



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

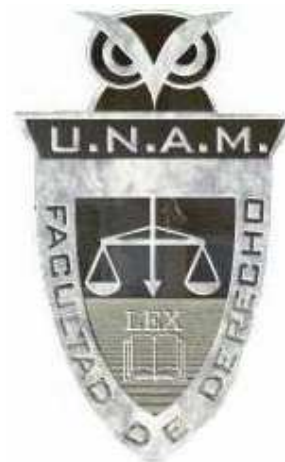
**SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE EL COMERCIO
EXTERIOR**

TESIS PROFESIONAL QUE PRESENTA EL ALUMNO:

MICHELLE ADRIAN TORRES MILIAN

PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN
DERECHO

**TESIS: RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN
Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES
MEXICANAS**



ASESOR: LIC. LOGAN GUSTAVO MEZA HERRERA

CIUDAD UNVERSITARIA 2008



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE
EL COMERCIO EXTERIOR**

OFICIO APROBATORIO No. 7/2008

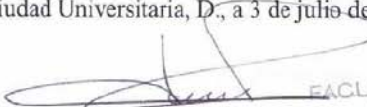
DR. ISIDRO AVILA MARTINEZ
DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN
ESCOLAR DE LA UNAM.
PRESENTE.


Me permito informarle que la tesis para optar por el título de licenciatura, elaborada por el pasante en Derecho, MICHELLE ADRIAN TORRES MILIAN con número de cuenta, 098194528 en este Seminario, bajo la dirección del LIC. LOGAN GUSTAVO MEZA HERRERA denominada "RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES MEXICANAS", satisface los requisitos reglamentarios respectivos, por lo que con fundamento en la fracción VIII del artículo 10 del Reglamento para el funcionamiento de los Seminarios de esta Facultad de Derecho, otorgo la aprobación correspondiente y autorizo su presentación al jurado recepcional en los términos del Reglamento de Exámenes Profesionales y de Grado de esta Universidad.

El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día), a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
Ciudad Universitaria, D., a 3 de julio de 2008


DR. JUAN MANUEL SALDAÑA PEREZ
Director del Seminario


FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE
ESTUDIOS SOBRE EL
COMERCIO EXTERIOR

JMSP/hgg.

AGRADECIMIENTOS

A MI UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

A MELESIA REYNOSO MEDRANO †, ARTURO TORRES BETANCOURT † Y JUAN MILIAN REYNOSO †;

ελ εχο δε συσ αχχιονες ψα ρεσυεναν εν λα ετερνιδαδ ψ ναρραν λασ προεζασ θυε εν ωιδα αλχανζαρον παρα εντρεγαρνος ελ χονοχιμιεντο αδθυιριδο εν ελ συε)ο δε λα εξιστενχια ηυμανα; μιραδ, ψα εσπεραν, φυντο α λος αντεπασαδος δεσδε ελ πρ ινχιπιο δε λος τιεμπος, πορ νυεστρο παρτιδα; γραχιασ πορ λα ωιδα μισμα, προντο νοσ ρεενχοντραρεμοσ.

A MI FAMILIA; por la vida, por sus enseñanzas y por su apoyo en todo momento en el desarrollo de mi ser.

A MIS MAESTROS; por su guía en clase.

A MIS AMIGOS, por su presencia.

A MI ASESOR, por su esfuerzo.

ABREVIATURAS UTILIZADAS.....	VII
INTRODUCCIÓN.....	VIII

CAPITULO I
MARCO GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

1.1 Concepto General de la Navegación Marítima.	1
1.2 Antecedente Legal.	2
1.2.1 Era de la Navegación Marítima a Vela.	3
1.2.2 Era de la Navegación Marítima Moderna.	11
1.3 Clasificación de la Navegación Marítima.	14
1.3.1 Navegación de Alta mar.	14
1.3.2 Navegación Interior.	14
1.4 Elementos Principales en la Navegación Marítima y su Importancia para el Comercio.	15
1.4.1 Elementos Personales.	15
1.4.1.1 Autoridad Marítima Mexicana.	15
1.4.1.2 Registro Público Marítimo Nacional.	17
1.4.1.3 El Capitán de Embarcaciones.	19
1.4.1.4 Propietarios y armadores o Navieros.	23
1.4.1.5 Agente naviero.	25
1.4.1.6 Piloto.	26
1.4.1.7 Tripulación.	28
1.4.2 Elemento Material.	28
1.4.2.1 Concepto y Naturaleza.	29
1.4.2.2 Clasificación de Buques y Sociedades Clasificadoras.	33
1.4.3 Elementos Espaciales.	38
1.4.3.1 Alta mar.	39
1.4.3.2 Plataforma Continental.	40
1.4.3.3 Zona Económica Exclusiva.	41
1.4.3.4 Zona Contigua.	42
1.4.3.5 Mar Territorial.	42
1.4.3.6 Aguas Marinas Interiores.	44

CAPITULO II
EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVIERA
Y LA GLOBALIZACIÓN

2.1 Historia.	46
2.1.1 Avances del Siglo XIX.	47
2.1.2 Siglo XX.	49
2.2 Tipos de Industria Naviera.	50
2.2.1 Servicios de Línea Regular.	51
2.2.2 Barcos Sin Trayecto Fijo.	53
2.2.3 Buques Industriales de Carga.	54

2.3 Rutas Comerciales.	55
2.4 Globalización Naval.	56

**CAPÍTULO III
NAVEGACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

3.1 Organización de Naciones Unidas.	62
3.1.1 Constitución del Mar.	62
3.1.2 Libertad de los Mares en la Navegación.	65
3.2 Organización Marítima Internacional.	66
3.2.1 Objetivos de la Organización Marítima Internacional.	68
3.2.2 Estructura de la Organización Marítima Internacional.	68
3.2.3 Funcionamiento de la Organización Marítima Internacional.	70
3.2.3.1 Seguridad.	71
3.2.3.2 Prevención de la Contaminación.	72
3.2.3.3 Otros Asuntos.	75
3.2.3.4 Códigos y Recomendaciones.	76
3.2.3.5 Asistencia Técnica.	77
3.2.4 Visión Actual de la Organización Marítima Internacional.	78
3.3 Unión Europea.	79
3.3.1 Seguridad Marítima Europea.	80
3.3.2 Política Marítima Comunitaria.	84

**CAPÍTULO IV
NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y EL SISTEMA MULTILATERAL DEL COMERCIO
INTERNACIONAL.**

4.1 Navegación y Comercio Marítimo.	86
4.2 Transporte Marítimo de Mercancías.	87
4.3 Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercaderías.	92
4.3.1 Conocimiento de Embarque.	95
4.4 Formas de Solución de Controversia Alternativos.	101
4.4.1 Arbitraje.	101
4.4.1.1 Elementos Básicos del Arbitraje.	105

4.4.2 Mediación.	106
4.4.2.1 Características del Sistema de Mediación.	107
4.4.2.2 Ventajas del sistema de mediación.	107
4.4.2.3 Desventajas del sistema de mediación.	107
4.4.2.4 Beneficios de la mediación.	108
4.4.2.5 El rol de los abogados en el proceso de mediación.	109

CAPITULO V
MARCO JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO
Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES.

5.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	110
5.2 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	114
5.2.1 Reglamento de la Ley de Navegación.	117
5.2.1.1 La Seguridad de la Navegación.	117
5.2.1.3 El Arribo y Despacho de Embarcaciones.	118
5.2.2 Ley de Puertos.	121
5.3 Exportaciones.	123
5.3.1 Ley Aduanera.	126
5.3.2 Reglamento de la Ley Aduanera.	130
5.3.3 Ley de Comercio Exterior.	137
5.3.4 Impuesto a la Exportación.	139
CONCLUSIONES.	147
BIBLIOGRAFÍA GENERAL.	151
LEGISLACIÓN.	155
SITIO WEB.	156

AVREVIATURAS UTILIZADAS

AESM.	Agencia Europea de Seguridad Marítima.
CCOMI.	Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional.
CE.	Comisión Europea.
CNUDM.	Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.
CONFEMAR.	Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.
CPEUM.	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
LFM.	Ley Federal del Mar.
LNCM.	Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
UE.	Unión Europea
OMI.	Organización Marítima Internacional.
ONU.	Organización de Naciones Unidas.
RPMN.	Registro Público Marítimo Nacional.
SCT.	Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
SOLAS.	Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>).
ZEE.	Zona Económica Exclusiva.

INTRODUCCIÓN

En el nuevo milenio, el medio marino será indudablemente objeto de exploración y de una explotación cada vez más intenso, donde las normas de control y el ordenamiento jurídico establecidas en nuestra sociedad, constituirán instrumentos indispensables para obtener una mejor calidad de vida en donde la estabilidad del sistema espacial del territorio marítimo nacional representará un factor estratégico en la economía mexicana, de allí que el presente estudio se enfoque en una rama poco conocida del Derecho de la cual se estudiarán los conceptos básicos en el primer capítulo.

