

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES  
“ACATLÁN”**

**ANÁLISIS SOBRE LOS FACTORES QUE HAN PROPICIADO  
LA CRISIS ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.  
PROPUESTA DE SOLUCIÓN PARA QUE SE CONSTITUYA EN  
UN ENTE GENERADOR DEL DESARROLLO ECONÓMICO  
DEL PAÍS**

**T E S I S**  
**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:**  
**L I C E N C I A D O E N D E R E C H O**  
**P R E S E N T A :**  
**MA. GUADALUPE MENDOZA RODRÍGUEZ**

**ASESOR: LIC. JOSÉ ARTURO ESPINOSA RAMÍREZ**

**DICIEMBRE, 2005.**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

A DIOS, que me puso en esta familia que me ha dado todo y que nunca me ha alejado de Él, haciéndome partícipe de su bondad.

A MI MADRE, quien me dio la vida y me guió en sus sinuosos caminos, a quien debo todo lo que soy y todo aquello que pueda llegar a ser.

A MI PADRE, quien siempre tuvo una sonrisa para mí y me hizo saber que yo era especial y única y aunque tuvo que irse, pareció estar siempre cerca.

A ALI y MAIKY, por crecer conmigo y junto a mí, por enseñarme las cosas que hacen la vida y no permitirme mirar hacia atrás, por no dejarme sola y convertirse en mi apoyo incondicional.

A KIKA, PAPI y MOU, por mostrarme que la felicidad no es un lugar al que hay que llegar, sino que son pedacitos de vida los que hacen la felicidad, que ésta se construye con pequeñas cosas y, por hacerme saber que siempre habrá alguien que me quiera y me necesite.

A FRAN, por apoyarme en este proceso, por permitirme estar cerca y permitirme conocer el amor y por haberme dejado conocer que la vida es más fácil cuando la compartes con alguien que te ama.

A MIS AMIGOS DE LA STPS,  
ADRIAN, ALBERTO, ANGÉLICA,  
CARMEN, EVA, JAVIER, JUAN  
CARLOS, GABRIEL, MARIO y  
MIGUEL, que se preocuparon por  
mí, por que me dieron ánimos en la  
exaltada vida de ser estudiante, por  
dejarme aprender algo de cada uno  
de ustedes, y sobre todo al  
CAPITÁN TUERO y GABRIEL.

A MIS AMIGOS, CARRILLO,  
FABY, MARLYN, SUSY, TINA y  
VERO, por aceptarme en su vida y  
por compartir conmigo los buenos  
y los malos momentos, por apretar  
mi cuello, cuando era necesario.

A LAS CHIQUIS, BLANCH,  
FELY, JOHNY, LORE, MARY,  
MISSY y TOÑO, por los  
momentos compartidos, por los  
ridículos y las frases celebres, por  
los interminables momentos de  
meditación.

A LOS PROFESORES, quienes contribuyeron con sus conocimientos para que pudiera llegar hasta este punto e inculcarme el pensamiento de no detenerme. Con especial cariño al LIC. ESPINOSA y al DR. SALGADO por su dedicación especial para la realización y culminación del presente trabajo, porque sin su ayuda no habría alcanzado esta meta.

A LA UNAM, por abrigarme en su seno y darme la oportunidad de superarme y conocer nuevos mundos.

**DE TODO CORAZÓN GRACIAS**

# ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>CAPÍTULO 1. ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EXPLICACIÓN DE CONCEPTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON LA MARINA MERCANTE</b>	
1.1. ANTECEDENTES .....	6
1.1.1. EN EL MUNDO .....	6
1.1.2. EN MÉXICO .....	12
1.1.2.1. EN EL MÉXICO ANTIGUO .....	12
1.1.2.2. EN EL MÉXICO COLONIAL .....	15
1.1.2.3. EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE .....	20
1.1.2.4. EN EL MÉXICO REVOLUCIONARIO .....	26
1.2. CONCEPTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO .....	31
1.2.1. CONSIDERACIONES GENERALES A LA MARINA MERCANTE .....	31
1.2.2. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO .....	33
1.2.3. LA UBICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO DENTRO DEL DERECHO PÚBLICO O PRIVADO .....	34
1.2.4. BUQUE .....	36
1.2.5. NAVIERO .....	38
1.2.6. ARMADOR .....	39
1.2.7. OPERADOR Y TRANSPORTISTA .....	40
<b>CAPÍTULO 2. MARCO JURÍDICO RECTOR DE LA MARINA MERCANTE A NIVEL NACIONAL</b>	
2.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS .....	44
2.2. LEY DE NAVEGACIÓN Y SU REGLAMENTO .....	49
2.3. LEY DE PUERTOS Y SU REGLAMENTO .....	53
2.4. LEY FEDERAL DEL MAR .....	58
2.5. LEY DE PESCA .....	61
2.6. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL .....	62

2.7.	ORDENAMIENTOS JURÍDICOS COMPLEMENTARIOS.....	65
2.7.1.	LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL .....	65
2.7.2.	LEY GENERAL DE EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y PROTECCIÓN AL AMBIENTE .....	71
2.7.3.	LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES .....	73
2.7.4.	LEY ADUANERA .....	75
2.7.5.	LEY FEDERAL DEL TRABAJO.....	79
2.7.6.	LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA.....	81
2.7.7.	LEY FEDERAL DE DERECHOS .....	83
2.7.7.	CÓDIGO DE COMERCIO .....	85

**CAPÍTULO 3. LA MARINA MERCANTE A LA LUZ DE LOS ORGANISMOS  
INTERNACIONALES Y LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS  
EMANADOS DE SU SENO**

3.1.	GENERALIDADES EN TORNO AL TRATADO INTERNACIONAL.....	89
3.1.1.	DEFINICIÓN.....	90
3.1.2.	JERARQUÍA NORMATIVA EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO.....	92
3.1.3.	PRINCIPIOS RECTORES .....	96
3.2.	LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU). INSTRUMENTOS JURÍDICOS EMANADOS DE SU SENO.....	97
3.2.1.	CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DEL 30 DE MARZO DE 1978. REGLAS DE HAMBURGO .....	98
3.2.2.	CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS DE INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES DEL 7 DE FEBRERO DE 1986 .....	101
3.2.3.	CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DEL 24 DE MAYO DE 1980.....	104
3.2.3.1.	CONFERENCIA DE LA NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, UNCTAD .....	108
3.3.	ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI). INSTRUMENTOS JURÍDICOS EMANADOS DE SU SENO.....	112

3.3.1.	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO.....	113
3.3.2.	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL 30 DE NOVIEMBRE DE 1990 .....	115
3.4.	LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). INSTRUMENTOS JURÍDICOS EMANADOS DE SU SENO.....	118
3.4.1.	CONVENIO SOBRE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR, 1958.....	119
3.4.2.	CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (GENTE DE MAR) 1970 .....	120
<b>CAPÍTULO 4. ANÁLISIS SOBRE LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO Y LAS PROPUESTAS DE SOLUCIÓN PARA QUE SE CONSTITUYA EN UN ENTE GENERADOR DEL DESARROLLO ECONÓMICO</b>		
4.1.	CONDICIÓN ACTUAL DE MARINA MERCANTE NACIONAL. FACTORES QUE HAN PROPICIADO SU CRISIS.....	123
4.1.1.	CARENCIA DE UNA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA COMPETITIVA .....	128
4.1.2.	APERTURA INDISCRIMINADA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO NACIONAL.....	132
4.1.3.	LA CUESTIÓN FISCAL.....	136
4.1.4.	AUSENCIA DE INVERSIÓN EN FLOTA MERCANTE .....	139
4.3.	PROPUESTAS DE SOLUCIÓN.....	140
4.4.	ADOPCIÓN DE UNA POLÍTICA ECONÓMICA FAVORABLE A LA MARINA MERCANTE MEXICANA.....	143
4.5.	CIERRE A LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA Y CONSTRUCCIÓN DE BUQUES, CON EL CONSECUENTE IMPULSO A LOS CONSTRUCTORES DE LA FLOTA MERCANTE Y A LOS QUE SE DEDICAN A LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA.....	145
4.6.	RESTRICCIONES LEGALES A LOS EXTRANJEROS EN LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA.....	150
<b>CONCLUSIONES .....</b>		<b>151</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>		<b>156</b>

# **INTRODUCCIÓN**

Nuestro país tiene el privilegio de tener una ubicación geográfica envidiable, en virtud de situarse entre los océanos Atlántico y Pacífico, que ya quisiera tener alguna de las grandes potencias económicas mundiales; Japón, Francia, Reino Unido, República de Alemania, entre otros, lo que al menos en teoría, implicaría que pudiera lograr un pleno desarrollo de su marina mercante, para que se convirtiera en una fuente importante de divisas, con el consecuente crecimiento económico en beneficio de la sociedad en general y de los sujetos mexicanos que intervienen en las actividades marítimas comerciales, verbigracia: navieros, armadores, transportista; etcétera.

Sin embargo, no es así, porque el Gobierno Mexicano, lejos de prestarle la atención debida a un área económica que debiera ser estratégica para el país, la ha descuidado a tal grado que en la actualidad, no se cuenta con la infraestructura básica mediante la cual se puedan explotar suficientemente los recursos del mar.

El Gobierno Mexicano debe abrir los ojos de una vez por todas para darse cuenta de que la marina mercante nacional requiere de verdaderos apoyos para reactivarla, para incentivarla y para que se convierta en un área estratégica para el desarrollo marítimo y económico del país, es lo que nos motiva a la realización del presente trabajo.

Consideramos que el tema que abordamos, tiene una gran importancia si tomamos la necesidad de que el Gobierno Mexicano tome las medidas necesarias para que se fortalezca el mercado interno; para que se busquen nuevas alternativas de crecimiento de la economía, para que no dependamos únicamente del petróleo o del comercio con los Estados Unidos de América y, para que pueda hacerse frente a los nuevos retos que implica el proceso de globalización.

Se corre en peligro inminente de que, de no asumirse medidas legales y estructurales necesarias, en un futuro se adueñen los extranjeros de la marina mercante nacional.

El objetivo primordial del presente trabajo es analizar la situación actual de la marina mercante nacional, indagar en las causas que han provocado su estancamiento y el peligro

de desaparecer en manos de extranjeros; y las posibles soluciones para lograr su desarrollo y pueda integrarse en la vida económica de nuestro país.

En este sentido, en el Capítulo I, abordaremos la importancia que envuelve a la navegación marítima, desde tiempos inmemorables. El hombre, en su afán por conocer otros mundos diversos al suyo se aventuró en los mares, para después alcanzar otros objetivos: llevar a otros lugares lo que tenía a su alrededor y traer a su lugar aquello que no tenía.

Por supuesto, se tocará lo relacionado a la transportación marítima en nuestro país, toda vez que también hemos utilizado este medio para transportar mercancías, cómo es que ha ido evolucionando. Lo abordaremos desde aquellas épocas precolombinas, en las cuales definitivamente, se marcó el inicio de una nueva cultura.

Veremos que en el periodo del México Colonial en el que, en virtud de nuestro vínculo con España, se utilizó el transporte por mar. En la Independencia, el comercio por agua, trata de resurgir, de retomar también, junto con el pueblo una identidad propia.

Pasaremos también por nuestra etapa revolucionaria, donde el transporte por antonomasia es sin duda el ferrocarril, que entra en nuestro país con un auge envidiable para el transporte marítimo y también para el carretero.

Resulta de importancia conocer los conceptos básicos que encierra el transporte marítimo, como es el caso de la marina mercante, que es el punto toral de este trabajo. Los elementos que la componen, como el buque, los navieros, los transportistas, entre otros.

En el Capítulo II abarcaremos parte de los ordenamientos legales, que tienen alguna relación con el ámbito marítimo, como los es la norma fundamental de nuestro país, la Constitución Política de 1917.

Así también se hará mención de los entes gubernamentales que se relacionan con el transporte marítimo. Daremos vista a la normatividad federal que regula este aparato

económico, como es el caso de la Ley de Puertos y su Reglamento, la Ley de Navegación y su Reglamento, la Ley de Pesca, la Ley Federal del Mar, el Reglamento para el Transporte Multimodal, la Ley Federal del Trabajo, por citar algunos.

En el Capítulo III se retomará el mundo normativo de los mares, pero desde el ámbito internacional. Los organismos internacionales, como la Organización Marítima Internacional, la Organización de las Naciones Unidas y la Organización Internacional del Trabajo, que de alguna forma han generado en su seno ordenamientos encaminados a salvaguardar la vida y la seguridad en los mares.

En el Capítulo IV, trataremos algunos de los problemas que aquejan a nuestra marina mercante, aquellos elementos que han contribuido de manera negativa, evitando su desarrollo, como la falta de estímulos fiscales, la inexistencia de subsidios por parte del Gobierno Federal a este rubro tan importante; la apertura que se ha dado a la inversión extranjera por años, dejando fuera de competencia a los nacionales.

En este Capítulo se pretende también, vislumbrar posibles soluciones para que la marina mercante nacional tome el lugar privilegiado que le corresponde y con ello, inyectarle nuevos bríos, necesarios para que nuestro país se encamine a pasos agigantados a tomar su lugar en este universo.

La metodología en la que se basará la investigación es, principalmente, la documentación bibliográfica, apoyándose también en comunicados que emiten organismos involucrados en la marina mercante, así como pláticas con miembros de la marina mercante mexicana. Apoyándose también en la diversa legislación federal y algunos ordenamientos de tipo internacional, en los que se funda primordialmente, el mundo marítimo.

## **CAPÍTULO 1**

### **ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO Y EXPLICACIÓN DE CONCEPTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON LA MARINA MERCANTE**

## **1.1. ANTECEDENTES**

A través de la historia, el hombre se aventuró a los mares, primeramente, no con el fin de entablar el comercio con otros pueblos, sino con el fin de comunicarse, en busca de la aventura y el desafío de los inexplorados mares.

Una cosa trajo a la otra, pues al llegar a otros lugares se dieron cuenta de que los pueblos cercanos eran poseedores de cosas u objetos que ellos no tenían en sus tierras. Primeramente, se dio la modalidad del trueque, llevaban sus productos que les sobraban a otros pueblos para cambiarlos por los que necesitaban.

Con el paso del tiempo e impulsados por las propias exigencias del crecimiento del comercio por la vía marítima, se desarrolló en gran medida tanto, en lo que se refiere a las estructuras de los buques, como en la regulación y modalidades del transporte marítimo.

### **1.1.1. EN EL MUNDO**

La historia de la navegación se remite a 4000 años; en los primeros años los fenicios realizaban ya un intercambio mercantil mediante el tráfico costero por el Mar Mediterráneo, así como en otros grandes ríos como el Nilo, el Tigres y el Eufrates.

Las embarcaciones que existían en aquella época eran de poca capacidad para el movimiento de la carga, se transportaba cereal, especias, piedras preciosas e incienso y, algunas veces, materiales para construcción.<sup>1</sup>

Como podemos observar, el tráfico marítimo se afianzó gracias a la necesidad de transportar las mercancías hacia lugares en los que no existían, pues se comenzó transportando artículos

---

<sup>1</sup> Vidaña, Arturo. *Transporte Marítimo y Comercio Internacional*. Instituto Superior de Estudios Comerciales, México, 1era. edición, 1974. p.10.

raros o exóticos, metales preciosos, esculturas, realizándose éste, sólo entre los pueblos cercanos.

Es hasta el siglo XIV antes de Cristo, cuando el faraón Ramsés II realiza la construcción del primer canal de Suez, promoviendo así el comercio de mercancías de lujo; sin embargo, a los sucesores no les interesó esta empresa y la abandonaron.

Con ello, los fenicios eran los reyes del comercio marítimo, llegando hasta África. La mayor parte de su carga la constituían las piedras preciosas, que tenían la ventaja de su maniobrabilidad; su peso y volumen eran bajos y eran apreciados en todas partes. Los fenicios llegaron a ser considerados como los dueños de un monopolio de algunas mercancías como el tinte púrpura, invención de ellos mismos.<sup>2</sup>

Los griegos eran marinos por excelencia, aunque no entraron a los mares atraídos precisamente por el comercio, sino por la conquista; sin embargo, introdujeron algunos cambios a las naves fenicias, utilizaron clavos de bronce e hicieron el casco más resistente. También realizaron cambios en la proa, utilizando maderas más gruesas que el resto de la nave, con el fin de ir contra la nave enemiga y abrir así el casco. Utilizaban velas hechas de lino que eran movidas por el viento y no con remo como otras naves.

La forma de la nave se empezó a alunar, es decir que la proa y popa se hicieron más altas, brindando mayor maniobrabilidad. Así también, en el año 500 antes de Cristo se desechó el ancla de piedra, sustituyéndose por la de hierro.

Las naves de los griegos dedicadas al comercio eran pequeñas, así que no se transportaban grandes cantidades de carga en ellas, además éstas eran movidas por remeros. A pesar de estas limitantes, los griegos fueron los primeros en realizar comercio con los pueblos de oriente y occidente de Europa. Comercializaban con la costa de la India, navegando a través del Mar Rojo y del Océano Indico.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> *Ibidem*, p.12.

<sup>3</sup> *Idem*.

Dada la posición geográfica de Grecia, le permitió hacer contacto con los pueblos de ambos lados del Mediterráneo. Realizaban comercio con el Mediterráneo Occidental y también con Francia y España, así como en el norte del Mar Negro.<sup>4</sup>

Con la fundación de Roma, en el año 753 antes de Cristo, el comercio marítimo se desvía hacia la parte occidental. Aunque la intención de los romanos no era propiamente la del comercio, sino la de conquista, se vieron involucrados en el comercio marítimo, debido a que se requirió a los habitantes para las cuestiones de la guerra y se dejaban de lado las actividades de la producción, lo que los llevó a requerir la importación de los productos de otros lugares, como Egipto, Sicilia y Cerdeña; un poco después importaron también artículos suntuarios, como consecuencia de sus conquistas a otros pueblos.

Tras sus múltiples conquistas, los romanos vieron la necesidad de un comercio marítimo más seguro, por lo que implantaron medidas disciplinarias e instituyeron leyes, incrementando así el intercambio comercial, pese a ello el pueblo romano no se le considera como gran navegante, por lo que no se le atribuye alguna mejora importante en cuanto a los diseños de los buques.

En el año 476 D.C. sucumbió el imperio romano, dando paso a los llamados corsarios normandos, mejor conocidos como vikingos, que acosaban el noreste de Europa, saqueando las naves, convirtiendo el comercio por mar en un comercio inseguro. En esta época no se advierten mejoras en el comercio marítimo.

Aunado a lo anterior, el derecho canónico también frenó el avance del comercio marítimo, pues restringía el comercio con el Oriente Medio y con los musulmanes, pues consideraban que ello era una amenaza al mundo cristiano.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> *Ibidem.* p.14.

<sup>5</sup> *Ibidem.* p.16.

En el siglo XIII surge la Liga Hanseática, asociación de ciudades al norte de Alemania, con el objeto de protegerse mutuamente del comercio del Báltico creando un monopolio, frenando a éste el desarrollo comercial, pero después de la guerra de los 30 años, en el siglo XVI, vio su fin dicha asociación. A pesar de frenar el desarrollo comercial, si se le puede atribuir a esta asociación importantes mejoras en cuanto a navegación se refiere como la introducción de velas más grandes y el uso del timón.<sup>6</sup>

A las Cruzadas también se les deben algunas aportaciones a la navegación, como la letra de cambio, el compás de navegación, aunque éste último fue desechado en el siglo XIV por la aguja imantada que giraba sobre su eje. De esta misma época deriva la utilización de la partida doble, en contabilidad, así como el uso del conocimiento de embarque.

Tras el descubrimiento del Nuevo Mundo, y así como de las minas de oro en Chile y Perú, la flota mercante española, empezó a transportar plata y oro desde América hasta España. A América trajeron diversos productos agrícolas como la vid, el olivo, algunas frutas, el trigo, el centeno y la cebada, que no existían en América.

Como consecuencia de la guerra entre España y Holanda, Ámsterdam tomó el lugar comercial de Amberes. El desarrollo del comercio de la región norte de Holanda debe todo su esplendor a la destreza que posee en dos aspectos fundamentales, como comerciantes y como navegantes.<sup>7</sup>

Hacia 1650 Inglaterra contaba con 300 naves para su comercio, en tanto que Holanda poseía más de 3,000. Para esos años los buques eran construidos con madera de roble, lo que los hacía muy resistentes. Francia e Inglaterra pronto rivalizaron con Holanda en la construcción de buques y después de varias guerras entre Inglaterra y Holanda, los ingleses tenían la supremacía de los mares.

---

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> Ibídem. p.25.

Gracias al comercio que sostenía Inglaterra con la India, se vio en la necesidad de construir buques más grandes, los cuales eran de 1,000 hasta 1,500 toneladas de peso muerto. Unos años más tarde, Europa sufrió una inestabilidad política, pero Inglaterra mantuvo su hegemonía en los mares hasta que los americanos surgieron como competidores. Los americanos utilizaron maderas más blandas que los ingleses en la construcción de sus buques destinados al comercio, lo que hacía a la nave más ligera.<sup>8</sup>

Hasta el siglo XIX los barcos eran propiedad del comerciante o de la compañía comercial; no existía un servicio público de transporte marítimo o fluvial. El 5 de enero de 1818 el velero estadounidense “James Monroe”, de la Black Ball Line, zarpó de Nueva York con destino a Liverpool, en el primer servicio público de línea regular. Con su política de realizar viajes regulares y aceptar cargas en lotes menores que la capacidad del barco, la Black Ball Line revolucionó las actividades navieras.<sup>9</sup>

Dos avances tecnológicos aceleraron la evolución hacia las prácticas navieras actuales: la propulsión a vapor y el uso del hierro para la construcción de barcos. En 1819 el velero estadounidense “Savannah” cruzó el Atlántico propulsado por vapor durante parte del viaje, con lo que preparó el camino para que el buque británico “Sirius”, en 1838, cruzara el Atlántico con propulsión exclusivamente a vapor. El primer barco con casco de hierro fue el velero “Ironsides”, botado en 1838 en Liverpool.<sup>10</sup>

En el año de 1850, el inglés Richard Green, revolucionó la navegación al introducir los buques de casco metálico, conocidos como clipper, los americanos adoptaron esta clase de construcción, aunque existía una desconfianza general en relación a ello, pues no se les consideraba seguros, aunado a que el casco metálico desviaba la brújula. En 1890, dicho problema fue superado y los ingleses, quienes poseían el metal en grandes cantidades, comenzaron a producir los buques al estilo clipper, sacando ventaja a los americanos.

---

<sup>8</sup> Ibídem. p.20.

<sup>9</sup> Idem.

<sup>10</sup> Idem.

Con estas innovaciones en cuanto a las estructuras de las naves, también llegaron otros elementos como el registro de los mares y bahías en las cartas oceanográficas y, la meteorología hizo su parte al ofrecer datos sobre las condiciones atmosféricas.<sup>11</sup>

La apertura del canal de Suez en 1869, tuvo una gran importancia económica para las actividades navieras. La finalización del canal, que coincidió con el perfeccionamiento del motor alternativo de triple expansión fiable y económico, en comparación con los primeros motores, hizo posible un servicio rápido entre Europa Occidental y Asia. El primer barco de vapor diseñado como buque cisterna oceánico fue el “Glückauf”, construido en Gran Bretaña en 1886. Tenía un peso muerto de 2,740 toneladas, el peso de la carga, pertrechos, combustible, pasajeros y tripulantes con el barco a plena carga y alcanzaba una velocidad de 11 nudos, 20 km/h.<sup>12</sup>

Uno de los avances tecnológicos producidos a finales del siglo XIX fue el desarrollo de la turbina compuesta de vapor, inventada por el británico Charles A. Parsons y adaptada para su uso naval en 1897. En 1903, el “Wandal”, un paquebote del Volga, fue el primer buque propulsado por un motor diesel. El barco danés “Selandia”, que entró en servicio en 1912, fue el primer buque marítimo de motor.

Después de la Primera Guerra Mundial se efectuaron avances significativos, especialmente en el perfeccionamiento de la propulsión turboeléctrica. Durante la II Guerra Mundial, la soldadura sustituyó a los remaches en la construcción naval. El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden, Nueva Jersey, la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga, el “Savannah”, que fue botado en 1960. En 1962 fue vendido a una empresa privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> *Ibidem.* p.22.

<sup>12</sup> *Idem.*

<sup>13</sup> La información fue tomada de la página: <http://industrianaquiera.com>

## 1.1.2. EN MÉXICO

A través de la historia de nuestro país, la marina mercante ha tenido diversas etapas. En algunas de ellas no se podría hablar de la existencia de una marina mercante nacional. En algunas otras etapas, la marina ha tratado de surgir de entre los mares, sin logrado todavía.

### 1.1.2.1. MÉXICO ANTIGUO

Antes de la conquista, el comercio marítimo en México fue intenso y se llevaba a cabo en piraguas y canoas a lo largo de la costa. Podríamos hablar que los pueblos de Mesoamérica realizaban la navegación de cabotaje, tomando en cuenta sus limitados recursos tecnológicos, situación que no limitó su intromisión al mar para comerciar.

La presencia de los códices, dejan ver la existencia de una navegación prehispánica intensa, como el código de la Tira de la Peregrinación, el Nuttall, Matritense, Borgia y Vindobonensis, Códigos Azcatitlán y Dresdén.<sup>14</sup>

Es decir que los pueblos contaban con un avanzado sistema marítimo. De entre los que podemos destacar a los Olmecas, los “habitantes del país del hule”, quienes se ubicaron en la región costera que forma ahora la parte sur del Estado de Veracruz y la norte del Estado de Tabasco.

Este pueblo, tenía la preocupación de adquirir materias primas y, posiblemente, productos terminados, de procedencia relativamente lejana, los Olmecas realizaban un amplio movimiento de mercancías.

Muy probablemente el comercio de este pueblo debió realizarse por mar, costeando con embarcaciones relativamente pequeñas; o por la vía fluvial dada la cercanía de varios de los núcleos de población a ríos de fácil navegación.

---

<sup>14</sup> La información fue tomada de la página electrónica <http://www.semar.gob.mx/historia/acervo.htm>

Es probable que por esta vía lograsen transportar cantera y otras piedras sobre todo de los Tuxtlas o de la región de San Martín Pajapan. Se sabe que las grandes piedras proceden de lejos y que el jade, la serpentina, la andesita, los esquistos, la cromita, el cinabrio y otros productos que por su material han desaparecido, llegaban a veces de zonas tan lejanas como distintas.<sup>15</sup>

Otro pueblo de gran relevancia son los Aztecas, a quienes se les considera una cultura de una gran historia naval, pues hay que recordar que se desarrollaron en medio del lago de Texcoco sobre chinampas unidas entre sí para formar bloques comunicados por canales.<sup>16</sup>

Se requería de un gran número de barquillas para transportar gente y por supuesto, las mercancías, por lo que el tráfico se considera, era intenso dándose origen a atracaderos y canales o acequias hondas, que iban de una ciudad a otra y en ocasiones penetraban hasta el interior de la zona habitada, como el caso de la acequia real, por la que se llegaba al centro ceremonial, este canal en especial siguió dando servicio durante la época colonial.

Al Norte de Tenochtitlan se encontraba el más famoso embarcadero, que aprovechaba la existencia de un islote, el cual daba lugar a la formación de un remanso conocido más tarde con el nombre de “La Lagunilla”, del que se dice que en su interior podían tener cabida hasta 25 mil canoas.

Tenochtitlán, era sin duda alguna un lugar comercial y, que pro ende, requería de sus vías lacustres, que se extendían las había hacia el exterior y las que se podrían considerar como internas que ligaban a todos los pueblos ribereños del gran lago.

Los productos que se transportaban por la ruta de las canoas, eran hortalizas, frutas y flores, cereales, mieles y diferentes materiales de construcción, e inclusive agua. Todo lo posible era transportado en canoas, dando con ello solución parcial a la carencia de animales de carga.

---

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem.

Las canoas más grandes llegaron a tener 15 metros de largo y capacidad para varias toneladas; eran de madera, tronco ahuecado y poco fondo. Huitzilopochco, Mexalcingo, Chalco, Atenco, Xochimilco, Ayotzingo y Tetelco, eran los principales puertos de embarque, dependiendo de los productos que debían transportarse y de sus lugares de origen.<sup>17</sup>

Mención a parte merecen los Mayas, quienes fabricaron canoas ahuecando grandes troncos de árbol, practicando un extenso comercio tanto terrestre, fluvial y marítimo. El comercio a larga distancia, perduró gracias a la existencia de “puertos de intercambio”, pueblos o ciudades cuya función específica radicaba en servir como sitios de reunión a los comerciantes.

Se piensa que sus piraguas, eran capaces de transportar cuarenta o más personas, mantuvieron un servicio que prácticamente circunscribía a toda la Península de Yucatán.

Muchos bienes de consumo transportados por tierra desde las regiones altas de México eran embarcados en Tabasco y trasladados, rodeando la península, hasta la costa norte de Guatemala y Honduras, donde los mayas chontales tenían estaciones de tráfico.<sup>18</sup>

Los Mayas navegaban desde Tampico hasta las costas de Honduras y Guatemala. Los objetos de cobre probablemente venían de México continental; los textiles, eran una especialidad de Yucatán y se exportaban a Honduras. El cacao probablemente se obtenía a lo largo de la costa de Belice y estaba destinado para su disposición en Yucatán, en el viaje de retorno. Este transporte era realizado en grandes canoas, de unos 2.50 metros de ancho.

De igual manera, la sal era extraída de yacimientos de las costas norte y noroeste de la Península de Yucatán, a fines del siglo XVI, se exportaba por mar desde Campeche hasta Amoyoc, no muy lejos del sur de Tampico, a unos 965 kilómetros.

---

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Idem.

El cacao por supuesto, se acarreaba desde Tabasco y la costa pacífica del Soconusco y de Guatemala hasta México; otros materiales de menor volumen, como plumas de quetzal y de colibrí, y ámbar se trasladaban hasta México desde el área de los Mayas. Mesoamérica fue toda una red de rutas de comercio para muy variados productos: desde metales hasta iguanas vivas.<sup>19</sup>

Como podemos darnos cuenta, los Mayas alcanzaron un gran centro de comercio, se cree que había dos sistemas principales de comercio que conectaban a la Península de Yucatán con el resto de Mesoamérica: Un sistema de comunicación ribereño y de tierra que se extendía desde el altiplano de México hasta Honduras y pasaba a través de la base de la península y, otro alrededor de la península.

Se cree, que el grupo Maya que provenían de Campeche y Tabasco, establecieron lugares de apoyo al navegante, como son los puertos a lo largo del litoral, ya sea aprovechando los rasgos naturales o las caletas rocosas, o bien, modificando las características de lugar, mediante la construcción de canales navegables para unir cuerpos de agua, como es el caso del canal artificial de la laguna de Chunyakché.

