencia).

En los fletes que ofrecen las líneas de servicios regulares, el precio o flete es fijado de manera unilateral, es decir, que para determinado tipo de mercancía y distancia existe una tarifa preestablecida, con la salvedad de que en algunos casos se realiza el pago adicional de alguno de los diez rubros antes citados.

En el caso de los buques que prestan sus servicios irregulares o independientemente (outsiders) el flete esta sujeto a la libre oferta y demanda, por lo tanto depende del dinamismo del mercado, de las obligaciones y gastos a cargo del fletante, y en general de los términos que queden plasmados en el contrato; es decir, son precios más bajos pero con más riesgos para el fletador y con menos garantías de seguridad de las mercancías.

Ya se mencionó que existe una tarifa de flete unilateral para determinado tipo de mercancía, entonces resulta importante mencionar los veintisiete factores que intervienen al momento de calcular el monto de dicha tarifa, lo cuales son:

- 1.- Naturaleza de la carga.
- 2.- Disponibilidad de la carga.
- 3.- Tonelaje a transportar.
- 4.- Posibilidad de Daño.
- 5.- Tipo de embalaje.

- 6.- Relación peso-medida.
- 7.- Peso excesivo.
- 8.- Largo excesivo.
- 9.- Uso de chalanes.
- 10.- Derechos de canales.
- 11.- Manejo de la carga por vías alternativas.
- 12.- Costos Directos de Operación.
- 13.- Distancia entre puertos.
- 14.- Valor de la mercancía.
- 15.- Costos de manipulación de la carga.
- 16.- Instalaciones portuarias.
- 17.- Competencia con otros transportistas.
- 18.- Reglamentaciones portuarias.
- 19.- Cobros y derechos de puertos.
- 20.- Localización de los puertos.
- 21.- Posibilidad de contar con carga de regreso.
- 22.- Posibilidad de Robo.
- 23.- Necesidad de entrega o servicios especiales.
- 24.- Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento.
- 25.- Seguros.
- 26.- Estiba.
- 27.- Cargas fijas en determinada etapas del transporte.

Ahora bien, para poder determinar algunos de los puntos anteriores en cada contratación, así como para tener un estricto control de lo que se va a embarcar, y más aún para que en caso de que se actualice un accidente se pueda cuantificar el costo de las mercancías perdidas o dañadas, el agente naviero o a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, deberá declarar los Conocimientos de Embarque además de lo establecido en el artículo 100 de la Ley de Navegación, transcribirá en los respectivos manifiestos de carga lo siguiente:

El número de bultos y/o piezas.

Clasificación.

El peso bruto total, en kilogramos (Toneladas Métricas).

Volumen total, en metros cúbicos.

Valor comercial en pesos y en dólares americanos cuando la empresa lo solicite.

Dimensiones y peso unitario de cada bulto o pieza en el sistema métrico decimal.

Una vez visto que el fletamento para ser posible requiere de la existencia de todo un procedimiento complejo de embarque y presupuesto de las mercancías a transportar: ahora veremos el marco jurídico y legal que se encarga de reglamentar la utilización de las embarcaciones en México.

Este tipo de contrato se encuentra regulado en los artículos 95, 96 y 97 correspondientes al Capítulo I del Título Quinto de la Ley de Navegación, el cual se encuentra dedicado a los Contratos de Explotación de Embarcaciones.

Para su estudio y uso los contratos de fletamento se clasifican en tres:

I.- *Fletamento o Arrendamiento a Casco Desnudo*: en el cual el fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

En este contrato el fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

Una de las ventajas propias de este contrato es que se puede pactar la opción de compra de la embarcación al término del contrato; lo que deviene en un equivalente al derecho del tanto.

II.- *Fletamento por Tiempo*; en éste, el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, obviamente a cambio del pago del flete correspondiente.

Como particularidad de éste contrato destaca, que además de que el fletante se obliga a prestar la embarcación en la fecha y lugar convenidos, también se obliga a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir con lo estipulado en el contrato.

A diferencia del contrato anterior, en éste, el fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

III.- *Fletamento por Viaje*; en este contrato, el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

Además de que el fletante se obliga a prestar la embarcación en la fecha y lugar convenidos, también se obliga a mantener durante la vigencia de la póliza, la embarcación en

estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir con lo estipulado en dicha póliza.

Como particularidad de éste contrato destaca que el fletante conserva tanto la gestión náutica de la embarcación como la gestión comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza o contrato de fletamento.

En otro orden de ideas cabe mencionar, que además de lo mencionado en los párrafos que preceden, en los contratos de fletamento marítimo al igual en que los contratos civiles, se estará a lo convenido por la voluntad de las partes, la cual debe constar por escrito: lo anterior, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 96 de la Ley de Navegación el cual establece lo siguiente:

“El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

I.- Los elementos de individualización de la embarcación;

II.- Nombre y domicilio del fletante y fletador;

III.- Monto y forma de pago del flete; y

IV.- Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley.”

Como otra particularidad de estos contratos, de conformidad con lo establecido en el segundo párrafo del artículo 97 de la Ley de la Materia; tenemos, que si un contrato de fletamento no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

3.2. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR AGUA.

Desde el punto de vista de las relaciones puramente privadas, encontramos que pocos contratos interesan tanto a los industriales, comerciantes, banqueros y aseguradores, como el contrato de transporte ya sea por agua o tierra, pues en sus operaciones de importación o exportación, o bien en el tráfico interior, lo utilizan constantemente, por lo que el contenido obligacional del mismo no puede serles indiferente.

Lo anterior es así, toda vez que no es difícil que las mercancías transportadas lleguen averiadas a su destino, se pierdan, o su llegada sea posterior a la fecha prometida, siendo éstos los motivos por los cuales surgen dificultades entre las partes para fijar el alcance de los derechos de cada una de ellas.

Como consecuencia de lo mencionado, existe una reglamentación jurídica que establece los alcances, derechos y obligaciones de tanto del porteador (transportador) como del embarcador (cargador dueño de la mercancía); razón por la que hoy en día, el contrato de transporte de mercancías por agua cobra tanta relevancia en ese ámbito comercial.

Dicho lo anterior veamos ahora el marco jurídico y legal que se encarga de reglamentar en México este tipo de contrato.

Lo referente al Contrato de Transporte de Mercancías por Agua, se encuentra regulado por los artículos 98 a 105 del Capítulo II; Título Quinto de la Ley de Navegación en vigor para la República Mexicana.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 98 de la citada Ley, se entiende "... por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario."

De igual forma, el artículo antes mencionado establece como requisito de forma para la celebración, que dicho contrato conste en un documento denominado conocimiento de embarque que deberá expedir la empresa naviera o el operador, a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

"Por conocimiento de embarque se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo, y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del citado documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador."(52)

El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

Ya sea el operador o la empresa naviera, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

De conformidad con el artículo 102 de la Ley de Navegación, se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta ley o los usos y costumbres internacionales, o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

(52) Beltrán Montiel, Luis, *Curso de Derecho de la Navegación*, p. 264.

El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños o bien del simple retiro de las mercancías.

De igual forma si las pérdidas o daños no son observables a simple vista, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega, de no darse aviso de lo anterior, se tendrán por entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

La empresa naviera o el operador podrán limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 666.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

Aunado a lo anterior, se menciona que la empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

El artículo 105 de la Ley de la materia libera de responsabilidad al operador o la empresa naviera al determinar que no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de: Faltas náuticas en la navegación del capitán, tripulación o piloto; Incendio, a menos que haya sido provocado o por imprevisión del naviero o el operador; Caso fortuito o fuerza mayor; Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes; La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso; Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas; Vicios ocultos; Y por aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

Tanto el contrato de fletamento como el presente, deben contar con diversas cláusulas relacionadas con la responsabilidad de ambas partes porteador y cargador, por lo que a continuación se mencionan cuatro cláusulas que no pueden faltar en estos contratos:

a) La cláusula que delimita responsabilidades de ambas partes.

En la que se libera de responsabilidad al naviero o al operador, de la pérdida o daños de mercancías no descritas en el conocimiento de embarque y cuando se embarcan mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, las cuales podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la propia empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

El hecho de que el cargador debe proporcionar a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que él consigna e indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de las inexactitudes de tales datos.

b) La cláusula de retención de mercancías.

“La cual estipula que el cargamento transportado queda especialmente afecto al pago del flete que originó, es decir que el porteador, en caso de falta de pago por el transporte de las mercancías, podrá pedir judicialmente que se autorice la venta de dichas mercancías, a fin de cubrir los adeudado.”⁽⁵³⁾

c) La Cláusula Paramount.

Esta cláusula únicamente se empleara en casos de navegación de gran altura y si el arribo se efectúa en otro país. En ésta se incorporan las reglas marítimas de La Haya para regular las relaciones derivadas del conocimiento de embarque en la navegación de gran altura.

(53) Bravo D. Op. Cit. p.121.

La misma se refiere a la aplicación de cualquier otra Ley sobre Transporte Marítimo que sea de observancia obligatoria en un país determinado, como por ejemplo la Ley de Navegación Mexicana o la Ley de Transporte Marítimo de los Estados Unidos de Norte América.

d) Cláusula de Ley y Jurisdicción.

Sin perjuicio de lo anterior, en todos los conocimientos de embarque se debe incluir una cláusula en la que se especifique la Ley aplicable al contrato de transporte marítimo de mercancías, así como los tribunales competentes para resolver las controversias que se originen por la ejecución o interpretación del mismo. (En la actualidad resuelve la autoridad judicial competente en el lugar donde se encuentran establecidas las oficinas principales del naviero o armador).

En otro orden de ideas y por último, es preciso mencionar que las disposiciones de la Ley de Navegación referentes al capítulo de contratos de transporte de mercancía por agua, se aplicaran siempre que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano; Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de la Ley de Navegación; Y siempre que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las acciones derivadas de este tipo de contrato mediante conocimiento de embarque, prescribirán en un año contado a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

3.3. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA.

Este contrato se encuentra regulado a través de los artículos 106 a 109 del Capítulo III de la Ley de Navegación.

Así el artículo 106 de la Ley de la materia define que mediante el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa.

Dicho contrato debe constar en un documento denominado boleto ya sea al portador o nominativo.

En caso de que no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, es decir, que las empresas marítimas no llegasen a tener rutas asignadas o distribuidas entre ellos para brindar el servicio. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes previa aprobación de la entidad correspondiente de la Secretaría de Economía, establecerá las bases tarifarias respectivas.

Para este tipo de contrato existen ciertas normas que la empresa naviera y/o el operador deben tomar en cuenta, como lo es, el prestar el servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia, así como contar con seguro contratado para cubrir cualquier tipo de responsabilidad que de él emane.

Todas las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino y en el caso de que la embarcación no zarpara, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

Resulta importante mencionar que para este tipo de contrato existen viajes lineales y de recreación, es decir, los lineales son de puerto a puerto o de ribera a ribera y tienen la finalidad de llevar al pasajero de un lugar a otro con escalas técnicas en caso de que lleguen a ser necesarias.

De igual forma, existen los viajes crucero en los cuales el puerto de salida y llegada no tienen más importancias, desde el punto de vista de la obligación del transportador, que los puertos intermedios, los cuales en definitiva constituyen el objetivo del viaje, conjuntamente con las comodidades y diversiones proporcionadas por el buque.

En los viajes lineales el viaje queda interrumpido cuando no se lleva al pasajero al puerto de llegada para el cual contrato el viaje de transporte.