La evolución tecnológica que afecta las prácticas náuticas son revisadas y reguladas por organismos internacionales de entre los que destaca la Organización Marítima Internacional de la que en el país pocos saben de su existencia, cuya principal prioridad es la seguridad en alta mar tanto de personas como de bienes de los cuales se estudiarán en el capítulo tres.

El comercio internacional, del cual veremos se verá en el capítulo cuatro, está basado en el tráfico de mercancías nacionales y extranjeras que entran o salen de una nación, las cuales deben ser inspeccionadas por el gobierno de cada país a fin de evitar lesiones tanto de facto como derecho a través del control aduanero con las recaudaciones de los ingresos fiscales al comercio internacional que percibe la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La cuestión del transporte es crucial para el comercio exterior que requiere un control específico en que se tome en cuenta: el volumen, la frecuencia de los fletes, el área, las opciones disponibles así como la asesoría especializada; ya que representa casi la totalidad de los servicios internacionales de movimiento de carga, con cifras valuadas en trillones de dólares y su evolución trae como consecuencia la generación de los distintos mecanismos de elaboración de los contratos tanto de transporte, el financiero y de compraventa de mercaderías a distancia, y que propician la aparición de nuevos documentos y de una mecánica innovadora en su emisión, según las partes exportadores requieran dentro del comercio exterior.

El desarrollo del Derecho de la Navegación en México, el cual veremos en el capítulo cinco, a través de su historia ha sido escaso y lleno de fracasos con la decadencia tanto en nuestra Marina Mercante como en el aspecto jurídico por la falta de interés de las autoridades federales sin mencionar los altos costos que las reparaciones en puertos naciones que afecta a los mexicanos y les obliga a acudir, con esta finalidad, a puertos extranjeros salvo que exista extrema necesidad.

A ciertas naciones, el mar se les ofrece como una apertura a los generosos horizontes y de los cuales su objetivo es la formación de su marina y ésta existe desde que el Estado pudo disponer de navíos al servicio de un pensamiento estratégico, comercial y, en consecuencia, una estructura militar.

Desde una perspectiva geopolítica, a través del mar, nuestro país tiene fronteras virtuales con más de 70 naciones cuyos litorales comparten en ambos océanos, lo que significa igual número de posibilidades de intercambio político, económico y social, es decir, la configuración geográfica de nuestro país le proporciona una vocación marítima porque posee largos litorales bañados por el Océano Pacífico, a los cuales hay que incluir el Mar de Cortés; así como por el seno del Golfo de México y el Mar Caribe. Ambos, integrantes de la costa americana del Océano Atlántico que suman 10,740.9 kilómetros; ello en comparación por su extensión con Rusia o Canadá cuyas costas están en buena parte permanentemente bloqueadas por los hielos del Polo Norte.

Poco más de cuatrocientos cincuenta años en la vida marítima de una nación cuya dualidad de su origen es milenaria, no pueden ser ignorados, aunque a los ojos de algunos sectores de nuestra sociedad han pasado desapercibidos debido a las deformaciones que la pedagogía de la historia ha introducido en los hechos ocurridos.

Para la historia objetiva sólo existe un México con sus diversas épocas, sus naturalezas, sus matices, sus aristas, sus éxitos y sus errores, porque finalmente la historia de ésta o de cualquier otra nación es un producto natural del ser humano en donde no se puede explicar el presente si se ignora el pasado y si se ignora el pasado se corre el riesgo de repetir los mismos errores o desaprovechar los aciertos.

CAPITULO I

MARCO GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

1.1 Concepto General de la Navegación Marítima

La concepción del término “navegación”, durante mucho tiempo, fue vinculado a la operación técnicamente en una masa líquida y que a fechas recientes se ha ampliado a otros espacios como el aéreo, el espacial e inclusive se habla de la acepción virtual; de tal manera que la navegación se define como el proceso de dirigir los movimientos de un vehículo desde un punto a otro.

Conforme al Diccionario de la Real Academia Española¹, el origen de la palabra navegación del latín “navigatio, -onis” y la conceptúa como “el viaje que se hace con la nave” en una primera acepción, así mismo le otorga el carácter de ciencia aunado al de arte por cuanto al desenvolvimiento que a tenido el navegar a través de la historia, la construcción de los navíos y la reglamentación de éstos y de las operaciones que se efectúan.

Esquivel Ávila² define la navegación marítima como “el desplazamiento de un buque sobre el mar en la relación del tráfico marítimo”, del cual destacan tres elementos esenciales: el primero de ellos es la naturaleza de las aguas, la embarcación y el desplazamiento no solo en el territorio marítimo nacional sino en alta mar en el extranjero.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM), artículo 2 fracción II, le define la navegación como “la actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados”; similar la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003³, en la cual consta la terminología Marítimo-

¹ Fuente: http://buscon.rae.es/draeI/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=navegación, Mayo, 2008.

² ESQUIVEL ÁVILA, Ramón, *Diccionario Jurídico Mexicano*, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas-Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo VI, México, 1984, p. 2180.

³ Apartado 4.495 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, *Terminología Marítimo-Portuaria*, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

Portuaria, determina que la navegación es “la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro con rumbo y fines determinados”.

De esta actividad el derecho muestra una de sus expresiones conocida como “Derecho de la Navegación Marítima” y que es el conjunto de normas jurídicas reguladoras de las relaciones y situaciones nacidas con ocasión de la navegación por el mar.⁴

El hablar de esta rama del derecho y su objeto de regulación nos conduce por diversos senderos de los cuales, el primero es la historia de ambos que se remonta a miles de años donde el tradicionalismo, la estabilidad y el cosmopolitismo definen como principales características que se ven reflejados en los variados cuerpos jurídicos que a continuación se enunciarán.

1.2 Antecedentes Legales

En un primer momento, donde prevaleció una economía cerrada y donde el intercambio internacional constituyó la única excepción al aislamiento mediante pequeñas embarcaciones que difícilmente se hallaban en condiciones de afrontar una navegación en mar abierto; se navegaba en grupos y en uno o dos períodos del año, lo que conllevaba a largas estancias en los puertos.

Los grandes descubrimientos y la colonización transoceánica provocaron un desarrollo significativo sin ser sustancial. Los buques eran de madera, el elemento básico de propulsión fue la conjunción del viento y el velamen que dieron como fruto largos periodos de travesía, riesgos del mar y aventuras sin igual. De tal suerte, los doctrinarios dividen la historia naval en dos periodos en base a los avances tecnológicos aplicados en pro del transporte marítimo y los cuales son la Era de Navegación Marítima a Vela y la Era de la

⁴ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales. 3ª Edición, Madrid, España, 2006, p. 2.

Navegación Moderna; este último, el mas breve comprendido desde a mediados del siglo XIX⁵ hasta nuestros días y que a continuación se expondrán brevemente.

1.2.1 Era de la Navegación Marítima a Vela

Los historiadores han dividido el desarrollo de la humanidad en cuatro épocas, a saber: la antigüedad, la medieval, la moderna y la contemporánea. De la época antigua, tenemos los siguientes documentos:

El documento legislativo más antiguo conocido es quizá el *Código de Hammurabi*⁶, sexto rey de Babilonia hace aproximadamente unos 2000 años antes de nuestra era, gravado en un cilindro de piedra donde se encuentran disposiciones de diversas ramas de derecho y que de la navegación acúatica regulan la construcción del navío, la responsabilidad del transportador, el enrolamiento del personal, las operaciones comerciales, contratos de embarque, abordaje entre otras figuras.

Otro de los primeros documentos sobre derecho consuetudinario en diversas materias, fueron los llamados *Assises de Jerusalén*⁷, que recompilaron en el siglo XIII los usos marítimos y cuya aplicación estuvo a cargo de los cónsules.

Entre los textos más antiguos se tiene el *Código de Manú*, mas propiamente llamado *Manava Darmasarta*, redactado en la India probablemente en el Siglo XIII antes de nuestra era; el cual contenía en el libro octavo diversas reglas de carácter marítimo para regular a los comerciantes y traficantes en sus necesidades de una comunidad internacional de navegantes.⁸

⁵ Es decir, comprende hasta el año 1859, ya que al siguiente se inicio una nueva era denominada “era del Vapor” y que continuaría con avances como son la incorporación de acero, la de motores de vapor, de combustión interna e inclusive la de energía nuclear. GIBBONS Tony, *La Enciclopedia de los Barcos*, Ed. Edimat Libros, S.A., Madrid, España, 2003, p. 5.

⁶ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 5.

⁷ Fuente: *Organización del Reino de Jerusalén*, <http://www.artehistoria.jcyl.es/historia/contextos/953.htm>, Mayo, 2008.