También utilizaron conchas de caracoles para construir diques y muelles. Con el afán de ayudar a los navegantes, desarrollaron un sistema de marcaciones y códigos, que funcionaban de manera similar a los faros. En cuanto a sus embarcaciones de los Mayas, éstas tenían la proa y popa más elevadas que la línea de borda, dándoles así estabilidad y un mejor maniobrabilidad.

#### 1.1.2.2. MÉXICO COLONIAL

Durante la Colonia, se considera que el comercio marítimo era prácticamente nulo, pues España impedía el comercio entre las colonias americanas. El comercio se caracterizaba por una serie de ordenamientos, de los cuales emanaban requisitos extremos.

---

<sup>19</sup> Idem

Aunado a las pesadas reglamentaciones, a la monarquía española sólo le interesaba sacar del Nuevo Mundo los metales preciosos, como el oro y la plata, pues eran requeridos para los crecientes pagos de la administración pública y los de los ejércitos que combatían el protestantismo.

Las Casas de Contratación de Sevilla primero y, Cádiz más tarde, eran las encargadas de la fiscalización del comercio de España, las cuales se encargaban de cobrar los elevados impuestos que recaían sobre el comercio, es decir que estas Casas eran las encargadas de bloquear el comercio con América, ya que para realizar el comercio mercante, no sólo se debía contar con el dinero, los buques y las mercancías, sino además se debía contar con mucha voluntad y una paciencia extrema.<sup>20</sup>

En 11 de enero de 1503 se emitió la Real Cédula, mediante la cual se señalaba:

- ❖ La prohibición del comercio entre las colonias y con los terceros Estados
- ❖ El cierre de los puertos mexicanos, quedando abiertos únicamente Acapulco, en el Pacífico y, Veracruz en el Atlántico
- ❖ Prohibición a criollos, mestizos e indígenas para dedicarse al comercio marítimo, que sólo se reservaba a los españoles
- ❖ Únicamente los españoles peninsulares podían explotar comercial y marítimamente los buques<sup>21</sup>

El comercio entre la Península y América se efectuaba a base de dos flotas, unos buques eran mercantes y otros de guerra. Los buques de guerra tenían la misión de proteger a los buques mercantes de los ataques piratas. Estas flotas zarpaban anualmente de Sevilla, una llegaba a Veracruz y la otra a Nombre de Dios, ambas flotas se internaban por el Caribe, pero debían reunirse en el mes de marzo en La Habana, para hacer juntas el viaje de regreso.

---

<sup>20</sup> Idem.

<sup>21</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Futuro de la Marina Mercante y de los Puertos Mexicanos*. Cátedra de Derecho Marítimo. s/editorial, México, s/fecha, p.2.

Esta flota mercante resultaba insuficiente, pues como se menciona solamente zarpaban dos veces al año, una en enero y otra en agosto. Dada la falta de una marina mercante adecuada, la prohibición que hiciera el gobierno español de no comerciar con extranjeros, comenzó a quebrantarse.<sup>22</sup>

Bajo el reinado de Carlos V y Felipe II el comercio marítimo floreció notablemente, sin embargo, decayó en el siglo XVI, gracias a la mala dirección del gobierno español que no fomentó el desarrollo de una marina mercante competitiva. También contribuyó el hecho de que se prohibiera que salieran naves solas, que si no cumplían con este mandato eran sancionadas con el decomiso de sus cargamentos y hasta con la pérdida del barco.

Así también, contribuyen a la debilitación de la marina mercante, los altos impuestos que se cobraban, los cuales eran cuatro: el de avería, que era destinado para cubrir los sueldos de la Armada; el de almojarifazgo o tanto por ciento sobre el valor de las mercancías que procedía de América; el de toneladas, que era sobre el desplazamiento de los buques y, el de almirantazgo, que correspondía a los emolumentos del empleo del almirante. En los puertos de América se cobraban además, el impuesto de alcabala, sobre la introducción de los efectos y el de anclaje sobre los barcos que atracaban en el puerto.<sup>23</sup>

Con esta política tributaria se dio auge al contrabando, resultando también una insuficiencia para satisfacer las necesidades de las colonias, por lo que se propuso suprimir los derechos sobre el tonelaje y, también se comenzó a ver la creciente ineficacia del sistema de flotas.

En 1765 se crearon algunas reformas importantes al sistema de comercio:

---

<sup>22</sup> Orozco Vela, Oliverio. *La Marina en la Historia del Comercio*. Asociación de la H. Escuela Naval Militar, México, 1era. edición, 1962. p.49. Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. McGraw-Hill, S.A. de C.V. México, 1era. edición, 1997, p.3.

<sup>23</sup> Pasquel, Leonardo. *Aspectos de la Navegación Mexicana, Tomo I*. Editorial Citlaltepētli, S.A. de C.V. México, 1era. edición, 1970, p.96.

1764	Establecimiento del correo marítimo mensual entre la Península y los dominios de ultramar.
1765	Real Cédula, de 16 de octubre, en la que se autorizaba la navegación recíproca entre los puertos de Cuba, Santo Domingo, Puerto Rico, Trinidad y Margarita y de éstos a Cádiz, Sevilla, Alicante, Cartagena, Malaga, Barcelona, Santander, La Coruña y Gijón. Suprimiendo algunos derechos como de toneladas y otros.
1778	Reglamento y Aranceles Reales par el Comercio Libre entre España e Indias. Se habilitaron 13 puertos peninsulares, además de Mallorca y las Canarias y 24 puertos americanos.
1779	Ensayo de apertura parcial en la Nueva España. Se autorizó por única vez la navegación de 11 barcos hacia Veracruz que saldrían de Cádiz y de Málaga, Alicante, Barcelona, Santander y La Coruña. Se suprimieron impuestos municipales en Veracruz a los caldos españoles (aguardiente, vinagre).
1782	Real Cédula de 30 de marzo, que autorizó el comercio libre de trigo y harina en la Nueva España, con dispensa de derechos de exportación.
1786	Real Cédula de 4 de diciembre, mediante la cual se establecía el sistema de intendencias en la Nueva España, que destacaba la creación del cargo de subdelegado, quienes a diferencia de los alcaldes mayores, a quienes sustituían, tenían prohibido intervenir en el comercio de productos indígenas.
1789	Real Decreto de 28 de febrero, por el cual, México y Caracas quedaron incluidos en el régimen de comercio libre. Podían comerciar entre sí, con España y con las demás provincias americanas en igualdad de condiciones. También con este decreto se abolía el sistema de flotas.
1795	Fundación de los consulados de Veracruz y Guadalajara, con lo que se ponía fin al monopolio de los grandes comerciantes de la Ciudad de México.
1796	Real Orden de 10 de abril, concedía una rebaja general de 25% en los derechos que gravaban el comercio de la Nueva España con las islas de América, Guatemala, Santa Fe y Perú. Se retiró el gravamen del intercambio con Filipinas a través de Acapulco.

Las señaladas reformas reavivaron, el comercio y estimularon la economía, diversificando también la inversión. Durante el siglo XIX, prosiguieron las concesiones a la libertad mercantil. Antes de 1815, ya se habían abierto al comercio otros puertos novohispanos.<sup>24</sup>

Al constituirse México como Nación Independiente, en 1821, las relaciones comerciales se regían por las Ordenanzas de Bilbao, cuya aplicación competía a los consulados existentes en las ciudades de México, Veracruz, Guadalajara y Puebla. Estos consulados conocían de avalúos de embarques y desembarques de mercancías, derechos, obras para mejorar los puertos y construcción de caminos, entre otras funciones.

Las Ordenanzas de Bilbao estuvieron vigentes hasta el año de 1884, con una breve interrupción de mayo de 1854 a noviembre de 1855, lapso durante el cual rigió un Código de Comercio especialmente elaborado para la República Mexicana, que se conoció con el nombre de Código Lares, quien tuvo una breve vida y, del cual ahondaremos más adelante.<sup>25</sup>

Un servicio regular de cabotaje se llevó a cabo en 1580 en el balandro San Francisco, construido totalmente en Campeche, que realizó el viaje a Veracruz, llevando pasaje y carga. Por esa época se habilitaron los puertos de Matamoros, Soto la Marina, Altamira, Veracruz, Tlacotalpan, Campeche, Sisal, Acapulco, San Blas, Mazatlán y La Paz.<sup>26</sup>

Hacia 1818, se abrió el comercio con todos los puertos de la Nueva España, con el fin de contrarestar el comercio ilícito, pero cabe mencionar que esta medida no terminó con dicho comercio, aunque si se logró estimular el tráfico de cabotaje y se aumentó el intercambio con el exterior.

De igual manera, no se aumentó la competitividad de las exportaciones, esto se atribuye a diversos factores como:

---

<sup>24</sup> Ortiz Hernán, Sergio. *Caminos y Transportes en México. Una Aproximación Socioeconómica, Fines de la Colonia y Principios de la Vida Independiente*. Fondo de Cultura Económica, S.A. de C.V., México, 2da. edición, 1994, p.71.

<sup>25</sup> La información fue tomada de la página electrónica <http://www.universidadabierta.edu.mx>

<sup>26</sup> La información fue tomada de la página electrónica [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx). Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*, p.4.

- ❁ Los excesivos impuestos
- ❁ Escasez de circulante
- ❁ Malos caminos
- ❁ Falta de recursos de los comerciantes y la carestía de los créditos
- ❁ Amplias fluctuaciones de crédito
- ❁ El amplio aparato burocrático

Con este panorama, la Nueva España continuó realizando exportaciones e importaciones a través del mar, algunas veces las cifras eran mayores o menores, dependiendo también, en gran medida del clima de paz o de guerra en el que se viera envuelta España, como es el caso de la guerra que sostuvo con Inglaterra en 1796 en la que el movimiento comercial se vio muy restringido.<sup>27</sup>

### 1.1.2.3. MÉXICO INDEPENDIENTE

Gracias al movimiento de Independencia que sufrió nuestro país en el año de 1810, mismo que tuviera su origen en las clases de los trabajadores del campo y las minas, dirigido por clérigos rurales, la mayoría criollos, la Nación experimentó diversos cambios.

Los caminos y transportes heredados de la Colonia, sirvieron para que los ejércitos transportaran víveres y material de combate. Aquellas brechas fueron acondicionadas para que por ellas pudieran transitar las carretas y diligencias, tanto de servicio público como particular. A consecuencia de la guerra, durante este período no se ocupaban de atender a los transportes, por lo que su condición fue empeorando conforme pasaba el tiempo.

Se considera que el movimiento de Independencia termina con la entrada a la Ciudad de México del Ejército Trigarante con Agustín de Iturbide al frente, el 27 de septiembre de 1821. Iturbide tomó a su cargo la dirección de los asuntos públicos, nombrando una Junta

---

<sup>27</sup> Ortiz Herman, Sergio. *Op. cit.*, p.73.

Gubernativa, la cual lo designó como su presidente y posteriormente fue coronado Emperador en 1822. Abdicó en 1823, se ausentó del país y al retornar fue aprehendido y fusilado en 1824.

Con estos acontecimientos se cerraba la etapa Insurgente, tras 11 años de luchas que dejaron al país en un estado socioeconómico casi en ruinas, se generó un desajuste político, disminución demográfica y abandono de las tierras, otra de las consecuencias es que el comercio quedó paralizado.

El 4 de octubre de 1824 se promulgó la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, y el día 19 del mismo mes, Guadalupe Victoria fue electo presidente de la nueva República.

Los primeros países en reconocer la independencia de nuestro país fueron Chile, Colombia y Perú. Fue reconocida luego por Estados Unidos y después por Inglaterra, mediante el Tratado de Amistad de 1825. En 1827 fue reconocida por Francia y hasta 1836 fue reconocida por el Vaticano.<sup>28</sup>

Se firmó con Inglaterra un tratado, que estimuló las inversiones extranjeras. Resalta también la aprobación 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 en el puerto de Navidad, en Jalisco.<sup>29</sup>

En la etapa Independiente, la marina mercante mexicana se encontraba constituida por embarcaciones de vela muy pequeños, que realizaban tráfico de cabotaje y esporádicamente de altura a Estados Unidos. A pesar de dicha limitación, se suscribieron diversos contratos de navegación para dar servicio de carga y pasajeros a Estados Unidos y de cabotaje en ambos litorales.

---

<sup>28</sup> Seara Vázquez, Modesto. *Política Exterior de México*. Harla, S.A. de C.V., México, 3ª. edición, 1985. p.414.

<sup>29</sup> La información fue tomada de la página: <http://dorantes.virtualave.net>

Sin embargo esos pequeños logros no eran suficientes y, en el año de 1823, el Secretario de Guerra y Marina, José Joaquín Herrera, se comenzó a preocupar por el problema de la marina mercante, y utilizó la marina de guerra para el transporte de mercancías, pasajeros y valores; aún cuando eran pocos barcos, servían para sostener comunicación suficiente con los principales puertos del país.

En 1836, con la Guerra de Texas y la de los Pasteles con Francia se acabó con la escasa marina bélica y con los puertos del Golfo de México. Veracruz fue bombardeado y ocupado por los franceses. Las luchas internas y la Guerra en 1847 con Estados Unidos terminaron con las pocas unidades que restaban.

Pese a este oscuro panorama, Antonio López de Santa Anna echó una mirada a la marina mercante. Así, el 30 de enero de 1854, decretó el Acta de Navegación para el Comercio de la República Mexicana, en la que se vela por la protección y desarrollo de la marina mercante. En este mismo orden de ideas, Santa Anna, estableció una escuela náutica en Isla del Carmen, Campeche. Desafortunadamente, lo hecho por Santa Anna fue mermado con el triunfo de la Revolución de Ayutla, el 9 de agosto de 1855, decayendo nuevamente la marina mercante mexicana.

Durante los tormentosos tiempos de la República, Veracruz siguió siendo el puerto principal del país, además de Tampico y Campeche. En virtud de la destrucción que sufrió por mucho tiempo el camino a Acapulco, el comercio hacia el Océano Pacífico, se efectuaba por los puertos de Vallarta y Mazatlán.<sup>30</sup>

Tras la Guerra de Reforma o Guerra de los Tres Años, que duró de 1858 a 1861 con el triunfo de los liberales Juárez pudo volver a la ciudad de México a presidir el gobierno, percatándose de la importancia de que reviste la marina mercante y del precario estado que guardaba.<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> La información fue tomada de la página: [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx). Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. p.5.

<sup>31</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://biblioteca.redescolar.ilce.edu.mx>

En aquella época, el tráfico marítimo se efectuaba por medio de buques ingleses y americanos. En 1861 un vapor británico conducía pasaje, correspondencia y mercancías de Veracruz a Londres, vía Cuba; de Veracruz a Nueva Orleans, buques estadounidenses hacían el viaje dos veces al mes; en el Pacífico una línea americana cubría la ruta de San Francisco a Panamá, tocaba Acapulco y Manzanillo, los ingleses llegaban a San Blas y Mazatlán.

Los puertos y la transportación marítima fueron objeto de la atención del gobierno del Presidente Juárez. Durante el período comprendido entre principios de 1856 y 1861, se habilitaron para comercio de cabotaje y de altura los puertos de Coatzacoalcos y La Ventosa, ambos en la región del Istmo de Tehuantepec; el de Rincón de la Escondida, en la costa de Acapulco; el de Mulegé y el de La Paz, en el territorio de Baja California para uso exclusivo de éste; el de San Ángel, situado en el Mar del Sur, costa del Estado de Oaxaca, y el de Navidad en la de Jalisco.

Durante el gobierno del presidente Juárez, el desarrollo marítimo era patente: se reparaba el muelle del puerto de Veracruz, se abría el puerto de La Libertad en el estado de Sonora, y se elaboraban los proyectos para construir otro en La Laguna y Barra de Jesús María, en el litoral del Estado de Tamaulipas; se iniciaba la construcción del muelle de Mazatlán, y estaban próximas a concluirse las obras en los puertos de Frontera y Tampico.<sup>32</sup>

Con la llegada al poder del Emperador Maximiliano de Habsburgo, se dio paso, el 10 de abril de 1865, al Estatuto Provisional del Imperio Mexicano, del que resalta un especial interés en el ejercicio de la soberanía sobre los mares.

De tal suerte, que se crean prefecturas marítimas, quienes debían vigilar la ejecución de las leyes y reglamentos concernientes a la marina y la aplicación de la justicia marítima. Se crean capitanías de puerto, quien fungía como la policía del puerto y se encargaban de la ejecución de los reglamentos de navegación y comercio marítimos.

---

<sup>32</sup> Idem.

Se fijan como parte del territorio nacional la parte del continente septentrional americano, es decir, el mar de las Antillas; el mar Pacífico quedando dentro de su demarcación el mar de Cortés o Golfo de California, todas las islas que pertenecen a estos mares.<sup>33</sup>

Porfirio Díaz desde su llegada al poder en 1876, impulsó constantemente a los ferrocarriles y, afortunadamente, también impulsó notablemente al rubro de la marina mercante nacional, que se encontraba tan olvidada.

El Presidente Porfirio Díaz emprendió en los Puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo, Mazatlán y Salina Cruz lo que propiamente fue la primera etapa de construcciones marítimas, que encauzaba al país hacia el mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos.

Sin embargo, hubieron de suspenderse durante la Revolución y, al final del período de Díaz, sólo se concluyeron las obras en los puertos de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Salina Cruz, reanudándose las obras en los demás hasta el Gobierno del General Manuel Avila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940.

En su afán de impulsar a la marina mercante, en 1882 se crea la Escuela Náutica de Mazatlán y en 1897 fue inaugurada la H. Escuela Naval Militar, en la que se preparaban oficiales. Se crearon las compañías Transatlántica Mexicana, la Mexicana de Navegación, Naviera de Romano, Berreteaga 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. Con el crecimiento del tráfico marítimo hubo necesidad de acondicionar varios puertos, como los de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz y especialmente el de Tampico.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> La información fue tomada de la página: [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx). Salgado y Salgado, José Eusebio. *Legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)*, de Anuario de Derecho Marítimo. Vol. XI, 1994.

Dado el auge que dio Díaz a la marina, en esta época se establecieron servicios marítimos con Estados Unidos y Europa, utilizando los puertos del Golfo de México, en los que operaban armadoras como Compañía Trasatlántica Española, Nueva Cork-Cuba-Mail Steam Ship CO., West Ubdues and Pacific, Mala Imperial Alema, Compañía Mexicana de Navegación, entre otras.

Durante el gobierno de Díaz, se vio un avance considerable en la marina mercante, se firmó un contrato para mejorar y sanear el puerto de Manzanillo; se reconocían la costa e islas orientales de Yucatán para el establecimiento de su señalización; se instalaban las oficinas del servicio de faros en los puertos de Progreso, Puerto Ángel y Mazatlán, dándose principio a las obras de instalación del faro en punta de Zapotitlán y se encontraba ya en servicio el de Isla Mujeres.

También la costa de Campeche se vio favorecida con este auge, pues se realizaron trabajos de reconocimiento para estudiar la mejor localización del puerto; se llevaba a término el proyecto del nuevo puerto de Altata; continuaban las obras del puerto y saneamiento de Manzanillo.

En Tampico se comenzaban los trabajos para la reconstrucción del muelle fiscal; se inauguraban varios faros en la costa oriental de Yucatán y en Puerto Ángel, Oaxaca, así como algunas balizas luminosas en Antón Libardo, Veracruz y en el Puerto de La Paz, Baja California. Los puertos de Veracruz, Tampico y Salina Cruz, siempre merecieron la más alta atención del gobierno del General Díaz.

En cuanto a legislación se refiere, Porfirio Díaz expidió en 1891 un Decreto en virtud del cual se creaban siete Secretarías de Estado, entre las cuales aparecía por primera vez la de Comunicaciones y Obras Públicas, correspondiéndole los asuntos relativos a correos, vías marítimas de comunicación, telégrafos, teléfonos, ferrocarriles, obras en puertos, carreteras, calzadas, puentes, lagos y canales.

Se dio paso a diversos ordenamientos legales de importancia, como las Ordenanzas de Aduanas, el Código Sanitario, entre otros. De igual manera, se facultó al Congreso de la Unión a legislar en materia de comercio, generándose así el Código de comercio de 1884, quien tuvo una vida corta y, fue remplazado por el Código de 1889.<sup>35</sup>

#### 1.1.2.4. MÉXICO REVOLUCIONARIO

En 1910 se inició la Revolución Mexicana. Esta revolución podría decirse que se libró tomando como elemento los centros ferroviarios de mayor importancia, ya que éste era el sistema de comunicación preponderante en aquella época.

Propiamente, en esta etapa revolucionaria se restó importancia a la marina mercante, ya que dadas las condiciones imperantes en nuestro país, gracias al estado de guerra y, como ya se mencionó, el ferrocarril, era el transporte predilecto por antonomasia.

Incluso se incursionó en el aire y, el presidente Madero brindó todo su apoyo para su desarrollo. Así también, Carranza le dio su apoyo, formando la Fuerza Aérea Mexicana. Este desarrollo también se vio frenado, en virtud de la Revolución Mexicana, aunque este sistema de transporte si fue utilizado en el campo de batalla como arma de guerra.

El artículo 90 de la Constitución de 1917 señalaba que:

*“Para el despacho de los negocios de competencia del Poder Ejecutivo habrá las siguientes Secretarías de Estado, de Hacienda y Crédito Público, de Tierras y Aguas, Colonización e Inmigración, Trabajo, Industria y Comercio, de Guerra, de Marina y de Comunicaciones y Obras Públicas”.*<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Idem.

<sup>36</sup> *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917*. artículo 90, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

Años después y, pese a todo lo hecho en materia de marina mercante, en 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.<sup>37</sup>

En esta etapa del gobierno cardenista, el desarrollo mercante se limita a la adquisición de un grupo de buquetanques, los cuales fueron entregados a la nueva empresa creada para administrar el nacionalizado sector energético: Petróleos Mexicanos.

La actividad marítima del país, se vio monopolizada por Petróleos Mexicanos. También se dio a la paraestatal la facultad para coordinar 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, el Departamento Autónomo de Marina. Más tarde, en diciembre de 1940, dada la importancia estratégica, el Departamento de Marina, alcanzó el rango de Secretaría de Estado.

El primer Secretario fue el General Heriberto Jara Corona. Bajo su mando se realizó uno de los actos más relevantes para la marina de nuestro país, se utilizó por primera vez el derecho de angaria.

Éste se ejerció gracias a la estrategia defensiva de los Estados Unidos, pues se pensaba que el puerto de Tampico era un punto débil si los barcos extranjeros permanecían mucho tiempo en este puerto. En este supuesto se encontraron para el 10 de abril de 1941, 10 buques petroleros, alemanes e italianos. El decreto alcanzó también a buques de carga y pasajeros, con lo que nuestra flota creció considerablemente.

En materia jurídica se expidió el Reglamento para la Navegación de Cabotaje, el cual regulaba la participación de barcos ingleses y americanos en esa modalidad de tráfico ante la ausencia

---

<sup>37</sup> La información fue tomada de la página electrónica: [www.semar.gob.mx](http://www.semar.gob.mx)

de una flota nacional. Para el año de 1946, se fundó la Escuela Náutica de Tampico, destinada a la preparación de oficiales mexicanos acordes con las necesidades de la nación.<sup>38</sup>

En 1949, la iniciativa privada entró en la participación del desarrollo de la marina mercante, con la Instalación de la Compañía de Servicios Marítimos, que trajo como consecuencia, la construcción de diversas obras portuarias y el apoyo a la Escuela Náutica de Mazatlán.

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.

Durante el periodo presencial de Adolfo Ruiz Cortines, se trató de desarrollar y consolidar la actividad marítima, para lo cual se presentó el Programa de Progreso Marítimo, también conocido con el nombre de La Marcha al Mar.

El programa 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 marítimoportuaria; 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.

Sin embargo, no se obtuvieron grandes resultados, pues aunque estuviera participando el sector privado, éstos fueron los que mostraron desconfianza, dejando a tal proyecto sin ninguna esperanza.<sup>39</sup>

Años más tarde la Secretaría de Marina, reavivó el Programa de Progreso Marítimo. Simultáneamente desapareció la Compañía Naviera Turística Mexicana, para dar paso al surgimiento de la empresa Transportación Marítima Mexicana, integrada por capital privado (1955).

---

<sup>38</sup> Idem.

<sup>39</sup> Idem.

En 1958 esta empresa dio cabida al capital del Banco de México, Banco de Comercio Exterior y Nacional Financiera, en representación del Estado. Empezó sus operaciones con un pequeño buque de sólo 4,900 toneladas, el “Anáhuac”, después adquirieron el “Jalapa”, de 5,900 toneladas, haciéndose con estas naves un servicio regular de transportación de carga entre puertos mexicanos, de Estados Unidos, Canadá y Centro América.<sup>40</sup>

Paulatinamente, Transportación Marítima Mexicana, fue creciendo, adquiriendo nuevos buques de capacidades superiores, con lo que tuvo la posibilidad de llegar a puertos europeos como, Burdeos y El Havre en Francia; Amberes en Bélgica; Róterdam en Holanda y Hamburgo y Bremen en Alemania. Indudablemente, Transportación Marítima Mexicana resultó ser un icono del transporte marítimo para nuestro país, ya que impulsó de manera importante el desarrollo de esta industria, llevando a la flota mexicana a la consolidación de su desarrollo en el plano internacional.<sup>41</sup>

Dentro de la marina mercante nacional destacó la flota estatal, integrada principalmente por buquetanques, mientras el sector privado estaba conformado básicamente 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 tenía como objetivo 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;

---

<sup>40</sup> Ortiz Hernan, Sergio. *Op. Cit.*, p. 80.

<sup>41</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Economía del Transporte Marítimo*. Editorial del Instituto Politécnico Nacional, 1era. edición, México, 1977, p. 222.

impulsó las exportaciones; generó fuentes de trabajo y ayudó a promover el desarrollo de la industria mexicana de la construcción naval.<sup>42</sup>

Por lo que toca al sector portuario, sector al que indudablemente se le ha prestado mayor atención, resaltan algunas obras en beneficio de éstos.

Entre 1926 y 1930 el puerto de Mazatlán comenzó a desarrollarse lo que constituye prácticamente el puerto, aprovechando el Estero de Urías mediante la unión de la Isla de Piedra y la Chivos. De 1953 a 1958, quedó configurado el antepuerto con la construcción de los rompeolas de Chivos y del Crestón, con lo que se permitió el desarrollo de las instalaciones interiores del puerto.

Derivado de la expropiación petrolera para el puerto de Manzanillo se construyó el muelle y las instalaciones de PEMEX; entre 1940 y 1950 se reconstruyó el muelle fiscal, dotándolo de vías férreas y grúas. La construcción del nuevo puerto se inició en 1973, con el dragado del canal de acceso, parte de la dársena interior, el muelle y el servicio de ferrocarril.<sup>43</sup>

El puerto de Lázaro Cárdenas, tuvo un significativo crecimiento a partir de la década de los setentas, principalmente de 1971 a 1976, con la instalación de la Siderúrgica Lázaro Cárdenas. En 1979 se inició la construcción de la infraestructura y la instalación de los equipos y servicios portuarios.

Gradualmente el puerto de Acapulco, se ha convertido en uno de los principales de la República, en especial por sus atractivos turísticos de fama mundial.

De igual manera, el puerto de Salina Cruz, en 1946, se vio beneficiado con las carreteras transístmicas y la Cristóbal Colón, la terminación del oleoducto y el incremento de la pesca y, en los años setenta PEMEX inició la construcción de la refinería, generándose así otro beneficio más para este puerto.

---

<sup>42</sup> La información fue tomada de la página: [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)

<sup>43</sup> Idem.

Hasta 1976, la Secretaría de Marina tuvo a su cargo la administración de puertos y la construcción de la infraestructura portuaria. A partir de 1977, se incorporaron a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento de la marina mercante, la provisión de la infraestructura, así como la administración y operación portuarias.<sup>44</sup>

## 1.2. CONCEPTOS BÁSICOS RELACIONADOS CON EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Para que podamos tener una visión más clara acerca de a qué nos referimos al hablar del término marina mercante, es menester que conozcamos algunos conceptos relacionados con la misma.

### 1.2.1. CONSIDERACIONES GENERALES A LA MARINA MERCANTE

El sector naviero es una actividad de naturaleza muy competitiva. El sector se divide en varias categorías: servicios regulares, servicios sin trayecto fijo, servicios industriales y petroleros. Todos estos servicios se valen de rutas comerciales establecidas.<sup>45</sup>

A la luz de la Ley de Navegación la marina mercante mexicana es:

*“El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos”.*<sup>46</sup>

Como podemos ver, la Ley deja fuera diversos elementos que también integran a la marina mercante, entre los cuales se cuentan a:

---

<sup>44</sup> Idem.

<sup>45</sup> La información fue tomada de la página: <http://industrianaoaviera.com>

<sup>46</sup> *Ley de Navegación* artículo 2º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

- ✿ La legislación nacional
- ✿ Los tratados a los que se ha adherido o a ratificado nuestro país
- ✿ Las autoridades nacionales
- ✿ Los organismos internacionales
- ✿ Las empresas marítimas
- ✿ Las embarcaciones
- ✿ Los agentes marítimos
- ✿ Los operadores
- ✿ Los astilleros
- ✿ Las sociedades clasificadoras de buques
- ✿ Las empresas aseguradoras<sup>47</sup>

La mariana mercante se encuentra infiltrada en diversos rubros, de los cuales podemos destacar que actúa:

- ✿ Como instrumento del comercio exterior, el transporte marítimo de carga y pasaje; la construcción y reparación naval; el dragado y remolque en los puertos; la educación náutica; la capacitación de la gente de mar.
- ✿ Como instrumento del comercio interior, el transporte de cabotaje; las actividades petroleras costa afuera; las actividades recreativas y de investigación oceanográfica.
- ✿ Como fuente de recursos alimentarios, la pesca ribereña y de altura en sus diferentes facetas.
- ✿ Como ejercicio de la soberanía en el mar patrimonial, en conjunto con las actividades de la marina militar.

Todo ello, significa un número importante de familias ligadas a actividades marítimas en las 17 entidades federativas con litoral que existen en nuestro país.

---

<sup>47</sup> Salgado y Salgado. José Eusebio. *Derecho Marítimo*, p.18.

### 1.2.2. CONCEPTO DE DERECHO MARÍTIMO

El derecho marítimo tiene sus raíces en el más remoto pasado y, en los inicios su historia se trató unida a la del derecho mercantil.