Por el contrario los viajes crucero, tienen un trayecto previsto cuyo cumplimiento es tan esencial al contrato cual si se tratase de viajes lineales, y si no se completa dicho trayecto (recorrer determinadas islas o pasar por determinados puertos turísticos) el viaje queda interrumpido y queda en este sentido, parcialmente incumplida la prestación del transportador marítimo.

Ahora bien, si en cualquiera de los dos contratos lineal o de recreo (crucero), dicho incumplimiento proviene de un hecho fortuito, no origina responsabilidad a cargo del transportador y el pasajero debe pagar el pasaje completo como si se hubiese realizado el trayecto completo.

Asimismo, si el viaje no continúa por fuerza mayor ya sea inherente o no a la embarcación, el pasajero deberá pagar en proporción al viaje cumplido y el pasajero no debe pagar un precio mayor al servicio prestado.

No obstante lo anterior, en este tipo de contrato el transportista es responsable de la muerte de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que se pruebe que el accidente no le es imputable; así como también es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancía, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

Por último, cabe señalar que una de las ventajas que tiene el transportista es el privilegio y el derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros, los cuales podrán ser retenidos por falta de pago o bien cuando la autoridad local así lo requiera.

3.4. CONTRATO DE REMOLQUE TRANSPORTE.

El remolque tiene su origen terminológico en el griego, unos términos que significan cuerda y arrastre. Remolcar es la acción de desplazar un bien desprovisto de fuerza propia de un lugar a otro.

Modalidades:

El sentido inicial del remolque era el salvamento o la asistencia marítima. Se puede hablar del remolque maniobra y remolque transporte:

a) Maniobra: consiste en facilitar la ayuda necesaria para la entrada o salida de un puerto, bien por la escasa profundidad, existencia de canales o bancos de arena. El remolcador se obliga a proporcionar al buque remolcado la fuerza motriz necesaria para realizar la maniobra. La dirección técnica de la maniobra puede quedar en manos del buque remolcado o del remolcador.

El contrato es consensual y el remolcado debe pagar el precio y colabora en lo necesario en la realización del remolque. Las operaciones de este remolque, por su complejidad técnica, puede producir daños en los buques, dando lugar a complejas situaciones de responsabilidad entre los contratantes derivadas sobre todo de culpa o negligencia.

b) Transporte: aquí, la fuerza de tracción del remolcador se presta con el fin del transporte; es decir, para trasladar los elementos remolcados de un lugar a otro. El remolcador se compromete a este traslado y se hace cargo de la custodia de dichos bienes. Se trata de una modalidad especial del contrato de transporte donde el remolcador tiene en esencia las mismas obligaciones que cualquier porteador. El remolcado se obliga a poner a disposición del remolcador en el lugar y tiempo convenido los elementos que deben ser remolcados y pagar el precio. El remolcador responde de la pérdida, avería o retraso, debido a su culpa o la de sus dependientes.

El remolque fluvial es el transporte por cauce fluvial del elemento remolcado. Puede realizarse a través del propio cauce o a través de sus laterales; es decir, desde las orillas del río. La tracción puede ser humana, animal o mecánica. El remolque fluvial puede ser también de maniobra o de transporte y le son aplicables los requisitos y características del remolque marítimo.

En la actualidad este contrato encuentra su fundamento legal en el artículo 110 del Capítulo IV de la Ley de Navegación.

Se llama servicio portuario de remolque maniobra a aquel que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondec, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

En virtud de dicho servicio, se crea el contrato de prestación de servicio de remolque, transporte que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios salvo prueba en contrario.

Resulta importante resaltar que las acciones derivadas del presente contrato prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

3.5. CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.

Este contrato es de vital importancia en nuestra materia, toda vez que a través del mismo se indemniza y protege por los daños causados en o por la embarcación durante la navegación, tanto a los pasajeros como a las mercancías transportadas y a los barcos o artefactos remolcados, así como también se indemniza por los daños ocasionados a terceros por eventualidades o accidentes marítimos.

Así el Contrato de Seguro en general encuentra su fundamento legal en el artículo 1 de la Ley sobre el Contrato de Seguro el cual establece que por “el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.”

Dicho contrato es regulado por la Ley de Navegación y su Reglamento: por la Ley Sobre el Contrato de Seguro; así como por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos la cual se encuentra derogada, a excepción de los artículos 222 a 250 del capítulo referente al Seguro Marítimo el cual aún se encuentra vigente.

El Seguro Marítimo: “Es el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que surjan en una expedición marítima.”(54)

La Ley sobre el Contrato de Seguro en su artículo 20 establece que, el contrato de seguro así como sus adiciones y reformas se deben hacer constar por escrito y la compañía aseguradora deberá entregar al contratante del seguro, una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes; dicho documento debe contener lo siguiente:

- *Los nombres de los contratantes
- *Los domicilios de los contratantes.
- *Firma de la Empresa aseguradora.
- *La designación de la persona o la cosa asegurada.
- *La naturaleza de los riesgos garantizados.
- *El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía.
- *La cuota o la prima del seguro.
- *Las demás cláusulas que deben figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

La Ley anteriormente citada, en su artículo 25 establece que en todo contrato, debe insertarse textualmente la siguiente cláusula:

“Si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta,

(54) Uria González Rodrigo, *El Seguro Marítimo*, p.4.

el asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza. Transcurrido este plazo se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones.”

Realmente en este contrato gira en torno al interés del asegurado o interés en ser asegurado. Este interés tiene su causa en el deseo del asegurado por conservar la mercancía o indemnizar a las personas y es el fundamento del contrato de seguro sin en cual no existe dicho seguro, hasta el punto en que se puede afirmar que lo que se asegura no es la mercancía en sí misma, sino el interés que tiene el asegurado en conservar la mercancía o en resarcir los daños causados por el siniestro.

Se puede asegurar la totalidad de la nave o solo las mercancías o personas que transporta.

Para efectos del seguro se entiende por nave, aquella entidad que pueda contener mercancías o personas, que sea capaz de flotar y avanzar dentro del agua, y que está destinada al transporte de personas o pasajeros.

Ahora bien, como se mencionará enseguida, la nave se puede asegurar para un periodo determinado de tiempo o para un viaje determinado.

La concreción del contrato de seguro y la medida en que la compañía aseguradora pueda asumir determinados riesgos, se plasman en un documento formal denominado “póliza”. En la práctica del mercado asegurador marítimo mexicano, normalmente se manejan los siguientes tipos de póliza:

1.- Específica por Embarque: En la cual se ampara un cargamento, ya sea de uno o varios tipos de mercancías, para un determinado y mismo tipo de transporte. El seguro se debe contratar antes de iniciarse el transporte.

2.- Póliza Abierta o Flotante. (sujeta a declaración de embarques): Se utiliza para asegurar de un movimiento continuo y de cierta importancia. Cualquiera de las partes puede cancelar el contrato siempre que lo haga con apego a derecho.

3.- De limitación por paquete: Referente a la indemnización que deben pagar los transportistas en caso de pérdida o daño de la carga.

4.- Póliza Anual (sujeta a declaración de embarques): En la cual se reportarán los embarques realizados mes con mes para así determina el monto de la prima, en esta póliza resulta conveniente aclarar que no por el hecho de que la vigencia sea limitada a un año, las mercancías que se encuentren a bordo en aventura marítima quedan desamparadas, es decir, que si a mitad del viaje termina la vigencia del contrato, el seguro de las mercancías queda cubierto hasta el término de su transporte. Lo anterior es así toda vez que de la literalidad del artículo 241 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se desprende que si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogara de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final y el asegurado deberá pagar la prima suplementaria.

5.- Póliza Anual Fija: Se utiliza para cubrir de antemano todos los embarques que realice el asegurado durante un año.

Los tres primeros tipos de póliza señaladas se conocen como seguro de carga por viaje ya que en el mismo no se expresa cronológicamente día y hora determinada de la entrada en vigor del seguro. Ello en virtud de que en el artículo 234 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se determina que "Salvo pacto en contrario la vigencia del seguro sobre mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador y cesará en el momento en que sean desembarcadas en el lugar de destino y se pongan a disposición del consignatario." Es decir, que la vigencia comienza a partir de que los bienes quedan a cargo de los porteadores, continúa durante el curso normal del viaje y termina con el desembarque en el muelle del puerto de destino o bien con la entrega en la bodega del consignatario (esto último en caso de haberse contratado la extensión de la vigencia de "bodega a bodega").

Ahora bien, para el caso del seguro de pasajeros, el artículo 242 de la citada Ley establece que este también será por viaje y su vigencia se establece desde el momento en que la embarcación zarpe o desamarre, continúa durante el curso normal del viaje y terminará cuando la misma sea anclada o amarrada en el puerto de destino.

En el Contrato de Seguro Marítimo, el proponente se encuentra obligado a declarar en la póliza, a la empresa aseguradora todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas; cualquier omisión o inexacta declaración que de haber sido conocida al momento de la contratación hubiere cambiado los términos del contrato, será motivo suficiente para que la empresa aseguradora considere rescindido de pleno derecho el contrato. Asimismo, este contrato se vuelve nulo si en el momento de su celebración, el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere ya realizado; sin embargo, los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos por convenio expreso de las partes contratantes.

El artículo 222 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que dicho contrato podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero, es decir, a nombre del propietario o del naviero y que el mismo se perfeccionará en el momento en el que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador.

Es substancial resaltar como particularidad de este contrato que se puede contratar con varias empresas aseguradoras un seguro contra el mismo riesgo y por mismo interés económico y que al momento de actualizarse el siniestro, cada una de las empresas paga por completo el monto de lo asegurado y no proporcionalmente.

Resulta importante destacar que los contratos de Fletamento Marítimo; de Transporte de Mercancías por Agua; de Transporte de Pasajeros por Agua y el Contrato de Remolque Transporte, son contratos mercantiles y como característica son principales, onerosos, bilaterales, reales y formales. A excepción del Contrato de Seguro Marítimo el cual tiene las mismas características pero no es principal sino accesorio ya que depende de la existencia de alguno de los cuatro anteriores mencionados para su existencia.

CAPÍTULO CUARTO
**ÓRGANOS REGULADORES DE LA
ACTIVIDAD MARÍTIMA**

CAPÍTULO CUARTO

ÓRGANOS REGULADORES DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

4.1. LEYES APLICABLES.

En México, la regulación de la actividad marítima corre a cargo de los tratados internacionales vigentes y ratificados por el Gobierno Mexicano, así como por las Leyes que regulan la navegación por agua, las cuales únicamente van a regular la navegación realizada por los particulares o por la marina mercante y no así la navegación de guerra la cual se sujeta al Derecho Marcial con sus propias Leyes.

Lo anterior es así dado que las embarcaciones militares o de uso militar y policial, son todas aquellas cuya finalidad es hacer la guerra en los cuerpos de agua o proteger los litorales de una nación. Estas embarcaciones tienen diversos usos y formas para ser utilizadas en la guerra, tales como son los portaaviones, los destructores, los cruceros, los dragaminas, etc.

Las embarcaciones militares mexicanas están incluidas dentro de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos como tales, y su regulación y operación se encuentran a cargo de la Secretaría de Marina, por lo que no pueden estar reguladas por las leyes aplicables a los civiles, es decir, a la marina mercante.

La principal Ley que regula la navegación por agua en México es propiamente la Ley de Navegación, ello en virtud de que en dicha Ley se establecen las bases para la regulación de dicha actividad, toda vez que regula las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Además de lo expuesto en el párrafo que antecede, la mencionada Ley en su artículo 1 exceptúa a las embarcaciones y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Secretaría de Marina ya que se rigen por el Derecho Castrense.