⁸ OLVERA DE LUNA, Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, Ed. Porrúa, México, 1981, p. 17.

Rodas era conocida, tanto por el famoso coloso que cerraba la entrada de su rada como por el prestigio de las leyes marítimas. Si el coloso fue considerado una de las maravillas del mundo antiguo, el prestigio de las Leyes Marítimas de Rodas (*Lex Rhodia*) que son una recopilación del Código de Rodas realizada hacia el año 475 antes de nuestra era, el cual se impuso en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, fueron recogidas por el Derecho Romano y transmitidas a las sociedades herederas de esa tradición⁹.

Las leyes de Rodas regulaban diversas instituciones como son: ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.; además de éstas se deriva la Ley de la Echazón (*lex Rhodia Iactu*) que se aplica a los casos en donde la necesidad permite arrojar la carga de una embarcación para aligerarla en plena travesía. Pero quizás lo más notable del contenido de este cuerpo normativo sea la primera reglamentación de una especie de sociedad que es el más legítimo antecedente del Contrato de Comenda¹⁰, que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidas en el Digesto Romano y presentes aún en las leyes de nuestros tiempos.

En Grecia se tuvo un esplendor debido en gran parte a su tráfico marítimo y que se piensa por los fragmentos entresacados de los discursos de Demóstenes aplicaron una legislación consuetudinaria así como la legislación de Rodas, la pequeña isla del mar Egeo, ya referidas.

Los romanos no se ocuparon de las cuestiones marítimas hasta la primer guerra púnica y que en principio se confundían con disposiciones de tráfico en general. El Derecho Marítimo de Roma se encontraba en los *Edictos Pretorianos*, en las resoluciones de las cuestiones litigiosas examinadas a la luz del Derecho Común en donde las leyes rodias aplicaron complementariamente en lo que no se opusieran a las Ordenanzas imperiales.

⁹ Ibidem, p. 18.

¹⁰ Es el contrato en virtud del cual una de las partes entregaba dinero u otros bienes a la otra parte, para que lo empleen en negocios mercantiles y después repartirse las utilidades que de ello se obtengan. Fuente *Unidad 3 Sociedades Mercantile*": <http://www.galeon.com/abmagana/amerc3.htm>, Mayo, 2008.

El derecho romano contiene amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, policía, usura, naufragios, etc; así en el Código Justiniano la “*ley del echazón*” y el principio fundamental de la avería que aparece así: “*Lege Rhoria cavetur, ut si lavandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur, quod pro omnibus datum est;*”¹¹ y que perduran en cuerpos legislativos en todo el mundo en la actualidad. Además el famoso “Foenus Nauticum” que regulaba sobre el préstamo marítimo para proporcionar capitales importantes a las empresas marítimas, “su esencia está en que el dinero y las mercancías son expedidos por mar “a riesgo del acreedor” y sólo cuando tales cosas llegan íntegras a su destino recobra el acreedor el capital al mismo tiempo con los intereses pactados.”¹²

Posteriormente fueron publicadas las Basílicas por el emperador León el Sabio¹³, que reunieron todas las normas del imperio en un cuerpo especial y que sistematizaron el derecho de la navegación y que rigieron en el imperio bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

En la Edad Media, el derecho de la navegación se manifestó de dos formas; la primera, en que los cuerpos normativos son compilaciones de usos y costumbres observados generalmente por los comerciantes y hombres de mar como los *usus patriae* vneccianos, los *Constitutum Usus* de Pisa y las *Costum de la Mar* de Barcelona.¹⁴

La segunda forma se compone por las disposiciones jurídicas más apegadas a la peculiaridad de lugar con principal atención al tráfico en puerto y el despacho de las embarcaciones como los *Capitulare Navicum* y los *Statuta Terratarium* de Venecia en 1295 y las *Ordenanzas de los Magistrados de Génova de 1258*.

¹¹ Significa: “La Ley Rodia dispone que si por aliviar una nave se hizo descarga de mercancías, se compense a contribución de todos el daño que en beneficio de todos causó.” ELIAS Azar, Edgar, *Frases y Expresiones Latinas*, Ed. Porrúa, México, 2000, p. 182.

¹² OLVERA DE LUNA, Omar, Ob. Cit., p. 18.

¹³ GONZÁLEZ- LEBRERO, Rodolfo, *Curso de Derecho de la Navegación*, Ed. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1ª Edición, España, 1998, p.29.

¹⁴ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 7.

Existieron documentos de la época que reunían tanto aspectos privados como públicos del Derecho de la Navegación como la *Tabula Amalfitana* de 1131 y la *Ordenamenta et Statuta maris edita per consules civitatis Trani* de 1063.

Al comienzo de la edad media, además se aplicaron la “Ley Pseudo-Rhodia” (que recopilaba los usos y costumbres de navegación en la cuenca oriental del Mar Mediterráneo) y los Roles de Olerón que eran una recopilación de fallos dictados entre el siglo XI y XII; en donde reglaban en principio la navegación y el comercio entre los puertos de Burdeos, La Rochele y las costas de Bretaña y Normandía extendiéndose en virtud de traducciones y adaptaciones.

A la siguiente época, la llamada Moderna, en el Siglo XII las ciudades teutónicas de Lubeck, Brunswick, Danzig y Colonia formaron la famosa Liga Hanseática, con el principal objeto de promover y proteger su comercio marítimo. La Liga fundó bancos en Londres, Berghen (Noruega), Novgorod, en Rusia, y en la famosa ciudad de Brujas, en Flandes. La Liga Hanseática aplicó las Leyes de Wisby, y en el Siglo XVII se promulgó el *Código Hanseático*, que compiló las costumbres de las disposiciones marítimas, sin olvidar las ya contenidas en la Roles de Olerón y en el *Ius Hanseaticum Maritimum*¹⁵.

Además, se tiene el *Libro Negro de Almirantazgo*¹⁶, que es la notable recopilación de leyes marítimas inglesas. Data de fines del Siglo XIV (1375) y con una notoria influencia de los Roles de Olerón.

El incremento del comercio en el Mediterráneo desde la Baja Edad Media llevó a la creación de consulados en todos los lugares que tenían alguna importancia comercial. Con el tiempo se fundaron otros muchos consulados en Castilla y en los puertos del litoral Cantábrico. Las instituciones vinculadas al comercio interoceánico que se hallaban asentadas en la península eran varias, y la esfera precisa de su jurisdicción depende del

¹⁵ TRIGO CHACÓN, Manuel, *Derecho Internacional Marítimo*, Ed. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 1996, p. 88.

¹⁶ CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Derecho Marítimo*, Ed. Porrúa, México, 2001, p.12.

periodo que se estudia. Con ello surgió el libro del Consulado del Mar¹⁷ es una compilación de fallos de los “consulados” que adoptaron los usos y costumbres de la navegación en la cuenca occidental del Mar Mediterráneo. Los consulados ejercieron en primera instancia la jurisdicción sobre las causas y negocios mercantiles cuya naturaleza originaria es de una corte mercantil, relacionada sobre todo con el tráfico y comercio marítimos.

El Consulado, con el tiempo, pasó a formar parte de una institución mayor, denominada también consulado, la cual agrupaba a los mercaderes vinculados con el comercio marítimo y, después, terrestre.

En funciones como tribunal, el consulado debe su origen a la necesidad de hacer de la jurisdicción mercantil una jurisdicción privativa de los comerciantes, que pudiera satisfacer la necesidad de que en materia mercantil no se siguiera el lento y costoso procedimiento que era el habitual en la jurisdicción civil, como sucede en nuestro país en la actualidad.

Con la conquista se implantó en la Nueva España, naturalmente, el orden jurídico español, y como el desarrollo del comercio adquiriese importancia singular, los mercaderes de la Ciudad de México establecieron su Universidad, La Universidad de Mercaderes, por los años 1581 y dicha corporación fue autorizada por Felipe II por Cédulas Reales de 1592 y 1594.¹⁸

La Universidad de Mercaderes se titulaba también Consulado de México, por su calidad de Tribunal de Comercio. Rigieron inicialmente las Ordenanzas de Burgos y Sevilla, pero la corporación mexicana promulgó las suyas propias, que con el título de Ordenanzas del Consulado de México, Universidad de Mercaderes de Nueva España, fueron aprobadas por Felipe II en 1604.

El Consulado de México tenía funciones múltiples; administrativamente, proveía a la protección y al fomento de la actividad comercial, construyó obras de pública utilidad,

¹⁷ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 9.

¹⁸ CRUZ BARNEY, Oscar, *Operaciones Mercantiles y Consulados de Comercio en el Mundo Hispano-Indiano: Notas sobre su Estudio*, http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/OscarCruzBarney.pdf, Mayo, 2007.

como carreteras y canales y sostuvo un regimiento; dentro de su función jurisdiccional, era al tribunal que dirimía las contiendas entre mercaderes; y legislativamente, formuló como hemos anotado, sus propias Ordenanzas.