Pero, pasemos a revisar sus fuentes históricas, tal y como lo señala José Eusebio Salgado, en su cátedra de Derecho Marítimo, estas son:

- ✿ El Código de Manú
- ✿ El Código de Hammurabi
- ✿ El Talmud de los Judios
- ✿ Código de Justiniano (Novellae, Digesto o Pandectas, las Institutas y, el Codex)
- ✿ Basilicatas
- ✿ Código de Gulé
- ✿ Las Cartas del Santo Sepulcro
- ✿ La Ordinariamenta et Consuetudo Maris
- ✿ Tablas de Amalfi
- ✿ El Capitulareum Navirum
- ✿ El Consolat del Mer
- ✿ Roles de Olerón
- ✿ Guidon de la Mer
- ✿ Ordenanzas de Bilbao
- ✿ Ordenanzas de Bacelona
- ✿ Ordenanzas de Colbet

En cuanto a las fuentes en México, podemos contar con:

- ✿ Código Lares de 1854
- ✿ Código de Comercio de 1889
- ✿ Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Salgado y Salgado. José Eusebio. *El Derecho Marítimo*. Edición del Autor, México, s/f, s/p.

Las características del Derecho Marítimo son las siguientes:

- ✿ Es único, pues el Derecho Marítimo es único, no importando en que país nos encontremos.
- ✿ Es especial, porque no se da en cualquier medio, sino solamente en el mar.
- ✿ Es universal, precisamente porque su tendencia es ser unificado, para su aplicación uniforme en todo el mundo.
- ✿ Es autónomo, porque no depende de otros derechos y tiene figuras tan propias, que no pueden ser explicadas por otros derechos.
- ✿ Es histórico, porque desde que el hombre se trepó a un tronco y navegó, creó sus normas de Derecho Marítimo y sigue creciendo.<sup>49</sup>

Como lo menciona José Eusebio Salgado y Salgado al Derecho Marítimo se le define de manera amplia, sin limitarlo por área específica, con el fin de no dejar de lado ningún aspecto que se relacione con el mar y los espacios marítimos, no limitándolo al aspecto comercial o de navegación.

En este sentido, para Salgado el Derecho Marítimo es: *“el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marinos”*.<sup>50</sup>

Estas líneas, nos dan una idea muy clara de lo que es el Derecho Marítimo, podemos darnos cuenta de que éste abarcará todo lo relativo a lo que atañe al mar y de lo que él se derive.

### 1.2.3. LA UBICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO DENTRO DEL DERECHO PÚBLICO O PRIVADO

Con el fin de ubicar al Derecho Marítimo en las ramas del derecho, resulta conveniente primeramente, señalar qué entendemos por “Derecho”. Así pues, retomaremos el concepto que nos ofrece el Maestro Cervantes Ahumada, que nos dice que el Derecho es: *“un conjunto*

---

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*, p. 19.

*coordinado de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a actuar o realizarse en la vida humana de relación social”.*<sup>51</sup>

Ahora bien, el Derecho para su estudio puede ser dividido en público y privado:

Se entiende por derecho privado: *“el conjunto de normas que regulan las relaciones jurídicas entre personas que se encuentran legalmente consideradas en una situación de igualdad, en virtud de que ninguna de ellas actúa, en dichas relaciones, investida de autoridad estatal”.*<sup>52</sup>

El derecho público se compone del *“conjunto de normas que regulan el ejercicio de la autoridad estatal, determinando y creando al órgano competente para ejercitarla, el contenido posible de sus actos de autoridad estatal y el procedimiento mediante el cual dichos actos deberán realizarse”.*<sup>53</sup>

Dada esta división, nos referiremos ahora a la rama en la cual podríamos ubicar al derecho Marítimo, encontrándonos que éste alcanza todas las fases de la actividad humana, por lo que no se podría establecer que este derecho se encuentra ubicado dentro de la rama del derecho público, o bien, dentro del derecho privado.

Esto obedece a que el Derecho Marítimo requiere de la intervención de las dos ramas en las que se divide el derecho para poder dar solución a todos los problemas que derivan de él. Ya que, si tomamos en cuenta que el Derecho Marítimo no sólo se limita a los sucesos que tengan verificativo en el mar, sino aquellos que derivan de él, entonces nos daremos cuenta que se entrelaza con diversos rubros, como el derecho civil, el mercantil, el penal, entre otros.

---

<sup>51</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Porrúa, S.A., México, 2ª. edición, 2002, p. 5.

<sup>52</sup> *Diccionario Jurídico 2000*, 1 Cd-rom, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, 2000.

<sup>53</sup> *Idem*.

#### 1.2.4. BUQUE

Un elemento básico del intercambio comercial, es sin duda el buque. De cuyo ente, el Diccionario Jurídico señala que debemos entender como tal *“la maquina flotante apta para afrontar su utilización en el mar, que cuenta con un medio propio de propulsión y dedicado al tráfico marítimo”*.<sup>54</sup>

Ahora bien, la Ley de Navegación vigente, da la definición del artefacto naval, siendo éste: *“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 fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar”*.<sup>55</sup>

Asimismo, dicha Ley determina en su artículo 9º, fracción II, que el buque es un artefacto naval, y nos da la siguiente definición:

*“buque o embarcación mayor: toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar”*<sup>56</sup>

Como podemos observar, la Ley de Navegación, señala que en esencia, el buque es el objeto que se desplaza en el agua. De lo que se desprende que nuestra legislación se refiere al buque en el sentido amplio, refiriéndose a que tiene por misión la navegación, lo que resulta ser un tanto ambiguo.

El buque tiene una individualidad propia, compuesta por el cuerpo del buque y sus anexos, al ser los anexos de variad cantidad y calidad, el buque es una universalidad de hecho, pues lo integran cosas diversas, destinadas a un fin único, en este caso, la navegación.

---

<sup>54</sup> Idem.

<sup>55</sup> Ley de Navegación, artículo 2º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>. Esta definición que posee la Ley de Navegación es idéntica a la del Código de Comercio Chileno en su Libro III.

<sup>56</sup> Ibídem. artículo 9º.

En este sentido se nos señala que el buque es: *“Toda construcción flotante o fija que opere en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, industria, pesca, remolque u otro fin”*.<sup>57</sup>

Es importante señalar la clasificación de los buques, mismos que pueden ser clasificados por el objeto al que se dedican: mercantes y de guerra, los primeros se dedican al comercio marítimo y los segundos, a la guerra. Los mercantes se dividen en:

- ✿ Buques de tráfico regular o con un ruta fija o bien de línea.
- ✿ Buques de tráfico eventual o sin ruta fija o sea los “tramp”. Volanderos, que se dedican a cumplir los contratos de fletamento a tiempo o por viaje.

También pueden ser clasificados por el tipo de carga:

- ✿ Carga.
- ✿ Pasaje.
- ✿ Mixtos.

En cuanto al tipo de construcción, se clasifican como sigue:

- ✿ Carboneros.
- ✿ Petroleros.
- ✿ Gaseros.
- ✿ Fruteros.
- ✿ Cisternas.
- ✿ Transbordadores.
- ✿ Portacontenedores.
- ✿ Buques rampa portavehículos.
- ✿ Buques Portabarcasas.

---

<sup>57</sup> Salgado Y Salgado, José Eusebio. *Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo*.

- ✿ Buques “obo”, que son los grandes graneleros.
- ✿ Buques oso, graneleros de minerales.
- ✿ Buques pesqueros: camaroneros, atuneros, sardineros, bacaladeros, balleneros, arrastreros o de arrastre y, fábrica.
- ✿ Buques de fines especiales: rompehielos, cableros, hospitales, dragas, fábricas. Oceanográficos, diques flotantes, estaciones meteorológicos, remolcadores, buques grúa, barcazas, abastecedores.
- ✿ Yates o buques de recreo.
- ✿ Multipropósito, que gracias a su construcción pueden ser fácilmente convertibles para recibir la carga que contrate el armador.

Los buques mercantes también pueden ser clasificados según su tráfico en los de:

- ✿ ALTURA: Se realiza a través de los océanos.
- ✿ CABOTAJE: El que se realiza a lo largo de un litoral.
- ✿ COSTANERO: Requiere que la embarcación no se aleje más de 20 millas marinas de la costa.
- ✿ “GRAN CABOTAJE”: Los buques visitan puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá o viceversa (México).<sup>58</sup>

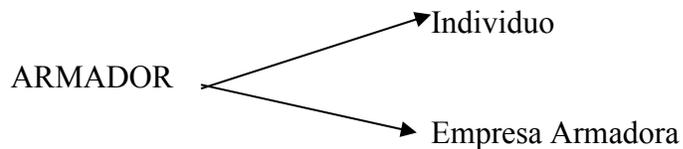
#### 1.2.5. NAVIERO

El naviero es la persona que tiene el derecho de propiedad sobre el buque. El ser naviero significa ser armador en el 80% de los casos, puede suceder que en un 20% el armador no sea propietario del buque, estos se da cuando el armador y el naviero celebran un contrato de locación<sup>59</sup> o arrendamiento. El armador puede ser:

---

<sup>58</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Nuevo Concepto del Buque*.

<sup>59</sup> La locación es un contrato por virtud del cual una persona llamada locador cede a otra persona, llamada locatario, el uso y goce de un buque por un precio cierto y en dinero, como contraprestación periódica y cuya importancia económica es convertir al locatario en armador.



En nuestro país para poder obtener un barco como individuo se requiere, tener la nacionalidad mexicana por nacimiento o por naturalización y, el único caso en el que un extranjero pueda tener un buque con nacionalidad mexicana, sería para aquellos inmigrantes o emigrados que tuvieran un buque de recreo.

La empresa armadora, es el conjunto de trabajo, bienes materiales y valores incorpóreos coordinados en la explotación de uno o más buques.

#### 1.2.6. ARMADOR

Para nuestra legislación la figura del armador es equiparable con la del naviero, tal y como lo contemplaba el Código de Comercio, que no usa la designación armador y sólo se refiere a los navieros, en su Libro Tercero, Título Segundo, Capítulo I “De los navieros”, aunque actualmente, se encuentra derogado este apartado.

En la Ley Federal del Trabajo, también se identifica al propietario con el armador, naviero o fletador, en su calidad de patrones.

Como se puede observar, nuestra legislación resulta confusa, en cuanto a la definición del armador y del naviero se refiere, tal y como se desprende del artículo 16 de la Ley de Navegación, en el cual el legislador trata de acercarnos a una idea, señalándonos que:

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

*El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.”<sup>60</sup>*

Como se puede apreciar, dicho artículo que es el ordenamiento jurídico que trata de describir tales conceptos, tampoco logra el objetivo, ya que sólo se limita a realizar un juego de palabras del que no se desprende si ambas figuras son lo mismo o quien es qué.

Afortunadamente, el catedrático José Eusebio Salgado, trata de darnos luz en este sentido, al señalarnos que el armador: *“Es la persona física o jurídica que explota comercial y marítimamente un buque siendo o no su propietario, dotándolo de todo lo necesario para navegar o hacerse a la mar”*.<sup>61</sup>

Es decir que un naviero, quien es el propietario, al explotar comercio o marítimamente el buque se convierte entonces en el armador y que el armador no necesariamente es el dueño del buque, pues éste es quien dota al buque de todo lo necesario para que pueda navegar.

### 1.2.7. OPERADOR Y TRANSPORTISTA

De acuerdo con los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que suscribe un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular.

En este sentido, aquél que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> *Ley de Navegación*, artículo 16, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>61</sup> *Diccionario Jurídico Op. Cit.*

<sup>62</sup> La información fue tomada de la página: [www.antp.org.mx](http://www.antp.org.mx).

Cabe aclarar que la Ley de Navegación, no contempla la figura del transportista, pero esta figura es común dentro de los contratos de transporte multimodal.

Ahora bien, la Ley de Navegación, en su título Segundo, señala lo que debemos entender por operador, definiéndolo como:

*“la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que el, a su vez, haya contratado”.*<sup>63</sup>

Por su parte, Salgado, primeramente nos señala el transporte marítimo, nos da la idea de que dicho término se encuentra íntimamente relacionado con las operaciones de acarreo que realice un buque. Esta actividad puede ser realizada en torno a pasajeros, mercancías o cosas, y los buques, por lo que continúa diciendo que:

*“El contrato de transporte marítimo de pasajeros se puede definir como aquel contrato por el cual una parte llamada transportista, se obliga frente a otra, llamada pasajero, a transportarla por el mar, mediante el pago de un precio o pasaje”.*

El contrato de mercancías o cosas lo define como:

*“El contrato por el cual una parte llamada transportista o porteador, se obliga a trasladar por mar, bajo una relación definida con un cargador, destinatario o consignatario, una mercancía determinada mediante el pago de un flete también determinado”.*<sup>64</sup>

---

<sup>63</sup> Ley de Navegación, artículo 16.

<sup>64</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque Tanque*. México, Edición de Petróleos Mexicanos, 1989, p. 22.

Se han repasado sólo algunas de las figuras que son parte integrante del universo que atañe a la marina mercante, cabe mencionar que, en la marina mercante confluyen otros entes que la conforman y cada uno de ellos merece un estudio amplio y detallado.

## **CAPÍTULO 2**

### **MARCO JURÍDICO RECTOR DE LA MARINA MERCANTE A NIVEL NACIONAL**

En nuestro país, el mundo marítimo se encuentra reglamentado por diversos ordenamientos jurídicos internos y a la luz de cuatro autoridades federales: la Secretaría de Marina, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentos, mismas que son consideradas las principales Secretarías sobre las que el Ejecutivo delega esta facultad, aunque intervienen otras, pues hay que recordar que el mundo marítimo es muy extenso.

Es menester revisar los ordenamientos legales, así como la injerencia que tienen dichos entes gubernamentales en el rubro que nos ocupa.

Ahora bien, existen ordenamientos que son directamente aplicables a la marina mercante, es decir que fueron creados con el fin de regular este rubro, de las cuales señalaremos algunas.

## **2.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS**

En cuanto a nuestro máximo ordenamiento jurídico, la Constitución Política, entendemos que, las cuestiones marítimas encuentran su sustento en los artículos 27; 28; 32; 42; 48; 73, fracción XIII; 76, fracción I; 89, fracciones X y XIII; 104, fracción II; 118, fracción I; 123, 131; 133 y 134.

Así pues, comenzaremos por mencionar el contenido del artículo 27, del que se deriva la llamada propiedad originaria de la nación sobre las tierras y aguas comprendidas dentro del territorio nacional, así como todo aquello que posea el subsuelo y la extensión aérea a que se refiere el derecho internacional y, que nuestra ley suprema señala como sigue:

*“Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originalmente a la Nación, . . .  
Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; . . .*

...

*La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. . .”<sup>1</sup>*

El artículo 28, regula lo relativo a los monopolios, señalando que éstos se encuentran prohibidos en nuestro país, estableciendo que existen áreas estratégicas que sólo podrán ser manejadas por el Estado y no constituirán monopolio, áreas como: correos, telégrafos y radiotelegrafía; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radioactivos y generación de energía nuclear; electricidad, la comunicación vía satélite y los ferrocarriles y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión. Ello obedece a que estas áreas se consideran estratégicas para proteger la seguridad y la soberanía de la Nación.<sup>2</sup>

El artículo 32, establece la restricción de los extranjeros para que desempeñen cargos de capitán, piloto, patrón, maquinista, mecánico y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Señalando que para desempeñar dichos cargos, así como las de capitán de puerto y práctico, deberán ser mexicanos por nacimiento.<sup>3</sup>

Nuestro máximo ordenamiento en su Título Segundo, Capítulo II, establece como parte integrante de la Federación y del Territorio Nacional, las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes; el de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico; la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y

---

<sup>1</sup> *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. artículo 27, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>2</sup> *Ibidem*. artículo 28.

<sup>3</sup> *Ibidem*. artículo 32.

arrecifes; las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional y las marítimas interiores.<sup>4</sup>

El artículo 48, deja bajo la tutela del Gobierno Federal las partes del territorio nacional, como son las islas, cayos, arrecifes, mismo que a la letra dice:

*“Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los estados”.*<sup>5</sup>

Por lo que toca al artículo 73, éste faculta al Congreso en su fracción XIII, para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra y para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.<sup>6</sup>

Dentro de las facultades que goza el Senado se encuentran el aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo.<sup>7</sup>

Ahora bien, al Ejecutivo Federal en esta materia le compete, según la fracción X del artículo 89, dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, sometiéndolos a la aprobación del Senado. Asimismo, la fracción XIII, lo faculta para realizar la habilitación de toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.<sup>8</sup>

---

<sup>4</sup> Ibídem. artículo 42.

<sup>5</sup> Ibídem. artículo 48.

<sup>6</sup> Ibídem. artículo 73, fracción XIII.

<sup>7</sup> Ibídem. artículo 76, fracción I.

<sup>8</sup> Ibídem. artículo 89, fracción II.

En cuanto a la resolución de controversias en el orden del derecho marítimo, el artículo 104 señala que ello corresponde a los Tribunales de la Federación.<sup>9</sup>

La facultad del establecimiento de derechos de tonelaje, cualquier otro derecho de puertos, así como el imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones no recae sobre los Estados integrantes de la Federación, sí como tampoco el establecimiento de derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones, pues ello es privativo de la Federación.<sup>10</sup>

En cuanto al trabajo y la previsión social, la Constitución Federal, en su artículo 123, Apartado “B”, fracción XIII señala que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la Ley; los militares, marinos, personal del servicio exterior, agentes del Ministerio Público y los miembros de las instituciones policiales, se regirán por sus propias leyes.<sup>11</sup>

Es decir que, el personal marítimo es considerado como trabajadores especiales, razón por la cual se rigen por el Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo, ocupándose del trabajo a bordo de los buques y de los trabajadores portuarios.

Ahora bien, el artículo 133, establece que la:

*“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”<sup>12</sup>*

---

<sup>9</sup> Ibídem. artículo 104.

<sup>10</sup> Ibídem. artículo 118 y artículo 131.

<sup>11</sup> Ibídem. artículo 123.

<sup>12</sup> Ibídem. artículo 133.

Del artículo 133 se desprende la Supremacía con que cuenta nuestra Constitución Política, sobre las demás leyes, equiparando con ella a los tratados internacionales que hallan sido ratificados por nuestro país y, que por supuesto, no contravengan a la norma fundamental.

Lo que no quiere decir que, nuestro país se exima de respetar a los Estados, así como a los individuos bajo su propio gobierno, gracias al “*ius cogens*”. Estas obligaciones se encuentran recogidas en las disposiciones del derecho internacional.

Ese cuerpo de obligaciones jurídicas no depende de la reciprocidad entre Estados, sino que son obligaciones en función de una justicia objetiva, es decir que todos los Estados deben observar estas reglas independientemente de la conducta de los otros Estados.

El *ius cogens* tiene una jerarquía superior a las normas ordinarias de derecho internacional, por lo que un Estado no puede aducir su soberanía como excusa para incurrir en prácticas o celebrar tratados que violen el *ius cogens* internacional.<sup>13</sup>

El artículo 134 establece la obligación para el Gobierno Federal de realizar las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra bajo las mejores condiciones en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.<sup>14</sup>

De acuerdo a lo anterior, debemos entender que tal prerrogativa alcanza a la adquisición, arrendamiento y enajenación de los buques, así como también la de las plataformas fijas o flotantes, entre otros.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Convenio de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Artículo 53, publicado en el diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975.

<sup>14</sup> *Ibidem*. artículo 134.

<sup>15</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. McGraw-Hill, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 1997, p.9.

## 2.2. LEY DE NAVEGACIÓN Y SU REGLAMENTO

Como sabemos, la Ley de Navegación tiene por objeto regular 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.<sup>16</sup>

De esta Ley se desprende que el Ejecutivo Federal se encuentra facultado para ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva, lo cual lo hace a través de la Secretaría de Marina.<sup>17</sup>

Asimismo, la autoridad marítima recae en el Ejecutivo Federal, quien ejerce esta potestad a través de la Secretaría de Comunicaciones o a través de las capitanías de puerto; los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas y, 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 lograr su cometido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuenta con las siguientes atribuciones:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana;*
- II. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;*
- III. 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;*

---

<sup>16</sup> *Ley de Navegación*, artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>17</sup> *Ibidem*. artículo 6º.

*IV. Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos;*

*V. 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;*

*VI. 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;*

*VII. Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad;*

*VIII. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;*

*IX. Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;*

*X. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana;*

*XI. 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;*

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

*XIII. Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;*

*XIV. 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;*

*XV. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;*

*XVI. Imponer sanciones por infracciones a esta ley*

*XVII. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables”<sup>18</sup>*

Ahora bien, en cuanto a la marina mercante, la Ley nos indica que son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, y que dicha embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el “Certificado de Matricula”, documento que acredita la nacionalidad mexicana de la embarcación.<sup>19</sup>

Las embarcaciones extranjeras podrán ser también inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional, gozando del mismo trato que las embarcaciones nacionales.<sup>20</sup>

Como ya señaló en el Capítulo I de este trabajo, la Ley de Navegación, nos da una definición de la figura del naviero y del armador, sin embargo, como en sus antecesoras, no deja muy claro quienes son, ya que resulta confusa su explicación y a lo largo de la Ley se encuentran sendas confusiones, por ejemplo cuando nos dice que el propietario de la embarcación es el armador y, más adelante hace diferencias entre ellos.

Por su parte, el artículo 12, nos indica cuáles son las embarcaciones que se consideran de nacionalidad mexicana:

- “I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;*
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;*
- III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;*
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y*
- V. Las que sean propiedad del estado mexicano.”<sup>21</sup>*

---

<sup>18</sup> *Ibíd.* artículo 7°.

<sup>19</sup> *Ibíd.* artículo 9°.

<sup>20</sup> *Reglamento de la Ley de Navegación*. Artículo 25, de la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx).

<sup>21</sup> *Ley de Navegación*. artículo 12.

Para familiarizarnos con este tema, señalaremos el concepto de abanderamiento que es el acto mediante el cual se impone la bandera mexicana a una embarcación o artefacto naval. La formalidad del abanderamiento se encuentra a cargo de la Capitanía de Puerto.<sup>22</sup>

Por otra parte, la Ley define diversos contratos utilizados en el medio marítimo:

❖ **CONTRATO DE FLETAMENTO.** 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 una cantidad denominada flete.<sup>23</sup>

❖ **CONTRATO DE MERCANCÍAS POR AGUA.** Es aquel 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.

Este contrato es aplicable también en el transporte multimodal, en el segmento del transporte que se realiza por vía marítima.<sup>24</sup>

❖ **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. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.<sup>25</sup>

❖ **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 esta de toda o parte de la fuerza de tracción.<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> *Reglamento de la Ley de Navegación.* Artículo 5°.

<sup>23</sup> *Ley de Navegación.* artículo 95.

<sup>24</sup> *Ibidem.* artículo 98.

<sup>25</sup> *Ibidem.* artículo 106.

<sup>26</sup> *Ibidem.* artículo 110.

En este sentido, se puede señalar que la Ley en comento, ha tratado de abarcar algunos aspectos que se había dejado de lado en la ley que la precede, aunque por supuesto, esto no ha sido suficiente para lograr regular la navegación marítima.

El Reglamento de la Ley en cita señala que los navieros mexicanos podrán practicar la navegación interior o la de cabotaje sin necesidad de permiso, cuando operen embarcaciones que sean mexicanas.<sup>27</sup> En el caso de no existir embarcaciones mexicanas que puedan dar algún servicio de cabotaje podrá ser otorgado un permiso a embarcaciones extranjeras, pero primeramente se debe dar oportunidad a las cámaras u organizaciones empresariales de navieros, para conocer si existe algún mexicano que pueda dar el servicio.<sup>28</sup>

### 2.3. LEY DE PUERTOS Y SU REGLAMENTO

Esta Ley nace con el 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.<sup>29</sup>

Según este ordenamiento, debemos entender por:

**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 trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

---

<sup>27</sup> *Reglamento de la Ley de Navegación*. Artículo 73.

<sup>28</sup> *Ibidem*. artículo 79.

<sup>29</sup> *Ley de Puertos*. artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

**RECINTO PORTUARIO:** La zona federal delimitada y determinada en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas el agua y terrenos de dominio publico destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.

**TERMINAL:** La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización integra de la operación portuaria a la que se destina.

**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.

**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.

**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.

**ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO:** El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto.<sup>30</sup>

---

<sup>30</sup> Ibidem. artículo 2°.

**ADMINISTRADOR PORTUARIO:** El titular de una concesión para la administración portuaria integral, que es una sociedad mercantil realiza la plantación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, mediante la concesión otorgada para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.<sup>31</sup>

De lo anterior podemos observar que la Ley nos delimita los espacios destinados por el Ejecutivo Federal al transporte marítimo así como lo que abarcan los servicios portuarios.

Asimismo, en su artículo 9º, nos ofrece una clasificación de los puertos, señalando que pueden ser clasificados por su navegación en de altura y de cabotaje, continua diciendo que pueden ser clasificados por sus instalaciones en: comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo; industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal; pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.<sup>32</sup>

El artículo 12 establece la disposición de nuestros puertos a la navegación y el tráfico de embarcaciones de cualquier país, pero se reserva este derecho señalando que se podrá negar la entrada cuando no exista reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación o cuando lo exija el interés público.<sup>33</sup>

Cabe aclarar, que para Salgado y Salgado, esta disposición resulta inconstitucional, en virtud de que viola el Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos, del 9 de diciembre de 1923 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de septiembre de 1935.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Ibídem. artículos 2º y 38.

<sup>32</sup> Ibídem. artículo 9º.

<sup>33</sup> Ibídem. artículo 12.

<sup>34</sup> Entrevista con el Dr. Salgado y Salgado, José Eusebio. 7 de febrero del 2005.

Por su parte, el artículo 14 considera bienes de dominio público de la Federación a los terrenos y aguas que formen parte de los recintos portuarios, y las obras e instalaciones adquiridas o construidas por el gobierno federal cuando se encuentren dentro de los recintos portuarios.<sup>35</sup>

Ahora bien, la autoridad portuaria, en materia de puertos, radica en el Ejecutivo Federal, facultad que ese ejercida a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a quien le corresponde la conducción y formulación de políticas para el desarrollo del sistema portuario; la promoción para la adecuada explotación de los puertos, terminales e instalaciones portuarias; otorgar concesiones, permisos y autorizaciones sobre los servicios portuarios.<sup>36</sup>

En este tenor, está a cargo de la Secretaría la autorización de las obras que se realicen en los recintos portuarios o puertos.

Para poder ejecutar obras se deberá observar la autorización en materia de impacto ambiental, que exista el título de concesión.<sup>37</sup> Las obras que realice un administrador portuario sólo requerirán la autorización técnica cuando impliquen modificaciones al límite del recinto portuario, a la geometría de las tierras o aguas contenidas en el mismo y a la infraestructura mayor del puerto, o se trate de dragado de construcción.<sup>38</sup>

La autoridad marítima dentro de los puertos recae sobre la Capitanía de Puerto, quien tendrá a su cargo la autorización de los arribos y despacho de las embarcaciones; vigilar la seguridad en la navegación, atraque y permanencia de las embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque.<sup>39</sup>

En cuanto al administrador portuario, o sea el titular de una concesión para la administración portuaria integral, éste deberá contar con concesión o permiso, otorgada por la Secretaría de

---

<sup>35</sup> *Ibidem.* artículo 14.

<sup>36</sup> *Ibidem.* artículo 16.

<sup>37</sup> *Reglamento de la Ley de Puertos.* artículo 8°.

<sup>38</sup> *Ibidem.* artículo 9°.

<sup>39</sup> *Ley de Puertos,* artículo 17.

Comunicaciones, al efecto de estar en condiciones de explotar, y aprovechar los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas. Estas concesiones serán otorgadas exclusivamente a las sociedades mercantiles mexicanas.<sup>40</sup>

Los administradores portuarios podrán promocionar la operación y desarrollo del puerto; usar aprovechar y explotar los bienes del dominio publico en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario; construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común; opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto; formular las reglas de operación del puerto; controlar los accesos y transito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario; encargarse de los servicios de vigilancia<sup>41</sup>

Un aspecto relevante que señala el artículo 42, es el que se refiere a la posibilidad que tienen los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, de constituir una Comisión Consultiva, misma que se formará con representante de los gobiernos estatal y municipal, las cámaras de comercio e industria de la región, los propios usuarios, el administrador portuario y los sindicatos.<sup>42</sup>

Esta Comisión tiene por objeto la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona.<sup>43</sup>

Para aquellos puertos que no cuenten con una administración portuaria integral, es obligación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el hacerse cargo de administrar el recinto portuario, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común; vigilar la adecuada prestación de los servicios portuarios; formular y proponer a la Secretaría las reglas de operación del puerto; asignar las posiciones de atraque; operar los servicios de control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario.

---

<sup>40</sup> Ibídem. artículos 2º, 20 y 21.

<sup>41</sup> Ibídem. artículo 40.

<sup>42</sup> Ibídem. artículo 42.

<sup>43</sup> Ibídem. artículo 43.

Objetivos que debe lograr a través de una unidad administrativa, quien a su vez designará administradores federales.<sup>44</sup>

## 2.4. LEY FEDERAL DEL MAR

Este ordenamiento jurídico, devenido del artículo 27 Constitucional, es creado con el objeto de resguardar las zonas marítimas que forman parte del territorio nacional, así como en las zonas marinas donde nuestra Nación ejerza derechos de soberanía o jurisdicción.

Para los efectos de este resguardo de las zonas marítimas mexicanas, es importante recordar que las mismas son: el Mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y las Plataformas Insulares.<sup>45</sup>

Esta disposición es quien nos establece los puntos sobre los cuales el país ejerce su soberanía, como el Mar Territorial adyacente, tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores, sobre el espacio aéreo sobre el Mar Territorial, al lecho y al subsuelo de ese Mar.<sup>46</sup>

Asimismo, nos indica los límites y extensión de aguas comprendidas como parte del territorio nacional.

La anchura del Mar Territorial mexicano, es de 12 millas marinas (22,224 metros). Los límites del Mar Territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas (figura 1).<sup>47</sup>

La Zona Contigua de México se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, se mide la anchura del Mar Territorial mexicano. El

---

<sup>44</sup> *Reglamento de la Ley de Puertos*. Artículos 27 y 28.

<sup>45</sup> *Ley Federal del Mar*. artículo 3°, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>46</sup> *Ibidem*. artículos 23 y 24.

<sup>47</sup> *Ibidem*. artículos 25 y 26.

límite inferior de la Zona Contigua coincide idénticamente con el límite exterior del Mar Territorial (figura 1).<sup>48</sup>

La Zona Económica Exclusiva Mexicana se extiende a 200 millas marinas (370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, se mide la anchura del Mar Territorial. El límite interior de la Zona Económica Exclusiva coincide idénticamente con el límite exterior del Mar Territorial. El límite exterior es la línea cada uno de cuyos puntos está del punto más próximo de las líneas de base del Mar Territorial y a una distancia de 200 millas marinas (figura 1).<sup>49</sup>

La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares mexicanas, comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia (figura 1).