Tal es la importancia que reviste la mencionada Ley que en su artículo 5 establece cuales son las Leyes que se deben aplicar a la materia:

“ARTICULO 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:

- I. Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;
- II. Código de Comercio;
- III. Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- IV. Códigos 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 las costumbres marítimas internacionales.”

Cabe mencionar que la Ley de Puertos tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Por su parte, la Ley Federal del Mar es reglamentaria de los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo relativo a las zonas marinas mexicanas; y rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos.

Sin perjuicio en la aplicación de la Leyes antes mencionadas son aplicables a la materia todos los convenios y tratados internacionales en los que el Estado mexicano forme parte.

Resulta significativo anotar que siendo considerados por la “Ley General de Bienes Nacionales” como “bienes propiedad de la nación: los mares, ríos, lagos y lagunas: todo lo concerniente a la navegación que se practique o desarrolle a través de ellos será jurisdicción o competencia orden federal y no local, aun siendo navegación interior o de cabotaje.”⁽⁵⁵⁾ Aunado a que el artículo 3 de la Ley de Navegación así lo establece, como se observará más adelante.

(55) www.cddhcu.gob.mx/competencia/marina/mercante/marner.htm

4.2. AUTORIDADES MARÍTIMAS.

Las autoridades marítimas y portuarias esencialmente cumplen con funciones de carácter administrativo, y les corresponde sentar bases, regular y vigilar entre otras funciones, que la construcción de una embarcación sea legal y cumpla con los requisitos de seguridad, que la misma sea registrada e identificada correctamente, así como otorgar permisos para la circulación, arribo y salida de embarcaciones nacionales y extranjeras, agilizar los servicios portuarios; así como organizar cuerpos de salvamento y rescate marítimos.

La sanción al no cumplir con lo anterior se lleva a cabo a través de multas y negativas de permisos para las embarcaciones, las cuales harán efectivas los capitanes de puerto: En caso de reincidencia se aplicará multa por cantidad doble.

4.2.1. MEXICANAS

Para hacer referencia únicamente a las épocas recientes, hasta el año de mil novecientos noventa y tres, “los puertos mexicanos estuvieron a cargo exclusivo del Gobierno Federal, el cual por un lado ejercía y continúa ejerciendo las funciones de autoridad en materia marítimo portuaria y por el otro realizaba las obras de infraestructura y las de mantenimiento, además de que operaba y administraba los puertos directamente o por conducto de organismos descentralizados y últimamente a través de órganos desconcentrados que se denominó Puertos Mexicanos.”(56)

Las autoridades marítimas que se enunciarán a lo largo de este capítulo tendrán fuera o jurisdicción federal para regular y conocer únicamente en lo concerniente a la marina mercante mexicana y embarcaciones extranjeras que se encuentren dentro del territorio nacional, es decir, que como ya se mencionó, de ninguna manera podrán sancionar a la marina de guerra.

En este contexto, y para dar a conocer las autoridades marítimas de nuestro país, se comenta el contenido del artículo 6 de la Ley anteriormente invocada el cual determina que la autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

(56) www.lapaginadelortega.com/derecho_de_la_navegaciontemas_3_4_%20AL_2044.htm.

I. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por sí o a través de las capitanías de puerto;

II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y

III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

Independientemente de lo anterior, el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

Entre las principales atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal el artículo 7 de la Mencionada Ley enumera las siguientes:

1.- Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana.

2.- Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional.

3.- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso; así como autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones.

4.- Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos.

5.- Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados

internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones.

6.- Otorgar su aprobación a personas físicas o morales para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas y de las que establezcan los tratados internacionales.

7.- Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad.

8.- Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo; así como coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana.

9.- Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana.

10.- Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres.

11.- Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora, en el ámbito de su competencia.

12.- Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas.

13.- Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso, autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros.

14.- Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior.

15.- Imponer sanciones por infracciones Ley de Navegación.

Para poder realizar adecuadamente las atribuciones mencionadas, la Secretaría lo hará a través de las capitanías de puerto; así, cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de dicha Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada acorde a su estado o entidad.

Así pues, dicha autoridad por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

4.2.2. INTERNACIONALES.

Existen diversas autoridades marítimas en el plano internacional creadas para regular distintas áreas del Derecho Marítimo, pero por ser la más importante para nuestra investigación únicamente se mencionará la *“Organización Consultiva Marítima Intergubernamental”* misma que encuentra su fundamento constitutivo en el *“Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional”* firmado en la Ciudad de Londres, capital del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el cual fue adoptado por nuestro país en el año de mil novecientos setenta y cuatro, y nuestro Congreso de la Unión hizo modificaciones y enmiendas en el año de mil novecientos ochenta y tres.

En este contexto se comenta que dicha Organización tiene entre sus objetivos primordiales:

- 1.- Regular la cooperación entre Estados para facilitar la entrada, estancia en puerto y salida de embarcaciones.
- 2.- Unificar trámites, formalidades y documentos para facilitar y mejorar la armónica cooperación del tráfico marítimo entre Estados.
- 3.- Unificación de las responsabilidades del armador .

- 4.- Unificación de los requisitos de abanderamiento y matriculación de embarcaciones.
- 5.- Que todos los Estados unifiquen los requisitos para expedir permisos de travesías internacionales.
- 6.- Unificar los Servicios Portuarios en todos los países.
- 7.- Crear medidas para facilitar la tramitación de formalidades relativas a la carga, pasajeros, tripulación y equipajes.
- 8.- Organizar un cuerpo de salvamento, vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación internacional (gran altura).

Los gobiernos Contratantes deberán adoptar todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras, contratiempos y accidentes.

Asimismo dichos gobiernos deberán tomar disposiciones por las cuales un Estado conceda a otro Estado los medios, antes o durante la travesía, de inspeccionar los buques, así como a los pasajeros, miembros de la tripulación, equipajes y mercancías, con la finalidad de verificar que tanto los pasajeros como la tripulación listada se la que esté a bordo de la embarcación y que las mercancías descritas en el conocimiento de embarque sean las mismas que estén a bordo.

4.3. TRIBUNALES COMPETENTES ACTUALMENTE EN MEXICO.

La *Ley de Navegación vigente*, en su artículo 3 establece que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas; y que por lo tanto, corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de

que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

Por otra parte la *Ley de Puertos* en su artículo 3 determina que “todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.”

Asimismo *Ley Federal del Mar* en su artículo 2 establece que “es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.”

Y por último la *Ley General de Bienes Nacionales* en su artículo 7 señala que “sólo los tribunales de la Federación serán competentes para conocer de los juicios civiles, penales o administrativos, así como de los procedimientos judiciales no contenciosos que se relacionen con bienes nacionales, sean de dominio público o de dominio privado.”

Ahora bien dado lo anterior, como es de notarse en México no existe una autoridad judicial especializada en la materia, ya que las leyes mencionadas establecen genéricamente que los tribunales competentes para conocer de la materia son los Tribunales Federales, por lo que en la actualidad lo referente a los conflictos referentes a la navegación, lo resuelven los Juzgados de Distrito, la apelación los Tribunales Unitarios y el juicio de amparo los Tribunales Colegiados de Circuito que por lo regular lo es en Materia Administrativa.

4.4. TRIBUNAL INTERNACIONAL DEL MAR.

“Durante la década pasada, la función judicial en el ámbito internacional no solo se expandió notablemente, sino que también sufrió radicales cambios de fondo. Así, algunos autores se atreven a afirmar que dichas reformas jurídicas serán recordadas por estudiosos de derecho internacional del presente siglo como las mas importantes de la posguerra fria.”(57)

La proliferación de órganos judiciales internacionales es impresionante; hasta el año de 1989 solo existían seis tribunales internacionales propiamente dichos, en tanto que a partir de la caída del Muro de Berlín existen por lo menos diez instituciones judiciales. entre las que destacan la Corte Centroamericana de Justicia, el Tribunal Internacional de Derecho del Mar, el Tribunal Penal Internacional para la Ex Yugoslavia, el Tribunal Penal Internacional para Roanda, la Corte Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos; y por último la Corte Penal Internacional.

Como dato histórico se mencionará que a la “creación de nuevos Tribunales Internacionales se funda la nueva reforma al funcionamiento de algunos que ya existían antes de 1989, con el objeto de ampliar la participación de personas jurídicas, distintas de los estados en los procesos judiciales internacionales.”(58)

Dado lo anterior se puede apreciar la transformación de la función judicial en el ámbito internacional la cual implica un mayor acceso a la jurisdicción internacional por parte de individuos, tribunales nacionales y otras personas jurídicas distintas del Estado. asimismo también se traduce a una ampliación de las facultades conferidas a estas instituciones supranacionales que permiten ratificar a los países donde tienen su sede como de primer mundo.

Ahora bien, este Tribunal Internacional del Mar encuentra su fundamento o base en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en la ciudad de Montego Bay en Jamaica, en el año de mil novecientos ochenta y dos.

(57) Romano, Cesare P. R., *The proliferation*, p. 709.

(58) www.dorantes.virtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm.

Dicho Tribunal se encuentra constituido y funciona conforme a las disposiciones de esta la mencionada convención y tiene su sede en la Ciudad Libre y Anseática de Hamburgo en la República Federal de Alemania; pero puede reunirse y ejercer sus funciones en cualquier otro lugar cuando lo considere conveniente o para resolver determinado conflicto.

El mencionado órgano se integra por veintiún miembros y de entre ellos eligen a un presidente, dichos miembros deben gozar de la más alta reputación por su imparcialidad e integridad y sean de reconocida competencia en materia de derecho marítimo; y no puede estar integrado por dos miembros que sean nacionales del mismo Estado.

Tribunal está facultado para constituir Salas compuestas por tres de sus miembros que considere para determinadas categorías de controversias. Su competencia se extenderá a todas las controversias y demandas que le sean sometidas siempre y cuando se encuentre previstas en cualquier otro acuerdo que le confiera competencia.

Los fallos del Tribunal tienen carácter definitivo y fuerza obligatoria para las partes que intervienen en la controversia sometida; en caso de desacuerdo sobre el sentido o el alcance del fallo, la citada autoridad lo interpreta a solicitud de cualquiera de las partes, pero no lo modificara puesto que es definitivo.

Las resoluciones o fallos son ejecutables en los territorios de los Estados parte de la misma manera que las sentencias dictadas por el Tribunal Supremo del Estado parte en que haya de ejecutarse; es por ello que se han creado organizaciones encargadas de unificar el derecho marítimo, ya que para poderse ejecutar a la letra dichas resoluciones en el país de origen de la embarcación, el aspecto toral de la norma aplicable en ese país debe ser uniforme al fundamento en el que sustenta su resolución el tribunal internacional.

4.5. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES DEDICADAS A LA UNIFICACION DEL DERECHO MARÍTIMO.

Resulta imprescindible incluir en nuestro capítulo este tipo de organizaciones no gubernamentales, toda vez que el Derecho de la Navegación tiene un eminente carácter internacional y más aun debido a la globalización mundial, es necesaria la búsqueda de la

unificación de las leyes, de mecanismos portuarios y comerciales internacionales para estar en posibilidad de tener un marco jurídico mundial, armónico y uniforme: es por ello que se mencionará la relevancia de la labor unificadora y compiladora que realiza el Comité Marítimo Internacional, las Organizaciones de la Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales.