La jurisdicción del Consulado de México se extendía a la Nueva Galicia, la Nueva Vizcaya, Guatemala, Yucatán y Soconusco. Se sostenía el Consulado, que tenía presupuesto propio, con el impuesto llamado Avería, que gravaba todas las mercancías introducidas a la Nueva España.¹⁹

Las Ordenanzas de Bilbao fueron nuestro Código de Comercio durante las últimas décadas de la Colonia y continuaron vigentes después de la consumación de la Independencia.²⁰ A fines de la Colonia, Carlos III creó el Consulado de Veracruz, por Cédula Real del 17 de enero de 1795, para responder a la gran importancia que tuvo dicho puerto en el comercio con la Metrópoli y con otras colonias españolas en América. Otro consulado más fue creado el 6 de junio del mismo año de 1795 en Guadalajara, formándose un tribunal que juzgaba según las Ordenanzas de Bilbao, y con el Jurisdicción que correspondía a la Audiencia de Nueva Galicia. A fines del periodo colonial se organizó en Puebla un Consulado más, que no llegó a funcionar en virtud de la Independencia.²¹

Al igual que algunos de los consulados metropolitanos, el de México estaba constituido por un prior, dos cónsules, cinco diputados y varios cargos de carácter administrativo.

Para dirimir los conflictos en materia de comercio, en primer lugar debían concurrir las partes ante el prior y cónsules del consulado; los cuales después de oír la demanda del actor, y la defensa y excepciones del reo, debían buscar personas de experiencia en cuestiones mercantiles, que además gozaran de la confianza de las partes, para que intentaran la conciliación y solución del pleito. El oidor designado fungía como juez de apelaciones. La sentencia que dieran, ya fuera confirmatoria, revocatoria o que enmendara

¹⁹ VAZQUEZ DE MERCADO, Oscar, *Contratos Mercantiles*, Ed. Porrúa, México, 1992, p. 11.

²⁰ Idem.

²¹ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p. 21.

el todo o alguna parte de la anterior no podía ser apelada ante ningún otro órgano jurisdiccional.

Los jueces mercantiles nombrados en la forma antes señalada podían ser recusados. Por otra parte, en los casos de duda sobre la competencia del Consulado respecto de un negocio en particular, el virrey decidía si era o no el órgano competente.

En todo lo que no estaba previsto en las leyes de la Recopilación de Indias se suplía con previsto en las ordenanzas de los Consulados de Burgos y Sevilla.

Este documento trata entre otras materias el contrato de seguro con amplitud, para exponer el estado de la jurisprudencia mercantil de la época y utiliza gran parte del material legislativo precedente, de los Estatutos de Florencia y de Génova, las Ordenanzas de Flandes, Bracéelos, Ámsterdam, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras.

De Francia, las ordenanzas dictadas para encauzar y proteger el comercio, merecen una distinción especial las expedidas por el ministro Juan Bautista Colbert²², quien por comisión del rey Luis XIV elaboró la Ordenanza sobre comercio marítimo.

En 1681, Colbert buscó unificar el Derecho Mercantil y para ello recurre a un comerciante llamado Savary, a quien le recomienda la redacción de una ordenanza para regular el comercio terrestre; la ordenanza que se crea toma el nombre de 'Code Savary'. Algunos años después en 1681, el propio Colbert promueve, aprovechándose de un trabajo privado de autor anónimo llamado Le Guidón de la Mer, la "Ordenanza de la Marina", cuyo prestigio fue tan grande que se impuso en el comercio marítimo en una gran parte de Europa Occidental.

Durante los siglos XVII y XVIII influyó enormemente y fue factor determinante para la unificación del derecho marítimo moderno. Esta ordenanza conocida también como

²² VAZQUEZ DE MERCADO, Oscar, Ob. Cit., p. 12.

Ordenanza de 1681 fue completada más tarde por ordenanzas y declaraciones de Luis XV de 1723, 1743 y 1745 así como de Luis XVI de 1779 y 1784.

Otra Ordenanza de gran importancia es la de Oliver Cromwell mejor conocida como la *Acta de Navegación* de 1651²³ publicada el nueve de octubre de ese año con se fundó la prosperidad de la marina británica, al aportar como principio básico la preferencia de la nacionalidad inglesa en el desarrollo del comercio de ultramar durante casi dos siglos.

Después del Consulado del Mar y desde el Siglo XVI en adelante, España publicó muchas ordenanzas importantes para el tráfico marítimo (Casas de Contratación). Por la influencia que tuvo en el campo de las ordenanzas de la marina, las de mayor importancia son las llamadas “*Ordenanzas de Bilbao*” de 1737²⁴ por haber sido adoptadas como ley general de España y los territorios de ultramar.

Así las célebres Ordenanzas de Bilbao entrañan una importancia en el devenir histórico del derecho mercantil mexicano, y en particular a la navegación, ya que además de su efectiva aplicación, no sólo mantuvieron su vigencia durante la colonia, sino durante varias décadas del México independiente hasta el nacimiento y entrada en vigor del primer Código de Comercio en mayo de 1854.

La *Casa de Contratación de las Indias*, generalmente conocida como la *Casa de Contratación de Sevilla*, fue un organismo que creó la corona de Castilla para regular el tránsito de personas y mercancías entre la metrópoli y sus colonias de Indias. Fue creada mediante la Real Cédula de 20 de enero de 1503 dada en Alcalá de Henares por los Reyes Católicos. El 22 de marzo de 1508, se creó el cargo de piloto mayor, cuya función era examinar a los pilotos que pretendían llevar naves a las Indias, así como levantar cartas de navegación.²⁵

²³ OLVERA DE LUNA, Omar, Ob. Cit., p. 23.

²⁴ ARROYO, Ignacio, *Estudios de Derecho Marítimo*, Ed. Bosch, 1ª Edición, España, 2001, p.516.

²⁵ El primero en desempeñar este cargo fue el italiano Amerigo Vespucci, a quien se le debe el nombre de América. Fuente: <http://www.kokone.com.mx/raza/personajes/vespucio.html>, Mayo, 2008.

En 1717 se trasladó la Casa de Sevilla al puerto de Cádiz que con la política de los Borbones, perdió paulatinamente junto a la Casa de Cádiz el monopolio hasta que en 1765 se decretó el libre comercio entre los puertos españoles y sus colonias y Finalmente la Casa de Sevilla fue suprimida en 1790.

En la época contemporánea, luego de la Revolución Francesa, la codificación se dio la en la rama privada centrada en el comercio. Fue el Código de Comercio Napoleónico de 1807 el que reglamentó las operaciones marítimas, con una finalidad lucrativa, con la reproducción de las Ordenanzas de 1681.

En lo que se refiere al derecho marítimo administrativo ha quedado sometido en muchos puntos a las citadas ordenanzas posteriores. El Derecho Marítimo Penal fue codificado por un decreto-ley del 24 de marzo de 1852²⁶ que se titula “Decreto Disciplinario y Penal para la Marina Mercante”, y su antecesora la Ordenanza de 1681 ejercieron una gran influencia en otros países, entre otros Bélgica, Grecia, Haití, cuyo decreto ha sido modificado por las leyes de abril de 1898 y de julio de 1902 que han suavizado sus disposiciones.

1.2.2 Era de la Navegación Marítima Moderna

Luego de un par de intentos por codificar las disposiciones de la actividad mercantil, más acorde con la realidad económica, industrial y comercial del país (México), y con la apertura de un nuevo capítulo (es decir, la presentación de avances técnicos y tecnológicos en materia de construcción de embarcaciones), se promulgo el Código de 1884 por Manuel González.

Sin embargo, la nota del momento será la reforma hecha al artículo 72, fracción X de la Constitución de 1857, por la que se concedía facultades al Congreso de la Unión para expedir códigos obligatorios a toda la República en materia de minería y comercio; para convertirse en un paso trascendental en la historia legislativa, al pasar del nivel local al federal.

²⁶ OLVERA DE LUNA, Omar, Ob. Cit., p. 24

En cuanto al código, reguló el comercio marítimo en el Libro III, integrado por cinco títulos, su vigencia sería escasa aunque con una mejora a comparación con su antecesor y así un ejemplo se podía encontrar en el régimen de las embarcaciones contenido en el Título segundo, como el primer código, no proporcionaba una definición concreta pero si ofrecía algunos elementos materiales en la propiedad de las embarcaciones, además de la mercantilidad de las mismas.

El código que nos rige actualmente, el de 1889; acorde con la opinión de muchos autores, es ya un código muerto debido al gran número de derogaciones que con el tiempo ha sufrido. Promulgado por Don Porfirio Díaz el 15 de septiembre de 1889 y entrado en vigor el 1º de enero del siguiente año, influenciado por los códigos: español de 1885, italiano de 1882, belga 1867 y argentino de 1859; los cuales recibieron a su vez influencia del código francés de 1808.