**Figura 1**  
**Espacios Marítimos**



Fuente: Página electrónica de la Armada de Chile.

<sup>48</sup> Ibidem. artículos 43 y 44

<sup>49</sup> Ibidem. artículos 50, 52 y 53

En este rubro también se contemplan, la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional. El límite interior de la Plataforma Continental y de las Plataformas Insulares mexicanas coinciden idénticamente con el límite exterior del suelo del Mar Territorial determinado.<sup>50</sup>

Son aguas Marinas Interiores aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial, se incluyen:

- I. La parte norte del Golfo de California;
- II. Las de las bahías internas;
- III. Las de los puertos;
- IV. Las internas de los arrecifes; y
- V. Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.<sup>51</sup>

Mención a parte merece el Golfo de California, que en junio de 1993, la región conocida como Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado, fue declarada área natural protegida con el carácter de Reserva de la Biosfera.

Ello obedece a que en este Golfo se localizan diversos tipos de vegetación de gran valor por su biodiversidad. Existen ecosistemas representativos de gran diversidad, riqueza biológica y alta productividad y además zonas de crianza y desove de importantes especies marinas, e igualmente se encuentra el hábitat de aves residentes y migratorias. También habitan especies marinas y terrestres consideradas como raras, endémicas y en peligro de extinción, como la vaquita marina, la totoaba, el palmoteador de Yuma y el pez perrito del desierto de Sonora.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> *Ley Federal del Mar*. artículos 62, y 64, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>51</sup> *Ibidem*. artículo 36.

<sup>52</sup> Decreto por el que se declara área natural protegida con el carácter de Reserva de la Biosfera, la región conocida como Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado, ubicada en aguas del Golfo de California y los municipios de Mexicali, B.C., de Puerto Peñasco y San Luis Río Colorado, Son, de la página electrónica <http://www.cemda.org.mx>

## 2.5. LEY PESCA

La Ley de Pesca, reglamenta los aspectos a que hace referencia el artículo 27 Constitucional, en la parte relativa a los recursos naturales que constituyen la flora y fauna, cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua. Tiene por objeto garantizar la conservación, la preservación y el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y establecer las bases para su adecuado fomento y administración.<sup>53</sup>

La protección de esta Ley también se extiende hacia las aguas de jurisdicción federal, comprendidas dentro del mar territorial, las aguas marinas interiores, las lagunas y esteros, así como la zona económica exclusiva a que se refieren los párrafos quinto y octavo del artículo 27 Constitucional y en las embarcaciones de bandera mexicana que realicen actividades pesqueras en alta mar o en aguas de jurisdicción nacional.<sup>54</sup>

Este cometido, se encuentra a cargo de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentos. Para cumplir con su encargo, la Secretaría deberá de apoyarse en la Carta Nacional de Pesca, en la que se contempla un inventario de los recursos pesqueros que posee nuestra nación.

Con el fin de aprovechar la flora y fauna marinos, debe promover la construcción, mejora y aprovechamiento de embarcaciones y obras de infraestructura en aguas de jurisdicción federal, así como la creación de zonas portuarias pesqueras.

De igual manera, con el objeto de proteger los recursos marinos, debe controlar la captura de ellos y vigilar que se cumplan las normas en las operaciones de transbordo, descarga y cambio de tripulantes en las embarcaciones pesqueras de bandera mexicana o inscritas en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, en la zona económica exclusiva o en alta mar.<sup>55</sup>

---

<sup>53</sup> *Ley de Pesca*. artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>54</sup> *Ibidem*. artículo 2º.

<sup>55</sup> *Ibidem*. artículo 3º.

En cuanto a los permisos y concesiones para llevar a cabo la pesca comercial, captura, extracción y cultivo de los recursos marítimos, sólo se conceden a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana.<sup>56</sup>

La operación de barcos, fábricas o plantas flotantes, también está sujeta a concesión o permiso y se otorgarán por embarcación o unidad de esfuerzo pesquero, quienes tienen la obligación de llevar a bordo el documento que compruebe que la embarcación está autorizada para operar, la cual deberá tener matrícula y bandera mexicana o estar registrada en el Padrón de Abanderamiento Mexicano.<sup>57</sup>

Por lo que toca a la investigación científica y tecnológica, éstas deberán encontrarse siempre vinculadas a alimentos para el consumo humano, así como para identificar, cuantificar, aprovechar, administrar, transformar e incrementar la flora y fauna acuáticas. Destacando también el hecho de que se debe racionalizar el aprovechamiento pesquero e impulsar la preservación del equilibrio ecológico.<sup>58</sup>

## **2.6. REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL**

El reglamento que nos ocupa es aplicable a todo lo relativo al movimiento de mercancías en transporte multimodal internacional, a los puertos marítimos y terrestres nacionales, terminales interiores, bodegas o cualquier otra instalación en que podrán hacerse maniobras para su carga y descarga en función de las obras e instalaciones; a los seguros y tarifas relacionadas con este tipo de transporte y regulará la actividad del operador de transporte multimodal internacional.<sup>59</sup>

---

<sup>56</sup> *Ibíd.* artículo 9°.

<sup>57</sup> *Ibíd.* artículo 10.

<sup>58</sup> *Ibíd.* artículo 21. López Chavarria, José Luis. *Derecho Pesquero*. McGraw-Hill, S.A. de C.V., México, 3era. edición, 1997, p.47 y 48.

<sup>59</sup> *Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional*. artículo 1°, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

Las maniobras derivadas del transporte multimodal dentro del territorio nacional, se realizará en los puertos marítimos designados previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Asimismo, la propia Secretaría esta facultada para otorgar las autorizaciones a los operadores de transporte.<sup>60</sup>

El Reglamento establece que el operador de transporte multimodal internacional es aquella persona moral autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato.<sup>61</sup>

El operador, será responsable de las mercancías o bienes desde el momento en que las reciban del usuario hasta el momento de la entrega de la misma.<sup>62</sup>

Según el artículo 18 del Reglamento en comento, el documento de transporte multimodal internacional de mercancías deberá contar con los siguientes datos:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si fuera el caso, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;*
- b) El estado aparente de las mercancías;*
- c) El nombre y el domicilio del establecimiento principal del operador de transporte multimodal internacional;*
- d) El nombre y domicilio del expedidor;*
- e) El nombre del destinatario si ha sido comunicado por el expedidor;*

---

<sup>60</sup> *Ibidem.* artículos 4° y 5°.

<sup>61</sup> *Ibidem.* artículo 7°.

<sup>62</sup> *Ibidem.* artículo 10.

- f) *El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal internacional tome las mercancías bajo su custodia;*
- g) *El lugar de entrega de las mercancías;*
- h) *La fecha o el plazo de entrega de las mercancías si en ello han convenido expresamente las partes;*
- i) *Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no;*
- j) *El lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal internacional de mercancías;*
- k) *La firma del operador del transporte multimodal internacional o de la persona autorizada al efecto por él;*
- l) *El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;*
- m) *El itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previsto, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;*
- n) *Una declaración en el sentido de que el transporte multimodal internacional contratado, del que hace prueba dicho documento, está sujeto a las disposiciones de la legislación aplicable y en particular a las del presente Reglamento, y*
- o) *Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal que no se contrapongan a la legislación aplicable.”<sup>63</sup>*

Es importante resaltar que, el presente ordenamiento pretende reglamentar al Convenio de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, del 24 de mayo de 1980, del que nuestro

---

<sup>63</sup> *Ibidem.* artículo 18.

país es parte. Sin embargo, lejos de reglamentarlo, lo que además resulta ilógico, contradice a dicho Convenio.

## **2.7. ORDENAMIENTOS JURÍDICOS COMPLEMENTARIOS**

Como ya se dijo, al principio del presente Capítulo, existen ordenamientos jurídicos directamente aplicables a la marina mercante y, existen otros que podríamos decir se aplican de manera accesoria a la materia que nos ocupa, de los cuales a continuación señalaremos algunos.

### **2.7.1. LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL**

La Federación cuenta con tres entes gubernamentales para el despacho de los asuntos del derecho marítimo, mismas que encuentran su sustento legal dentro de la Ley Orgánica de la Administración Pública.

En el artículo 30 de la citada Ley, se señalan las atribuciones con que cuenta la Secretaría de Marina, entre las que nos ocupan se encuentran las siguientes:

*“Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*...*

*IV.- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;*

*VI.- Dirigir la educación pública naval;*

*VII.- Organizar y administrar el servicio de policía marítima;*

*XI.- Ejecutar los trabajos topo hidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;*

*XII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas extranjeras o internacionales en aguas nacionales;*

*XIV.- Construir, mantener y operar, astilleros, diques, varaderos y establecimientos navales destinados a los buques de la Armada de México;*

*XV.- Asesorar militarmente a los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes integrantes;*

*XVII.- Programar y ejecutar, directamente o en colaboración con otras dependencias e instituciones, los trabajos de investigación oceanográfica en las aguas de jurisdicción federal;*

*XVIII.- Integrar el archivo de información oceanográfica nacional, y*

...<sup>64</sup>

Como podemos apreciar, la Secretaría de Marina, tiene como misión el proteger las aguas que forman parte de nuestra nación, así como coordinar los trabajos de investigación a que alude el derecho internacional.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, SEMARNAT, tiene como propósito fundamental, constituir una política de Estado de protección ambiental, que revierta las tendencias del deterioro ecológico.

Las atribuciones de esta Secretaría de Estado se encuentran contempladas en el artículo 32-Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de las cuales destacan las siguientes:

*“Artículo 32 bis.- A la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

---

<sup>64</sup> Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. artículo 30, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

*I. Fomentar la protección, restauración y conservación de los ecosistemas y recursos naturales y bienes y servicios ambientales, con el fin de propiciar su aprovechamiento y desarrollo sustentable;*

*II. Formular y conducir la política nacional en materia de recursos naturales, siempre que no estén encomendados expresamente a otra dependencia; así como en materia de ecología, saneamiento ambiental, agua, regulación ambiental del desarrollo urbano y de la actividad pesquera, con la participación que corresponda a otras dependencias y entidades;*

*III. Administrar y regular el uso y promover el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales que correspondan a la Federación, con excepción del petróleo y todos los carburos de hidrógenos líquidos, sólidos y gaseosos, así como minerales radioactivos;*

*IV. Establecer, con la participación que corresponda a otras dependencias y a las autoridades estatales y municipales, normas oficiales mexicanas sobre la preservación y restauración de la calidad del medio ambiente; sobre los ecosistemas naturales; sobre el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y de la flora y fauna silvestre, terrestre y acuática; sobre descargas de aguas residuales, y en materia minera; y sobre materiales peligrosos y residuos sólidos y peligrosos;*

*V. Vigilar y estimular, en coordinación con las autoridades federales, estatales y municipales, el cumplimiento de las leyes, normas oficiales mexicanas y programas relacionados con recursos naturales, medio ambiente, aguas, bosques, flora y fauna silvestre. Terrestre y acuática, y pesca; y demás materias competencia de la secretaria, así como, en su caso, imponer las sanciones procedentes;*

*...*

*VIII. Ejercer la posesión y propiedad de la Nación en las playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar;*

*IX. Intervenir en foros internacionales respecto de las materias competencia de la secretaria, con la participación que corresponda a la secretaria de*

*relaciones exteriores, y proponer a esta la celebración de tratados y acuerdos internacionales en tales materias;*

...

*XIII. Fomentar y realizar programas de restauración ecológica, con la cooperación de las autoridades federales, estatales y municipales, en coordinación, en su caso, con la secretaria de agricultura, ganadería, desarrollo rural, pesca y alimentación y demás dependencias y entidades de la administración pública federal;*

*XIV. Evaluar la calidad del ambiente y establecer y promover el sistema de información ambiental, que incluirá los sistemas de monitoreo atmosférico, de suelos y de cuerpos de agua de jurisdicción federal, y los inventarios de recursos naturales y de población de fauna silvestre, con la cooperación de las autoridades federales, estatales y municipales, las instituciones de investigación y educación superior, y las dependencias y entidades que correspondan;*

*XXIII. Organizar, dirigir y reglamentar los trabajos de hidrológica en cuencas, cauces y alveos de aguas nacionales, tanto superficiales como subterráneos, conforme a la ley de la materia*

...

*XXXIX. Otorgar contratos, concesiones, licencias, permisos, autorizaciones, asignaciones, y reconocer derechos, según corresponda, en materia de aguas, forestal, ecológica, explotación de la flora y fauna silvestres, y sobre playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar;*

...<sup>65</sup>

Como se puede observar, a la SEMARNAT le corresponde proteger los recursos naturales, e incidir en las causas que originan la contaminación, la pérdida de ecosistemas y de la biodiversidad y, por supuesto preservar y mejorar la calidad de vida de todos los mexicanos.

---

<sup>65</sup> *Ibidem.* artículo 32-BIS.

Por su parte, el artículo 35, establece las facultades con que cuenta la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, entre las que se encuentran las siguientes:

*“Artículo 35. A la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación Corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*. . .*

*XXI. Fomentar la actividad pesquera a través de una entidad pública que tendrá a su cargo las siguientes atribuciones:*

*A) Realizar directamente y autorizar conforme a la ley, lo referente a acuacultura; así como establecer viveros, criaderos y reservas de especies acuáticas;*

*B) Promover, fomentar y asesorar técnicamente la producción, industrialización y comercialización de los productos pesqueros en todos sus aspectos, en coordinación con las dependencias competentes;*

*C) Estudiar, proyectar, construir y conservar las obras de infraestructura pesquera y de acuacultura que requiere el desarrollo del sector pesquero, con la participación de las autoridades estatales, municipales o de particulares;*

*D) Proponer a la secretaria de agricultura, ganadería, desarrollo rural, pesca y alimentación la expedición de las normas oficiales mexicanas que correspondan al sector pesquero;*

*E) Regular la formación y organización de la flota pesquera, así como las artes de pesca, proponiendo al efecto, a la secretaria de agricultura, ganadería, desarrollo rural, pesca y alimentación, las normas oficiales mexicanas que correspondan;*

*F) Promover la creación de las zonas portuarias, así como su conservación y mantenimiento;*

*G) Promover, en coordinación con la secretaria de economía, el consumo humano de productos pesqueros, asegurar el abasto y la distribución de dichos productos y de materia prima a la industria nacional; y*

De lo anterior se desprende que esta Secretaría, en cuanto al mar se refiere, ha de encargarse de lograr un desarrollo del sector pesquero, así como regular la explotación de los productos del mar y por supuesto, se le confiere el cuidado de las especies marinas susceptibles de ser explotadas.

Por último, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, le corresponde:

*“Artículo 36.- A la Secretaria de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:*

*I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte y las comunicaciones de acuerdo a las necesidades del país;*

*XI.- Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;*

*XII.- Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaria de Hacienda y Crédito público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;*

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

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

*XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;*

---

<sup>66</sup> Ibidem. artículo 35.

*XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;*

*XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;*

*XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la secretaria de marina;*

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

*... »<sup>67</sup>*

Como podemos ver, a esta Dependencia, le corresponde directamente la regulación, promoción y organización de la marina mercante; la fijación de las tarifas sobre los servicios marítimos y portuarios, tarea que resulta a todas luces muy importante, ya que podríamos decir que es responsable de llevar a buen puerto a los buques mercantes.

## 2.7.2. LEY GENERAL DE EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y PROTECCIÓN AL AMBIENTE

Esta Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988 y entró en vigor el día 1o. de marzo de mil 1988 y, tiene como objeto la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.<sup>68</sup>

---

<sup>67</sup> *Ibíd.* artículo 36.

<sup>68</sup> *Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente*. artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

Dicha misión recae en la Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, quien deberá formular la política ambiental nacional; la regulación de las acciones para la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente que se realicen en bienes y zonas de jurisdicción federal, deberá atender aquellos asuntos que afecten el equilibrio ecológico en el territorio nacional o en las zonas sujetas a la soberanía y jurisdicción de la nación.<sup>69</sup>

Para la correcta formulación y conducción de la política ambiental de debe tener en cuenta que los ecosistemas son patrimonio común de la sociedad y de su equilibrio dependen la vida y las posibilidades productivas del país; que los ecosistemas deben ser aprovechados de manera que se asegure una productividad óptima y sostenida.

Esta política ambiental ha de extenderse en aquellas actividades que se lleven a cabo dentro del territorio nacional, así como en las zonas en las que nuestra nación ejerce soberanía y jurisdicción y, por supuesto, también debe tenerse en cuenta no afectar el equilibrio ecológico de otros países o de zonas de jurisdicción internacional.<sup>70</sup>

El Capítulo Tercero de esta Ley, fue creado con el afán de proteger a la flora y fauna silvestre y, en cuanto a las especies marinas se refiere señala que se debe proteger al área acuática que integra nuestro territorio mediante la creación de áreas de refugio para su debida protección, así como la aplicación de métodos y medidas para la conservación, cultivo y repoblación de los recursos pesqueros.<sup>71</sup>

Sobre el racional aprovechamiento de los elementos naturales, como los ecosistemas acuáticos, una parte medular de esta Ley es cuanto a la protección del mundo marino que posee nuestra nación, mediante la implementación de programas para la debida protección a las especies, así como la protección pesquera.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> *Ibidem.* artículo 5°.

<sup>70</sup> *Ibidem.* artículo 15.

<sup>71</sup> *Ibidem.* artículo 80.

<sup>72</sup> *Ibidem.* artículos 88 y 89. Zarkin Cortés, Sergio Salomón. *Derecho de Protección al Ambiente*. Porrúa, S.A., México, 3era. edición, 2000, p.84.

Como se podrá observar, esta Ley se encamina a la protección del espacio marítimo, tanto de aquel que se encuentra en la jurisdicción de nuestro país, como todo aquel espacio marítimo perteneciente a otros Estados, así como las especies que ahí habitan, su conservación, modera explotación y su renovación.

### 2.7.3. LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES

En nuestro país, según el artículo 27 Constitucional en concordancia con el 47 del propio ordenamiento, son bienes de uso común todos los recursos naturales de la plataforma continental y de los zócalos submarinos de las islas, el espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, las aguas marinas interiores, las aguas de mares territoriales, la Zona económica exclusiva, así como la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes.<sup>73</sup>

Por su parte, el artículo 7º de la Ley que nos ocupa, manifiesta que, además de los que señala nuestra Constitución, son bienes nacionales de uso común:

- I. El espacio aéreo situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional;*
- II. Las Aguas Marinas interiores, conforme a la Ley Federal del Mar;*
- III. El Mar Territorial en la anchura que fije la Ley Federal del Mar;*
- IV. Las Playas Marítimas, entendiéndose por tales las partes de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde los límites de mayor reflujó hasta los límites de mayor flujo anuales;*
- V. La Zona Federal Marítimo Terrestre;*
- VI. Los puertos, bahías, radas y ensenadas;*
- VII. Los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos, cuando sean de uso público;*

---

<sup>73</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos., artículo 27 y 47, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

*VIII. Los cauces de las corrientes y los vasos de los lagos, lagunas y esteros de propiedad nacional;*

*IX. Las riberas y zonas federales de las corrientes;*

*X. Las presas, diques y sus vasos, canales, bordos y zanjas, construidos para la irrigación, navegación y otros usos de utilidad pública, con sus zonas de protección y derechos de vía, o riberas en la extensión que, en cada caso, fije la dependencia competente en la materia, de acuerdo con las disposiciones legales aplicables;*

...”<sup>74</sup>

Por supuesto, los terrenos ganados al mar, también son considerados como bienes de dominio público de la Federación, así como cualquier otro depósito que se forme con aguas marítimas<sup>75</sup>

También se establecen los bienes que se encuentran sujetos al régimen del dominio público de la Federación, como el lecho y subsuelo del mar territorial y de las aguas marítimas interiores, la zona marítima terrestre, el mar territorial, las playas marítimas, los puertos, bahías, radas y ensenadas, las plataformas insulares, el lecho y el subsuelo del mar territorial y de las aguas marinas interiores, entre otros.<sup>76</sup>

De acuerdo con la doctrina y el derecho comparado, los bienes del dominio público, son inalienables, inembargables e imprescriptibles y estos principios están reconocidos en el artículo 16 de la Ley General de Bienes Nacionales.

Asimismo, los bienes del dominio público federal estarán sujetos exclusivamente y por lógica, a la jurisdicción de los poderes federales, quienes según la Ley en comento, se encuentran obligados a su fiel resguardo y de cuya propiedad podrán conceder concesiones a los particulares. Gracias a estas concesiones, los particulares podrán realizar actividades

---

<sup>74</sup> *Ley General de Bienes Nacionales*. artículo 7°, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>75</sup> *Reglamento para el uso y aprovechamiento del mar territorial, vías navegables, playas, zona federal marítimo terrestre y terrenos ganados al mar*. artículo 5°, de la página electrónica <http://www.semarnat.gob.mx>

<sup>76</sup> *Ley General de Bienes Nacionales*. artículo 6°.

económicas sociales o culturales, para el uso y aprovechamiento de los inmuebles federales, mediante estas concesiones.

Con el objeto de salvaguardar los bienes susceptibles de concesión las dependencias administradoras del inmueble deberán vigilar que se cumplan con los requisitos que se requieran para tal fin; evitar el acaparamiento de concesiones en una sola persona; que esta actividad no sea posible o conveniente que la explote la propia Federación; que no se afecten con ello el interés público <sup>77</sup>

Conforme a lo anterior, podemos decir que los bienes que por su naturaleza son del uso de todos, como los bienes destinados a un servicio público, los bienes que en general están afectos o destinados a una causa de utilidad pública.

Entre dichos bienes, tal y como lo menciona la Ley General de Bienes y la propia Constitución Política, se encuentran aquellos que se relacionan con el actuar marítimo de nuestro nación.

#### 2.7.4. LEY ADUANERA

La legislación aduanera se encuentra vinculada con el aspecto marítimo gracias al régimen a que están sujetos los buques que entran y salen de los puertos nacionales, así como las cargas de importación exportación.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público será la encargada de regular la actividad de entrada y salida de las mercancías que se transportan por vía marítima, sobre todo, en el rubro de los impuestos de importación y exportación, Secretaría que para cumplir con esta misión contará con el Procurador Fiscal de la Federación y el Tesorero de la Federación, a quienes se les considera como las autoridades aduaneras.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> *Ibidem.* artículo 72.

<sup>78</sup> *Ley Aduanera.* artículo 2°, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>. *Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público,* artículo 10, de la página electrónica <http://www.shcp.gob.mx>

La autoridad aduanera deberá ser la encargada de vigilar la entrada y salida de las mercancías del territorio nacional, así como de vigilar la carga, descarga, transbordo y almacenamiento de las mismas el embarque o desembarque de pasajeros y la revisión de sus equipajes. Según esta Ley las mercancías podrán ser introducidas a nuestro territorio o salir de éste mediante el tráfico marítimo.<sup>79</sup>

Se establecen los conceptos de recinto fiscal y recinto fiscalizado; se entiende por el primero aquel lugar en donde las autoridades aduaneras realizan indistintamente las funciones de manejo, almacenaje, custodia, carga y descarga de las mercancías de comercio exterior, fiscalización, así como el despacho aduanero de las mismas y, por recinto fiscalizado se entiende el inmueble en que los particulares presten los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías una vez obtenida la autorización correspondiente, la cual se otorgará sobre inmuebles que colinden o se encuentren dentro de los recintos fiscales.<sup>80</sup>

El artículo 36 nos señala que es menester en la importación de mercancías, presentar ante al aduana de tráfico marítimo, el conocimiento de embarque y el certificado de peso o volumen expedido por empresa certificadora autorizada, tratándose del despacho de mercancías a granel en aduanas de tráfico marítimo.<sup>81</sup>

Para la Ley Aduanera, la exportación de mercancías procedentes del mar territorial o de la zona económica exclusiva, será considera como tal cuando sean descubiertas, si fueron extraídas o capturadas sin las concesiones, permisos o autorizaciones de explotación conducentes; si se pretende extraer del país las mercancías, se deberán pagar las contribuciones respectivas y se cumplirá con las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias a que las mercancías estén sujetas.<sup>82</sup>

En cuanto al impuesto general de importación se refiere, su base gravable será el valor en aduana de las mercancías, que a su vez será el valor de transacción de las mismas.

---

<sup>79</sup> *Ibíd.* artículos 10 y 11.

<sup>80</sup> *Ibíd.* artículo 14.

<sup>81</sup> *Ibíd.* artículo 36.

<sup>82</sup> *Ibíd.* artículos 18 y 57.

En este sentido, la Ley nos indica que debemos entender por valor de transacción de las mercancías a importar, el precio pagado por las mismas, siempre que no existan restricciones a la enajenación o utilización de las mercancías por el importador.

Se entiende por precio pagado el pago total que por las mercancías importadas haya efectuado o vaya a efectuar el importador de manera directa o indirecta al vendedor o en beneficio de éste.<sup>83</sup>

La base gravable del impuesto general de exportación es el valor comercial de las mercancías en el lugar de venta, y deberá consignarse en la factura o en cualquier otro documento comercial.<sup>84</sup>

Ahora bien, las contribuciones deberán ser pagadas por los importadores y exportadores al presentar el pedimento para su trámite en las oficinas autorizadas, antes de que se active el mecanismo de selección automatizado. Cuando las mercancías se depositen ante la aduana, en recintos fiscales o fiscalizados, el pago se deberá efectuar al presentar el pedimento, a más tardar dentro del mes siguiente a su depósito o dentro de los dos meses siguientes cuando se trate de aduanas de tráfico marítimo.<sup>85</sup>

Es menester tocar el punto relativo al tránsito de mercancías internacional, el cual es considerado como tal, en dos supuestos:

I. La aduana de entrada envíe a la aduana de salida las mercancías de procedencia extranjera que lleguen al territorio nacional con destino al extranjero.

II. Las mercancías nacionales o nacionalizadas se trasladen por territorio extranjero para su reingreso al territorio nacional.<sup>86</sup>

---

<sup>83</sup> *Ibidem.* artículos 64 y 67.

<sup>84</sup> *Ibidem.* artículo 79.

<sup>85</sup> *Ibidem.* artículo 83.

<sup>86</sup> *Ibidem.* artículo 130.

Este tipo de tránsito se realizará, cuando se lleve a cabo dentro del territorio nacional, por conducto de un agente aduanal, quien deberá: formular el pedimento de tránsito internacional; determinar provisionalmente las contribuciones y, efectuar el tránsito de las mercancías mediante las aduanas y rutas fiscales debidamente autorizadas.<sup>87</sup>

Por lo que toca a la importación a la franja fronteriza, entendiéndose como tal la comprendida entre la línea divisoria internacional y la línea paralela a una distancia de 20 kilómetros hacia el interior del país, en el tramo comprendido entre el límite de la región parcial del Estado de Sonora, para el caso de la frontera con Estados Unidos<sup>88</sup> y el Golfo de México, se permitirá el aprovisionamiento de las embarcaciones con mercancías de procedencia extranjera legalizadas en la región fronteriza, sin el pago de los impuestos al comercio exterior.<sup>89</sup>

Resulta importante hacer referencia a la figura del Agente Aduanal, quien, según el ordenamiento legal que nos ocupa “*es la persona física autorizada por la Secretaría, mediante una patente, para promover por cuenta ajena el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros*”.

El agente aduanal deberá ser mexicano por nacimiento; no haber sido condenado por sentencia ejecutoriada por delito doloso; gozar de buena reputación personal; no ser servidor público; No tener parentesco por consanguinidad en línea recta sin limitación de grado y colateral hasta el cuarto grado, ni por afinidad, con el administrador de la aduana de adscripción de la patente; tener título profesional o su equivalente; tener experiencia en materia aduanera, mayor de tres años; exhibir constancia de su inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes; aprobar el examen psicotécnico que practiquen las autoridades aduaneras.<sup>90</sup>

---

<sup>87</sup> *Ibidem*. artículo 131.

<sup>88</sup> La comprendida entre los siguientes límites al norte, la línea divisoria internacional, desde el cauce del Río Colorado hasta el punto situado en esa línea a 10 kilómetros del oeste de Sonora, de ese punto, una línea recta hasta llegar a la costa a un punto situado a 10 kilómetros al este de Puerto Peñasco, de allí siguiendo el cauce de ese Río, hacia el norte, hasta encontrar la línea divisoria internacional.

<sup>89</sup> *Ley Aduanera*. artículos 136 y 141.

<sup>90</sup> *Ibidem* artículo 159.

## 2.7.5. LEY FEDERAL DEL TRABAJO

En el ámbito de las relaciones laborales de quienes desempeñan funciones dentro de la actividad marítima mercante, encontramos que la Ley Federal del Trabajo cobija a esta clase de trabajadores, pues en su Título Sexto de Trabajos Especiales, Capítulo III, se refiere expresamente a los trabajadores de los buques, los trabajadores portuarios, así como los de las terminales marítimas.

Este ordenamiento considera que son trabajadores de los buques cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana, entre ellos contempla a los capitanes y oficiales de cubierta y maquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.<sup>91</sup>

Los trabajadores de los buques deberán ser mexicanos por nacimiento y que además no adquieran otra nacionalidad.<sup>92</sup>

El citado ordenamiento nos dice que debemos entender por capitán, aquel quien ejercer el mando directo de un buque y funge como representante del patrón.<sup>93</sup>

Las relaciones de trabajo entre el patrón y estos trabajadores deberán constar forzosamente por escrito, y deberá remitirse a la Capitanía de Puerto o a un Cónsul mexicano, así como a la inspección del trabajo.<sup>94</sup>

Este contrato de trabajo, por devenir de un tipo especial de trabajador también es especial, ya que es de destacar que se debe hacer mención del buque o buques en los que se prestará el

---

<sup>91</sup> *Ley Federal del Trabajo*. artículos 187 y 188, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>92</sup> *Ibidem*. artículo 189.

<sup>93</sup> *Ibidem*. artículo 190.