Así pues “El Comité Marítimo Internacional fue fundado en 1897, por el abogado belga Louis Franck, conjuntamente con Carlos Lejeune, comerciante del puerto de Amberes, y el ministro Augusto Bernaert. Inmediatamente después de su fundación, abogados maritimistas de Europa, Estados Unidos de América y algunos países latinoamericanos, organizaron asociaciones nacionales de Derecho Marítimo que se incorporaron a esa nueva organización internacional no gubernamental.”(59)

El principal método que empleaba el CMI para la unificación internacional del Derecho Marítimo y cuya efectividad se comprobó desde la misma fecha de su fundación fue el de hacer proponer Convenios Internacionales a los diferentes Estados Miembros de la Comunidad Internacional.

Así las cosas, gracias al mecanismo adoptado por el Comité Marítimo Internacional existen ahora tratados y convenios internacionales que unificaron las reglas en materia de derecho marítimo o de la navegación como son por mencionar algunos:

- 1.- Abordajes
- 2.- Limitación de la Responsabilidad de los Armadores
- 3.- Conocimientos de Embarque (Reglas de la Haya-Wisby o Visby)
- 4.- Sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas
- 5.- Sobre fletamento marítimo
- 6.- Embargo Preventivo de Buques de Mar
- 7.- Pasajeros Clandestinos
- 8.- Transporte de Pasajeros
- 9.- Transporte marítimo de Equipaje de Pasajeros
- 10.- Inscripción de Buques de Construcción

(59) www.zur2.com/fcjp/orjinte.htm

Por otra parte también existe también otra organización internacional encargada de unificar ciertas reglas de derecho marítimo como lo es La Organización Marítima Internacional (OMI) que es un organismo intergubernamental perteneciente a las Naciones Unidas, constituido en 1948 en Ginebra con el nombre de Organización Consultiva Marítima Internacional, cambiando a su nombre actual en 1982 cuya creación obedeció a la necesidad de elaborar instrumentos internacionales que contribuyeran a unificar la seguridad de la navegación, no obstante, sus objetivos se extienden un poco más.

Es decir crear un sistema de colaboración entre gobiernos para alentar y facilitar la adopción de normas tan elevadas como resulte posible en materia de seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y contención de la contaminación proveniente de buques.

El objetivo preliminar de la OMI consiste en lograr la máxima seguridad de navegación y proveer medidas eficaces de lucha contra la contaminación marítima: así la labor de ésta organización ha hecho posible la existencia de normas que regulen la navegación marítima, sobre todo en lo que al aspecto técnico se refiere.

Lo anterior surge a raíz del constante y acelerado desarrollo de las técnicas de navegación que hoy día conlleva a la necesidad de elaborar normas capaces de adaptarse a la realidad. Para ello, la OMI, creó enmiendas a los convenios ya existentes y además propuso entre otros convenios los siguientes:

- 1.- Convenio sobre el Transporte de Pasajeros y su Equipaje por mar.
- 2.- Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo.
- 3.- Convenio sobre normas de seguridad de las mercancías.
- 4.- Convención Internacional sobre la responsabilidad y cooperación en materia de contaminación por hidrocarburos.

La labor de estas organizaciones en el campo del Derecho Marítimo ha sido larga, fructífera y continuada por lo que se espera que en los próximos años sus trabajos en aras a la unificación del Derecho Marítimo se sigan produciendo, y sobre todo que los convenios

producto de dicha labor, sigan siendo ratificados y adoptados por los países de la comunidad internacional, ya que tales convenios resultan de vital importancia en la uniformidad de normas jurídicas necesarias para el desarrollo del comercio marítimo en este mundo tan globalizado.

CAPÍTULO QUINTO

**ÓRGANO JUDICIAL PARA LA
ACTIVIDAD MARÍTIMA**

CAPÍTULO QUINTO

ÓRGANO JUDICIAL PARA LA ACTIVIDAD MARÍTIMA

5.1. PROPUESTA PARA CREAR UN TRIBUNAL FEDERAL DE NAVEGACIÓN.

El artículo 17 Constitucional consagra como garantía de los gobernados el derecho de una justicia expedita; pero la realidad nos dice que generalmente no se cumple con dicho imperativo constitucional dado que los factores que inciden en ese resultado son múltiples y por lo tanto los remedios deben irse ajustando a la época actual. Dado que si exigimos rapidez y calidad en la justicia, debemos instrumentar las medidas necesarias para que los impartidores de justicia puedan actuar con libertad, seguridad y autonomía, frente a tales exigencias, pero siempre apegados a derecho y con base en estudios de actualización jurídica en sus respectivas áreas.

La función jurisdiccional en el ámbito marítimo, sus elementos operativos y las bases esenciales para su aplicación en el desarrollo moderno han recibido un importante impulso de los gobiernos de los países del primer mundo para su perfecto funcionamiento a diferencia de México que no cuenta con ese apoyo. Siendo que como se ha venido mencionado a lo largo de este trabajo de investigación, geográficamente México es un país realmente privilegiado; ello por encontrarse situado en medio de mares muy importantes, por un lado el Océano Pacífico y el Golfo de California o Mar de Cortés y por otro el otro lado, por el Golfo de México y el Mar Caribe; por lo que el objeto del presente trabajo es hacer patente las deficiencias que en la administración de la justicia marítima y en su propia regulación se percibe en el país.

Por otra parte, en lo que atañe al comercio marítimo, tanto de cabotaje como de altura, para que fluya eficientemente se requiere forzosamente una buena infraestructura para el arribo y despacho de las embarcaciones, por lo cual en una economía cerrada como lo fue durante muchos años la de México, en donde a través de los tiempos la rectoría gubernamental de la economía fue confundida con la gestión empresarial, los puertos constituyeron áreas estratégicas que estuvieron si no vedadas, sí fuertemente limitadas a los particulares, ya que solo el gobierno se encargaba de ellas, lo que creó grandes rezagos.

En efecto como ya se mencionó en capítulos anteriores, durante más de la mitad del siglo XX los puertos mexicanos estuvieron a cargo exclusivo del Gobierno Federal, el cual ejercía y continúa ejerciendo las funciones de autoridad en materia marítimo portuaria, realizaba las obras de infraestructura y las de mantenimiento, operaba y administraba los puertos directamente o por conducto de organismos descentralizados y últimamente a través de órganos desconcentrados que se denominó Puertos Mexicanos.

Existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo que se reflejaba en un bajo índice de utilización de la capacidad instalada, al tiempo que había puertos cercanos al grado de saturación. El Gobierno otorgaba cuantiosos subsidios para el mantenimiento mayor, el equipamiento y la construcción y conservación de infraestructura; y a pesar de ello, los equipos y las instalaciones mostraban rezagos importantes.

Así, la participación del capital privado era prácticamente simbólica y cuando existía, se limitaba a terminales o instalaciones particulares, cuyos concesionarios no podían emplear a su propio personal para realizar las maniobras pues las tenían que contratar con las empresas del Gobierno, las cuales las brindaban con los miembros del sindicato y éste decidía cuántos y qué individuos integrarían los grupos de trabajo.

Lo anterior subsistió hasta 1993 cuando afortunadamente “para remediar la grave problemática descrita, el 19 de julio de 1993 se publicó en el “Diario Oficial” de la Federación la Ley de Puertos; el 21 de noviembre de 1994 apareció en el mismo medio informativo el Reglamento de la Ley de Puertos y en 1995 se declararon disueltas y entraron en liquidación las antiguas empresas prestadoras de servicios portuarios.”(60) Con dicha reforma se redefinió el papel del Gobierno, concretándose a la rectoría de la actividad y en el ejercicio de las funciones normativas y de supervisión meramente administrativas y restrictivas.

Se dio paso la descentralización de la gestión portuaria mediante el establecimiento en cada puerto de una administración propia, autónoma y autosuficiente. Así como también se dio paso a la apertura de la inversión privada, nacional y extranjera en la operación de terminales e

(60) Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Los Puertos Mexicanos en Cifras*, p. 30.

instalaciones, en la prestación de los servicios e incluso en la administración integral de los puertos; a la creación de un ámbito de sana competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos mediante la liberación de precios y tarifas, la supresión de subsidios, la eliminación de monopolios y de barreras de entrada y la libertad de contratación laboral y de fijación de salarios de mercado.

Pero a pesar de haberse efectuado esa reforma de reestructuración, el esquema de administración portuaria operado no ha dado los resultados esperados, dado que la infraestructura con que México cuenta dista mucho de estar a la altura de los niveles existentes en otros países; además de que los requerimientos del futuro necesitan grandes inversiones, respaldadas con plena certeza y *seguridad jurídica*, de manera que tanto la infraestructura de nuestros puertos como el marco jurídico estén en condiciones de atender el tráfico y el tamaño de la demanda del comercio exterior de México, para evitar con ello que nos quedemos solamente con "puertos alimentadores" y que nadie quiera invertir en nuestros puertos debido al ineficaz o escueto sistema administrativo y sobre todo judicial.

Por todo lo antes mencionado, se estima que dicha reestructuración por una parte en cierta forma y mal que bien, implicó un avance importante que hoy por hoy nos ha permitido como país transportar y comerciar mundialmente; pero por otra parte dicha reestructuración también implicaba la necesidad de crear no solamente un marco de autoridades administrativas y restrictivas de la actividad marítima. Sino también implicaba como aspecto fundamental y que no fue tomado en cuenta, la creación de un nuevo marco legal, con autoridades judiciales especialistas (técnicos jurídicos) en la materia de Derecho Marítimo, capaces de brindar a través de sus resoluciones la seguridad jurídica que transportistas, armadores, navieros, agentes navieros, fletantes, fletadores, operadores, aseguradoras, pasajeros; en fin la seguridad jurídica que la gente de mar, es decir, todos y cada uno de los actores que intervienen en el servicio de transporte marítimo requieren .

Así las cosas, imprescindible resulta destacar que hoy en día el juzgador se encuentra obligado a conocer con mayor frecuencia, de controversias que requieren el apoyo de expertos en las más diversas y novedosas disciplinas.

Es por ello que se propone como alternativa la creación de un Tribunal Federal especializado en el tema “Tribunal Federal de Navegación”, que resuelva las controversias que se originen en todas sus categorías, evitando con dicha autoridad que continúen los rezagos y vacíos jurídicos existentes en las resoluciones actuales, además de que como ya se mencionó debido al avance comercial y tecnológico, resulta necesario un marco jurídico moderno y una autoridad judicial diseñada para cumplir con las necesidades y exigencias del mundo actual en el ámbito marítimo.

Lo mencionado en el párrafo que precede es así, toda vez que si queremos que el sistema judicial de nuestro país entre al mundo de la modernidad y esté a la par de los sistemas judiciales especializados de los países de primer mundo, los Tribunales no deben depender de los apoyos que le brinden en este campo el Poder Ejecutivo o los particulares: es imprescindible crear dentro del poder judicial órganos especializados y permanentes que presten el auxilio que requieren determinadas ramas del derecho para estar al servicio de la sociedad.

5.1.1. LEYES APLICABLES

La mencionada propuesta encuentra su fundamento jurídico en el artículo 104 fracción II de nuestra Carta Magna, el cual establece: “Corresponde a los tribunales de la Federación conocer: II. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.” Así como en el artículo 3 de la *Ley de Navegación vigente; en el artículo 3 de la Ley de Puertos; en la Ley Federal del Mar* en su artículo 2 y en el artículo 7 de la Ley General de Bienes Nacionales: los cuales al establecer en general que los tribunales federales serán los competentes para conocer la materia marítima y de navegación, dejan abierta la posibilidad legal para crear un tribunal federal especializado en ese campo del derecho.