Por lo que respecta a la materia que nos ocupa, siguió regulada por el Libro III con cinco distintos títulos de los artículos 641 a 944 mismos que están derogados primero por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, posteriormente por la Ley de Navegación de 1994 y finalmente por la LNCM del primero de junio de 2006.

En un cuerpo normativo de cualquier nación en el mundo debe estar integrada por un código de comercio y una serie de leyes especiales, en opinión del maestro Joaquín Rodríguez. Así, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963²⁷ derogó los artículos del Libro III del Código de Comercio de 1889, para incorporarse al sin número de leyes especiales derogatorias del ordenamiento general. Esta ley generada durante la administración de Adolfo López Mateos y promulgada bajo una atmósfera de grandes cambios económicos en todo el planeta acorde a una tendencia globalizadora de distintas regiones que en el mundo jurídico adopta formas de tratado internacional.

²⁷ Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 21 de noviembre de 1963 y cuya última reforma fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

Así, se gestiona un ordenamiento con la intención de promover las exportaciones mexicanas distintas de las petroleras en que se regulan el comercio marítimo y la actividad portuaria, por lo que sería la primer ley especial del derecho de la navegación aun cuando la especialización de la misma estará dada parcialmente en una doble naturaleza mercantil y administrativa, pero aún así sería muy positiva, ya que las más vanguardistas en Latinoamérica aparecerían hasta 1973 con la Ley Argentina de Navegación, mismo que influenciaría a todos los sistemas de derecho de la navegación en la América Latina, incluyendo en nuestra legislación.

Este ordenamiento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, para entrar en vigor al día siguiente a su publicación. Abrogó las leyes: para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publica el día el 8 de enero de 1981; sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada el 2 de febrero de 1929 y de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional del 11 de diciembre de 1930.

La Ley de Navegación fue generada en la administración de Carlos Salinas de Gortari, para regular en siete títulos, las diversas figuras de la actividad marítima como son los sujetos, la embarcación y los contratos para su explotación, el pilotaje, la copropiedad marítima, la contaminación marina, riesgos, accidentes y sanciones.

En su entrada en vigor derogó varios ordenamientos como son el Libro Tercero sobre Comercio Marítimo del Código de Comercio Mexicano que entro en vigor el primero de enero de 1890, la Ley de Navegación para dejar vigente diversos artículos dentro los que destacan la figura del seguro marítimo, así como la Ley de Vías Generales de Comunicación. Durante los primeros años de su vigencia fue aplicada de manera conjunta con diversos reglamentos como el de: Yates, el de Navegación tanto Interior como de Cabotaje, de Abanderamiento y Matriculado, del Registro Público Marítimo Nacional y el Servicio de Pilotaje; hasta que en 1998 se publicó el Reglamento de la Ley de Navegación el 16 de noviembre, con su entrada en vigor treinta días después y que siete días después la Ley sufría su primer reforma misma que tendría el 20 de marzo del mismo año.

1.3 Clasificación de la Navegación Marítima

La navegación marítima se clasificará²⁸ de acuerdo al trayecto que la embarcación debe cruzar para llegar al punto pre-establecido y de donde se generan las sub-especies: Navegación de Alta Mar y Navegación Interior.

1.3.1 Navegación de Alta Mar

La navegación de alta mar también conocida como navegación de altura²⁹ es la que se efectúa en las aguas internacionales con la libertad establecida por la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM), sea por Estado ribereño o no, y en la que se utilizaba, para determinar la ubicación de la nave, la altura de los astros; en la actualidad se utilizan sistemas satelitales.

1.3.2 Navegación Interior o Costera

La navegación interior o costera es, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 38, fracción I de la LNCM, la realizada “dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas...”

El mismo ordenamiento establece en la fracción siguiente una tercera clasificación denominada “Navegación de Cabotaje” la cual es definida como la realizada “por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos”.

Los artículos 1, 2 y 3 de la Ley Federal del Mar establecen las zonas marinas mexicanas reguladas en principio por el Artículo 27 la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y con la cual determina la jurisdicción federal dentro del territorio nacional en donde ejerce la Nación su soberanía.

²⁸ Artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación del primero de junio del año 2006 (LNCM).

²⁹ Artículo 38, Fracción III de la LNCM.

En el párrafo precedente, se expresó la definición de una clase de navegación que en opinión del suscrito es sólo una sub-clasificación de la navegación interior por ser realizada dentro de las zonas marinas mexicanas como parte del territorio nacional

1.4 Elementos Principales en la Navegación Marítima y su Importancia para el Comercio

En el desarrollo de la navegación y el comercio marítimos, se presentan diversos factores necesarios en su realización con diversas características y naturalezas de tal diversidad en cada uno de ellos. Estos elementos son tres: el personal, el material y el espacial; de los cuales nos ocuparemos en seguida.

1.4.1 Elementos Personales

La navegación marítima ofrece, dada su complejidad técnica, un sin número de elementos personales que intervienen en el desarrollo de manera estricta en el proceso técnico del desplazamiento de la embarcación y de manera generalizada con las personas partícipes en las actividades adicionales que la navegación marítima requiere para el cumplimiento de fin especificado. Estos elementos personales son: primero los integrados por las diversas Autoridades Marítimas Mexicanas, el Registro Público Marítimo Nacional (RPMN), el Capitán, Propietarios y Armadores o Navieros, Agentes Navieros, Pilotos y la Tripulación.

1.4.1.1 Autoridad Marítima Mexicana

La autoridad marítima mexicana, con fundamento en el artículo 7 de la LNCM, la ejercerá el titular del poder Ejecutivo Federal, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, dicho ordenamiento establece que para el ejercicio de tal función será delegada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de su Coordinación General de Puertos y

Marina Mercante. Así mismo se ejercerá, en segundo grado, por los capitanes de las embarcaciones y de los consulados mexicanos³⁰ en cada puerto del territorio extranjero.

La SCT ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como las atribuciones, establecidas en el artículo 8 de la LNCM, de vigilancia en las costas territoriales, en vías navegables, islas nacionales y la zona exclusiva. Éstas también serán ejercidas por las capitanías de puerto, mismas que después de habilitadas por el Presidente, en términos del artículo 89 fracción XIII de la CPEUM, en cada puerto del país, dependerán de la SCT; con su titular, el capitán de puertos, que es la máxima autoridad sin que sus decisiones sean sometidas al criterio de la administraciones portuarias, tendrá como principales atribuciones con fundamento en el artículo 9 de la LNCM:

- Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el RPMN, a solicitud del propietario o naviero,³¹
- Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores,
- Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones.
- Señalamiento marítimo,
- Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia en cumplimiento de los ordenamientos legales.

Para ello, las capitanías contarán, previa solicitud, con el apoyo de las policías federal, estatal y municipal dentro de aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina de la misma disposición.

³⁰ Como autoridad marítima mexicana en el extranjero y con fundamento en el artículo 12 de la LNCM abanderará provisionalmente embarcaciones como mexicanas y otorgarán un pasavante a solicitud del propietario o naviero que autoriza la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano para que se tramite la matrícula.

³¹ En relación con el artículo 12 de la LNCM.

1.4.1.2 Registro Público Marítimo Nacional

La LNCM establece la existencia de un Registro Público especializado, que a la letra del artículo 15 esta a cargo de la SCT, donde se inscribirán las embarcaciones y artefactos navales, y que expedirá el certificado de matrícula.³² Además se establece la inscripción de toda clase de contratos relativos a las embarcaciones, su explotación, agentes navieros, los navieros.³³ El Reglamento de la Ley de Navegación establece el funcionamiento del RPMN de los artículos 37 a 63 de conformidad con lo establecido por el artículo 16 de la LNCM.

El RPMN será integrado por la SCT, el cual deberá tener una oficina central en el Distrito Federal y además, habrá oficinas locales en los puertos donde la secretaria antes mencionada determine, las cuales dependerán administrativamente de las capitanías de puertos del lugar en donde se ubique.

El Registro estará bajo la responsabilidad de su titular, quien será designado por el SCT. El titular del registro contará con registradores tanto en la oficina central como en las oficinas locales además del personal necesario para sus funciones.

Las funciones del titular del registro y sus registradores³⁴ serán: el hacer las inscripciones, expedir los certificados y constancias que procedan; ejercer la fe pública propia de los registros públicos; estudiar los documentos para la procedencia de las solicitudes; señalar los montos por concepto de derechos que determine la Ley Federal de Derechos. De manera exclusiva, el titular tiene las funciones de coordinar las actividades del Registro y fijar los criterios obligatorios para casos de divergencia tanto en actos como resoluciones de sus oficinas locales.