<sup>94</sup> *Ibidem*. artículo 194.

servicio; la distribución de horas de la jornada; el alojamiento y los alimentos que se le darán durante el viaje al trabajador; el periodo de vacaciones, las cuales deberán ser siempre en tierra, así como los días de descanso; el porcentaje que percibirán los trabajadores cuando se trate de dar salvamento a otro buque.<sup>95</sup>

El contrato puede ser por viaje y éste se considerará desde el embarque del trabajador hasta concluir la descarga del buque o el desembarque de los pasajeros.<sup>96</sup>

Para este tipo de trabajadores no se considera violatorio el principio de “a trabajo igual, corresponde salario igual” a que se refiere la propia Ley en su artículo 86, ya que deberá tomarse en cuenta el buque en el que se desempeñe el trabajo, que pueden ser de distintas categorías.<sup>97</sup>

Los patronos de los trabajadores de los buques deben, entre otras obligaciones especiales, proporcionar la alimentación y alojamiento, tratamiento médico y medicamentos y otros medios terapéuticos, en los casos de enfermedades, cualquiera que sea su naturaleza; repatriar o trasladar al lugar convenido a los trabajadores; a diferencia de otros trabajadores, se debe informar a la Capitanía de Puerto los accidentes ocurridos a puerto extranjero, así como al cónsul mexicano o al capitán del primer puerto nacional que toque.<sup>98</sup>

Una importante obligación de los trabajadores es la prevenir los riesgos del mar. Entre las causas especiales de rescisión podemos enumerar, la cancelación o la revocación definitiva de los certificados de aptitud o de las libretas de mar; la violación de las leyes en materia de importación o exportación de mercancías; ejecución, en el desempeño del trabajo por parte del trabajador, de cualquier acto o la omisión intencional o negligencia que pueda poner en peligro su seguridad o la de los demás trabajadores, de los pasajeros o de terceras personas, o que dañe, perjudique o ponga en peligro los bienes del patrón o de terceros.<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> *Ibidem.* artículos 195 y 199.

<sup>96</sup> *Ibidem.* artículo 196.

<sup>97</sup> *Ibidem.* artículo 86 y 200.

<sup>98</sup> *Ibidem.* artículo 204.

<sup>99</sup> *Ibidem.* artículos 205 y 208.

Por otra parte, la terminación de las relaciones de trabajo no pueden darse por terminadas cuando el buque este en el mar o cuando estando en puerto se intente la terminación dentro de las veinticuatro horas anteriores a su salida, ni cuando el buque este en el extranjero, en lugares despoblados o en puerto, el cambio de nacionalidad de un buque mexicano.

Otro aspecto importante de la terminación de las relaciones de trabajo, es el que se refiere a que el buque se pierda por apresamiento o siniestro, en cuyo caso quedan obligados el armador, naviero o fletador, a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios hasta su restitución al puerto de destino o al que se haya señalado en el contrato y el de las demás prestaciones a que tuviesen derecho.<sup>100</sup>

Como se podrá observar los trabajadores de los buques, los trabajadores portuarios, así como los de las terminales marítimas, gracias a su especial condición, se encuentran inmersos en una parte especial del derecho laboral.

Sin embargo, el espíritu de la Ley Federal del Trabajo, se ve vulnerada por lo establecido en la Ley de Navegación, pues esta última, no considera a todos los trabajadores que presten sus servicios en buques como trabajadores del buque, sino como tripulantes, tal es el caso del personal que solo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros, así como aquellos que atienden a los pasajeros a bordo.<sup>101</sup>

#### 2.7.6. LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA

La Ley de Inversión Extranjera, fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993, con el objeto de determinar las reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que esta contribuya al desarrollo nacional.<sup>102</sup>

---

<sup>100</sup> *Ibidem.* artículo 209.

<sup>101</sup> *Ley de Navegación.* artículo 22, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>102</sup> *Ley de Inversión Extranjera.* artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

Según este ordenamiento, debemos entender por inversión extranjera a la participación de inversionistas extranjeros en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas; la que se realiza por sociedades mexicanas, pero con mayoría de capital extranjero y, como inversionista extranjero a la persona física o moral nacionalidad distinta a la mexicana y las entidades extranjeras sin personalidad jurídica, quienes podrán participar en cualquier proporción en el capital social de sociedades mexicanas, adquirir activos fijos, ingresar a nuevos campos de actividad económica o fabricar nuevas líneas de productos, abrir y operar establecimientos, y ampliar o relocalizar los ya existentes.<sup>103</sup>

Según el artículo 7°, este tipo de inversiones podrán participar hasta en un 49% en los rubros de pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva; en la administración portuaria integral.

Podrán participar con este mismo porcentaje; en los servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones que realicen operaciones de navegación interior. En sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje.<sup>104</sup>

Cabe destacar que este porcentaje puede ser mayor, siempre y cuando la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras, en los rubros de los servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje; las sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> Ibidem. artículos 2° y 4°.

<sup>104</sup> Ibidem. artículo 7°.

<sup>105</sup> Ibidem. artículo 8°.

## 2.7.7. LEY FEDERAL DE DERECHOS

Esta Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de diciembre de 1981, entró en vigor el 1 de enero de 1982 y, tiene por objeto fijar los derechos que se pagarán por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público.<sup>106</sup>

Esta Ley en su Capítulo VIII, relativo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, señala que los buques deberán pagar derechos por el registro marítimo nacional, por inscripción, contratos de adquisición, enajenación o cesión, por los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, así como los contratos de construcción de embarcaciones en nuestro país o bien, se construyan en el extranjero y se abanderen como mexicanas. También se contempla la inscripción de navieros.<sup>107</sup>

El derecho de navegación marítima, es decir aquellos servicios que preste la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la navegación marítima, servicios principales, auxiliares o conexos a la vía de navegación por agua, como: el otorgamiento de abanderamiento y dimisión de bandera de embarcaciones; por la expedición, revalidación o reposición del certificado de matrícula (embarcaciones para tráfico de recreo, tráfico interior de carga, pasajeros o carga y pasajeros, remolques, dragado, salvamento y demás relacionados con las comunicaciones por agua o con las obras de los puertos).

Por la expedición de autorización para la permanencia de artefactos navales y dragas en zonas marinas nacionales, por tonelada bruta o fracción de registro internacional: por la expedición del permiso de navegación para embarcaciones mercantes extranjeras de carga en general, o mixto incluyendo el de pasajeros, por tonelada bruta o fracción de registro internacional.<sup>108</sup>

---

<sup>106</sup> Ley Federal de Derechos, artículo 1º, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>107</sup> *Ibidem*. artículo 162.

<sup>108</sup> *Ibidem*. artículo 165.

Por el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones para la construcción y operación de obras marítimo portuarias; así como para la prestación de servicios portuarios en las vías generales de comunicaciones por agua, se pagará anualmente el derecho de concesión, permiso o autorización.<sup>109</sup>

Otro derecho que debe cubrirse es el de capitanía de puerto por cada autorización de arribo, despacho o maniobra de fondeo, este servicio es prestado por la Capitanía de Puerto a embarcaciones nacionales o extrajeras en horario ordinario de operación, que efectúen cualquier clase de navegación de altura o cabotaje.

Exceptuándose las embarcaciones que hagan navegación fluvial, lacustre, interior de puertos que estén dedicadas a la pesca comercial, así como tampoco lo harán las embarcaciones nacionales, de hasta 30 unidades de arqueo bruto que se dediquen a las actividades pesqueras.<sup>110</sup>

El derecho de agente naviero, por la autorización para ejercer como Agente Naviero Consignatario de Buques, o Agente Naviero General, en la navegación de altura, navegación de cabotaje, de pesca comercial y recreo o bien, por la expedición de la autorización para actuar como Agente Naviero General.<sup>111</sup>

Esta Ley también contempla el pago de derechos por el registro de instituciones privadas que den formación y capacitación al personal de la marina mercante mexicana, por la autorización de planes y programas de estudio de formación de licenciaturas de piloto y maquinistas navales; y cursos de capacitación para personal oficial y subalterno, así como por el registro para instructores que den formación y capacitación al personal de la marina mercante nacional.<sup>112</sup>

---

<sup>109</sup> Ibidem. artículo 167.

<sup>110</sup> Ibidem. artículo 170.

<sup>111</sup> Ibidem. artículo 171-A

<sup>112</sup> Ibidem. artículos 171-C, 171-D y 171-E

### 2.7.8. CÓDIGO DE COMERCIO

El 15 de septiembre de 1889, se publicó en el diario Oficial de la Federación el Código de Comercio que actualmente nos rige, mismo que entró en vigor a partir del 1° de enero de 1890.

Este ordenamiento abrigaba lo relativo al comercio marítimo, tomando en consideración los siguientes rubros: las embarcaciones; las personas que intervienen en el comercio marítimo; los contratos especiales del comercio marítimo, los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo; la justificación y liquidación de las averías.<sup>113</sup>

Entre las personas que intervienen en el comercio señala a los navieros, los capitanes, los oficiales y tripulación del buque, los sobrecargos.

Se pronunciaba también en torno a los contratos especiales del comercio marítimo, como el fletamento, haciendo alusión a los derechos y obligaciones del fletante y del fletador. Otro contrato considerado dentro de este rubro era de los pasajeros en los viajes por mar.

También poseía un apartado para el conocimiento, el contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo y, los seguros.

En su Título Cuarto se refería a los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, contemplando dentro de éstas las averías, arribadas forzosas, de los abordajes, de los naufragios. Así como de las autoridades marítimas y lo relativo a los puertos.<sup>114</sup>

Como lo señala Salgado, la legislación que emanaba del Código, en esta materia, tiene un claro antecedente del Código español de 1885.<sup>115</sup>

---

<sup>113</sup> *Código de Comercio*. Libro Tercero, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

<sup>114</sup> *Idem*.

<sup>115</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de Vigencia del Código de Comercio*. en Centenario del Código de Comercio, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, 1991. p.549.

En el año de 1963, fue publicada la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, mediante la cual se derogan los artículos del libro tercero del Código de Comercio. En dicha Ley se reguló el comercio marítimo de manera más explícita.

Sin embargo, cabe señalar que se excluyen algunos aspectos importantes de la navegación, como el hecho de dejar fuera a los buques que no participan en el comercio, pero si realizan navegación, como las dragas; o bien, el hecho de que se halla dejado fuera el fletamento a tiempo.

También se pueden encontrar diversas confusiones de términos, pues se utiliza un mismo término para figuras diferentes o para la misma figura diversas denominaciones, como los agentes navieros o agente marítimo que es usado indistintamente.<sup>116</sup>

Continuando con la búsqueda de una legislación más apropiada, que refleje la realidad de la navegación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, fue derogada casi en su totalidad, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250, relativos al seguro marítimo, con la publicación de la Ley de Navegación, el 4 de enero de 1994, misma que actualmente rige.

No obstante lo anterior, el Código de Comercio se aplica supletoriamente en los actos del comercio marítimo, señalando entre ellos a todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior.<sup>117</sup>

Como se puede observar, a lo largo de este Capítulo, se mencionaron diversos ordenamientos jurídicos que, de alguna manera, tienen relación con el sector marítimo de nuestro país. Sin embargo, tales ordenamientos en realidad no comulgan con el debido desarrollo de la marina mercante mexicana.

Desafortunadamente, nuestra casi nula marina mercante, actualmente se encuentra condenada a esa tendencia de desaparición que la ha acechado desde tiempo atrás.

---

<sup>116</sup> Idem.

<sup>117</sup> *Código de Comercio*. artículo 75, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>

Basta realizar una breve intromisión a los entes que deben encargarse de poner en marcha a ese poderoso sector económico que deambula por los mares, para darse cuenta de que éstos no se encuentran muy dispuestos a ello y, que sin embargo, se ha abierto esta oportunidad para las naves extranjeras.

Tanto las leyes, como los aparatos gubernamentales, se encuentran alejados de la realidad marítima; pues no se ha echado la vista al mar para poder entender que nuestro país posee todas las condiciones para convertirse en un país competitivo, tomando como base su riqueza concedida a través de lo mares.

Es menester que se legisle verdaderamente en pro del desarrollo de la marina mercante mexicana, pues no existe ningún aparato o legislación que, dada su precaria situación, se encuentre abocada a rescatarla, a hacerla renacer y, por ende, dar un paso seguro hacia el desarrollo nacional.

Esta situación se hace visible tan sólo con el hecho de que se considera a los sectores que integran a la marina mercante en forma aislada y no como parte de esa universalidad a la que corresponde, pues a lo largo de estas líneas se han tocado un sinnúmero de ordenamientos, así como algunas de las partes del gobierno federal que en algún momento tienen relación con el mundo de lo marítimo, y podríamos tocar algunos otros, pero no encontraremos uno que verdaderamente se encuentre encaminado al desarrollo mercante.

## **CAPÍTULO 3**

### **LA MARINA MERCANTE A LA LUZ DE LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y LOS INSTRUMENTOS JURÍDICOS EMANADOS DE SU SENO**

Como ya se señaló en el capítulo que antecede, la Constitución es la norma fundamental que nos rige y, por tanto, se encuentra por encima de las demás normas del ordenamiento.

Esta superioridad de la Constitución respecto de las demás instituciones jurídicas, no sólo se encuentra explícitamente reconocida por el artículo 133 de la misma Constitución, sino que se distribuye a lo largo del ordenamiento.

Conviene entonces ubicar el marco constitucional de las cuestiones relacionadas con el derecho internacional para tal efecto.

Haciendo un análisis de ese marco tenemos que el artículo 89, fracción X, otorga al Presidente de la República la facultad de dirigir la política exterior y la de celebrar tratados internacionales, con la condición de que sean aprobados por el Senado, según dispone el artículo 76, fracción I.<sup>1</sup>

### **3.1. GENERALIDADES EN TORNO AL TRATADO INTERNACIONAL**

El artículo 133 de nuestra Carta Magna, se establece que nuestra ley suprema se encuentra integrada por la Constitución, así también el propio ordenamiento contempla a las leyes que deriven de la misma y los tratados internacionales que no contravengan lo establecido por ésta.<sup>2</sup>

Conforme a lo anterior, es importante realizar una breve referencia acerca de los tratados internacionales ratificados por nuestro país en materia marítima, partiendo desde la definición de éste, su jerarquía, entre otros aspectos relevantes de esta figura del derecho internacional.

---

<sup>1</sup> *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. artículos 89 y 76, de la página electrónica <http://www.juridicas.unam.mx>. Sánchez Cordero De García Villegas, Olga. *La Constitución y los Tratados Internacionales. Un acercamiento a la interpretación judicial*. UNAM, México, 1era. Edición, 1999. p. 9 y 10.

<sup>2</sup> *Constitución Política ...* artículo 133. Wals Aureoles, Rodolfo. *Los Tratados Internacionales y su Regulación Jurídica*, Porrúa, S.A., México, 1era. Edición, 2001, p.109.

### 3.1.1. DEFINICIÓN

Los tratados representan una fuente importante dentro del derecho internacional y sirven como medio para el desarrollo pacífico de las relaciones entre los Estados.

Es por ello que las Naciones Unidas, se han dado a la tarea de crear condiciones con las cuales prevalezca la justicia y el respeto a las obligaciones emanadas de los tratados, tomando como base los principios que emanan de la Carta de las Naciones Unidas, como la igualdad de derechos y de la libre determinación de los pueblos, de la igualdad soberana y la independencia de todos los Estados, de la no injerencia en los asuntos internos de los Estados, de la prohibición de la amenaza o el uso de la fuerza y del respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos y la efectividad de tales derechos y libertades.<sup>3</sup>

En razón de lo anterior, el 27 de enero de 1980 entró en vigor la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, tras haber obtenido la ratificación de los 33 signatarios. Sin embargo, el hecho de no haber sido ratificado hasta ese año, no impidió que éste fuera invocado por algunos Estados.

Para la Convención de Viena, las controversias relativas a los tratados, al igual que las demás controversias internacionales, deben resolverse por medios pacíficos y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional.

Ahora bien, la Convención nos ofrece una definición del término “tratado”, indicando que es:

*“Un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o*

---

<sup>3</sup> *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975. Seara Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público*. Porrúa, S.A., México, 19ª Ed. 2001. p.59.

*más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular”.*<sup>4</sup>

De igual manera, nos indica algunos otros términos de importancia para entender la naturaleza de los tratados:

**RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN:** El acto internacional así denominado por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un tratado.

**PLENOS PODERES:** Documento que emana de la autoridad competente de un Estado y por el que se designa a una o varias personas para representar al Estado en la negociación, la adopción o la autenticación del texto de un tratado, para expresar el consentimiento del Estado en obligarse por un tratado, o para ejecutar cualquier otro acto con respecto a un tratado.

**RESERVA:** Declaración unilateral, cualquiera que sea su enunciado o denominación, hecha por un Estado al firmar, ratificar, aceptar o aprobar un tratado o al adherirse a él, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del tratado en su aplicación a ese Estado.

**ESTADO NEGOCIADOR:** Estado que ha participado en la elaboración y adopción del texto del tratado.

**ESTADO CONTRATANTE:** Estado que ha consentido en obligarse por el tratado, haya o no entrado en vigor el tratado.

**PARTE:** Estado que ha consentido en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado esta en vigor.

---

<sup>4</sup> Convención ..., artículo 2°.

**TERCER ESTADO:** Estado que no es parte en el tratado.

**ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL:** Organización intergubernamental.<sup>5</sup>

Lo asentado por la Convención de Viena es aplicable a los tratados entre los Estados, para lo cual, el Estado para manifestar su consentimiento de obligarse con lo establecido en un tratado, se debe encontrar debidamente representado, lo cual se hará mediante la presentación de los plenos poderes o bien, tomando en cuenta las funciones de quien represente al Estado, sin la necesidad de presentar los plenos poderes, siempre y cuando se trate de los Jefes de Estado, Jefes de Gobierno y Ministros de relaciones exteriores; los Jefes de misión diplomáticas; los representantes acreditados por los Estados ante una conferencia internacional o ante una organización internacional o uno de sus órganos.<sup>6</sup>

Aunado a lo anterior, según el artículo 5°, también pueden celebrar tratados las organizaciones internacionales, los cuales serán con el fin de su constitución, así como también pueden celebrar tratados las organizaciones internas de carácter nacional.<sup>7</sup>

### 3.1.2. JERARQUÍA NORMATIVA DEL DERECHO POSITIVO MEXICANO

Dentro de nuestro derecho, no queda claro si los tratados son jerárquicamente superiores a las leyes o viceversa. La constitución no revela un lugar jerárquico para los ordenamientos jurídicos que lo componen, así también si revisamos la doctrina ésta tampoco ofrece un criterio unánime.

En este sentido, se debe partir de que la constitución establece una obligatoriedad general para el cumplimiento de los tratados, pero existen diversas posturas del lugar que ocupan en cuanto a las leyes federales y locales.

---

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> Ibídem. artículo 7°.

<sup>7</sup> Ibídem. artículo 5°.

Dada la falta de claridad de la Constitución Política, la Suprema Corte de Justicia de la Nación sostuvo durante mucho tiempo que, los tratados y las leyes federales poseen el mismo rango.

***“LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA.*** De conformidad con el artículo 133 de la Constitución, tanto las leyes que emanen de ella, como los tratados internacionales, celebrados por el Ejecutivo Federal, aprobados por el Senado de la República y que estén de acuerdo con la misma, ocupan, ambos, el rango inmediatamente inferior a la Constitución en la jerarquía de las normas en el orden jurídico mexicano. Ahora bien, teniendo la misma jerarquía, el tratado internacional no puede ser criterio para determinar la constitucionalidad de una ley ni viceversa. Por ello, la Ley de las Cámaras de Comercio y de las de Industria no puede ser considerada inconstitucional por contrariar lo dispuesto en un tratado internacional.”

Amparo en revisión 2069/91. Manuel García Martínez. 30 de junio de 1992. Mayoría de quince votos. Ponente: Victoria Adato Green. Secretario: Sergio Pallares y Lara. El Tribunal Pleno en su sesión privada celebrada el martes diecisiete de noviembre en curso, por unanimidad de dieciocho votos de los señores ministros Presidente Ulises Schmill Ordóñez, México, Distrito Federal, a dieciocho de noviembre de mil novecientos noventa y dos.

Sin embargo, la Suprema Corte abandona este criterio que venía sustentando, de que las Leyes Federales y los Tratados Internacionales, tienen la misma jerarquía normativa, a partir del año de 1999, cuando se emitió la tesis jurisprudencial que a continuación se cita:

***“TRATADOS INTERNACIONALES, SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LA LEYES FEDERALES Y EN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.*** Persistentemente en la doctrina se ha formulado la interrogante respecto a la jerarquía de normas en nuestro derecho. Existe

*unanimidad respecto de que la Constitución Federal es la norma fundamental y que aunque en principio la expresión: “...serán la Ley Suprema de toda la Unión...” parece indicar que no sólo la Carta Magna es la suprema, la objeción es superada por el hecho de que las leyes deben emanar de la Constitución y ser aprobadas por un órgano constituido, como lo es el Congreso de la Unión y de que los tratados deben estar de acuerdo con la Ley Fundamental, lo que claramente indica que sólo la Constitución es la Ley Suprema. El problema respecto a la jerarquía de las demás normas del sistema, ha encontrado en la jurisprudencia y en la doctrina distintas soluciones, entre las que destacan: supremacía del derecho federal frente al local y misma jerarquía de los dos, en sus variantes lisa y llana, y con existencia de “leyes constitucionales”, y la que será ley suprema la que sea calificada de constitucional. No obstante, esta Suprema Corte de Justicia considera que los tratados internacionales se encuentran en segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y el local. Esta interpretación del artículo 133 constitucional, deriva de que estos compromisos internacionales son asumidos por el Estado mexicano en su conjunto y comprometen a todas sus autoridades frente a la comunidad internacional; por ello se explica que el Constituyente haya facultado al presidente de la República a suscribir los tratados internacionales en su calidad de jefe de Estado; y, de la misma manera, el Senado interviene como representante de la voluntad de las entidades federativas y, por medio de su ratificación, obliga a sus autoridades. Otro aspecto importante para considerar esta jerarquía de los tratados, es la relativa a que en esta materia no existe limitación competencial entre la Federación y las entidades federativas, esto es, no se toma en cuenta la competencia federal o local del contenido del tratado, sino que por mandato expreso del propio artículo 133 el Presidente de la República y el Senado pueden obligar al Estado mexicano en cualquier materia, independientemente que para otros efectos ésta sea competencia de las entidades federativas. Como consecuencia de lo anterior, la*

*interpretación del artículo 133 lleva a considerar en un tercer lugar al derecho federal y local en una misma jerarquía en virtud de lo dispuesto en el artículo 124 de la Ley Fundamental, el cual ordena que “las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.” No se pierde de vista que en su anterior conformación, este Máximo Tribunal había adoptado una posición diversa en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, número 60, correspondiente a diciembre de 1992, página 27, de rubro: “LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA.”; sin embargo, este Tribunal Pleno considera oportuno abandonar el criterio y asumir el que considera la jerarquía superior de los tratados incluso frente al derecho federal.”*

Amparo en revisión 1475/98. Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo. 11 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Humberto Román Palacios. Secretario: Antonio Espinoza Rangel. El Tribunal Pleno, en sesión privada celebrada el 28 de octubre en curso, con el número LXXVII/1999, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencia. México, Distrito Federal, a veintiocho de octubre de mil novecientos noventa y nueve.

De lo anterior, podemos entonces comprender que los tratados internacionales, por el momento son jerárquicamente superiores a las leyes federales y que además la Suprema Corte nos deja claro que la Constitución Política, es nuestro máximo ordenamiento jurídico, y que los tratados deben estar de acuerdo con ésta.

No obstante, la Convención de Viena, resta importancia al derecho interno de los Estados, al señalar la prohibición de invocar sus disposiciones para justificar el incumplimiento de un tratado, así como en el hecho de aducir que si un Estado se obliga al cumplimiento de un

tratado, aún cuando dicho consentimiento obedezca a una violación del derecho interno, el Estado no puede invocar vicio alguno en dicho consentimiento.<sup>8</sup>

Por lo que la importancia del tratado internacional dentro de nuestro derecho ha de radicar en que sea ratificado tomando en consideración lo establecido en nuestro máximo ordenamiento, es decir que se debe cuidar que no contravenga a esta ley suprema.

### 3.1.3. PRINCIPIOS RECTORES

Los tratados se rigen por diversos principios, a saber:

❁ **PRINCIPIO “*PACTA SUNT SERVANDA*”, LOS TRATADOS DEBEN SER CUMPLIDOS CON LA MÁS ESTRICTA BUENA FE**

Contenido en el artículo 26 de la Convención de Viena, que señala que “*todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe*”. En cuanto al derecho interno de los Estados parte de un tratado, se señala que éste no podrá ser invocado para tratar de justificar algún tipo de incumplimiento que se tenga a este principio.<sup>9</sup>

❁ **PRINCIPIO “*RES INTER ALIOS ACTA*”, LOS TRATADOS SÓLO CREAN OBLIGACIONES ENTRE LAS PARTES**

Este principio salvaguarda a los terceros Estados de los efectos de un tratado en el cual no han participado, ya que no existe consentimiento alguno por parte de estos terceros, tal y como lo señala el artículo 34 de la Convención que nos ocupa: “*un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento*”.

No obstante lo anterior, en algunas ocasiones si se crean derechos y obligaciones para los terceros.

---

<sup>8</sup> Ibídem. artículos 27 y 46.

<sup>9</sup> Ibídem. artículos 26 y 27. Seara Vázquez, Modesto. *Op. Cit.*, p.61.

❁ **PRINCIPIO “EX CONSENSO ADVENIT VINCULUM”, SON CONSENSUALES, BASTA QUE SE EXPRESE LA VOLUNTAD PARA QUE SE ENTIENDAN ACEPTADOS**

Establece que el consentimiento es la base de las obligaciones convencionales. Este principio rige no únicamente para la celebración original del tratado, sino para las diversas figuras de derecho de los tratados: la adhesión, la terminación, la modificación, entre otras.

Es resultado de la estructura de la sociedad internacional, pues los Estados son considerados como iguales, ya que no existe algún ente superior que pueda imponerles una conducta determinada y es por ello que debe dar su consentimiento para obligarse a realizar o bien, no realizar determinados actos o determinadas conductas.

❁ **PRINCIPIO “IUS COGENS”, LOS TRATADOS DEBEN SER ADOPTADOS CONFORME AL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO**

Señala que es nulo todo tratado que, en el momento de su celebración, esté en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general.

Una norma imperativa de derecho internacional general es una norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional de Estados en su conjunto, como norma que no admite acuerdo en contrario y que sólo puede ser modificada por una norma ulterior de derecho internacional general que tenga el mismo carácter. El *Ius Cogens*, son considerados los principios generales del Derecho Internacional Público.<sup>10</sup>

### **3.2. LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU). INSTRUMENTOS JURÍDICOS EMANADOS DE SU SENO**

Durante la Segunda Guerra Mundial, se vislumbra la creación de la Organización de las Naciones Unidas, pero es hasta el 24 de octubre de 1945, que queda ratificada la Carta redactada por los representantes de 50 gobiernos, reunidos en San Francisco, del 25 de abril al

---

<sup>10</sup> *Ibidem*, artículo 34. *Op. Cit.*, p.62

26 de junio de 1945, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Organización Internacional.

La Organización de las Naciones Unidas cuenta actualmente con 188 Estados miembros, mismos que se encuentran comprometidos jurídicamente para apoyar los principios y propósitos enunciados en la Carta de las Naciones Unidas. Dicha carta enuncia entre sus propósitos los siguientes:

- ✿ Mantener la paz y la seguridad internacionales.
- ✿ Fomentar entre las naciones relaciones de amistad.
- ✿ Realizar la cooperación internacional en la solución de problemas internacionales de carácter económico, social, cultural o humanitario, y en el desarrollo y estímulo del respeto a los derechos humanos y a las libertades fundamentales.
- ✿ Servir de centro que armonice los esfuerzos de las naciones por alcanzar los propósitos comunes.<sup>11</sup>

En sentido, en su seno se han gestado diversos ordenamientos encaminados a cumplir con su misión y, en este apartado haremos mención de algunos de ellos, los cuales se relacionan con el punto que nos ocupa.

### 3.2.1 CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS DEL 30 DE MARZO DE 1978. REGLAS DE HAMBURGO

Debido al problema que enfrentan algunos países en relación a la colocación de sus productos, entre 1974 y 1985 se realizaron algunos convenios como códigos de conducta. En 1978 se crean las Reglas de Hamburgo, con lo que se hacía la prohibición a los armadores de declararse exentos de responsabilidad frente a cargadores. En este mismo orden de ideas, en 1980, nace el Convenio sobre Transporte Multimodal, destinado a conseguir con sólo un documento cargas en varios medios.

---

<sup>11</sup> La información fue tomada de la página electrónica: [www.on.org.mx](http://www.on.org.mx)

En este tenor, el Convenio nos señala lo que debemos entender por contrato de transporte marítimo:

*“Todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, se considerará contrato de transporte marítimo”*.<sup>12</sup>

El Convenio señala también a las partes que integran este tipo de contrato los cuales son el porteador, es la persona que celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador; el porteador efectivo, es la persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías o de una parte del transporte; cargador, es la persona que entregará efectivamente las mercancías al porteador; el consignatario, que es la persona autorizada para recibir las mercancías.

Ahora bien, de dicho contrato se deriva el llamado conocimiento de embarque en el que se plasman las condiciones de todo contrato de transporte marítimo de mercancías y que, según el citado Convenio debemos entender que es:

*“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 documento”*<sup>13</sup>

El conocimiento de embarque ampara el recibo de las mercancías embarcadas y funge como certificado del estado en que éstas se encuentran, es prueba del contrato de transporte.

---

<sup>12</sup> *Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, artículo 1º*, de la página electrónica <http://www.sre.gob.mx>

<sup>13</sup> *Idem.*

Es el documento que acredita la propiedad de la mercancía transportada, negociable y admitido por los bancos en los créditos documentarios como representación de las mercancías, de tal manera que podríamos decir que es el soporte básico de los créditos documentarios.

Las Reglas de Hamburgo establecen un régimen jurídico uniforme que regula los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios en virtud de un contrato de transporte marítimo.

Una de las importantes funciones de las Reglas de Hamburgo recaen indudablemente, en la responsabilidad del porteador por la pérdida y daño de las mercancías y el retraso en la entrega, de la responsabilidad del cargador por las pérdidas sufridas por el porteador y por el daño sufrido por el buque, así como de ciertas responsabilidades del cargador con respecto a las mercancías peligrosas.

No hay que olvidar que el antecedente del Convenio en comento son las Reglas de la Haya, mismas que favorecían en gran manera a los portadores a expensas de los cargadores, lo que se consideraba injusto. Con el tiempo se comenzó a considerar obsoletas, gracias al desarrollo tecnológico, por lo que se pensó en una nueva regulación.

En este tenor, con las Reglas de Hamburgo se pretendió ampliar el ámbito de competencia, es decir hacía todos los contratos de transporte marítimo de mercancías concertados entre dos Estados diferentes si, de acuerdo con el contrato, el puerto de carga o el puerto de descarga están situados en un Estado contratante, si las mercancías se descargan en uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato y dicho puerto está situado en un Estado contratante, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato se emite en un Estado contratante.