En esta tesitura, dicho Órgano Judicial tendrá su propia Reglamento interior únicamente para regular su integración, funcionamiento y atribuciones, y en cuanto a lo demás se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación; de igual forma, este Tribunal podrá aplicar en cumplimiento de sus funciones los Tratados internacionales de derecho Marítimo y de Derecho del Mar de los que México forme parte; asimismo podrá

interpretar y aplicar para tales efectos, la Ley de Navegación vigente; el Reglamento de la Ley de Navegación; la Ley Federal de Vías Generales de Comunicación; la Ley Federal de Competencia Económica; la Ley de Puertos; el Reglamento de la Ley de Puertos; la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; la Ley Sobre el Contrato de Seguro; la Ley General de Bienes Nacionales; el Código de Comercio; el Código Civil; el Código Federal de Procedimientos Civiles; la Ley Federal del Mar; Ley Federal de Procedimiento Administrativo y demás Leyes o Reglamentos que determine el Pleno del Tribunal.

Por otra parte, el Tribunal Federal de Navegación acatará obligatoriamente las determinaciones que tome el Consejo de la Judicatura Federal, en cumplimiento de la vigilancia de la correcta administración de Justicia Marítima.

5.1.2. CONFORMACIÓN Y JURISDICCION DEL TRIBUNAL.

La teoría clásica de la división de poderes se justifica cuando existe un equilibrio de hecho y de derecho que sea eficaz y acorde con el tiempo en que se realiza, pero sobre todo que permita no solo la seguridad jurídica de la sociedad nacional, sino también el desarrollo del sistema jurisdiccional y la evolución de la aplicación de la justicia.

En dicho contexto, el Tribunal Federal de Navegación dependerá directamente del Poder Judicial de la Federación y se integrará por un Pleno, un Magistrado Presidente, una Secretaría General de Acuerdos de la Presidencia y del Pleno: por la Sala Superior del Pacífico y por la Sala Superior del Golfo-Caribe, así como por once Salas Regionales.

El Pleno será la máxima autoridad del Tribunal cuando se encuentre en sesión y se constituirá por todos los Magistrados integrantes de las Salas Superiores y por los Presidentes de las Salas Regionales, así como por el Magistrado Presidente del Tribunal quien presidirá las sesiones y tendrá el voto de calidad en caso de empate.

Las Quejas Administrativas en contra de los Magistrados, de los Secretarios de Acuerdos y Secretarios Actuarios se interpondrán directamente ante el Consejo de la Judicatura Federal quien será el encargado de sancionar las faltas de los funcionarios de dicho Tribunal.

El Magistrado Presidente del Tribunal no formará parte de ninguna de las Salas, será elegido por el Pleno de entre los Magistrados integrantes de las Salas Superiores y durará cuatro años en su encargo, pero no podrá ser reelegido.

El encargado de la Secretaría General de Acuerdos de la Presidencia y del Pleno, será nombrado por el Presidente del Tribunal y entre sus funciones primordiales dará fe de los acuerdos dictados por el Presidente y de los dictados en las sesiones plenarias. Estará integrada por el Secretario General de Acuerdos que será el titular de la misma y por un Secretario Auxiliar de Acuerdos; así como por el personal administrativo que autorice el presupuesto.

En la primera elección para conformar el Tribunal, el Consejo de la Judicatura Federal de entre los aspirantes que aprueben el examen de oposición con más alta calificación y reúnan de mejor forma los requisitos que se señalarán, elegirá a los Magistrados que integrarán el Tribunal.

Así, tomando en cuenta que los Magistrados que integrarán dicho Tribunal, formarán un cuerpo único que conformará al personal al servicio de la administración de justicia marítima, podemos expresar que no hay mejor órgano que su propio Pleno para decidir quienes serán sus Magistrados, pues dichos juzgadores conocen de que trata la materia y quienes son los aptos para avanzar en la carrera judicial hasta el puesto de Magistrado.

Es por ello que a excepción de la elección antes mencionada, en todas las elecciones de los Magistrados tanto de la Sala Superior como de la Sala Regional serán propuestos y aprobados para ocupar el cargo por el Pleno de dicho Tribunal, quien decidirá por mayoría de votos; asimismo las ratificaciones de los Magistrados se harán en los mismos términos por el Pleno.

Los Magistrados de las Salas Superiores durarán en su encargo seis años y podrán ser ratificados en su cargo solamente una vez y por otro periodo igual.

Los Magistrados de las Salas Regionales durarán en su encargo cuatro años y podrán ser ratificados en su cargo solamente una vez y por otro periodo igual.

La selección de todos y cada uno de las personas que integrarán este Tribunal deberá hacerse con criterios rigurosos en cuanto a su capacidad académica y profesional dentro de la materia de derecho Marítimo dependiendo el cargo para el cual se proponga. aprobar el examen correspondiente, así como destacar por su honestidad e imparcialidad para desempeñar cualquier labor en cualquier área del Tribunal.

Para ser Magistrado de la Sala Superior se requiere:

- I.- Ser mexicano por nacimiento;
- II.- Gozar de buena reputación;
- III.- Tener treinta y cinco años cumplidos;
- IV.- No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;
- V.- Ser licenciado en derecho;
- VI.- Tener una antigüedad de diez años con la cédula profesional y contar por lo menos con cinco años de experiencia comprobables en la rama del Derecho Marítimo.

Para ser Magistrado de la Sala Regional se requiere:

- I.- Ser mexicano por nacimiento;
- II.- Gozar de buena reputación;
- III.- Tener treinta años cumplidos;
- IV.- No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;
- V.- Ser licenciado en derecho;
- VI.- Tener una antigüedad de cinco años con la cédula profesional y tener por lo menos tres años de experiencia comprobable en la rama del Derecho Marítimo.

Para ser Secretarios de Acuerdos y de Estudio y Cuenta se requiere:

- I.- Ser mexicano por nacimiento;
- II.- Gozar de buena reputación;
- III.- Tener veintiocho a años cumplidos;
- IV.- No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;
- V.- Ser licenciado en derecho;

VI.- Tener una antigüedad de tres años con la cédula profesional y tener por lo menos dos años de experiencia comprobable en la rama del Derecho Marítimo.

Para ser Secretario Actuario se requiere:

I.- Ser mexicano por nacimiento;

II.- Gozar de buena reputación;

III.- Tener veinticinco a años cumplidos;

IV.- No haber sido condenado por delito que amerite pena corporal;

V.- Ser licenciado en derecho y tener por lo menos dos años de experiencia comprobable en la rama del Derecho Marítimo.

Los Secretarios de estudio y cuenta, de acuerdos, actuarios, así como todo el personal administrativo, serán elegidos y removidos de su cargo por los Magistrados integrantes de cada sala respectivamente.

DE LAS SALAS SUPERIORES

La Sala Superior del Pacífico tendrá su Sede en el puerto de Manzanillo, en el Estado de Colima y estará conformada por cinco Magistrados: por lo menos cuatro Secretarios de Estudio y Cuenta por cada Ponencia, un Secretario de Acuerdos, un Secretario Auxiliar de Acuerdos, dos Secretarios Actuarios y demás personal administrativo que autorice el presupuesto.

A la Sala Superior del Pacífico le competará conocer y resolver de los Recursos de Apelación interpuestos en contra de las sentencias dictadas por las Salas Regionales Primera; Segunda; Tercera; Cuarta; Quinta; Sexta y Séptima.

También le competará conocer y resolver en única instancia y con carácter definitivo, los Conflictos Competenciales suscitados entre las Salas Regionales antes señaladas: así como conocer de las excusas y recusaciones de los Magistrados de dichas Salas Regionales.

La Sala Superior del Golfo-Caribe tendrá su sede en Puerto Progreso, en el Estado de Yucatán y estará conformada por cinco Magistrados; por lo menos cuatro Secretarios de Estudio y Cuenta por cada ponencia, un Secretario de Acuerdos, un Secretario Auxiliar de Acuerdos, dos Secretarios Actuarios y demás personal administrativo que autorice el presupuesto.

A la Sala Superior del Golfo-Caribe le competará conocer y resolver, de los Recursos de Apelación interpuestos en contra de las sentencias dictadas por las Salas Regionales Octava, Novena, Décima y Décima Primera.

También le competará conocer y resolver en única instancia y con carácter definitivo, los Conflictos Competenciales suscitados entre las Salas Regionales antes señaladas: así como conocer de las excusas y recusaciones de los Magistrados de dichas Salas Regionales.

Ambas Salas conocerán directamente dependiendo del mar en que se suscite la controversia (Golfo o Pacífico) de las demandas interpuestas por propietarios de embarcaciones mexicanas y navieros o empresas navieras mexicanas, con motivo de controversias suscitadas en aguas internacionales; así como también cuando se trate de la interpretación de Tratados y Acuerdos Internacionales de los que México forme parte, para el caso de que solo intervengan actores mexicanos y para el caso de que intervengan mexicanos y extranjeros sin en dicho país no existe un Tribunal especializado en la Materia, si llegase a existir queda a elección del actor.

Las resoluciones que dicten las Salas Superiores en materia de aguas internacionales así como la interpretación que hagan de los tratados y acuerdos internacionales serán inatacables, definitivas y su ejecución tendrá fuerza obligatoria vía Carta Rogatoria en cualquier país que tenga acuerdos comerciales o tratados internacionales con México

Las sentencias que se hayan dictado para resolver los Recursos de Apelación, admiten en su contra Juicio de Amparo, el cual será substanciado ante el Tribunal Colegiado de Circuito que corresponda.

Las Salas Superiores podrán conocer por atracción cualquier asunto que por su delicadeza o relevancia consideren necesario resolver directamente.

DE LAS SALAS REGIONALES

El Tribunal Federal de Navegación tendrá Salas Regionales, todas con la misma jerarquía las cuales estarán integradas por tres Magistrados cada una (de los cuales se elegirá anualmente a su presidente) por un secretario de Acuerdos, un Secretario Auxiliar de Acuerdos y por lo menos cinco Secretarios de Estudio y Cuenta por cada ponencia.

Para efectos del apartado que antecede, el Territorio Nacional estará dividido en once regiones con límites territoriales conforme a zonas marítimas estratégicas, es decir, conforme al grado de actividad prouitaria llevada a cabo en cada estado costero de la República Mexicana.

En este contexto, con base en lo anterior, en cada región delimitada, existirá una Sala Regional que actuará con plenitud de jurisdicción para resolver las controversias del orden marítimo suscitadas en esa demarcación no importando que el domicilio de la empresa naviera o registro de la nave sea de otro estado siempre y cuando la controversia se haya suscitado en esa jurisdicción.

Las resoluciones que dicten las Salas Regionales podrán ser atacadas mediante el Recurso de Apelación, el cual será substanciado ante la Sala Superior correspondiente.