El registro se manejará mediante un sistema de secciones y folios para hacer las inscripciones que se guardan, según el artículo 41 del Reglamento, en medios magnéticos. El Reglamento de la Ley Navegación establece en el artículo 42 que los folios deberán

³² Artículo 10 párrafo segundo de la LNCM.

³³ Artículo 17 de la LNCM.

³⁴ Artículo 40 del Reglamento de la Ley de Navegación.

contener fecha, hora de presentación, número progresivo; naturaleza del documento; Nombre del registrador en turno; sanción motivada del documento y las observaciones especiales que notare del mismo.

Para la inscripción de los documentos se cuenta con tres clases de folios: el primero, el folio marítimo, en que se inscriben los actos relacionados directamente a todas las embarcaciones o artefactos navales en donde sólo lo requieren las embarcaciones o artefactos navales que tengan quinientas o mas unidades de arqueó³⁵ o bien que la ley establezca la obligatoriedad del registro.

El siguiente folio es el de empresas marítimas, en el que se inscriben los actos relacionados a los navieros, a la constitución y relativos a las diversas industrias navieras (de las que se expondrán en el siguiente capítulo), armadores y agentes navieros.

El último de los folios denominado “folio especial” es para embarcaciones mexicanas en tráficos internacionales que cuenten con la autorización de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes para el ejercicio del transporte marítimo internacional. De estos folios se tendrá dos ejemplares, de los cuales uno irá a la oficina central para su guarda y custodia, y el otro lo conservará la oficina local; en el caso de que deba hacerse una anotación, ésta deberá ser comunicada al titular del registro para conservar la identidad de los documentos.

Los documentos deberán ser presentados por los interesados en la oficina central o en las locales con la solicitud y anexos necesarios ya sea de manera personal o por correo certificado con acuse de recibo o bien por servicios de paqueterías; en que los costos por envío de la respuesta sean cubiertos por el interesado. No se requiere la inscripción de los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores que establezca el reglamento respectivo.

³⁵ Arqueo o unidad de arqueó, se define como “la medida del volumen interno de un buque, considerando los espacios cerrados del mismo. El arqueó se mide en toneladas Moorson que equivalen a 100 Pies cúbicos o 2,832 metros cúbicos.” También es conocida como Tonelada de Registro o *British Old Measurement* (B.O.M.). GONZÁLEZ- LEBRERO, Rodolfo, Ob. Cit., p. 174.

Los actos y documentos que conforme a esta Ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no producirán efectos contra terceros, los cuales podrán aprovecharlos en lo que les fueran favorables.

El registrador deberá realizarla dentro del plazo de un día hábil para empresas navieras personas físicas, diez días hábiles para agentes navieros o consignatarios de buque, quince días hábiles para las industrias navieras personas colectivas y dos días para el resto de los casos de conformidad con el artículo 45 del reglamento.

En los artículos 49 al 55 del Reglamento de la Ley de Navegación se establece el procedimiento de rectificación y procederá por error material o por error de concepto y sea a petición de parte y bien de oficio solamente en el primer caso.

También se tiene la cancelación que conforme al mismo, en su numeral 56, procederá sólo a petición de parte o por orden de autoridad competente para ser autorizados los acuerdos por el titular del registro o por los registradores.

La reposición del folio se da según el artículo cincuenta y nueve por destrucción o mutilación de los asientos registrales y a petición de parte.

1.4.1.3 El Capitán de Embarcaciones

El capitán, cuya etimología se encuentra en la raíz latina *Caput Navis* o cabeza del buque, es la persona jurídicamente erigida jefe supremo de a bordo con todas las atribuciones para el ejercicio de tal cargo y el auxiliar más importante del comercio marítimo, como que de su pericia depende en gran parte el éxito de la navegación. Es de origen muy antiguo, puesto que desde un principio no pudo menos de confiarse al acierto y práctica del patrón el feliz arribo: "*Magistrum navis accipere debemus, cui totius navis cura mandata est*"³⁶ (Digesto de exercitoriae).

³⁶ Significa: el patrón de la nave es a quien se confió el cuidado de ella. ELIAS AZAR, Edgar, Ob. Cit, p. 195.

El papel que representa el capitán en la nave, su influencia en la suerte de la misma y las atribuciones extraordinarias de que en todo tiempo fue investido, dieron origen a la costumbre de denominarle hasta en las pólizas de seguros, en los contratos de fletamentos, en los conocimientos, etc., “Maitre après Dieu”.³⁷

Julián López Amo define al capitán, con fundamento en el artículo 7 de la Ordenanza del Trabajo en la Marina Mercante de 20 de mayo de 1969, como “la persona que en posesión del título de capitán, piloto de la marina mercante de primera clase o patrón en sus distintos grados, ejerce el mando del buque de acuerdo con las atribuciones, derechos y obligaciones que le conceden las disposiciones vigentes.”³⁸

En México se encuentra regulado por los artículos 27, 28 y 29 de la LNCM en el Capítulo V referente a la Tripulación del Título II de la Marina Mercante. Este ordenamiento no proporciona una definición de esta figura que sin duda es la más importante en la navegación debido a la multiplicidad de sus funciones en tres esferas que explicaremos mas adelante, en cambio el Código de Navegación de la Republica Popular China le define como “el responsable de la administración y navegación de la embarcación.”³⁹

La LNCM nos proporciona una característica esencial de lo que este sujeto representa en su cargo la cual es el imperio de que goza como “primera autoridad.” El capitán de una embarcación es el profesional responsable del gobierno de la nave, egresado de una escuela náutica y su nombramiento dependerá en gran medida al tipo de navegación además del tipo de nave y la finalidad que se persigue. Al titularse de la escuela náutica obtiene el grado de “Piloto Naval” y a través de diversos estudios y preparación puede llegar a conseguir el grado “Capitán de Altura” que le facultará para realizar travesías por largo tiempo en Alta Mar con embarcaciones de grandes dimensiones.

³⁷ LÓPEZ AMO, José Julián, *El Capitán de Buque*, Ed. Ministerio de Agricultura y Pesca, Secretaria General de Pesca Marítima, España, 1991, p. 20.

³⁸ *Ibidem*, p. 23.

³⁹ Artículo 35 del *Maritime Code of the People's Republic of China*, promulgado con la orden 64 del Presidente de la Republica Popular China el 7 de noviembre de 1992.

El capitán, como ya se mencionó, tiene una función tripartita en la cual: es un mandatario general de la empresa naviera en materia comercial principalmente, es el director técnico del navío en la navegación, y, por último, es representante del Estado Pabellón; de ellas nos ocuparemos más adelante.

Una de las primeras obligaciones del Capitán es el de llevar una serie de libros náuticos, en los cuales se anotan las diversas ocurrencias presentadas en la navegación en sus tres momentos: el previo a zarpar, durante el viaje y el posterior al arribo a puerto; además, estos libros deben estar actualizados.⁴⁰

En el primer libro, denominado Diario de Navegación, el capitán de un buque debe hacer constar cuantas vicisitudes ocurridas al buque en la navegación, debe ser foliado y sellado, con nota expresiva del número de folios que contiene, y firmada por la capitanía de puerto⁴¹. En él se anotan, además de los datos relacionados con la navegación, extraídos del “Cuaderno de Bitácora”⁴², las averías que sufra el buque en su casco, máquinas⁴³, aparejos y pertrechos, así como los desperfectos y averías de la carga. También habrán de anotarse en el Diario los testamentos y actas de Registro Civil autorizados por el Capitán; correcciones y medidas disciplinarias impuestas por el mismo; delitos cometidos o descubiertos a bordo; y, en general, cuantos acaecimientos sobrevengan durante el viaje.

⁴⁰ Artículo 28, fracción II de la LNCM.

⁴¹ Artículo 9, fracción VII de la LNCM.

⁴² El cuaderno de bitácora, en la marina mercante se conoce con este nombre un libro en el que el oficial de guardia anotan el estado de la atmósfera, los vientos que reinan, los rumbos que se hacen, la fuerza de las máquinas con que se navega o aparejo largo en los de vela, la velocidad del buque y las distancias navegadas, observaciones astronómicas para la determinación de la situación del buque, así como cuantos acaecimientos de importancia ocurran durante la navegación. Apartado 4.102 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, Terminología Marítimo-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

⁴³ A cargo del “Oficial Maquinista” a bordo de la embarcación, quién se ocupa únicamente del motor y está bajo las ordenes inmediatas del Capitán. Este lleva un registro de todos los acontecimientos acaecidos al motor denominado “Cuaderno de Máquinas” que van desde averías, descomposiciones de máquinas y calderas, las causas que lo provocaron, las medidas tomadas para su reparación así como la fuerza del viento, el aparejo largo y el andar de la embarcación, para lo cual se apoyará del cuaderno de la bitácora. VIVANTE, Cesar, *Derecho Mercantil* Traducción y notas: Francisco Blanco Constans. 1ª Ed. Valletta Ediciones, Buenos Aires, Argentina, 2005, p. 229.