Este Convenio ha sido firmado por México, “*ad referendum*”, pero no sido sometido a la aprobación del Senado.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Hasta el día 23 de mayo de 2005, en la página electrónica de la Secretaría de Relaciones Exteriores no aparece como ratificado: [www.sre.gob.mx](http://www.sre.gob.mx)

### 3.2.2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LAS CONDICIONES DE INSCRIPCIÓN DE LOS BUQUES EL 7 DE FEBRERO DE 1986

Este Convenio fue adoptado en Ginebra, Suiza el 7 de febrero de 1986, ratificado por México, el 21 de enero de 1988 y el Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988, sin embargo aún no ha entrado en vigor.

El objetivo del ordenamiento que nos ocupa es garantizar la relación auténtica entre el Estado y los buques que enarbolan su pabellón, y para ejercer efectivamente sobre tales buques su jurisdicción y control.<sup>15</sup>

En este punto nos referiremos a los pabellones de conveniencia, ya que la misión del Convenio que nos ocupa, es precisamente abatir este problema. Países como Panamá, Liberia y Honduras, se convirtieron en países de libre registro tradicionales y, que aún en nuestros días siguen acaparando toneladas de registro bruto en los barcos que tienen abanderados. Llevando a los países como Gran Bretaña, Francia, Alemania, Suecia y España a establecer el sistema de libre registro.<sup>16</sup>

*“PABELLONES DE CONVENIENCIA: Cuando no existe un vínculo real entre el buque y el Estado, cuyo pabellón ostenta, sino que sólo ha habido una simple formalidad de registro del buque.”<sup>17</sup>*

Ahora bien, los países que manejan pabellones de conveniencia poseen por la escasa regulación fiscal, administrativa o laboral que afecta a las embarcaciones. Podemos decir que entre las ventajas que ofrecen estos registros están:

- ✿ El país de registro permite la propiedad y/o el control de sus naves mercantes por extranjeros.

---

<sup>15</sup> *Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los buques*, D.O.F. 9 de diciembre de 1987.

<sup>16</sup> Apuntes de Derecho internacional del Dr. José Eusebio Salgado y Salgado. Profesor de Carrera.

<sup>17</sup> Seara Vazquez, Modesto. *Op. Cit.* p.279.

- ⊗ El acceso al registro es fácil, con lo que un buque puede registrarse en un consultado en el extranjero, sin que exista algún problema por si se desea hacer un cambio posterior en el registro.
- ⊗ No se establecen impuestos sobre el ingreso proveniente de los buques, o si lo hay son muy bajos.
- ⊗ El país de registro es un país pequeño sin exigencias nacionales por los buques registrados.
- ⊗ El manejo de los buques por extranjeros se permite con toda libertad.

Por ser regularmente países muy pequeños, no poseen ni la maquinaria administrativa ni el poder para imponer de manera efectiva una regulación, ni tampoco tienen el deseo de hacerlo.

De esta manera, no existe una relación auténtica entre el buque y el Estado de la bandera que enarbola, pues es difícil que el Estado ejerza de manera efectiva su jurisdicción y control sobre el buque.

El hecho que precisamente dio origen al Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, con el objeto de proteger la sana competencia del tráfico marítimo, pasaremos a conocer brevemente el contenido del mismo.

Entre lo normado por el Convenio destaca que se obligue a los buques a navegar bajo el pabellón de un solo Estado, de manera tal que no se inscribirá ningún buque en los registros de buques de dos o más Estados a la vez.

Prevé la creación de una Administración Marítima Nacional, es decir la autoridad u organismo estatal que sea establecido por el Estado de matrícula, encargada de aplicación de los acuerdos internacionales relativos al transporte marítimo y de la aplicación de las normas jurídicas que apliquen a los buques.

El Estado contratante deberá crear estos organismos y la legislación que conlleve a la correcta aplicación del derecho internacional, para aquellos buques que ostenten su bandera.

Se deberá tener un control de los buques que enarbolan la bandera del Estado, mediante la creación de un registro de buques, que consiste en un registro oficial en el que ha de contemplarse:

- ✿ Nombre del buque
- ✿ Lugar de inscripción en el registro y el número o la marca oficial de identificación del buque
- ✿ Indicativo de llamada internacional del buque
- ✿ Descripción de las principales características del buque
- ✿ Nombre, dirección y, en su caso la nacionalidad del propietario.
- ✿ Fecha de la cancelación o suspensión de la inscripción anterior del buque
- ✿ Nombre, dirección y, en su caso, la nacionalidad del arrendatario a casco desnudo
- ✿ Relación de créditos hipotecarios u otros gravámenes que pesen sobre el buque
- ✿ Si hay más de un propietario, la proporción del buque que es propiedad de cada uno de ellos
- ✿ Nombre, dirección y, en su caso, la nacionalidad del naviero, cuando el naviero no fuere el propietario o el arrendatario a casco desnudo.

En cuando a la dotación de los buques, el Estado contratante se obliga a promover la educación y capacitación de sus nacionales o las personas que estén domiciliadas o que tengan de manera legal su residencia permanente en el territorio de ese Estado.

Debe cuidar también que los buques que enarbolan su bandera sean competitivos, para que de esa manera se garantice la observancia de las reglas internacionales, sobre todo en cuanto a la seguridad en el mar, entre otros aspectos relevantes.

Sin embargo, siguiendo lo señalado por Espinosa Ramírez, el problema de este Convenio radica en que vuelve a caer en el mismo error de sus predecesores, Convención sobre el Alta Mar de 1958 y el Convenio de Montego Bay de 1982, es decir, no regula aspectos que deben considerarse como parte fundamental de la relación auténtica.

Pues como sigue diciendo Espinosa, el Convenio deja de lado aspectos relevantes como:

- ❖ La nacionalidad de los armadores
- ❖ El porcentaje de capital nacional en la empresa armadora
- ❖ El porcentaje de nacionales en la tripulación y oficiales
- ❖ La nacionalidad del capitán del buque
- ❖ El domicilio del armador o compañías armadoras<sup>18</sup>

Lo anterior, debe ser considerado por este Convenio, toda vez que como se encuentra actualmente, difícilmente logrará su objetivo de crear una relación auténtica entre el Estado y el buque que enarbola la bandera del Estado.

Debe ser por esa razón que el Convenio no ha logrado entrar en vigor, pues no garantiza a sus firmantes que efectivamente sea erradicada la bandera de conveniencia.

### 3.2.3. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS DEL 24 DE MAYO DE 1980

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, firmada en Ginebra, Suiza el 24 de mayo de 1980, ratificado por México el 11 de febrero de 1982 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1982, aunque todavía no entra en vigor, tiene como objetivo contribuir a la expansión ordenada del comercio mundial.

El tiempo que duraron las negociaciones para este Convenio del año 1973 hasta 1980, se vislumbraron diversos problemas, como las necesidades del transporte marítimo, contenedores, comerciales, seguros, desarrollo económico, responsabilidades, unitarización de

---

<sup>18</sup> Espinosa Ramírez, José Arturo. *Los Países de Libre Registro y el Convenio de la ONU sobre Registro de Buques de 1986*. Tesis Profesional, UNAM, edición del autor, 1991, p.115.

las cargas, tendencias tecnológicas del transporte multimodal y ventajas y desventajas del sistema.<sup>19</sup>

En este punto, se toma en consideración la infiltración del uso de los contenedores, lo trae consigo la prestación de servicios de transporte para la óptima distribución de las mercancías sujetas al transporte.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal, establece las condiciones generales de los Contratos de Transporte Multimodal, la Reglamentación para los Operadores de Transporte Multimodal, las responsabilidades en la operación y los requisitos a cumplir.

Este instrumento que aunque no ha sido ratificado por los 30 países que se requiere, es utilizado, por adopción voluntaria, en los Contratos de Transporte Multimodal Internacional.

La gran diferencia del transporte multimodal con los contratos tradicionales, es que en esta modalidad de contratar el servicio de transporte, el generador de la carga o expedidor, hace un solo contrato con un operador de transporte que asume la responsabilidad tanto de la coordinación de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancías, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o a los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Según el artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, por transporte multimodal se entiende “...*el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente*”.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Apuntes de Derecho Marítimo del Dr. José Eusebio Salgado y Salgado. Profesor de Carrera.

<sup>20</sup> *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*. artículo 1º D.O.F. 20 de enero de 1982.

El cual se realiza mediante el aval de un Certificado de Registro, que es el “*documento otorgado por el organismo nacional competente, que acredita la inscripción del Operador de Transporte Multimodal en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, y que lo autoriza a actuar como tal*”.<sup>21</sup>

Pasemos a conocer la definición del Contrato de Transporte Multimodal:

*“El contrato en virtud del cual un Operador de Transporte Multimodal se obliga, por escrito y contra el pago de un flete, a ejecutar el transporte Multimodal de mercancías”.*<sup>22</sup>

El documento de Transporte Multimodal será el documento con el que se acredita la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.

El Operador de Transporte Multimodal (OTM) es la persona que celebra un Contrato de Transporte Multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador.<sup>23</sup>

Como lo señala el Licenciado Bonifacio Arturo Sánchez Martínez, “*el operador multimodal no es tan sólo la persona obligada a ejecutar el transporte multimodal internacional de mercancías, ni tampoco un elemento más del contrato de transporte multimodal es una nueva entidad jurídica producto de esta modalidad en la transportación y concretamente de la utilización de la técnica conocida como unitarización de la carga*”.<sup>24</sup>

El documento de transporte multimodal deberá contener lo siguiente:

---

<sup>21</sup> Idem.

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> Sánchez Martínez, Bonifacio Arturo. *El Régimen Jurídico del Operador de Transporte Multimodal en México*. Tesis Profesional, UNAM, edición del autor, 1986.

- ⊗ La naturaleza de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso.
- ⊗ El estado aparente de las mercancías.
- ⊗ nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal.
- ⊗ El nombre del expedidor.
- ⊗ El nombre del consignatario.
- ⊗ El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia.
- ⊗ El lugar de entrega de las mercancías.
- ⊗ La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega.
- ⊗ Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable.
- ⊗ Lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
- ⊗ Firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él.
- ⊗ El flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, así como las condiciones de pago.
- ⊗ El itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo.
- ⊗ Cualquier otro dato que las partes consideren incluir.<sup>25</sup>

Así pues, como lo señala el propio Arturo Sánchez, las características propias del transporte multimodal son:

- ⊗ La utilización combinada de dos o más modos de transporte.
- ⊗ La unitarización de la carga, aún cuando ello no es indispensable.
- ⊗ La existencia de una sola operación, bajo un sólo documento y bajo una sola responsabilidad.
- ⊗ Que el porte se realiza desde el lugar situado en un país a otro lugar situado en un país diferente.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte ... artículo 8º.*

<sup>26</sup> Sánchez Martínez, Bonifacio Arturo. *Op. Cit.*

De tal suerte que este tipo de transporte posee diversas ventajas para quien desea transportar su mercancías, ya que resulta visible que cuenta con mayor seguridad al realizar una sola operación y tener un sólo responsable de la operación que realiza.

### 3.2.3.1. CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, UNCTAD<sup>27</sup>

Para que el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías entre en vigor debe ser debidamente ratificado por 30 países, y que hasta la fecha únicamente lo hayan ratificado 11 Estados.

Es por esta razón que se le encomendó a la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo UNCTAD y a la Cámara de Comercio Internacional CCI, elaboraran reglas, hoy conocidas como las “Reglas UNCTAD/ICC relativas a los Documentos de Transporte Multimodal” las cuales son de adopción voluntaria y entraron en vigor el 1º de enero de 1992. Estas reglas son provisionales y sólo pueden ser adoptadas hasta cuando el Convenio entre en vigor.

Las llamadas Comisiones y Sistema General de Preferencias, impulsadas por los países de Asia y África en el seno de la ONU y creadas en el año de 1965, abarcan principalmente, ramas del comercio internacional; productos básicos, comercio de manufacturas, transporte marítimo, entre otras.

En 1968, se encomendó a la Comisión de Derecho Mercantil Internacional de Naciones Unidas la misión de darle un mayor apoyo a los intereses marítimos de los países en desarrollo.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> La información fue tomada de la página electrónica: [www.monografias.com](http://www.monografias.com).

<sup>28</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://mx.gecites.com>.

Las cláusulas UNCTAD/CCI se crean con el afán de evitar una multiplicidad de regímenes distintos en la regulación de este tipo de transporte y, por otro lado para proporcionar un contrato privado de transporte con un régimen legal uniforme.

El contenido de las Reglas de la UNCTAD es más favorable para los cargadores: así, el contratante, mejor conocido aquí como el operador de transporte multimodal (OTM).

El documento de transporte multimodal, deberá ser un documento expedido por un operador de transporte multimodal, bajo la solicitud del embarcador (consignatario), y negociable como un conocimiento de embarque. De esta manera, este certificado es el recibo de los bienes, expedido por el transportista responsable de la mercancía y evidencia del acuerdo de un contrato de transporte multimodal y más aún, se considera como un documento de título o un documento negociable.

El OTM se responsabiliza de todo el transporte desde la puerta del exportador hasta la puerta de destinatario, independientemente y, responde tanto por culpa propia como por la culpa de cualquier otro que contrate el propio operador.

En ese sentido, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.

De igual manera, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo su custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

Las reglas UNCTAD señalan que el OTM sólo será responsable por una suma que no exceda del equivalente a 666.67, por derechos especiales de giro (DEG) por bulto o unidad (933.34 USD); o a 2 DEG por kilogramo (2.8 USD), si esta cantidad es mayor, salvo que el valor de las mercancías haya sido declarado por el expedidor y que haya sido consignado en el documento.

También señalan que es obligación del consignatario de las mercancías objeto del transporte multimodal, dar aviso por escrito de la pérdida o daños sufridos, especificando la naturaleza de éstos, en el momento en que las mercancías hayan sido puestas en su poder.

Pues de lo contrario, el hecho de que el OTM las haya entregado al consignatario establecerá, salvo prueba en contrario, que éste lo hizo tal y como aparecen descritas en el documento de Transporte Multimodal.

Por otra parte, resulta importante señalar que nivel internacional, las transacciones comerciales se realizan bajo los INCOTERMS, que “son reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales fijados por la Cámara de Comercio Internacional”.

La palabra INCOTERM viene de la contracción del inglés de **IN**ternational **CO**mmercial **TERMS**, Términos de Comercio Internacional.

La INCOTERM encierran las diferentes posibilidades de realizar un intercambio comercial internacional, donde además de precisar las características de la mercancía y quien asume los costos del transporte, se determina el lugar en el cual la responsabilidad sobre esta pasa del vendedor al comprador.

Regulan la distribución de documentos, las condiciones de entrega de la mercancía, la distribución de costos de la operación y la distribución de riesgos de la operación.

Por lo cual, las partes que participan en el transporte multimodal deberán de acordar un INCOTERM que permita organizar de manera clara la transferencia de las mercancías. Contando para ello con condiciones que se expresan de la siguiente manera:

- ❁ "E" EXW. El vendedor coloca las mercancías en el local del comprador
- ❁ "F" FCA, FAS y FOB. Al vendedor se le encarga que entregue la mercancía a un medio de transporte seleccionado previamente por el comprador
- ❁ "C" CFR, CIF, CPT y CIP. El vendedor contrata el medio de transporte, sin asumir riesgo de pérdida o daño
- ❁ "D" DAF, DES, DEQ, DDU y DDP. El vendedor absorbe todos los gastos y riesgos para el traslado de la mercancía.

Entre las más comunes para el transporte marítimo podemos enumerar las siguientes INCOTERMS<sup>29</sup>

<b>FAS</b> Franco al costado del barco	Free Along side ship	El vendedor entrega la mercancía a un costado del buque, o sea sobre el muelle o en lanchas de alijo, sin despachar la mercancía en la aduana.
<b>DES</b> Entregada sobre barco	Delivered ex Ship	El vendedor pone a disposición del comprador, la mercancía a bordo del buque en el puerto de destino convenido. El vendedor es el responsable de los trámites aduaneros para la exportación.
<b>DEQ</b> Entregada en el muelle	Delivered ex Quay, Duty Paid	El vendedor entrega la mercancía al comprador en el lugar convenido fuera del muelle de destino; con los impuestos de importación ya pagados; en caso contrario, deberá especificarse al respecto.

<sup>29</sup> La información fue tomada de la página electrónica [www.gestiopolis.com](http://www.gestiopolis.com).

<b>FOB</b> Libre a Bordo	Free on Board	El vendedor entrega la mercancía cuando ésta ha sido depositada sobre la cubierta del buque.
<b>CFR</b> Costo y Flete	Cost and Freight	El vendedor paga los gastos y flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose el riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de embarque.
<b>CIF</b> Costo seguro y Flete	Cost, Insurance and Freight	El vendedor paga los gastos y el flete necesarios para hacer llegar la mercancía al puerto de destino, transfiriéndose el riesgo en el momento de que ésta sea depositada sobre la cubierta del buque en el puerto de origen, además de conseguir y pagar el seguro de las mercancías hasta el puerto de destino.

En este sentido, podemos apreciar que las INCOTERMS forman una parte importante de este tipo de transporte que últimamente se ha utilizado en el medio marítimo aún y con aquellas limitantes de que no se han ratificado los convenios que tratan de regular tal modalidad.

### 3.3. INSTRUMENTOS JURÍDICOS ADOPTADOS EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI)

La OMI, quien nace en el año de 1959, se ocupa de mejorar la seguridad del transporte marítimo dedicado al comercio internacional y de prevenir la contaminación de los mares causada por los buques, propiciando entre los gobiernos mecanismos de cooperación para:

- ⊗ Formular reglamentos y prácticas relativas a cuestiones técnicas del transporte marítimo internacional.
- ⊗ Facilitar la adopción de las normas más altas posibles de seguridad marítima y eficiencia en la navegación.

- ✿ Proteger al medio ambiente marino a través de la prevención y el control de la contaminación causada por los buques.<sup>30</sup>

Como se puede observar, la OMI, se ha preocupado por implementar mecanismos para que los Estados que se adentran en los mares actúen de manera armoniosa y responsable. Trataremos de hacer referencia a algunos de los ordenamientos creados en el seno de este organismo y que, además han sido ratificados por nuestro país.

### 3.3.1. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989<sup>31</sup>

Este Convenio fue ratificado por nuestro país el 10 de octubre de 1991, mismo que tiene como objeto salvaguardar la seguridad de los buques y otros bienes en peligro, así como la protección del medio ambiente y, por supuesto el garantizar incentivos adecuados para las personas que realicen operaciones de salvamento en lo que respecta a buques y otros bienes en peligro.

En términos de este Convenio se entiende como salvamento “todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas”.

Este Convenio deja fuera de su alcance a las plataformas fijas o flotantes, a las unidades móviles de perforación mar adentro cuando tales plataformas y unidades que se encuentren en estación y realicen operaciones de exploración, explotación o producción de recursos minerales en los fondos marinos. Así también deja fuera a los buques de guerra y los buques propiedad del Estado, que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento.

---

<sup>30</sup> Reglas UNCTAD-ICC

<sup>31</sup> Lo mencionado respecto de este Convenio fue obtenido de las siguientes páginas electrónicas: [www.sre.gob.mx](http://www.sre.gob.mx), [www.cameitran.org.mx](http://www.cameitran.org.mx)

En su artículo 8° señala las obligaciones del salvador con el Propietario y el Capitán, entre las que se encuentra el efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia, tanto para el rescate de los bienes y el buque como para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; aceptar la intervención de otros salvadores cuando razonablemente así lo pidan el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro.

Ahora bien, las contraprestaciones a estas obligaciones se refieren a que el propietario y el capitán del buque deben colaborar plenamente con él salvador en el desarrollo de las operaciones; actuar, cuando presten su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir el mínimo los daños al medio ambiente; y aceptar la entrega del buque o los bienes salvados.

También trata de dejar a salvo los derechos que les confiere el propio derecho internacional a los Estados Ribereños, como en el caso de que del algún siniestro marítimo se deriven efectos contaminantes o amenaza de contaminación, pudiendo también el Estado ribereño dar instrucciones relacionadas con las operaciones de salvamento.

Por otra parte, señala un principio elemental de los mares, que todo capitán tiene el deber de prestar de auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, tomando también en cuenta que dicho acto no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.

Los Estados contratantes de este Convenio deben fijar medidas para la debida operación del salvamento de vidas humanas o bienes en peligro tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores. Tales medidas también deben tomarse tratando de evitar daños el medio ambiente.

En cuanto a recompensas se refiere, éstas tienen la finalidad de alentar las operaciones de salvamento, mismas que serán fijadas tomando en consideración: el valor del buque y otros bienes salvados; la pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente; el éxito logrado; la naturaleza y el grado de peligro; la

pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas; el tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores; la prontitud con que se hayan prestado los servicios, entre otros.

Si el salvamento se refiere a un buque que represente una amenaza de daños al medio ambiente y éste haya sido infructuoso, se dará a quien lo haya intentado salvar una compensación especial que equivalga a los gastos que realizó por el intento de salvamento.

Si bien es cierto que el Convenio posee un espíritu generalizado del salvamento tanto de la vida humana, como del medioambiente, por supuesto deja al arbitrio de los Estados contratantes la reserva de no aplicarlo cuando se trate de salvamento en las aguas interiores o los buques involucrados sean de navegación interior del Estado.

Puede aplicarse esta misma reserva si se trata de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar.

### 3.3.2. CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS DEL 30 DE NOVIEMBRE DE 1990

Este Convenio fue adoptado en Londres el 30 de noviembre de 1990, nuestro país realiza su adhesión el 13 de mayo de 1994 y se publica en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995 y, entra en vigor el 13 de mayo de 1995.

El cometido de este Convenio es la prevención de la contaminación por hidrocarburos, con el fin de preservar el medio humano en general y el medio marino en particular y que en caso de que produzca un suceso de contaminación por hidrocarburos se actúe con prontitud y eficacia a fin de reducir al mínimo los daños que puedan derivarse de dicho suceso.

El Convenio se encamina a crear en los Estados la obligación de tomar todas las medias adecuadas, para prepararse y luchar contra sucesos de contaminación por hidrocarburos.

En este sentido, es importante, primeramente, que conozcamos cuáles son los hidrocarburos a los que se refiere este ordenamiento, quien señala que son el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.

Establece que los sucesos de contaminación por hidrocarburos son los acaecimientos o serie de acaecimientos del mismo origen que den o puedan dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, o el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.

En cuanto a los planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, los buques de los Estados contratantes deben llevarlo a bordo y las autoridades y empresas a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos también deben contar con este plan.

En nuestro país, por ejemplo estos planes establecen como operaciones críticas la contaminación o derrames al mar, por considerar en peligro la seguridad y protección del medio ambiente, por lo cual deben llevar a bordo su manual de procedimientos, pro virtud de llevar una carga y almacenamiento de mercancías peligrosas y sustancias nocivas o pro realizar operaciones de carga con gases, petroquímicos e hidrocarburos.<sup>32</sup>

El Convenio pretende crear una cooperación entre los Estados signatarios en la lucha contra la contaminación, por lo que mediante la firma del mismo se comprometen a Facilitar los servicios de asesoramiento, apoyo técnico y equipo para hacer frente a un suceso de contaminación por hidrocarburos.

---

<sup>32</sup> *Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT4-1994, lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas.* Publicada en el DOF el 15 de abril de 1998.

Ahora bien, en cuanto a los gastos que se deriven de esta cooperación, las partes sufragarán los gastos de sus respectivas medidas de lucha contra la contaminación de conformidad, salvo que los Estados hayan establecido un acuerdo de carácter bilateral o multilateral sobre las disposiciones financieras. Si las medidas han sido adoptadas por uno de los Estados, a petición expresa del otro Estado, el peticionario reembolsará los gastos de las mismas a quien le preste asistencia.

Los Estados participantes están obligados a facilitar la llegada a su territorio, utilización y salida de los buques, aeronaves y demás medios de transporte que participen en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos o que transporten el personal, mercancías, materiales y equipo necesarios para hacer frente a dicho suceso; y la entrada, salida y paso con rapidez por su territorio del personal, mercancías, materiales y equipo involucradas en estos sucesos.

Los Estados parte deben de coordinar esfuerzos en cuanto a la investigación y desarrollo con el fin de prevenir la contaminación por hidrocarburos, lo que incluirá el hacer del conocimiento de otros Estados las tecnologías y técnicas de vigilancia, contención, recuperación, dispersión, limpieza, y otros medios para minimizar o mitigar los efectos de la contaminación producida por hidrocarburos, así como las técnicas de restauración.

El problema particular de la licitud o ilicitud, imputabilidad y reparación de daños ocasionados por la contaminación marina, forman indudablemente parte integrante del problema general de la responsabilidad del derecho internacional.

Existen sin duda gran variedad de principios y reglas inmersa en el derecho encaminadas a subsanar los daños y perjuicios provocados por la contaminación marina, sin embargo esa serie de principios y normas no pueden proporcionar una adecuada solución a toda la complejidad de los problemas que se presentan en este ámbito.

Como se pudo observar a lo largo de este Capítulo, también a nivel internacional se ha tratado de regular el ente marítimo, aunque por supuesto esta regulación se encamina a la de

protección de los países desarrollados, pues no hay que perder de vista que los ordenamientos que se tocaron fueron creados en el seno de organizaciones comandadas por países de esta índole.

Existe sin embargo, algunos Convenios que es cuya existencia resulta aplaudible, como es el caso de Convenio de Salvamento Marítimo, que trata de salvaguardar la vida humana en el mar, así como evitar la contaminación de los mares.

### **3.4. INSTRUMENTOS JURÍDICOS ADOPTADOS EN EL SENO DE LA ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT)**

La Organización Internacional del Trabajo es un organismo especializado de las Naciones Unidas que procura fomentar la justicia social y los derechos humanos y laborales internacionalmente reconocidos. Fue creada en 1919, y es el único resultado importante que aún perdura del Tratado de Versalles, el cual dio origen a la Sociedad de Naciones; en 1946 se convirtió en el primer organismo especializado de las Naciones Unidas.

La OIT formula normas internacionales del trabajo, que revisten la forma de convenios y de recomendaciones, por las que se fijan unas condiciones mínimas en materia de derechos laborales fundamentales.

La OIT es un organismo tripartita, pues está compuesto por gobiernos, empleadores y trabajadores y se compone de tres órganos:

1. Conferencia Internacional del Trabajo. Establece y adopta el texto de las normas internacionales del trabajo. La Conferencia aprueba también el presupuesto de la Organización y elige al Consejo de Administración de la OIT.

Cada Estado Miembro está representado por dos delegados del gobierno, un delegado de los empleadores y un delegado de los trabajadores. Los delegados están acompañados de consejeros.

2. El Consejo de Administración. Es el órgano ejecutivo de la OIT, adopta decisiones acerca de la política de la OIT y establece el programa y el presupuesto que, presenta a la Conferencia para su adopción. También elige al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

3. La Oficina Internacional del Trabajo. Es la secretaría permanente de la Organización Internacional del Trabajo y tiene la responsabilidad primordial de las actividades que prepara con la supervisión del Consejo de Administración y la dirección del Director General.

La Oficina Internacional del Trabajo también actúa en calidad de centro de investigación y documentación; como casa editora, publica una amplia gama de estudios especializados, informes y periódicos.<sup>33</sup>

#### 3.4.1. CONVENIO SOBRE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR, 1958

Este Convenio fue adoptado en 13 de mayo de 1958, y fue ratificado por nuestro país el 11 de septiembre de 1961 y revisado en el año del 2003, con miras a proteger a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en los Estados firmantes y dedicado habitualmente a la navegación marítima.<sup>34</sup>

Para identificación de la gente de mar, el Estado al que pertenezca éste deberá extenderle un documento que contendrá los datos siguientes relativos al titular: nombre completo; fecha y lugar de nacimiento; nacionalidad; características físicas; una fotografía; y la firma, o la

---

<sup>33</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://www.ilo.org>.

<sup>34</sup> *Convenio sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar*. artículo 1º, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 1962.

impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar. No es necesario que se señale su nacionalidad.<sup>35</sup>

El documento de identidad de la gente de mar, permite que los marinos portadores del mismo ingresar en a los territorios de los Estados miembros del Convenio, en dos modalidades: cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que dure la escala del buque y, cuando la entrada tenga como objetivo el embarco en su buque o el reembarco en otro buque, el tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación o bien, cualquier otro fin aprobado por las autoridades del Miembro interesado.<sup>36</sup>

### 3.4.2. CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (GENTE DE MAR), 1970

El Convenio fue adoptado el 30 de octubre de 1970 y entró en vigor el 17 de febrero de 1973 y ratificado por nuestro país el 2 de mayo de 1975, que nace con el afán de proteger a la gente de mar de sufrir accidentes en el desempeño de sus funciones.

Según el artículo 1º la expresión gente de mar se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el Convenio de referencia y dedicado habitualmente a la navegación marítima.

Por accidentes de trabajo nos dice que debemos entender aquellos accidentes sobrevenidos a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo.<sup>37</sup>

Al igual que nuestra Ley Federal del Trabajo el Convenio establece que la autoridad del país miembro debe realizar estadísticas de todos los accidentes de trabajo que sufra la gente de

---

<sup>35</sup> *Ibidem.* artículos 2º y 4º

<sup>36</sup> *Ibidem.* artículo 6º

<sup>37</sup> *Convenio Sobre la Prevención de Accidentes (Gente de Mar)*, 1970. artículo 1º, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero de 1975.

mar, así como la naturaleza, causas y efectos de los accidentes del trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque ocurre el accidente, así como remitirse a la investigación de las causas y circunstancias de los accidentes del trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar.<sup>38</sup>

De igual manera, obliga a los firmantes a crear normas más específicas, tendientes a prevenir accidentes y protección de la salud de la gente de mar, tomando en cuenta: disposiciones generales y disposiciones básicas; características estructurales del buque; máquinas; medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente; equipos de carga y descarga; prevención y extinción de incendios; anclas, cadenas y cables; cargas y lastres; equipo de protección personal para la gente de mar y, crear los instrumentos necesarios para la adecuada vigilancia del cumplimiento de tales normas.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibidem. artículo 2°.*

<sup>39</sup> *Ibidem. artículos 4° y 6°.*

## **CAPÍTULO 4**

**ANÁLISIS SOBRE LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LA MARINA  
MERCANTE EN MÉXICO Y LAS PROPUESTAS DE SOLUCIÓN PARA  
QUE SE CONSTITUYA EN UN ENTE GENERADOR DEL  
DESARROLLO ECONÓMICO**

La situación de la Marina Mercante Mexicana ha venido deteriorándose de forma acelerada desde hace un par de décadas, no obstante que nuestro comercio exterior se realiza en un 80% por vía marítima.<sup>1</sup>

Nuestra marina mercante se ha visto mermada por diversos factores, en el presente Capítulo se tocarán algunos de éstos y que de no ser considerados podrían acabar con la marina mercante mexicana en un corto plazo.