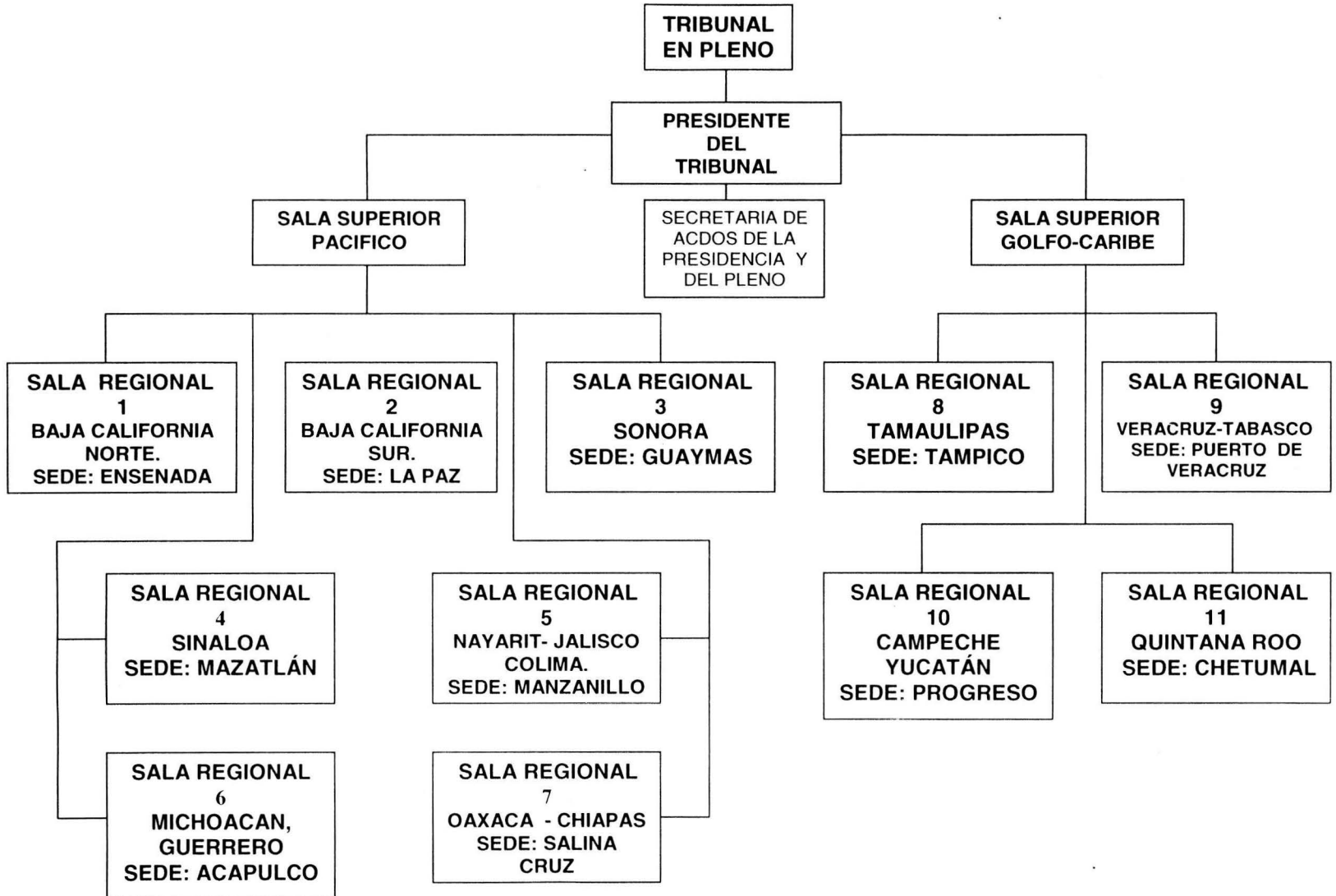
Para el caso de que la controversia tenga verificativo en aguas interiores que no se encuentren dentro de la jurisdicción de alguna de las once regiones antes delimitadas, la demanda deberá presentarse ante la Sala Regional más cercana a tal lugar; o bien a elección del actor, para el caso de que la matrícula de la embarcación implicada tenga su registro en algún estado costero en donde sí tenga jurisdicción alguna Sala Regional, la demanda será presentada ante la sede de dicha Sala Regional.

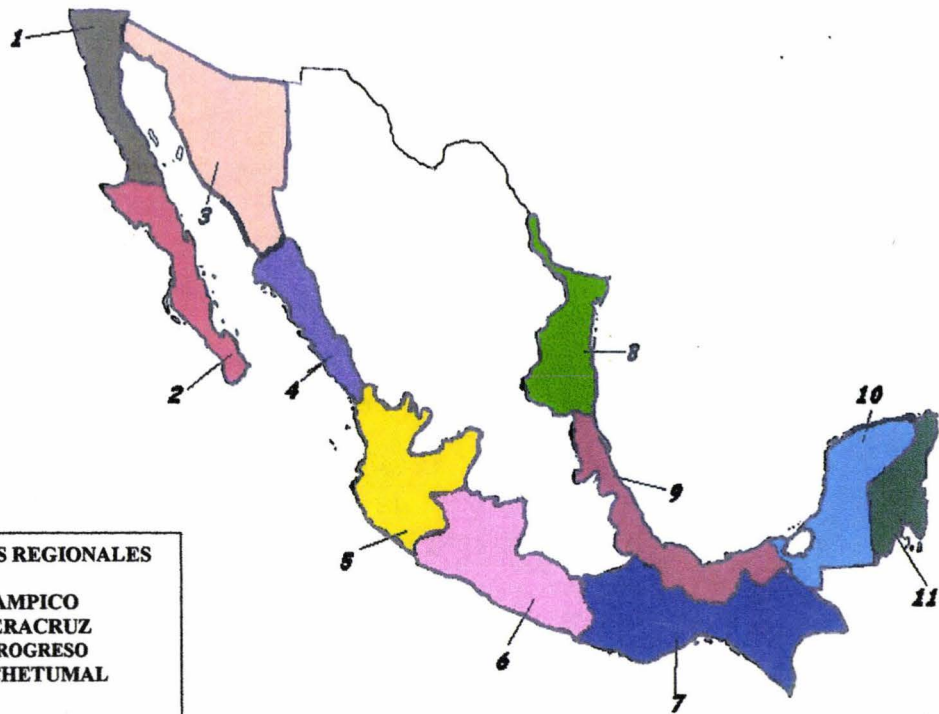
Habrá siete Salas Regionales en el Océano Pacífico, tres Salas Regionales en el Golfo de México y una Sala Regional en el Mar Caribe; la jurisdicción y las sedes de dichas Salas atenderá al orden establecido en el cuadro siguiente:

SECCIÓN	SALA REGIONAL	JURISDICCIÓN	SEDE
PACÍFICO NOROESTE	PRIMERA	B. C. N.	ENSENADA
PACÍFICO NOROESTE	SEGUNDA	B. C. S.	LA PAZ
PACÍFICO NOROESTE	TERCERA	SONORA	GÚAYMAS
PACÍFICO NOROESTE	CUARTA	SINALOA	MAZATLÁN
PACÍFICO OCCIDENTE	QUINTA	NAYARIT JALISCO CÓLIMA	MANZANILLO
PACÍFICO CENTRO	SEXTA	MICHOACÁN GUERRERO	ACAPULCO
PACÍFICO SURESTE	SÉPTIMA	OAXACA CHIAPAS	SALINA CRUZ
GOLFO NORTE	OCTAVA	TAMAULIPAS	TAMPICO
GOLFO CENTRO Y SUR	NOVENA	VERACRUZ TABASCO	PUERTO DE VERACRUZ
GOLFO PENINSULAR	DÉCIMA	CAMPECHE YUCATÁN	PROGRESO
CARIBE	DÉCIMA PRIMERA	QUINTANA ROO	CHETUMAL

Para mayor explicación de lo expuesto en los párrafos que anteceden, a continuación se ilustrarán tanto el Organigrama general, como las Zonas Jurisdiccionales de las Salas Regionales del Tribunal Federal de Navegación que se propone en la presente investigación.

ORGANIGRAMA DEL TRIBUNAL FEDERAL DE NAVEGACION





SEDE DE LAS SALAS REGIONALES	
1 ENSENADA	8 TAMPICO
2 LA PAZ	9 VERACRUZ
3 GUAYMAS	10 PROGRESO
4 MAZATLÁN	11 CHETUMAL
5 MANZANILLO	
6 ACAPULCO	
7 SALINA CRUZ	

5.1.3. PROCEDIMIENTO.

Por su naturaleza, las formalidades judiciales son muy importantes en todos los juicios ya sean civiles, mercantiles, administrativos, laborales, etcétera; pues dan seguridad jurídica a los interesados. También son trascendentes porque su finalidad es que las partes tengan igualdad de oportunidades para hacer valer sus derechos. Finalmente, son relevantes porque dan orden a los procesos.

En el Tribunal Federal de Navegación las formalidades en el procedimiento se materializan en una serie de actuaciones que deben estar sujetas a las leyes aplicables a la materia, mismas que ya fueron mencionadas anteriormente en este capítulo, así como a los principios generales del derecho, cuando no se encuentre regulación expresa. Los juicios Marítimos se substanciarán de acuerdo a los procedimientos, aplicables conforme a dichas Leyes.

Así las cosas, existirán dos tipos de procedimiento:

1.- El Juicio de Navegación de Interior y Cabotaje: se tramitará ante la Sala Regional correspondiente, con el objeto de resolver las controversias que tengan verificativo en aguas interiores como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra dentro efectuada a través de embarcaciones pequeñas, lanchas, canoas, falúas, veleros y botes; así como el que se tramitará por asuntos que tengan verificativo por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas.

También este juicio se tramita para resolver controversias de Cabotaje Nacional, que consisten en el tráfico que se realiza entre dos o más puertos de un mismo litoral y país. Tráfico Costanero que es el que se realiza con embarcaciones que no se alejan a más de veinte millas marítimas de la costa. Y los de Gran Cabotaje, que consiste en el tráfico que se realiza entre dos o más puertos de un mismo país pero de distinto litoral, a través de accesos internacionales, como es el caso del tráfico entre Guaymas y Veracruz, vía Canal de Panamá;

2.- El Juicio de Navegación de Altura; que se tramitará directamente ante la Sala Superior con el objeto de resolver las controversias suscitadas en la Navegación de Altura

Trans-marítima y Trans-oceánica, por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero.

En esta tesitura, ambos juicios comenzarán con la presentación del escrito inicial de demanda ante la Oficialía de Partes de la Sala Regional que corresponda a la jurisdicción: o ante la Oficialía de Partes de la Sala Superior que corresponda, cuando se trate de juicios de Navegación de Altura o interpretación de Tratados Internacionales.

La demanda y la contestación a la misma, deberán reunir los requisitos que señale el Código de Comercio para los juicios Ordinarios y en su defecto lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles.

Tanto en el Juicio de Navegación de Interior y Cabotaje como en el Juicio de Navegación de Altura, admitida la demanda se emplazará al demandado para que produzca su contestación dentro del término de nueve días; con dicho escrito de contestación se dará vista al actor para que manifieste lo que a su derecho convenga dentro del término de tres días.

Una vez hecho lo anterior, de oficio a petición de parte se abrirá el juicio a prueba, no pudiendo exceder de cuarenta días, de los cuales los diez primeros días serán para ofrecimiento y los treinta siguientes para el desahogo de las mismas, en ningún caso habrá prórrogas en los términos.

Concluido el término probatorio, se pondrán los autos a la vista de las partes, para que dentro del término común de tres días produzcan sus alegatos, y transcurrido dicho plazo hayan alegado o no, la Sala de oficio, citará para oír sentencia definitiva la que se dictará y notificará dentro del término improrrogable de quince días.

Ante dicha resolución sólo se puede inconformar el que se considere agraviado, interponiendo el Recurso de Apelación ante la Sala Regional, quien enviará el expediente principal y los documentos base de la acción a la Sala Superior para efecto de que deje confirme, reforme o revoque la sentencia combatida dictada por la Sala inferior.

Dicho Recurso de Apelación deberá interponerse observando lo que para tal efecto dispone el Código de Comercio, y para lo no previsto en dicho Código se estará a lo que dispone la Ley Adjetiva Civil Federal.

Las cuestiones de procedimiento serán apelables y la resolución que dicte la Sala Superior será inatacable.

La sentencia definitiva que dicte la Sala Regional será apelable y la que dicte la Sala Superior en substanciación de dicho Recurso, podrá ser atacada sólo por cuestiones de constitucionalidad y garantías individuales, mediante Juicio de Amparo Directo, que se substanciará ante el Tribunal Colegiado correspondiente.