El segundo libro llamado de Contabilidad, “donde registra todas las partidas que recaude y pague por cuenta del buque y sirve para anotar con toda especificación, artículo por artículo, la procedencia de lo recaudado y lo invertido en vituallas, reparaciones, adquisición de pertrechos y efectos, víveres, combustible, aprestos y demás gastos de cualquier clase que sean. Además, insertará la lista de todos los individuos de la tripulación con sus domicilios, sus sueldos y salarios, y lo que hubieren recibido a cuenta, así directamente como por entrega a sus familias.”⁴⁴

El último libro titulado “de Cargamentos⁴⁵, anotará la entrada y salida de todas las mercancías, con expresión de las marcas y bultos, nombre de los cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga, y los fletes que devenguen.”

El Capitán está investido de un poder disciplinario que le autoriza a imponer correcciones por las faltas en que incurran, tanto sus subordinados como los pasajeros debido a la obediencia que como obligación le confiere el mismo artículo 27 de la LNCM; actúa como Ministerio Público Federal o Juez instructor si se comete un delito a bordo; en caso de nacimiento o muerte,⁴⁶ representa al funcionario del Registro Civil; tiene carácter de notario, con una intervención tan eficaz como la de éste en los testamentos marítimos que se celebran, de conformidad al Código Civil Federal;⁴⁷ es el encargado por el Estado del cumplimiento de las leyes de policía en la navegación; tiene atribuciones para obligar a los cargadores a que vendan, aun en contra de su voluntad, las mercancías indispensables para el aprovisionamiento del buque en caso de necesidad extrema, y de mandar arrojar al mar, en igualdad de circunstancias, las mercancías que sean precisas para salvar la nave, con ello a sus ocupantes y el mayor número de mercancías intactas.

El capitán tiene como función comercial, y que históricamente ha cumplido, la de representar los intereses del naviero para celebrar por él toda clase de actos y contratos referentes al comercio marítimo como un empleado y un mandatario; de empleado en base

⁴⁴ Ibidem, p. 228.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p 812.

⁴⁷ Con fundamento en el artículo 28, fracción IV de la LNCM.

a su relación de servicio, en tanto que ha de cumplir ciertos actos materiales como mandatario que obligan al naviero con sus contratos en que se constituye, en definitiva, en un representante sui generis por la ambivalencia que aparejan los intereses públicos y privados con el que hacer cotidiano de la navegación.

1.4.1.4 Propietarios y Armadores o Navieros

Con fundamento en el artículo 2 fracción VIII de la LNCM, el propietario es la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal. Los propietarios de los buques nacionales deben ser ciudadanos o sociedades legalmente constituidas en el Estado Mexicano o bien extranjeros bajo ciertas condiciones.

El naviero o armador, que puede ser o no ser persona física o colectiva titular del ejercicio de la navegación de una embarcación, bajo la dirección y gobierno de un capitán por el designado y con el debido avituallamiento.⁴⁸ Frente a un tercero, el naviero que no es propietario, obliga al buque como un verdadero factor o apoderado: puede hacer contratos de fletamento y de préstamo a riesgo marítimo, asegurarlo, hipotecarlo y abandonarlo a los acreedores y a los aseguradores; pero estas facultades pueden restringirse o limitarse en el acto de ser nombrado el naviero.

El capitán debe rendir cuenta de su viaje al naviero, mientras que este último debe liquidarla a su vez con los propietarios por quienes fue propuesto para la gestión del buque. La LNCM conceptualiza la figura de Empresa Naviera, de la cual estudiaremos en el siguiente capítulo, en el artículo 2 fracción IX y en el Título Segundo, capítulo III como sinónimo de Naviero, al Armador e inclusive combina el primero con el tercero⁴⁹, para producir la Empresa Armadora en que la persona física o moral es quien tiene bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar,

⁴⁸PISANI, Osvaldo, *Elementos de Derecho Comercial*, Ed. Astrea, Buenos Aires, Argentina, 2002, p 349.

⁴⁹ GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo, *Ob. Cit.*, p. 247

avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones y como por ejemplo están: AGENCIA NAVIERA DE MÉXICO, S.A. de C.V. que presta servicios marítimos desde 1975, AGNAFLO INC., Intermodal Express, CICE Maniobras Corporación Integral de Comercio Exterior S.A. de C.V., entre otras.

Para actuar como naviero mexicano se requiere, según establece el artículo 20 de la LNCM: ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana; tener domicilio social en territorio nacional; estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.

El artículo 21 de la LNCM se establece la presunción en que el propietario o copropietarios,⁵⁰ que es la persona física o colectiva titular del derecho real de una o varias embarcaciones o artefactos navales, son sus armadores salvo prueba en contrario.

En la actividad naval se requiere de un operador quien es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.⁵¹ Los navieros pueden asumir o explotar una embarcación sea o no de su propiedad siempre y cuando hagan una declaración de armador ante la autoridad competente del puerto de su matrícula, misma que será anotada al margen.

⁵⁰ En palabras de Cesar Vivante, “la naturaleza jurídica de las relaciones entre los copropietarios de un buque en diversos sistemas legislativos; siendo el primero de ellos el francés-italiano, siendo un estado de hecho, tiene el carácter de una comunión de intereses, no de una sociedad, ni siquiera de una asociación comercial. La legislación francesa, como la italiana, belga, inglesa, austriaca, aunque no hacen declaración expresa, parece que tienen este concepto de la copropiedad del buque. Los Códigos de Chile y de la República Argentina son más explícitos. En el sistema alemán, prevé el caso de que la nave pertenezca a varios propietarios, pues habla del armador y del armamento colectivo o consorcio de armadores (Bhedereí), pero esta palabra no se refiere, según los tratadistas, aun vínculo social, sino a relaciones de comunidad, de lo que es prueba elocuente el artículo 456, al preceptuar que las disposiciones relativas al armamento colectivo no son aplicables al caso en que una nave pertenezca a una sociedad de comercio”. VIVANTE, Cesar, Ob. Cit., p 222.

⁵¹ Artículo 2, Fracción X de la LNCM.

1.4.1.5 Agente naviero

El artículo 22 de la LNCM define al agente naviero como la persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación. Para ello lo clasifica en: Agente Naviero General, Agente Naviero Consignatario y Agente Naviero Protector.

El agente naviero general es quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.

El agente naviero consignatario⁵² es el representante en calidad de mandatario o comisionista, del naviero u operador de manera permanente y general para todos los actos y gestiones que se le encomienden con relación a la embarcación en el puerto de consignación como establece el artículo 24 de la LNCM y que a la letra ordena:

“Artículo 24.- El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

- I.- Recibir y asistir, en el puerto, a la embarcación que le fuere consignada;*
- II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación;*
- III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;*
- IV.- Preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente;*
- V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;*
- VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y*

⁵² Apartados 4.18 y 419 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, Terminología Marítimo-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros consignatarios de buques en los puertos mexicanos para atender a sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.”

El agente naviero protector será el contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario; previo el otorgamiento de una garantía por parte del agente y calificada con antelación por la autoridad con la finalidad de pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia, juzgado y sentenciado.

Para desempeñar las funciones como agente naviero es necesario, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 23 de la LNCM, estar autorizado en que se acrediten los siguientes requisitos: ser persona física con nacionalidad mexicana o estar legalmente constituido en caso de personas jurídico-colectivas, tener su domicilio social en el territorio nacional, comprobar mediante el contrato la representación y funciones encargadas por el naviero u operador⁵³ así como estar debidamente inscrito en el RPMN.

1.4.1.6 Piloto

El piloto de puerto (también conocido como práctico) es, según la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003⁵⁴, la persona capacitada para conducir una embarcación en las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque y desatraque en los puertos.

⁵³ El artículo 2 fracción X de la LNCM, establece que “es la persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.”

⁵⁴ Apartados 4.509 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, Terminología Marítimo-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

El Diccionario de la Real Academia Española señala que el práctico, del latín *practicus* que a su vez deriva del griego *πρακτικός*⁵⁵, es el técnico que, por su conocimiento del lugar en que navega, dirige el rumbo de las embarcaciones en la costa o en un punto.