#### **4.1. CONDICIÓN ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL. FACTORES QUE HAN PROPICIADO SU CRISIS**

México abarca una extensión territorial de 1,964,375 km<sup>2</sup>, de los cuales 1,959,248 km<sup>2</sup> son superficie continental y 5,127 km<sup>2</sup> son superficie insular. A este territorio debe añadirse la Zona Económica Exclusiva de mar territorial, que abarca 3,149,920 km<sup>2</sup>, por lo que 5,114,295 km<sup>2</sup> es la superficie total del país.<sup>2</sup> En el siguiente cuadro se enlistan las extensiones de las costas por Entidad Federativa del país:<sup>3</sup>

**Cuadro 1  
Estados que cuentan con costas**

<b>ESTADO</b>	<b>SUPERFICIE (Kms.)</b>	<b>KMS. DE COSTAS</b>
Baja California Sur	73,475	-
Baja California Norte	70,113	-
Sonora	184,938	860
Sinaloa	58,092	600
Colima	5,455	166
Nayarit	27,162	289
Jalisco	0	360
Michoacán	60,093	170
Guerrero	63,794	500
Oaxaca	0	509
Chiapas	74,415	385

<sup>1</sup> *Guía de Servicios de Transporte Marítimo en México*, de la página electrónica <http://e-mar.sct.gob.mx>.

<sup>2</sup> [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx)

<sup>3</sup> La información fue tomada de la página electrónica <http://www.sct.gob.mx>

<b>ESTADO</b>	<b>SUPERFICIE (Kms.)</b>	<b>KMS. DE COSTAS</b>
Tamaulipas	78,829	420
Veracruz	72,815	684
Tabasco	25,447	110
Campeche	56,114	580
Yucatán	43,379	360
Quintana Roo	42,030	129

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

En este sentido, nuestro país, como ya se ha dicho reiteradamente, posee una posición privilegiada en cuanto a mares se refiere, lo que lo convierte en una atractiva fuente de riqueza.

No obstante esta situación, actualmente nuestro país posee una limitada capacidad de oferta, en cuanto a transportación marítima se refiere y, sobre todo, se vuelve más marcado en la transportación de altura. Es importante resaltar que sólo contamos con dos buques con bandera nacional de entre los 6,000 buques extranjeros que escalan en nuestros puertos, conduciendo estos buques foráneos de forma irrestricta el comercio exterior de México por vía marítima.

El movimiento de carga por vía marítima en México asciende a poco más de 265 millones de toneladas al año, con un valor aproximado a los 287 mil millones de dólares anuales, suma que suena muy importante.

Sin embargo, de ese gran total, los buques con bandera mexicana transportan menos del 1% de nuestro comercio exterior por vía marítima (tráfico de altura), y alrededor del 35% del comercio interno (tráfico de cabotaje). Además, la participación de la flota mexicana en servicios de transporte, investigación y apoyo a las actividades petroleras en la Sonda de Campeche, es solamente del 30%.

La economía mexicana es la 13ª a nivel mundial. No obstante, la capacidad de la flota nacional, descendimos al lugar 62 en importancia naviera, por debajo de países como India, Indonesia, Malasia y Croacia.<sup>4</sup>

Actualmente, nuestro país cuenta con 145 puertos, existen 82 líneas navieras en servicio regular, pero de éstas 78 son extranjeras y sólo cuatro mexicanas, vinculando a nuestro país con los cinco continentes: Africa, América, Asia, Europa y Oceanía, con 344 puertos en más de 109 países.<sup>5</sup>

**FIGURA 1**  
**PRINCIPALES PUERTOS MEXICANOS**

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

---

<sup>4</sup> Apuntes del Cap. Marcelino Tuero y Zorrilla, Presidente del Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante, A.C.

<sup>5</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://e-mar.sct.gob.mx>.

Cabe aclarar, que no todos estos puertos poseen la infraestructura para que se realice en ellos actividad comercial. Por ejemplo, sólo 13 de ellos, seis en el pacífico y siete en el Golfo de México, tienen capacidad para el movimiento de carga por contenedores.

Los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Ensenada, cuentan con infraestructura ferroviaria y de interconexión multimodal para el tránsito de mercancías provenientes de Asia con destino a ciudades estadounidenses. Ensenada, aunque carece de línea férrea, su posición geográfica cerca de la franja fronteriza le permite el traslado de productos por carretera, lo que para muchas empresas no es suficiente.

En el Golfo, los puertos que poseen capacidad de tráfico y conectividad son Veracruz, Tampico y Altamira, éstos reciben carga proveniente de Europa y Sudamérica, cuyo destino es nuestro vecino Estados Unidos.<sup>6</sup>

En este mismo orden de ideas, nuestra marina mercante no tiene un futuro muy prometedor, pues según los datos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, el transporte de cabotaje en México con mercancía contenerizada es prácticamente nulo, pues en el año de 2004 se transportó algo así como 1.9 millones de TEUS (un TEU es equivalente a un contenedor de 20 pies de largo).<sup>7</sup>

Como se desprende del siguiente cuadro, el movimiento nacional de carga, se puede considerar de muy buen nivel y, se puede apreciar que se ha incrementado en relación con el del año del 2003, aunque en algunos casos es menor que en el año pasado, pero no hay que pasar por alto que la mayoría de esta carga no se mueve a través de nuestra propia flota mercante, sino por compañías extranjeras:

---

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://e-mar.sct.gob.mx>

**Cuadro 2**  
**MOVIMIENTO NACIONAL DE CARGA**

Enero-diciembre

Toneladas

TIPO DE CARGA	ALTURA		CABOTAJE			TOTAL			
	2003	2004	%	2003	2004	%	2003	2004	%
GENERAL SUELTA	7,824,627	8,816,744	12.7	7,334,151	8,629,877	17.7	15,158,778	17,446,621	15.1
GENERAL CONTENERIZADA	12,729,593	14,529,030	14.1	12,533	14,658	17.0	12,742,126	14,543,668	14.1
GENERAL AGRÍCOLA	10,937,711	9,030,153	17.4	360,676	318,652	11.7	11,298,387	9,348,805	17.3
GENERAL MINERAL	35,496,412	35,234,308	0.7	19,052,999	20,687,863	8.6	54,549,411	55,922,171	2.5
OTROS FLUIDOS	6,445,366	6,739,660	4.6	197,359	209,902	6.4	6,642,725	6,949,562	4.6
PETRÓLEO Y DERIVADOS	12,218,605	119,669,160	0.5	44,128,659	41,425,772	6.1	164,347,264	161,094,932	2.0
TOTAL	193,652,314	194,019,055	0.2	71,086,377	71,286,724	0.3	264,738,691	265,305,779	0.2

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

A pesar del incremento que presenta el movimiento de carga, la flota mercante mexicana continúa con su tendencia hacia la desaparición. Dicha situación deriva indudablemente de la falta de un compromiso serio por parte de la autoridad encargada de promover y organizar a la marina mercante mexicana.

Es deplorable también el estado que guarda el sector pesquero, pese a su gran importancia, ello gracias a la falta de vigilancia y penalización de los infractores, que impunemente pescan, sin importarles de que especie se trata o de la forma inmoderada en la que lo hagan.

De igual manera, el ecosistema marítimo se ve afectado por la variada contaminación de que es víctima, sin que exista un equilibrio real en cuanto a daños y recuperación que refiere.

Esta situación ha vuelto incapaz al sector pesquero para poder cumplir con su misión de contribuir con sus productos a la economía y alimentación de nuestra nación.

#### 4.1.1. CARENCIA DE UNA INFRAESTRUCTURA MARÍTIMA COMPETITIVA

La infraestructura de un sistema de transporte está formada por diversos elementos que hacen posible la óptima funcionalidad del transporte.

En el caso del transporte marítimo, entre estos elementos podríamos mencionar la ruta y los puntos de enlace del buque en tierra. En el puerto existen una serie de servicios para atender a los buques que hacen escala en ellos: suministros de agua, de combustible, de pertrechos, talleres de reparación, diques secos o flotantes, entre otros.

Los puertos han merecido una especial atención, pues a esta parte de la marina mercante si se le ha invertido, se ha impulsado el desarrollo de su infraestructura, sus sistemas y su equipo, por lo que puertos como Altamira, Progreso, Ensenada, Manzanillo y Veracruz, han mejorado notablemente su infraestructura.

Se puede hablar de una reducción en los tiempos para la prestación de los servicios portuarios, aunque aún existen niveles importantes de saturación de algunos puertos.

No obstante lo anterior, su capacidad y productividad en realidad no ha logrado los resultados deseados, pues falta aún contar con terminales especializadas y equipadas con tecnología de punta, para que de esta manera se encuentren en condiciones de competir con los puertos norteamericanos del Pacífico y del Atlántico que cuentan con mejores servicios y por supuesto, un menor costo.

Sin embargo, el rubro de las embarcaciones no ha corrido con la misma suerte que los puertos, pues como lo señala la Comisión Coordinadora Marítima Mercante, debe tomarse en cuenta por el descuido de las autoridades responsables, el lamentable estado que guarda la infraestructura de las embarcaciones de la Marina Mercante, las cuales se encuentran en un deterioro tal, que las coloca en desventaja frente a la agresividad de los navieros internacionales.<sup>8</sup>

Lamentablemente, nuestro país además de contar con una flota mercante muy limitada, hay que aumentarle que muchas de ellas se encuentran en la obsolescencia, lo que las deja prácticamente fuera de la competencia internacional y son otras naciones quienes transportan nuestro comercio tanto interno como externo.

Los buques nacionales, que cada vez son menos, presentan una disminución del 41% en toneladas de registro bruto. La flota petrolera de la paraestatal Petróleos Mexicanos, que oscila entre los 25 años de antigüedad, asciende a 19 buques en su flota mayor y se pretende retirar 9 más debido a su mala condición, sin que exista la posibilidad de recuperar esta flota.

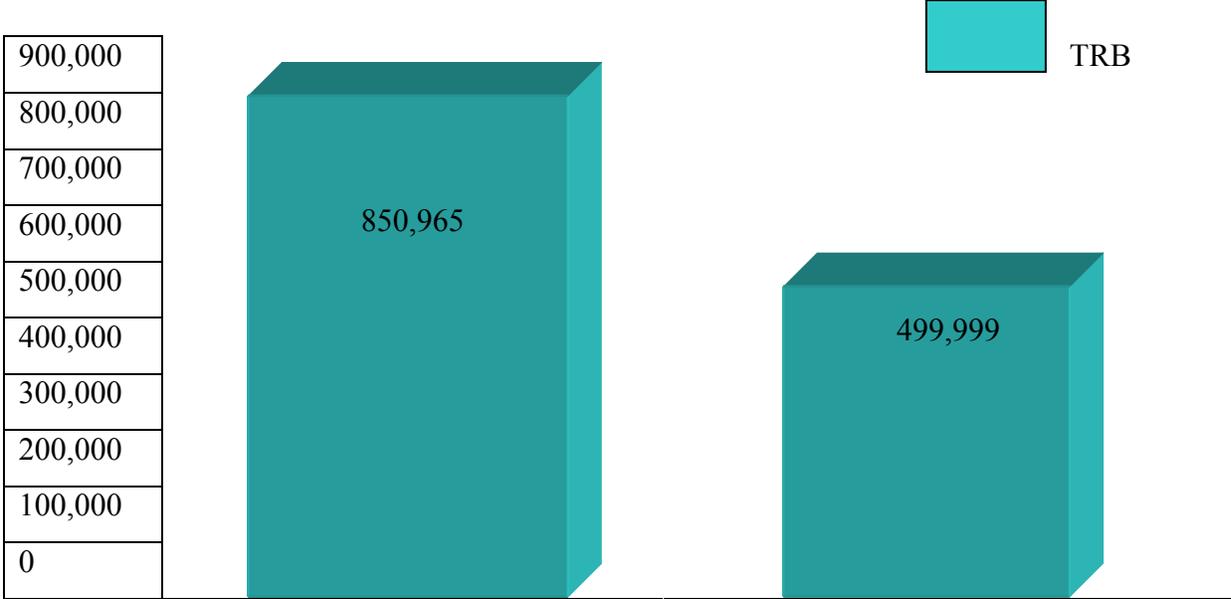
Asimismo, la empresa que en alguna etapa prometía introducirse en el comercio internacional de manera sólida, Transportación Marítima Mexicana, ya no presta servicios de línea y, ha vendido ya 5 buques portacontenedores, con lo cual ha quedado fuera del tráfico internacional.

---

<sup>8</sup> Comisión Coordinadora Marina Mercante, "*México Marítimo 2000*", p.5.

Este alarmante adelgazamiento en la flota nacional de los buques con capacidades mayores a las 1,000 toneladas de registro bruto, podría representarse gráficamente de manera más clara como sigue:

**Gráfica 1**  
**BUQUES CON CAPACIDADES MAYORES A 1,000 TONELADAS**



Fuente: Comisión Coordinadora Marina Mercante.

Si bien es cierto, ha disminuido considerablemente el tonelaje, cabe destacar que en los últimos tres años, se han logrado abanderar unas cien embarcaciones menores.

Estas embarcaciones menores, la mayoría de edad avanzada, entre las que podemos encontrar barcos pesqueros, barcazas, dragas y lanchas de pasaje, un par de remolcadores y abastecedores de alta mar, y dos transbordadores, suman un tonelaje de registro bruto de más o menos 60,000 toneladas.<sup>9</sup>

<sup>9</sup> La información fue tomada de la página electrónica: [www.goodrichriquelme.com](http://www.goodrichriquelme.com)

Estos pequeños logros se ven minimizados, si recordamos que durante los años de 1998 y 1999 se otorgó un promedio de dos a tres permisos de navegación diarios, la mayoría de ellos para embarcaciones no especializadas. La mayor parte de estos permisos fueron extendidos a naves con bandera de Estados Unidos.

Aunado a lo anterior, también la paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), ha contribuido con la problemática situación de la marina mercante mexicana, mediante la contratación de barcos con bandera extranjera para que realicen el tráfico de cabotaje. Desafortunadamente, esa situación es derivada de que PEMEX se deshizo de su flota petrolera, por lo cual ya no cuenta con buques que realice este transporte de sus productos.<sup>10</sup>

Como es sabido, el naviero más grande de México era PEMEX, sin embargo, como ya se mencionó la paraestatal se ha tenido de desprender de su flota, en virtud de la antigüedad de ésta. En realidad no solo nunca ha sido autosuficiente en sus tráficos, sino que se observa una clara tendencia hacia una fuerte dependencia de embarcaciones extranjeras.

Además, se calcula que más del 90% de la flota de PEMEX es obsoleta, por lo que los montos de inversión para renovarla serían considerablemente altos. Así, solamente en el sector del transporte de hidrocarburos, se calcula que sería necesario adquirir entre 9 y 12 buque tanques de entre 35,000 y 45,000 toneladas de peso muerto cada uno para tener un nivel adecuado de independencia de transporte, solamente por lo que se refiere a los tráficos de cabotaje de estos productos.<sup>11</sup>

En algún momento, en los años 70's, se dieron señales de preocupación del desarrollo de la marina mercante, mediante el establecimiento de los Certificados de Promoción Fiscal (CEPROFIS), los cuales consistían en el otorgamiento de créditos contra impuestos federales, equivalentes a un 20% en la compra de buques, maquinarias y equipos nuevos y usados.

---

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Idem.

Sin embargo, éste privilegio fue eliminado en 1983, volviéndose a establecer en 1985, debido al Decreto que señaló los Estímulos Fiscales para Fomentar el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, pero ésta vez, los créditos aplicables contra impuestos federales sólo alcanzaron el 10% del costo de adquisición de los mismos. Nuevamente fue suspendido en 1988, año en el que también se dio una drástica reducción en el tonelaje de la marina mercante nacional.<sup>12</sup>

#### 4.1.2. APERTURA INDISCRIMINADA DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO NACIONAL

Desafortunadamente para nuestra marina mercante, los entes encargados de protegerla aún no tienen muy clara esa función, pues el tráfico marítimo no cuenta con el apoyo necesario para su debido desarrollo.

Esta situación es a todas luces evidente, pues basta con señalar que para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, resulta una prioridad el contar con servicios de transporte marítimo eficientes, oportunos y seguros, con calidad y precios competitivos, no importando si se presta por navieros internacionales, olvidando a las navieras nacionales.

Un aspecto que deja en desventaja a los nacionales, hay que recordar que el marco fiscal para las líneas navieras que vienen a competir en México en el tráfico de altura es más flexible, que para los nacionales lo que evidentemente trae consigo que las líneas navieras extranjeras se apoderen totalmente de la conducción del comercio exterior de México por vía marítima.

En cuanto al tráfico de cabotaje, se presume que éste se encuentra reservado a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, con el único fin de apoyar el desarrollo de la marina mercante nacional, aunado a que la mayoría de los países aplican este tipo de reserva.

---

<sup>12</sup> La información fue tomada de la página electrónica [www.aintp.org.mx](http://www.aintp.org.mx)

No obstante lo anterior, la propia Ley de Navegación deja abierta la posibilidad de que este transporte sea realizado por navieras extranjeras, si no existen las embarcaciones nacionales que puedan hacerlo.<sup>13</sup>

En este tenor, actualmente la participación de la flota con bandera mexicana sólo transporta el 70% del volumen de transporte que se maneja por esta vía.

En este sentido, podemos decir que existe la buena fe por parte de la Ley de Navegación por proteger a nuestro comercio interno, pero no así por las autoridades, ya que no es posible que el 100% de nuestro tráfico de cabotaje se realice por navieros mexicanos, situación que en gran medida ha de deberse al poco apoyo que reciben los nacionales.

Así pues, la apertura a las navieras extranjeras se dio sola, es decir que previamente no se promovió a las navieras nacionales, siendo que las embarcaciones extranjeras han recibido apoyos para su crecimiento por parte de sus gobiernos.

Cabe señalar que, nuestro país ha abierto la posibilidad para que extranjeros exploten el transporte de cabotaje, sin tomar en cuenta que la existencia de esta clase de privilegios no pueden encontrarlos nuestros nacionales en los Estados a los cuales se les brinda en nuestro país ese privilegio, pues ellos consideran este transporte como parte estratégica de su economía y los reservan a sus nacionales.

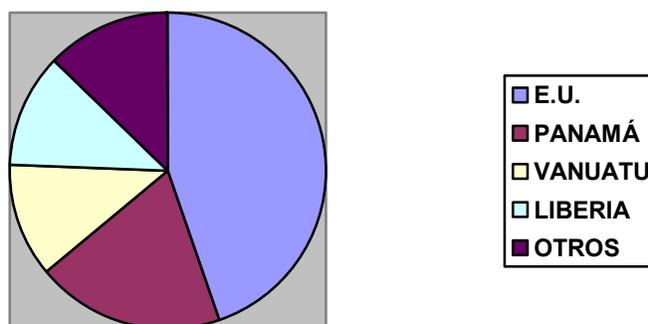
Nuestro Gobierno extiende de manera indiscriminada permisos a extranjeros para que puedan explotar nuestro tráfico interno, tan sólo en el año de 1999 se otorgaron 619 permisos para explotar el tráfico de cabotaje en nuestro país, por lo que podemos decir que las concesiones se encuentran como sigue:

---

<sup>13</sup> *Ley de Navegación*, artículo 34, de la página electrónica: <http://www.juridicas.unam.mx>.

**Gráfica 2**

**PRINCIPALES BANDERAS QUE POSEEN PERMISOS DE NAVEGACIÓN**



Fuente: Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.

Estos países tienen algo en común, además de realizar nuestro transporte marítimo de cabotaje, cuentan con apoyos de varios tipos, incluyendo los gubernamentales que les permiten ofrecer sus servicios en mejores condiciones que las de los mexicanos, subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuesto, la combinación de ambos y apoyos para disminuir o eliminar costos laborales), lo cual, se traduce en una evidente desventaja para las empresas mexicanas, que prestan servicios de transporte marítimo, en especial el tráfico de cabotaje.

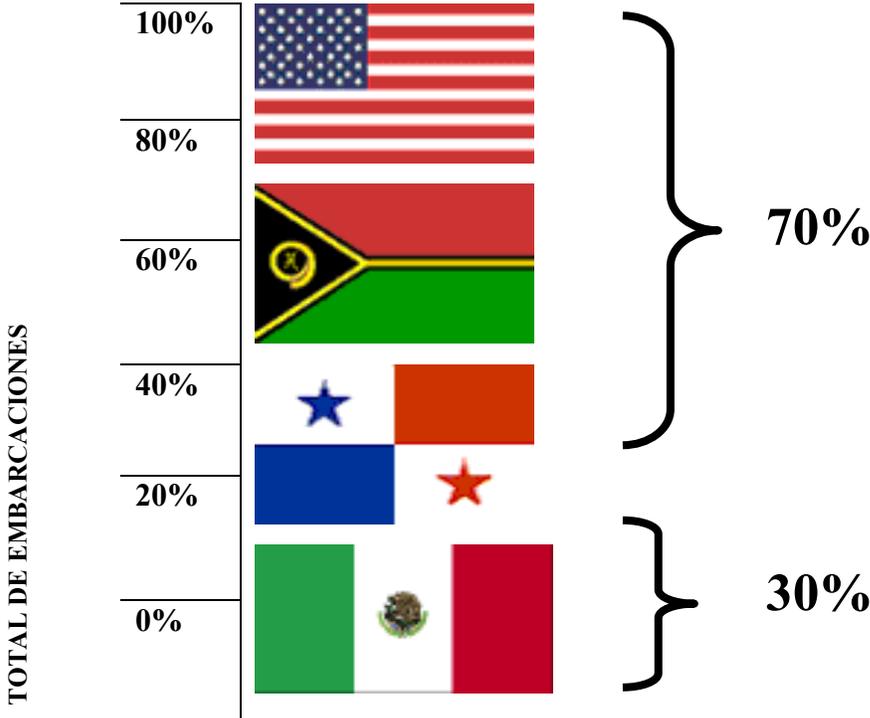
Aunada a esta desventaja, también se pierden utilidades para nuestro país, gracias a la competencia desleal para los propietarios de las embarcaciones nacionales que operan en el tráfico de cabotaje, además de la salida de divisas por concepto de fletes y otros gastos marítimos como los seguros marítimos.

En este mismo orden de ideas, el total de embarcaciones marítimas que contrata PEMEX para la exportación de sus dos millones de barriles de petróleo curdo diario, son de bandera extranjera.

La situación queda evidenciada tan sólo en el hecho de que en la Sonda de Campeche, el 70 % de las naves que apoyan a la industria petrolera como son barcos, grúas, remolcadores, abastecedores de servicio y plataformas móviles, pertenecen a banderas extranjeras.<sup>14</sup>

Gráfica 3

Integración del mercado en la Sonda de Campeche por permisos de navegación



Fuente: Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante.

<sup>14</sup> Boletín No. 0574 de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.

En la Sonda de Campeche, según la información emanada del Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante, actúan un total de 152 embarcaciones, de las cuales 104 pertenecen a banderas extranjeras, Estados Unidos, Vanuatu y Panamá y sólo 48 de esas embarcaciones que realizan el tráfico en la Sonda de Campeche, es decir el 30%, corresponde a embarcaciones con bandera mexicana.<sup>15</sup>

Derivado de esta situación, Petróleos Mexicanos eroga unos doce mil millones de dólares al año, por concepto de fletes y seguros en todos los medios de transporte, lo que representa el 4.2% del valor del comercio exterior de México.<sup>16</sup>

La crítica situación de la marina mercante mexicana no deja duda alguna al revisar el estado que guarda el tráfico de altura, si en el tráfico de cabotaje existen graves problemas, en el de altura es aún más alarmante, ya que actualmente no existen más de dos embarcaciones realizando esta actividad.

#### 4.1.3. LA CUESTIÓN FISCAL

Las autoridades mexicanas se han preocupado por eliminar las barreras al transporte marítimo internacional, procurando permitir la libre concurrencia de oferentes a los puertos del mercado nacional.

Aunque no queda muy claro si las medidas se han tomado para beneficiar a los exportadores e importadores mexicanos, pues las navieras nacionales se encuentran en circunstancias inequitativas frente a los extranjeros, dejando fuera de la competencia a los transportistas nacionales de cualquier participación en el mercado de la transportación marítima.

---

<sup>15</sup> Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante.

<sup>16</sup> La información fue tomada de la página electrónica: <http://www.transportemagazine.com>

A esta política de apertura a extranjeros y la insuficiente atención a las naves con la que se ha castigado a la marina mercante, se adhiere también el duro sistema fiscal para con los nacionales.

Resulta inexplicable que las empresas navieras que realizan nuestro comercio exterior, paguen menos o en el peor de los casos, quedan exentas del pago de impuestos y que los nacionales se vean obligados al pago de sumas elevadísimas por estos mismos conceptos.

Un armador mexicano que posee un buque que ostente bandera mexicana, paga anualmente cerca de 400,000 USD, por concepto de impuestos y aportaciones al fisco. El armador mexicano que fleta una embarcación de bandera extranjera, paga solamente el 20% de impuestos respecto de esos 400,000 USD, que paga el que ostenta bandera mexicana.

Desafortunadamente, las cosas empeoran cuando se trata de un armador extranjero, pues para éste el pago se reduce al 0% de impuesto, lo que lastima vergonzosamente a los armadores nacionales.<sup>17</sup>

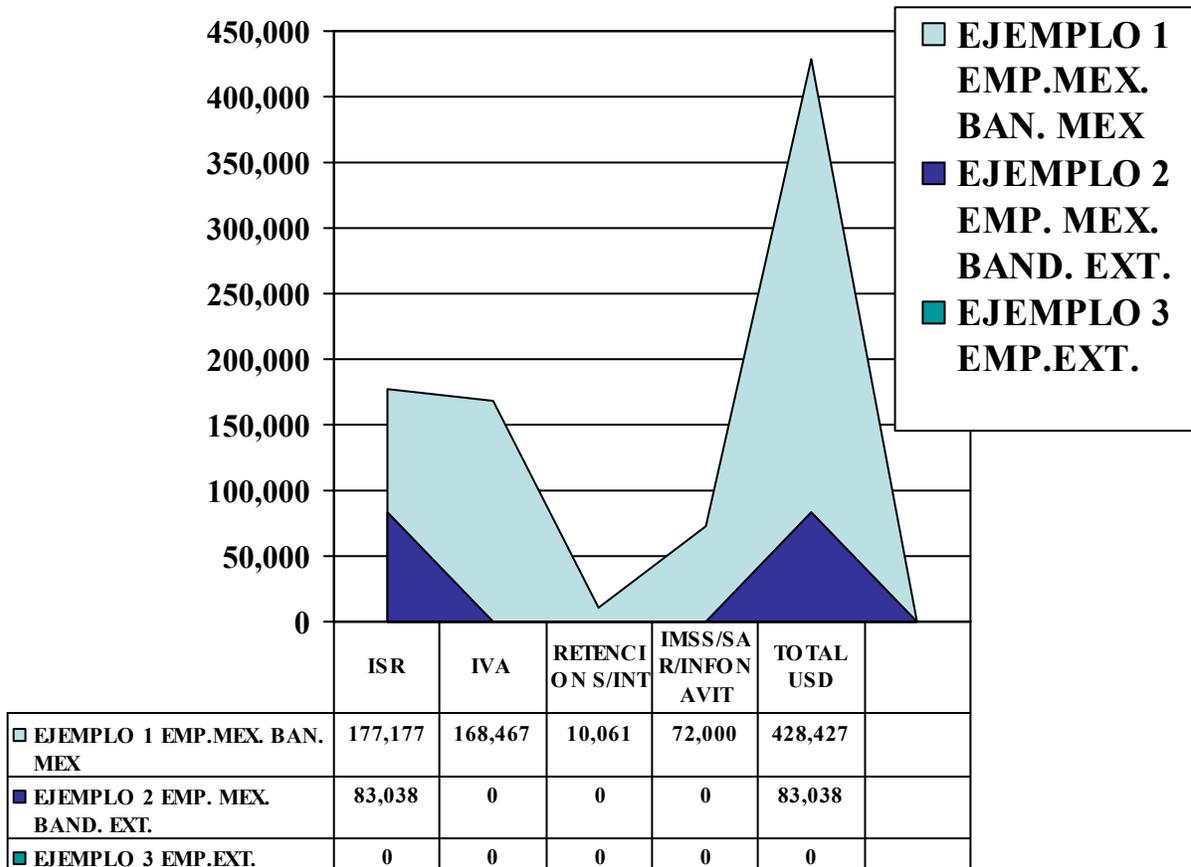
Al realizar una comparación en el trato fiscal que se da a los navieros nacionales que trabajan ostentando bandera nacional y los navieros nacionales que trabajan ostentando banderas de otras nacionalidades, así como aquellos navieros extranjeros, queda evidenciado que estos últimos tienen un trato preferencial, lo que indudablemente lastima los intereses de la nación.

En la siguiente imagen, podemos ver la diferencia abismal que existe en la carga tributaria entre los nacionales y los extranjeros:

---

<sup>17</sup> Apuntes del Capitán Marcelino Tuero y Zorrilla, Presidente del Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante.

**Gráfica 4**  
**CARGAS TRIBUTARIAS**



Fuente: Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante.

Existe un alto costo económico para nuestro país, gracias al marco legal que poseen las navieras extranjeras, no solo en las divisas que se pagan por concepto de fletes, sino en los impuestos que este país deja de percibir, dado que las navieras extranjeras no están sujetas a ninguna carga tributaria, por llevar y traer las mercancías que venden o compran los importadores mexicanos.

Por otro lado, en el ámbito laboral se continúa desplazando a los trabajadores marítimos mexicanos gracias a la utilización de embarcaciones extranjeras en nuestro transporte pues, al igual que nuestro país, los extranjeros deben contratar a nacionales y, al no contar ya con una flota mercante, evidentemente también resultan afectados los marinos nacionales.

#### 4.1.4. AUSENCIA DE INVERSIÓN EN FLOTA MERCANTE

La crisis marítima no termina con la deplorable situación que se ha descrito a lo largo de este Capítulo, sino que también podemos señalar que esta inmersa en esta crisis la industria de la construcción naval, ya que en la última década ha enfrentado una fuerte baja en sus actividades.

Lo anterior, gracias a que se piensa que ésta puede ser sustituida por las actividades de construcción naval que se realizan en el extranjero. Lo que ha tenido como consecuencia que esta industria sea prácticamente nula, gracias a su falta de competitividad en relación con las empresas extranjeras.