Las sentencias se deben ejecutar por la Sala Regional y las sentencias dictadas en el extranjero podrán tener fuerza de ejecución en México, únicamente si cumplen con lo previsto en la Legislación de Comercio.

Las sentencias definitivas de los juicios de Altura podrán ejecutarse en otros países mediante Carta Rogatoria.

La interpretación que haga el Tribunal de los tratados internacionales de los que México forme parte y sean en la materia de Derecho Marítimo y Derecho del Mar, si se deben aplicar dentro del país tendrá fuerza obligatoria, pero si debe cumplirse fuera de él sólo tendrá el carácter de recomendación.

CONCLUSIONES

1.- La navegación por agua es anterior a su reglamentación jurídica ya que se ha practicado desde tiempos muy remotos y ha sido un factor muy importante en el desarrollo de la humanidad, dado que el medio acuático ha servido como vía de comunicación, como fuente de riqueza y alimentación, como demarcación de territorios, e incluso como lugar idóneo para dirimir contiendas.

2.- Aproximadamente 300 años A.C. Son las civilizaciones ubicadas en los litorales de la milenaria China, las primeras que lanzan sus primitivas embarcaciones a la conquista de inexploradas tierras, logrando establecer contacto con otros grupos humanos radicados en el Archipiélago Malayo, haciendo contacto con el Indostán . Turquestán Oriental y Persia.

3.- El país que inicia la navegación en gran escala en el Mediterráneo no es Grecia sino Fenicia, que fue el primero en fundar colonias comerciales en diversos lugares de las playas del *Mare Nostrum*.; por lo que el centro del comercio lo constituyó el Mediterráneo, por ello los pueblos esencialmente comerciantes y que mayor grado de civilización alcanzaron, estuvieron situados en sus costas que se convirtieron en los mejores puertos.

4.- El comercio marítimo en México se rige por los Contratos de Explotación de Embarcaciones, que son el instrumento por medio del cual se obligan legalmente los actores que participan en el transporte marítimo.

5.- Pese a que geográficamente México es un país que cuenta con extensos ríos y grandes lagos, además de que se encuentra situado por un lado entre el Océano Pacífico y el Golfo de California o Mar de Cortés y por otro el otro lado, por el Golfo de México y el Mar Caribe en donde se desarrolla la mayor parte del comercio del país: en el ámbito de la navegación no ha recibido apoyo suficiente por parte del gobierno y no existe una autoridad judicial de carácter federal especializada en la materia, lo que trae como consecuencia un atraso judicial en comparación de otros países. Por lo que urge la creación de un órgano judicial que regule y sancione la actividad marítima, integrada por técnicos jurídicos en la Materia de Derecho Marítimo.

6.- Con la Conformación del Tribunal Federal de Navegación, se daría un avance judiciales y beneficios en general como:

a) Nuestro país al contar con un Órgano Judicial Especializado en una rama del Derecho tan compleja, se encaminaría hacia la modernidad jurídica de los países desarrollados.

b) Se reduciría la sobrecarga de trabajo en los Juzgados de Distrito en Materia Administrativa y se evitarían los vacíos jurídicos.

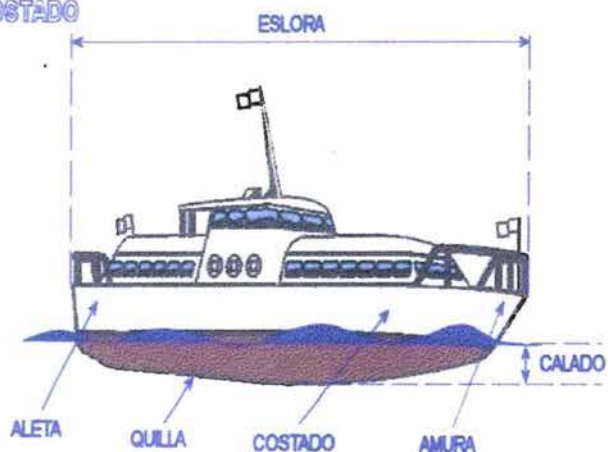
c) Se tendría un mayor control y vigilancia sobre la actividad marítima, al contar en cada puerto estratégico con una Sala Regional.

7.- El comercio marítimo, tanto de cabotaje como de altura, requiere de capital proveniente de la iniciativa privada, para que fluya eficientemente, ya que requiere forzosamente una buena infraestructura para el arribo y despacho de las embarcaciones.

Por lo que se concluye que si se pretende que México forme verdaderamente parte de la globalización mundial y pueda competir comercialmente se debe consolidar una auténtica privatización de los puertos. Esta acción implicaría identificar con toda precisión qué bienes, áreas e instalaciones portuarias deben permanecer bajo el régimen de dominio público (los cuales en principio serían aquellos construidos con recursos de Erario Público, tales como las terminales especializadas, así como las áreas y muelles de uso público para grandes embarcaciones). Los demás bienes, áreas, terrenos e infraestructura deberán transferirse al régimen de propiedad privada (como lo serían por ejemplo, los grandes desarrollos a futuro, los pequeños muelles de uso particular, talleres de reparación, plantas frigoríficas, empacadoras de pescado, diques, varaderos, astilleros, plantas de combustible, empresas de avituallamiento, etc.). El realizar una auténtica privatización de los puertos aseguraría un proceso de competencia y libre concurrencia entre los interesados en realizar inversiones en materia de desarrollo portuario, sin que ello signifique de ninguna manera, que el Estado renuncie a sus funciones de autoridad.

APÉNDICE

VISTA DE
COSTADO



ALETA: Parte del costado de un buque.

AMURA: Parte de los costados del buque donde éste se estrecha para formar la proa.

BABOR: Lado izquierdo de la embarcación, mirando de popa a proa.

CALADO: Profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco.

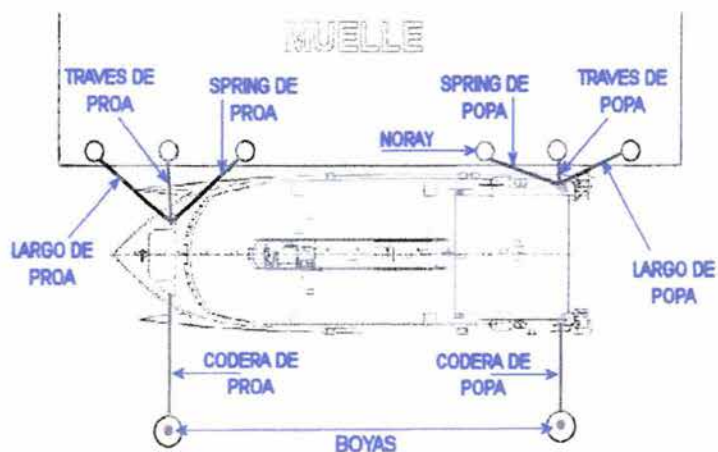
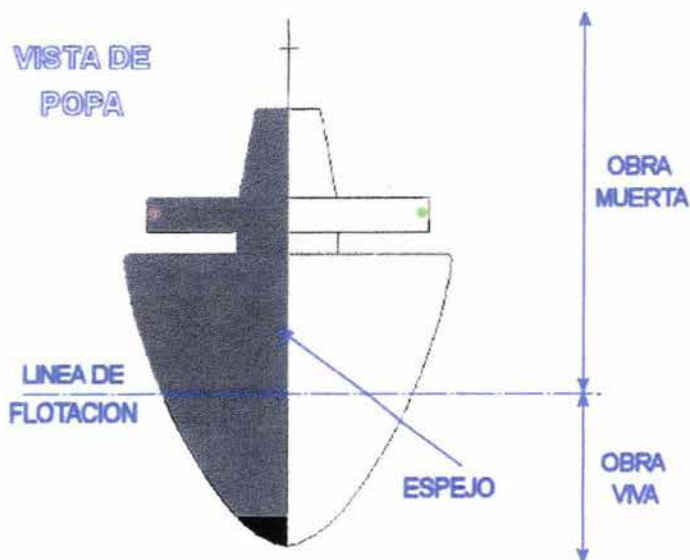
COSTADO: Lado, del casco de un buque.

MANGA: Anchura mayor de un buque.



ESTRIBOR: Costado derecho del navío mirando de popa a proa.

ESLORA: Longitud de un barco



LÍNEA DE FLOTACION:
(o de agua), intersección de la superficie libre de un líquido y la del cuerpo que flota en él.

OBRA MUERTA:
Parte del casco de un barco que está por encima de la línea de flotación.

OBRA VIVA:
Parte del casco de un barco que está por debajo de la línea de flotación. Fondo de un buque.

POPA: Parte posterior de las naves.

PROA: Parte delantera de la nave, con la cual corta las aguas.

PUNTAL:
Altura de la nave desde su parte inferior hasta la cubierta superior.

QUILLA: Pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón.

TRAVES: Dirección perpendicular a la de la quilla.

GLOSARIO

A BORDO: En la embarcación.

ABORDAJE: Acción y efecto de abordar.

ABORDAR: Chocar una embarcación a otra.

ACCION INSTITORIA : Obliga de la misma forma o por partes iguales.

ADMINISTRACION FEDERAL PORTUARIA: El servicio público brindado por el Gobierno Federal, por conducto de la SCT, consistente en la gestión de un puerto que no cuente con administración integral.

AMARRAR: Hacer firme una embarcación atándola mediante cabos o cables a un muelle o boyarín, esto sólo se puede hacer cuando la embarcación es de bajo calado y puede entrar hasta el muelle.

APAREJOS: Sistema de poleas y cabos para facilitar un trabajo. El conjunto de palos, perchas y jarcias de un velero. Las distintas combinaciones de velas que pueden llevar los veleros; así decimos aparejo de sloop, de cúter, yawl, etc.

ARQUEO BRUTO: Comprende el volumen total de un barco, incluyendo el de su casco, casetas y puentes.

ARQUEO NETO: Comprende el volumen total del arqueo bruto, pero descontando los espacios destinados a las máquinas o motores, alojamiento de la tripulación, pañoles de víveres y los destinados a los servicios del barco para la navegación como el cuarto de timones o mando.

ASTILLERO: Lugar o taller en donde construyen y reparan embarcaciones.

AUTORIDADES PORTUARIAS: Los servidores públicos de las unidades administrativas de las Dependencias Federales que sean competentes para desempeñar sus funciones en los puertos

AVERIA: Conjunto de bienes expuesto, en la aventura marítima, esto es, el buque y las mercancías que transporta, que pueden sufrir ciertos daños o soportar determinados gastos originados por las eventualidades de la navegación. En el lenguaje coloquial son los daños materiales que sufre una cosa.

AVERIA GRUESA: Cuando y solamente cuando, se ha efectuado o contraído, intencional y razonablemente, algún sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro a los bienes comprometidos en una expedición marítima, es decir, para salvar los bienes comunes de un peligro.

AVITUALLAR: Proveer de vituallas, abastecer, es decir, abastecer de comida y víveres.

BAHÍA: Entrada grande del mar en la costa, poco profunda y de gran amplitud. Puede servir de abrigo a las embarcaciones.

BAJAMAR: El estado de la marea en su mayor descenso.

BOYA: Cuerpo flotante amarrado al fondo para señalar algo. Pueden ser luminosas o ciegas.

BRAZA: Corresponde a dos varas de la antigua medida castellana, es decir, 1.67 metros.

CALADO: Medida de una nave. Parte inferior del barco que le permite flotar de acuerdo a sus dimensiones, es la altura de la parte del casco que queda bajo el agua llamada también obra viva.