Como se sabe, el transporte marítimo posee una desventaja muy marcada con otros tipos de transporte, el elevado precio de los buques, lo que por supuesto representa una desventaja, ya que la inversión no para en el hecho de adquirir un buque, sino que además el mantenimiento del mismo resulta ser muy elevado porque los buques necesitan servicios cada vez más complejos y mayores medidas de seguridad.

Un buque da lugar a la existencia de una serie muy numerosa de empresas productoras de bienes o servicios que trabajan para él; entre los que podemos señalar, 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.

En este mismo orden de ideas, la industria naval del país se dividió en dos grandes grupos de astilleros: privados y paraestatales.

En el grupo de los astilleros privados, existían aproximadamente 25 astilleros, en el año de 1982, que eran los más importantes dentro de esta industria. La producción de embarcaciones con casco de acero representó más del 90% de la producción realizado por los astilleros

En este mismo año, en el grupo de los astilleros del sector paraestatal se contaban cuatro y representaban los astilleros de mayor capacidad a nivel nacional.<sup>18</sup>

Los astilleros con que cuenta la Secretaría de Marina, participaron durante la última década en la construcción de todo tipo de embarcaciones, debido al incipiente desarrollo de esta industria; sin embargo cabe recordar que los astilleros a cargo de esta Secretaría sólo pueden encargarse de construir, mantener y reparar los buques de la Armada de México, por lo que podríamos decir que estos astilleros se encuentran al margen de la marina mercante.

En los llamados países de bandera de conveniencia, existen grandes posibilidades crediticias para la construcción y reparación de las flotas. Situación que impide una real competencia a los navieros mexicanos interesados en utilizar embarcaciones que se abanderan en México.

### **4.3. PROPUESTAS DE SOLUCIÓN**

En la Marina Mercante confluyen múltiples actores económicos, a saber:

- ❖ Como instrumento del comercio exterior, el transporte marítimo de carga y pasaje; la construcción y reparación naval; el dragado, remolque y practicaje portuario; la educación náutica; la capacitación de la gente de mar.
- ❖ Como instrumento del comercio interior, el transporte de cabotaje; las actividades petroleras costa afuera; las actividades recreativas y de investigación oceanográfica.
- ❖ Como fuente de recursos alimentarios, la pesca ribereña y de altura en sus diferentes facetas.
- ❖ Como ejercicio de la soberanía en el mar territorial, en conjunto con las actividades de la marina militar. Todo ello, significa un número importante de familias ligadas a la actividad marítima en las 17 entidades federativas mexicanas con litoral.
- ❖ Como detonador del desarrollo de una industria naval auxiliar que proporcione insumos para la reparación y construcción de buques.

---

<sup>18</sup> La información fue tomada de la página electrónica: [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx).

Conforme a lo anterior, resulta inminente que un país como el nuestro, con los beneficios geográficos de los que ha sido dotado, cuente con una sana marina mercante, y que ésta no forme parte de su economía, ya que el transporte marítimo tiene enorme trascendencia en la economía mundial, pues contribuye al intercambio comercial que, desde tiempos inmemorables ha sido una preocupación del ser humano y no por vanas razones emprendió el camino al mar.

En este sentido, es menester crear las condiciones necesarias que demanda el transporte marítimo, éste se debe convertir en un ente competitivo, seguro y eficiente, de calidad, para que pueda competir en el comercio interior y exterior del país.

Cabe destacar que si se impulsa el desarrollo de la marina mercante, habrá de traer consigno el desarrollo en otros rubros como la industria 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, entre otras.

Claro que no hay que dejar de lado, que este camino beneficiaría también la correcta explotación de los seres marinos que se pueden ser utilizados con fines alimentarios, ya que este también es un aspecto que reviste importancia, pues aún cuando somos un país rico en alimentos del mar, no se consumen como debería de ser por nuestra población, desperdiciando esta fuente tan importante para la alimentación humana.

En cuanto a los trabajadores de los buques, convendría insistir en la creación de un régimen especial de aportaciones a los organismos de previsión social, para el personal que se embarque en los buques de bandera mexicana, bajando las aportaciones que cubren, tomando como base, la desarrollada idea que rige a la gente de mar, sobre la seguridad laboral, es decir, que gracias a su formación y capacitación, realizan sus labores adoptando como parte de ellos la seguridad, lo que representa una ventaja sobre cualquier otro tipo de trabajador.

Cabe resaltar que a nivel mundial, la mayoría de los países que otorgan las llamadas “banderas de conveniencia” entre otros Panamá, no tasan con ningún tipo de impuesto a los tripulantes de buques que enarbolan la bandera de su país, por lo que dichos trabajadores reciben sus percepciones totalmente exentas de impuestos.

En este mismo orden de ideas, los costos laborales que enfrentan las empresas navieras, y más específicamente las cargas impositivas que acompañan al salario, obligan al trabajador a pagar altísimos impuestos, los cuales son significativamente mayores que los de sus principales competidores, ya que los países desarrollados con flotas importantes mantienen regímenes muy liberales en cuanto a la contratación de personal extranjero a bordo de sus buques.

Por esta razón se debe realizar una exhaustiva y minuciosa revisión de los contratos colectivos de trabajo, que contribuya a la generación de empleos calificados y a su vez a incrementar cualitativamente la marina mercante nacional, ya que existe una considerable diferencia entre los salarios que se pagan a las tripulaciones extranjeras y los que paga los mexicanos.

Es preciso que el sector portuario impulse el empleo de contenedores invirtiendo en grúas de pórtico, y que los puertos ubicados en una misma ruta cooperen entre sí para ofrecer condiciones similares a los transportadores y de este modo evitar las congregaciones; al aumentar la productividad, los puertos impulsan indirectamente el proceso de concentración ya que promueven el comercio y alientan las operaciones de transbordo y el uso de buques de mayor tonelaje.

Es menester que la infraestructura de nuestros puertos esté en condiciones de atender el tráfico y el tamaño de los buques que servirán la demanda del comercio exterior de México.

En cuanto a la formación marítima, es importante elevar la calidad y competitividad del personal de la Marina Mercante Nacional y promover la creación de empleos. Lo cual podría lograrse elevando el nivel académico del personal docente que actualmente labora en las

escuelas náuticas, que imparten cátedras básicas para el ejercicio de la profesión de marino mercante.

Constituir un Instituto Superior de Educación Náutica, el cual llevaría a cabo labores de investigación con las empresas navieras, portuarias y aquellas que intervienen en el mundo marítimo, para que de esta manera se estuviera al tanto de las necesidades reales de la esta industria.

#### **4.4. ADOPCIÓN DE UNA POLÍTICA ECONÓMICA FAVORABLE A LA MARINA MERCANTE MEXICANA**

Es necesario eliminar las barreras existentes en los servicios de transporte a efecto de que éstos se presten bajo condiciones que permitan a los navieros nacionales competir verdaderamente en el ámbito internacional, es decir, se debe poner en igualdad de circunstancias a los nacionales y los extranjeros que realizan nuestro transporte internacional.

Debido al difícil momento económico que atraviesa nuestro país, caracterizado por una severa restricción de recursos tanto públicos como privados, es menester eficientar la recaudación fiscal. Así como, evitar la onerosa fuga de divisas por concepto de pagos de servicios de transporte a navieras extranjeras.

El erario nacional debe recuperar un saldo positivo anual, producto del efecto neto en la balanza de pagos, más la recaudación de impuestos, productos de las empresas nacionales.

Es menester llegar a una equidad de cargas fiscales, que las empresas extranjeras que participen en las licitaciones para otorgar contratos de transporte en tráfico de cabotaje queden sujetas a las mismas regulaciones fiscales que señala la legislación mexicana para las empresas nacionales.

Es importante fortalecer las fuentes de recaudación, mediante la adecuación del tratamiento fiscal para los transportistas nacionales en comparación con los internacionales o las banderas de conveniencia.

Estos objetivos podrían ser alcanzados mediante la reducción del Impuesto Sobre la Renta (ISR), la eliminación del impuesto al activo o patrocinio de las empresas. El establecimiento de un régimen especial del ISR, que permita pagar un impuesto fijo por tonelada de registro bruto.

Implementación de una depreciación acelerada del 25% del equipo de transporte marítimo en el primer ejercicio para embarcaciones nuevas o de reciente creación tal y como lo tiene la industria de la construcción para atraer inversiones. Es esencial reducir las cargas fiscales, en relación con las que se otorgan a las principales flotas que compiten por el transporte marítimo en el comercio exterior del país.

En este mismo orden de ideas, resulta conveniente que los fletamentos por tiempo de embarcaciones y buques en servicio de cabotaje queden sujetos a la tasa de retención general. Actualmente, el fletamento de buques extranjeros no causa impuesto ni tampoco se contraen obligaciones, ninguna con tripulaciones mexicanas, por eso es que muchos navieros prefieren tener buques fletados con bandera extranjera que adquirir buques nacionales

En cuanto a los aranceles, sería conveniente exonerar del impuesto con motivo de la importación de buques que se pretendan incorporar a la marina mercante mexicana, o bien aquellas cargas fiscales, para que los buques sean construidos en nuestro país, así como eximir del pago del Impuesto Sobre la Renta cuando se compre un barco en nuestro país. Asimismo, podría exonerarse del impuesto para la importación de partes, refacciones equipos y repuestos necesarios para la debida explotación en la actividad marítima.

Es importante recordar que, en el abanderamiento de embarcaciones en el ámbito mundial, se ha observado una tendencia a la disminución de las flotas con bandera del país en donde las navieras tienen su domicilio fiscal.

Este proceso se explica por la existencia de los llamados “paraísos fiscales” o países de bandera de conveniencia que tienen tasas impositivas muy bajas y costos reducidos en materia de seguridad social.

En este sentido, convendría pensar en equilibrar las cargas fiscales, con el fin de contrarrestar esta tendencia y generar un entorno nacional favorable e internacionalmente competitivo, pues las banderas de conveniencia representan un adversario fulminante y sobre todo, si pensamos en la frágil situación de nuestra marina mercante.

Resulta muy oneroso realizar la inscripción de algunos actos en el Registro Público Marítimo Nacional, debería pensarse en reducir esta clase de gastos que se cubren por estos conceptos.

#### **4.5 CIERRE A LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA Y CONSTRUCCIÓN DE BUQUES CON EL CONSECUENTE IMPULSO A LOS CONSTRUCTORES DE LA FLOTA MERCANTE Y A LOS QUE SE DEDICAN A LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA.**

Este rubro reviste de una importancia singular, toda vez que, si se protege a los nacionales de la inversión extranjera en esta área estratégica, se estará pensando en serio en dar auge al medio más rentable para el movimiento de grandes volúmenes de mercancías.

Cabe hacer mención que los países que presumen de un desarrollo envidiable, como Estados Unidos y Japón, por mencionar algunos, son países preocupados por mantener y desarrollar una marina mercante propia, por lo que deberíamos seguir este ejemplo, dada la supremacía de la que gozan estos Estados.

Estos países, con el afán de desarrollar su comercio tanto interno como externo, han adoptado la política de fomentar el crecimiento de su marina mercante, mediante apoyos que emanan de la propia autoridad, como el otorgamiento de exenciones fiscales, hasta subsidios que han

logrado fomentar la construcción, reparación, mantenimiento y adquisición de las embarcaciones.

Es menester el restringir o bien cerrar el acceso a los extranjeros hacia los mercados nacionales y podríamos comenzar como otras naciones, con el tráfico de cabotaje y paulatinamente ir ganando espacios en el tráfico de altura.

Es conveniente hacer efectivo el cumplimiento de la Ley de Navegación, para que los buques dedicados al tráfico de cabotaje, sean en un 100% de bandera nacional. Claro está que no hay que perder de vista que esto se debe hacer de manera gradual e ir cerrando parcial y escalonadamente el cabotaje a extranjeros hasta que esté prohibido como regla general, según el espíritu del artículo 34 de la Ley de Navegación.

Toda vez que, el hecho de cerrar de tajo el paso a extranjeros acarrearía serios problemas económicos a nuestro país, pues actualmente no contamos con la flota necesaria para realizar nuestro transporte, por lo que es necesario pensar primeramente, en dar el auge necesario al abanderamiento de una flota competitiva.

Es primordial desarrollar el tráfico de cabotaje, incluyendo la flota de apoyo a la industria costa afuera en la Sonda de Campeche. Para lo cual será necesario que la paraestatal Petróleos Mexicanos, defina la situación de la obsoleta y desvanecida flota nacional de buques tanque e invertir en una flota propia para la transportación de su petróleo.

Se sabe que la renovación de su flota tomaría más tiempo, tiempo con el que ya no cuenta nuestra marina mercante, por lo mientras esto sucede deberían revisarse las condiciones bajo las cuales se contrata a las embarcaciones para que realicen este tráfico y dar preferencia a los fletadores nacionales.

Se debe establecer un porcentaje mínimo de los movimientos actuales de las exportaciones e importaciones de petróleo crudo, que puedan cambiar sus condiciones de compraventa, a base

de “costo, seguro y flete” (CIF) y, cual podría ser el plazo máximo de fletamento para dar oportunidad a que éste se realice por nacionales.

Lo anterior con la única finalidad de que los navieros nacionales participaran en mayor grado en la distribución y transporte de hidrocarburos mexicanos hacia la zona de Centroamérica y el Caribe.

Toda vez que debido al Acuerdo de San José, Convenio mediante el cual los Gobiernos Mexicano y Venezolano se comprometen en vender petróleo y sus derivados a los países de la zona, a precios y plazos ventajosos, dicho análisis comprende el período de 1980 a 1997, del cual se desprende que el transporte derivado de esta compra sea realizado a través de embarcaciones de los países compradores de petróleo, pues éste se vende en la modalidad libre a bordo (FOB).

Dada la importancia que ha adquirido el transporte multimodal, es conveniente promover el establecimiento de estos servicios puerta a puerta, tomando en cuenta el ahorro en tiempos y en costos. A través del uso integral de los distintos modos de transporte.

Resulta inminente realizar el cobro de impuestos a las embarcaciones extranjeras que operan en cabotaje en nuestro país.

En ese sentido, se deben implementar esquemas de apoyo a los armadores nacionales que contemplen la adquisición de embarcaciones, considerando que estos barcos sustituyan a los extranjeros y que puedan financiarse con el importe de los fletes que hoy en día se fugan del país.

En cuanto al tráfico de cabotaje se debe entender que, no es azar que las naciones que poseen una marina mercante fuerte, se lo deban a que este tipo de movimiento es reservado para empresas y embarcaciones nacionales, obedeciendo a que consideran de gran importancia este rubro, pues ven en él un punto de seguridad nacional, que además favorece la economía de su país.

Lo anterior trae consigo indudablemente una mayor recaudación de impuestos y más empleos para los nacionales y puede ser también la diferencia entre la desaparición de la marina mercante mexicana o su desaparición.

Es importante incorporar al ejercicio del transporte marítimo, tanto de altura y de cabotaje un elemento adicional, la eliminación de las barreras existentes en los servicios de transporte a efecto de que éstos se presten bajo condiciones de competitividad internacional, con lo que se garantiza la misma oportunidad, tanto para los armadores nacionales como los extranjeros.

El desarrollo de la marina mercante nacional, estaría basado en un marco de competitividad a largo plazo, sustentado en las ventajas competitivas que nos otorga el acceso privilegiado mediante nuestros litorales, al Océano Pacífico y el Golfo de México, así como a las rutas del tráfico internacional que acceden a los mayores mercados del mundo.

El cabotaje se sustentaría mediante el transporte marítimo de apoyo a las actividades de exploración y producción de petróleo en la Sonda de Campeche, así como en el transporte de minerales e hidrocarburos. En el tráfico internacional, mediante la exportación de petróleo crudo e hidrocarburos y, en general, realizando el comercio exterior por vía marítima de nuestro país.

Vigilar el cumplimiento de la Ley de Navegación vigente, efectuar las sustituciones necesarias, para que se logre la sustitución de los buques de bandera extranjera por nacionales, manteniendo bases de competitividad similares, con lo cual se obtendría la renovación de la obsoleta flota nacional estatal de buques tanque y transbordadores, así como remolcadores, abastecedores, chalanes, embarcaciones para traslado de tripulaciones.

Dar certidumbre a los armadores de buques para que realicen o aumenten su inversión en transporte marítimo, incentivando la formación de empresas armadoras de buques, al saber que existirá una situación fiscal y jurídica de continuidad, para el desarrollo de esta actividad.

Promover entre los usuarios del transporte marítimo, que utilicen para sus exportaciones o importaciones el transporte marítimo nacional.

La situación que presenta la Marina Mercante Nacional, se debe a la falta de una política fiscal a la inexistencia de modelos de financiamiento. La industria marítima requiere para su fomento, una fuerte inversión de capital y no existen mecanismos financieros que contribuyan a la adquisición de buques, pues las altas tasas de interés sobre este tipo de créditos, más que apoyar este objetivo lo desalientan.

Se deben implementar esquemas que contemplen la fácil adquisición de embarcaciones, considerando que los barcos se financian con el importe de los fletes que hoy en día suman una gran fuga de divisas, por lo que podría pensarse en recuperar la figura de los Certificados de Provocación Fiscal.

Se debe pensar en implementar créditos mucho más accesibles para aquellos nacionales que pretendan adquirir, construir y reparar buques que porten bandera mexicana. Hay que propiciar el otorgamiento de créditos internacionales para éste sector, lo que se traduce a la vez en una mayor generación de empleos operativos y administrativos relacionados con ésta actividad.

Esto resulta de vital importancia, ya que la adopción de este tipo de políticas ha beneficiado a las marinas mercantes de diversos países, haciendo a sus navieros competitivos tanto en el comercio interior, como en el comercio externo.

Se requiere identificar la competitividad de nuestro país respecto del impacto de los costos de equipo y materiales para la construcción y reparación de embarcaciones en la industria naval, igualmente, cuantificar las ventajas y desventajas que estos enfrentan respecto de los astilleros extranjeros y determinar el nivel y características de la demanda de la construcción y reparación de buques.

Se debe contribuir a la expansión de la marina mercante nacional, sobre la base de satisfacer los requerimientos de transporte marítimo de altura y cabotaje que plantea el desarrollo nacional, y reducir los gastos al exterior por concepto de adquisiciones de embarcaciones al exterior.

#### **4.6. RESTRICCIONES LEGALES A LOS EXTRANJEROS EN LA TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA**

Es importante estimular el desarrollo de la marina mercante mexicana, toda vez que la precaria situación descrita a lo largo de estas líneas, ocasiona que el comercio exterior de México por vía marítima actualmente sea usufructuado en su totalidad por navieras internacionales, lo que provoca un costo país de 12 mil millones de dólares (USD) al año por pago de servicios de transporte a navieras extranjeras.

Formular e instaurar una Política de Estado para establecer en Ley el marco Jurídico que permita a los inversionistas certeza y seguridad jurídica y el establecimiento de un marco Fiscal adecuado, con las condiciones e incentivos para el desarrollo de la actividad marítima, por ejemplo: eliminación temporal de impuestos y aportaciones durante un periodo razonable de años, que propicie la inversión en buques de bandera nacional.

En cuanto al tráfico de altura, es conveniente reservar a las naves con Bandera Mexicana la carga de la paraestatal Petróleos Mexicanos.

Con el fin de impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, adicionalmente, en el tráfico de altura se debe establecer un esquema fiscal que determine circunstancias similares a las de nuestros principales socios comerciales, no buscando subsidios sino estímulos al sector marítimo con la finalidad de que las empresas navieras mexicanas tengan una mayor competitividad que sea justa y equivalente.

## **CONCLUSIONES**

- 1) Como se ha venido exponiendo a lo largo de este trabajo, la marina mercante ha acompañado a la humanidad desde tiempos inmemorable, pues data de más o menos cuatro mil años atrás, interconectando a los pueblos a través de los mares.
- 2) A pesar de que el tiempo ha demostrado la necesidad para un Estado, de primeramente estar bien comunicado y enseguida, el de entrar en el comercio con otras naciones, en nuestro país, aún no se instala esta política de fomentar el desarrollo de una marina mercante que confluya a la verdadera transición de nuestra nación hacia los mundos desarrollados.

Muy por el contrario, se ha dejado fuera del desarrollo a la marina mercante mexicana, no tomando en cuenta que para diversos países de primer nivel, ésta es un factor primordial y por lo tanto, protegen este sector, confiados en que esa es la correcta decisión, pues definitivamente, es punto clave para comenzar el despegue y abandonar el término “país en desarrollo”.

- 3) No hay que olvidar que nuestro país se encuentra en una condición privilegiada, cuenta con:
  - ❖ Dos litorales que le dan acceso a los Océanos Pacífico y Atlántico.
  - ❖ Una envidiable posición geográfica cercana a las principales rutas marítimas del mundo.
  - ❖ Es vecino de uno de los mercados más grandes a nivel mundial.
  - ❖ Un considerable volumen y valor de su comercio exterior va por vía marítima.
  - ❖ Un tonelaje de productos derivados del petróleo y minerales a granel movidos en cabotaje.
  - ❖ El proyecto de exploración, explotación y producción de los yacimientos de petróleo en la Sonda de Campeche.
  - ❖ Sus recursos humanos especializados, tanto a bordo como en las empresas dedicadas a la actividad marítima- quienes cuentan con varias décadas de experiencia.

4) Como se puede ver, la naturaleza ha beneficiado en gran medida a nuestro país, sólo falta que este país decida crear una marina mercante sana, con lo cual se obtendrían entre otros beneficios:

- ❖ Revertir la actual tendencia hacia la desaparición de la Marina Mercante Nacional
- ❖ Creación de empleos en cada una de las áreas económicas que la conforman
- ❖ Lograr una mayor recaudación para la Hacienda Pública al participar los nacionales en esta actividad
- ❖ Ahorro de divisas, al no tener que pagar por servicios de transporte a navieras extranjeras.
- ❖ Evitar la dependencia absoluta del exterior para realizar el comercio por esta vía.
- ❖ Mayor capacidad para desarrollar el comercio internacional de México.
- ❖ Garantizar a los mexicanos el abasto de alimentos del mar.
- ❖ Garantizar la continuidad del conocimiento técnico de esta actividad.

5) Se debe entender el actual entorno globalizador que requiere la realización de ajustes a las políticas económicas, con la finalidad de una competencia más sana.

Esta tendencia ha ocasionado que las políticas de apoyo en algunos sectores tiendan a reducirse o en algunos casos a desaparecer, sin embargo, lo que se sigue manteniendo en los países desarrollados son los apoyos y estímulos a sus marinas mercantes, ya que es considerada como una actividad estratégica y prioritaria, a grado tal, que en el caso del tráfico de cabotaje, se otorgan estímulos a las embarcaciones de bandera nacional y no se autoriza la apertura y liberalización de dicho mercado, es decir, no se permite la participación de los extranjeros en actividades en tráfico de cabotaje.

6) La mayor parte de los países que tienen grandes flotas mercantes como Japón y Estados Unidos, Noruega y Reino Unido, han aplicado políticas de desarrollo que les han redituado en una mayor captación fiscal para sus gobiernos, ya que éstos no erogan pagos de fletes al extranjero, asimismo, se han visto beneficiados en un aumento de sus registros de tonelaje y por consecuencia han obtenido una mayor independencia comercial para la utilización de servicios de transporte marítimo para su comercio exterior.

- 7) En cuanto al tráfico de altura, en el que actualmente nuestro país no figura y, que no podemos dejar de prestarle atención, pues éste es una parte importante de la marina mercante y no es posible que una nación como la nuestra, que goza de un sinnúmero de privilegios gracias a su envidiable posición geográfica, tenga un nivel tan bajo en el ámbito mundial, por debajo de aquellos países que ni siquiera cuenta con un litoral.
- 8) Es necesario poner especial atención en el desarrollo de nuestra marina mercante, ya que es una realidad el hecho de que un país que pretende acceder a nuevos mercados está vinculado, en gran medida con la disposición efectiva de un transporte oportuno y eficiente, sin transporte no hay comercio exterior y un transporte ineficiente anulará la competitividad ganada en el sector productivo.
- 9) Es importante destacar, que se debe apoyar al desarrollo de la marina mercante mexicana, mediante el establecimiento de esquemas de fomento que vendrían a ampliar la base gravable, procurando que sea igual o semejante al de nuestros principales socios comerciales.

Con ello, podemos aprovechar la calidad y eficiencia de nuestro personal embarcado y, sentaríamos las bases para lograr una mayor competitividad que compense las asimetrías comerciales que actualmente vivimos, no olvidando que en el aspecto fiscal, se deberán buscar fórmulas que permitan la renovación de la flota actual y la incorporación de nuevas tecnologías que requiere nuestra industria, con esquemas de financiamiento adecuados, acordes en el ámbito mundial.

- 10) Nuestro Gobierno ha dado mayor prioridad a la promoción del comercio mejorando y, abaratando los servicios de transporte; además, se resiste cada vez más a proteger a los sectores navieros nacionales.

- 11) El desarrollo de la mariana mercante no puede esperar más, pues ni nuestra flota, ni nuestros puertos, ni nuestro comercio internacional puedan estar a expensas de flotas extranjeras.

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, de 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.

- 12) 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 existen en la tierra y finalmente, tiene una importancia estratégica muy acentuada.

- 13) 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 directamen en su capital.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Bravo Díaz, Mauro. *Como Exportar por Vía Marítima. Introducción Fundamental para el Exportador*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1era. edición, México, 1997. Pp. 142.
2. Cervantes Ahumada, Raúl. “*Derecho Marítimo*. Porrúa, S.A., México, 1era. Edición 2001. Pp. 1006
3. Comisión Coordinadora Marina Mercante. *México Marítimo 2000*. Pp. 143.
4. Enríquez Rosas, David. *El buque: Una Introducción al Estudio del Estatuto Jurídico de las Embarcaciones*. UNAM, México, 1era. edición, 1998. Pp.482.
5. Espinosa Ramírez, José Arturo. *Los Países de Libre Registro y el Convenio de la ONU sobre Registro de Buques de 1986*. Tesis Profesional, UNAM, edición del autor, 1991. Pp.138.
6. Fuentes Delgado, Rubén. *Economía del Transporte Marítimo*. Editorial del Instituto Politécnico Nacional, México, 1era. edición, 1977. Pp.222.
7. López Chavarría, José Luis. *Derecho Pesquero*. McGraw-Hill, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 1997. Pp. 55.
8. Ortiz Hernán, Sergio. *Caminos y Transportes en México. Una Aproximación Socioeconómica, Fines de la Colonia y Principios de la Vida Independiente*. Editorial Fondo de Cultura Económica, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 1994, p. 123.
9. Orozco Vela, Oliverio. *La Marina en la Historia del Comercio*. México, Asociación de la H. Escuela Naval Militar, 1962. Pp. 70.
10. Pasquel, Leonardo. *Aspectos de la Navegación Mexicana, Tomo I*. Editorial Citlaltepetl, S.A. de C.V. México, 1era. edición, 1970. Pp.284.
11. Pereznieta Castro. *Derecho Internacional Privado*. Oxford, S.A., México, 7ª Edic., 2001. Pp. 540.
12. Salgado y Salgado, José Eusebio. *Derecho Marítimo*. McGraw-Hill, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 1997. Pp.38.
13. Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de Vigencia del Código de Comercio*. en Centenario del Código de Comercio, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, UNAM, 1991. Pp.611.
14. Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque Tanque*. Edición de Petróleos Mexicanos, México, 1989. Pp. 166
15. Sánchez Cordero de García Villegas, Olga. *La Constitución y los Tratados Internacionales. Un acercamiento a la Interpretación Judicial*. UNAM, México, 1era. edición, 1999. Pp. 35.
16. Sánchez Martínez, Bonifacio Arturo. *El Régimen Jurídico del Operador de Transporte Multimodal en México*, Tesis Profesional, UNAM, edición del autor, 1986. Pp. 279.
17. Seara Vázquez, Modesto. *Derecho Internacional Público*. Porrúa, S.A. de C.V., México, 19ª Edic., 2001. Pp. 799.
18. Vidaña, Arturo. *Transporte Marítimo y Comercio Internacional*. Instituto Superior de Estudios Comerciales, México, 1era. edición, 1974. Pp. 232.

19. Walss Aureoles, Rodolfo. *Los Tratados Internacionales y su Regulación Jurídica*. Porrúa, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 2001. Pp. 166.
20. Zarkin Cortés, Sergio Salomón. *Derecho de Protección al Ambiente*. Porrúa, S.A. de C.V., México, 1era. edición, 2000. Pp. 125.

## LEGISLACIÓN

1. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
2. *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*. De la página electrónica [www.sre.gob.mx](http://www.sre.gob.mx)
3. *Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1982.
4. *Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo de 1992.
5. *Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
6. *Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988.
7. *Convenio sobre los Documentos de Identidad de la Gente de Mar*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto de 1962.
8. *Convenio sobre la Prevención de Accidentes de la Gente de Mar*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de enero de 1975.
9. *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975.
10. *Ley de Navegación*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
11. *Ley de Puertos*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
12. *Ley Federal del Mar*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
13. *Ley de Pesca*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
14. *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
15. *Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
16. *Ley General de Bienes Nacionales*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
17. *Ley Aduanera*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
18. *Ley Federal del Trabajo*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
19. *Ley de Inversión Extranjera*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
20. *Código de Comercio*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)
21. *Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional*. De la página electrónica [www.juridicas.unam.mx](http://www.juridicas.unam.mx)

22. *Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público*. De la página electrónica [www.schp.gob.mx](http://www.schp.gob.mx)
23. *Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT4-1994, lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas*. De la página electrónica [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)

### **PÁGINAS ELECTRÓNICAS**

1. [www.aintp.org.mx](http://www.aintp.org.mx)
2. [www.cameintram.org.mx](http://www.cameintram.org.mx)
3. <http://dorantes.virtualave.net>
4. [www.gestiopolis.com](http://www.gestiopolis.com).
5. [www.goodrichriquelme.com](http://www.goodrichriquelme.com)
6. <http://industrianaiviera.com>
7. <http://mx.gecites.com>.
8. [www.monografias.com](http://www.monografias.com).
9. [www.on.org.mx](http://www.on.org.mx)
10. [www.presidencia.gob.mx](http://www.presidencia.gob.mx)
11. [www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)
12. [www.sct.gob.mx](http://www.sct.gob.mx)
13. [www.sre.gob.mx](http://www.sre.gob.mx)

### **OTRAS FUENTES**

1. Apuntes del Capitán de Altura Marcelino Tuero y Zorrilla, Presidente del Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante, A.C.
2. Cátedra de Derecho Marítimo, José Eusebio Salgado y Salgado.
3. Boletín No. 0574 de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados.
4. Comisión de Marina Mercante de la Cámara de Diputados.
5. Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo, UNCTAD
6. Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante, A.C.
7. Programa para promover la competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000.