CONCESION: El acto de administración discrecional y potestativo por el que el Gobierno Federal confiere a los particulares el derecho de usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público.

CONTRAMAESTRE: Oficial de mar que manda las maniobras y faenas del barco, y cuida de la marinería, bajo las órdenes de los oficiales.

CONTRAPRESTACION UNICA: El aprovechamiento que pagan los administradores portuarios integrales al Gobierno Federal por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de los servicios concesionados.

CONTRA-PRESTACIONES : Las cuotas que cubren los operadores y los prestadores de servicios al administrador portuario integral con motivo de la celebración y cumplimiento de los contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones.

CORSARIO: El que manda una embarcación armada en corso con patente otorgada por autoridad competente.

CORSO: Navegación que se hace en busca y persecución de piratas o embarcaciones enemigas. Es actividad lícita dentro del derecho internacional amparada en el otorgamiento de una patente.

COSTA: Orilla y límite del mar y la parte inmediata de tierra que está junto a él.

COSTADO: Cada uno de los lados que forman el casco de la embarcación de proa a popa y desde la línea de flotación hasta la borda.

COSTEAR: Navegar a lo largo de la costa sin perderla de vista.

COSTERO: El barco destinado a navegar costearlo.

CUBIERTAS: Son los niveles o "pisos" de una nave.

DABLE: Factible o posible.

DERECHO INDIANO: El derecho que se aplicaba en la Nueva España y en las Colonias conquistadas, por los europeos.

DESEMBARCAR: Sacar efectos de a bordo y llevarlos a tierra. También aplicable a personas.

EMBARCADERO: Lugar destinado al embarque de personas y efectos.

EMBARCAR: Meter efectos en una embarcación. Aplicable a personas y al agua que pudiese alcanzar la borda.

ENCALLAR: Dar la embarcación en fondo duro o entre piedras, quedando inmóvil en ellos.

ESLORA: Medida de una nave, es decir, la longitud de la nave.

ESTRIBOR: Es el costado derecho de una nave.

EXCOGITAR: Reflexionar, meditar, encontrar, hallar.

INSTALACIONES PORTUARIAS: Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.

JURISPRUDENCIA: Es la suma de más de cinco sentencias resolviendo con el mismo criterio, las cuales se convierten en precedentes y por lo tanto se consideran como fuente del derecho, para ser aplicadas en casos posteriores.

LASTRE: Material pesado que se suspende de la quilla o en el fondo de la sentina para dar estabilidad al barco.

MANGA: Es la anchura de una nave.

MARINA: El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.

MILLA: Náutica, Geográfica o Marina, es una medida itineraria usada principalmente por los marineros para medir velocidades de los barcos y las distancias en el mar.

NAUFRAGAR: Irse a pique o perderse la embarcación y las persona que van en ella.

POPA: Es la parte trasera de una nave.

PROA: En una nave es su zona delantera.

PRORRATEO: Repartición proporcional entre varios de una cantidad, obligación o carga.

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

QUILLA: Pieza que va de proa a popa por la parte inferior del barco, donde asienta toda su armazón.

QUILLOTE: Lastre externo del buque, fundido en bloque.

RADAS: Bahía o ensenada al socaire utilizadas para carga, descarga y fondeo de buques.

RESCISION: El acto por medio del cual se deja sin efectos una relación contractual, sea por resolución judicial, bien por decisión unilateral de la autoridad administrativa cuando se trata de instrumentos de tal naturaleza-, que se origina en el incumplimiento de las obligaciones contractuales y que motiva el pago de daños y perjuicios.

SOTAVENTO: Lado contrario a donde viene el viento. Antónimo de Barlovento

REVOCACION DEL REGISTRO: El acto por el cual la SCT cancela el registro de un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, con la consecuencia de que el mismo deja de surtir efectos.

SERVICIOS PORTUARIOS: Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.

TRIPULACIÓN: Personas que van en una embarcación, dedicadas a su maniobra y servicio.

VELOCIDAD: En una nave se expresa en nudos. 1 Nudo equivale a una milla por hora, lo que son 1,9 kilómetros/hora.

5 NUDOS: 9.3 km./h	10 NUDOS: 18.5 km./h	15 NUDOS: 27.8 km./h
20 NUDOS: 37 km./h	25 NUDOS: 46.3 km./h	30 NUDOS: 55.6 km./h

VELA: Superficie formada por la unión de varios paños por medio de costuras y que izada en los mástiles aprovecha la fuerza del viento para impulsar la embarcación.

ZARPAR: Levar anclas.

BIBLIOGRAFÍA

- 1.- Barrera Graf, Jorge TRATADO DE DERECHO MERCANTIL. México, Ed. Porrúa, S.A. Volumen I, 1987.
- 2.- Blanco, Constans, ESTUDIOS ELEMENTALES DE DERECHO MERCANTIL. Madrid, Ed. Reus, 4a. Ed., 1995.
- 3.- Beltrán Montiel, Luis, CURSO DE DERECHO DE LA NAVEGACIÓN. Buenos Aires Argentina, Astrea, 1992.
- 4.- Bravo Díaz, Mauro, “et al” COMO EXPORTAR POR VÍA MARÍTIMA. México, S.C.T., 1997.
- 5.- Brunetti, Antonio, DERECHO MARÍTIMO PRIVADO ITALIANO. Barcelona, Ed, Bosch, 1988
- 6.- Cervantes Ahumada, Raúl, DERECHO MARÍTIMO. México, Porrúa Hermanos, S.A. (Tercera edición) 1999.
- 7.- Danjon, Daniel, TRAITÉ DE DROIT MARITIME. Paris, Ed Recueil Sirey, Za ed .Tercera Reimpresión. 1997.
- 8.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Madrid, España, Real Academia Española. Vigésimo Tercera Ed. 1990.
- 9.- Delich, Pedro, DERECHO DE LA NAVEGACIÓN, MARÍTIMA, AERONÁUTICA Y ESPACIAL. Córdoba Argentina, Segunda Ed, 1994.
- 10.- De Pina Vara Rafael, DICCIONARIO DE DERECHO. México. Porrúa. S.A. Décimo Novena Ed, 1994.
- 11.- ENCICLOPEDIA JURÍDICA OMEBA. Argentina. Driskill, S.A. 2000.
- 12.- Enríquez Rosas, José David, UNA INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL ESTATUTO JURÍDICO DE LAS EMBARCACIONES. México, U.N.A.M. Universidad Panamericana, 1998.
- 13.- Georges Ripert, COMPENDIO DE DERECHO MARÍTIMO. Buenos Aires, Argentina, traducción español., Editorial Tea, Tercera Ed. 1984.
- 14.- Gamegoicoechea, Francisco de, TRATADO DE DERECHO MARÍTIMO ESPAÑOL. t. I, Bilbao, España. 1993.
- 15.- LOS PUERTOS MEXICANOS EN CIFRAS 1993-1999. México, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. S.C.T. 2000.

- 16.- Martí de Eixala, Ramón. INSTITUCIONES DE DERECHO MERCANTIL DE ESPAÑA. Madrid, España. Vigésimo Novena Ed. 1995.
- 17.- Mezzera, Rodolfo CURSO DE DERECHO MARÍTIMO. Chile. Universidad de Montevideo, Cuarta Ed. 1996.
- 18.- NUEVA ENCICLOPEDIA TEMÁTICA PLANETA. España. Planeta. 1997.
- 19.- Romano, Cesare P. R., "THE PROLIFERATION OF INTERNATIONAL JUDICIAL BODIES: THE PIECES OF THE PUZZLE", 31 N.Y.U.J.INT'L L. & POL. 709 (1999).
- 20.- Uria González, Rodrigo, EL SEGURO MARÍTIMO. Barcelona, España, De Bosch, Quinta Ed, 1996.

LEGISLACION

- 1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.- Ley Federal de Vías Generales de Comunicación.
- 3.- Ley de Navegación.
- 4.- Reglamento de la Ley de Navegación.
- 5.- Ley Federal de Competencia Económica.
- 6.- Ley de Puertos.
- 7.- Reglamento de la Ley de Puertos.
- 8.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 9.- Ley General de Bienes Nacionales.
- 10.- Código de Comercio.
- 11.- Ley Federal del Mar.

OTRAS FUENTES

CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR. Diario Oficial de la Federación. Montego Bay, Jamaica, 1983.

CONVENCIÓN PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL. Diario Oficial de la Federación. Londres. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. 1974.

EL NUEVO DERECHO DEL MAR. Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay. Jamaica. Porrúa, S.A. Tercera Ed, México, 1992.

Martínez de Anda, Carlos. Revista del Centro de Estudios Superiores Navales PODER NAVAL. ASUNTO DE MARINOS. México, Primavera 2000.

FUENTES ELECTRÓNICAS

- 1.- Armada Española Diccionario:
www.armada15001900.net/diccionario.htmEl Foro. desarrollo histórico del Derecho
- 2.- Arte Historia:
www.artehistoria.com/historia/contextos/1746.htm
- 3.- Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo:
www.cameintram.org.mx/ptm2.htm
- 4.- Derecho de la Navegación:
www.lapaginadelortega.com/derecho_de_la_navegacion_temas_3_4_%20AL_%2044.htm
- 5.- El foro:
www.bmga.org.mx/publicaciones/elforo/1977/abril-junio/esposible.htm
- 6.- Historia de las Sociedades:
www.societario.com/estudiantes/HistoriaSociedadesComerciales.htm
- 7.- Historia del Transporte:
www.eos.cnice.mecd.es/bachillerato/historia/rev_industrial/transportes.htm
- 8.- Insurgencia:
www.sct.gob.mx/documental/hsct_insurgencia.htm
- 9.- La Marina Mercante:
www.serie.gov.do/marmerc/LaMarinaMercante/htm
- 10.- La Marina Mercante:
www.serie.gov.do/marmerc12/LaMarinaMercante/htm
- 11.- Marítimo:
www.bma.org.mx/publicaciones/elforo/1964/Abril-Junio/desarrollo.htm
- 12.- Marina Mercante Mexicana:
www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercantemexicana.htm
- 13.- Marina Mercante:
www.cddhcu.gob.mx/competencia/marina/mercante/marner.htm
- 14.- Marina Mercante Mexicana:
www.dorantes.virtualave.net/Marina/Antecedentes.htm
- 15.- Marina Mercante:
www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/marner.htm

- 16.- Mundo Free:
www.mundo.free.com/diomedes/inglaterra2bhtm
- 17.- Porfiriato:
www.sct.gob.mx/documental/oct_porfiriato.htm
- 18.- Publicaciones Jurídicas:
www.zur2.com/fcjp/116/orjinte.htm
- 19.- Reino Unido La tercera:
www.latercera.cl/lt/Articulo/0,5819,3255_5726_1846025/00.htm
- 20.- Régimen Comercial:
www.lafacu.com/apuntes/economía/economía_régimen_comercial_mercantilismo
- 21.- Revista Prudentia Iuris:
www.eldial.com.ar/home/prudentia/pru/08.asp.RevistaPrudentialis.56
- 22.- Secretaría de Marina:
www.semar.gob.mx/historia/sinopsis.htm
- 23.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes:
www.sct.gob.mx/antecedentes_mesoamérica.htm
- 24.- Situación Marítima Actual:
www.dorantes.virtualave.net/MexicoMaritimo2000.htm
- 25.- Transporte e industria mexicanas:
www.antp.org.mx/rev/novabril03/sat.html
- 26.- Transporte e industria mexicanas:
www.antp.org.mx/rev/novabril03/coni.html
- 27.- Telepolis:
www.club.telepolis.com/mgarciasa/var/anglohol.htm