Desde el punto de vista etimológico, las palabras piloto-práctico pueden provenir del holandés “*peilen*” que significa medir y “*loot*” cuyo significado es plomo, que hacen referencia al navegar por lugares difíciles con la sonda siempre a mano, con el objeto de tener constancia permanente de la profundidad del agua bajo la quilla del barco.⁵⁶

El pilotaje⁵⁷ es una de las instituciones más antiguas del Derecho Marítimo. Actualmente se constituye como un servicio público de la navegación. Los prácticos prestan su servicio al Estado en la entrada y la salida de los puertos y otros lugares que debido a las necesidades en la seguridad se hacen necesarios. Esta necesidad se justifica porque por muy detallados que sean los portulanos y derroteros nunca podrán expresar los detalles que en un momento determinado pueden llegar a ser de importancia capital, además de las variaciones y eventualidades que pueden surgir en la costa y en las condiciones particulares de cada puerto.

El piloto de puerto, como lo establece la LNCM en el artículo 57, deberá ser mexicano por nacimiento sin que adquiriera otra nacionalidad, contar con el título de piloto naval expedido por una de las escuelas náuticas acreditadas ante la SCT, contar con el certificado de competencia del puerto respectivo que expide la SCT.

El piloto de puertos, además de estar sujeto al Reglamento de la Ley de Navegación, a las estipulaciones de carácter contractual, al reglamento de operación de pilotaje de cada puerto establecido por la SCT, según el artículo 58 de la LNCM es responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimas salvo en caso de

⁵⁵ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. *Diccionario de la Lengua Española*, Ed. Espasa Calpe, 21ª Edición, España, 1992, p. 1651.

⁵⁶ Fuente: <http://html.rincondelvago.com/practicaje.html>, Noviembre, 2007.

⁵⁷ Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 55 de la LNCM, es un servicio de interés público, que se prestará a toda embarcación mayor ya sea que este obligada por ley o bien que así lo solicite y corresponderá al piloto de puerto tomar las decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como la protección del ambiente marino.

siniestros ocurridos por caso fortuito o fuerza mayor. Además es la SCT quien determina los puertos, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables en las cuales sea obligatoria la utilización del servicio de pilotaje.

1.4.1.7 Tripulación

La Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003 de Terminología Marítimo-Portuaria⁵⁸, determina que es el personal que una embarcación lleva a bordo para su maniobra y servicio y el artículo 25 la LNCM establece que cualquier individuo que preste un servicio será considerado como parte de la tripulación. Para tal efecto, todo el personal que tripule una embarcación deberá ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.

El número de tripulantes deberá ser el necesario para su adecuada operación sin poner en riesgo la vida, la embarcación y su carga, cualquiera que sea; en la navegación para prevenir la contaminación marina.

La capacidad técnica y práctica deberá ser acreditada primeramente como lo establece la LNCM en sus artículos 31 y 32 del capítulo VI, de la Educación Marítima Mercante, donde la misma será organizada e impartida por la SCT, con planes y programas de estudios registrados ante la Secretaría de Educación Pública de conformidad con lo establecido con la Ley General de Educación.

1.4.2 Elemento Material

El principal elemento para la navegación marítima es el buque o embarcación, el cual en principio, se puede entender como toda construcción apta para surcar las aguas. El buque es un barco con cubierta que por su tamaño, solidez y fuerza es apropiado para navegaciones o industrias navales de importancia.

⁵⁸ Apartados 4.619 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, Terminología Marítimo-Portuaria, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

Para aclarar este concepto podemos decir que cualquier buque es una embarcación o barco, pero que cualquier embarcación o barco no es necesariamente un buque y para efectos del presente trabajo y con fundamento en la fracción II del artículo 10 de la LNCM, será tomado como sinónimo.

1.4.2.1 Concepto y Naturaleza

Esquivel Ávila⁵⁹ le conceptúa como “la maquina flotante apta para afrontar su utilización en el mar, que cuenta con un medio propio de propulsión y dedicado al tráfico marítimo”. Un concepto de una cosa compuesta, capaz de moverse por sí misma, con una finalidad determinada y un objetivo a cumplir.

En el Derecho Internacional se encuentran una gran variedad de conceptos, así, el Convenio MARPOL, cuya finalidad es prevenir el la contaminación, y que analizaremos más adelante en el capitulo tres, contiene como noción del buque como “todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes”; el COLREG, diseñado para prevenir los abordajes, que define como “toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua.”⁶⁰

La LNCM define, en la fracción IV del artículo 2, como “toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables”. Una Concepción jurídico-comercial será, como expone Pereira,⁶¹ “la universalidad de derecho que encierra al patrimonio marítimo o fondo de comercio del empresario, con su activo y su pasivo, afectado un viaje y a su medio de ejecución, a cuyo efecto es constituida la empresa de navegación, con personalidad jurídica representada por su empresario”.

⁵⁹ ESQUIVEL ÁVILA, Ramón, *Diccionario Jurídico Mexicano*, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas-Universidad Nacional Autónoma de México, Tomo VI, México, 1984, p. 2180.

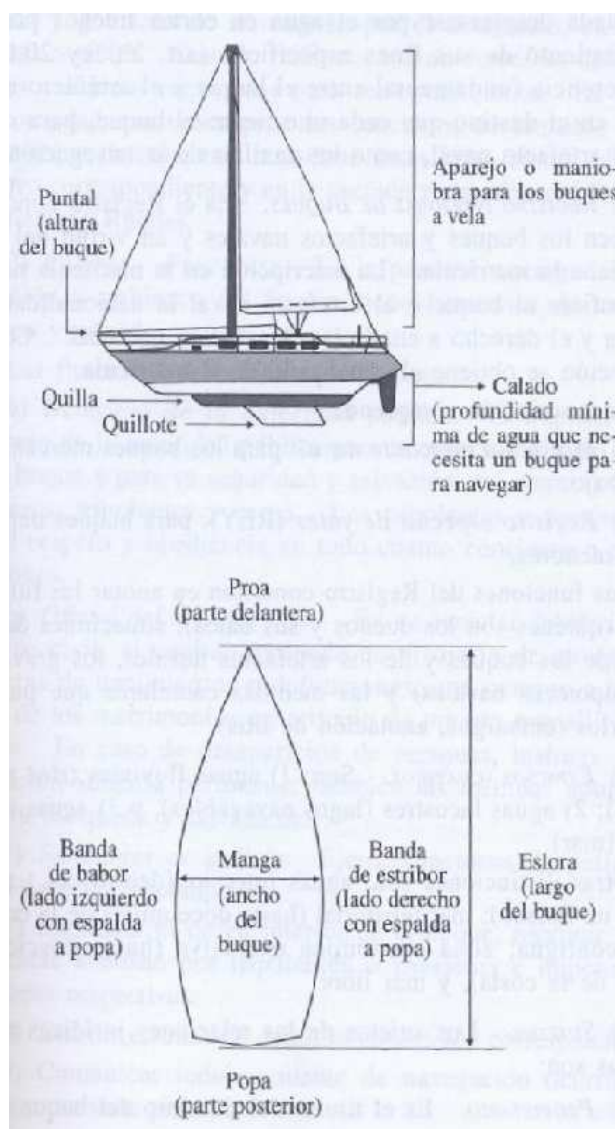
⁶⁰ GABALDON GARCÍA, José Luis, *Ob. Cit.*, p. 240.

⁶¹ HERNANDEZ YZAL, Santiago, *Derecho Marítimo*, Ed. Cadi, Tomo II, Barcelona, España, 1969, p. 13.

La naturaleza jurídica es la de una cosa material, tangible, semoviente y que esta dentro del comercio por lo que es susceptible de apropiación. Como en casi cualquier institución de derecho, el pensamiento romano se constituye en cuanto a la definición “cosa”, como el primer gran sistematizador de las nociones, consecuencias y clasificaciones sobre el vocablo. Así, los juristas romanos parten del concepto material y social de cosa, como objeto del mundo exterior susceptible de apropiación y disfrute por el hombre.

Como en casi cualquier institución de derecho, el pensamiento romano se constituye en cuanto a la definición “cosa”, como el primer gran sistematizador de las nociones, consecuencias y clasificaciones sobre el vocablo.

La embarcación es una cosa compuesta, primero por la estructura propia del barco como se muestra en la siguiente imagen y la segunda parte, los accesorios, que tienen que estar vinculados a la universalidad sin que sea necesaria para su integración, por lo que, da como resultado dos clases de accesorios de la embarcación, los necesarios y los no necesarios u ornamentales.



Partes Básicas de una Embarcación⁶²

⁶² PISANI, Oscar, Ob. Cit., p. 347.

El derecho de propiedad sobre las cosas se identifica como la cosa misma: no se reclama la propiedad sobre la cosa, sino ella misma (reivindicatio⁶³); aquellas que pertenecen a una persona forman su bona o su patrimonium.

Dentro de las diversas clasificaciones aportadas por el derecho romano se encuentra aquella que las cataloga por sus características físicas y exteriores, o por la consideración que merecen al derecho a efectos de su pertenencia o apropiación por el hombre. Así, dentro de estos dos grandes catálogos es factible y necesario incrustar la realidad físico-jurídica del buque.

Por sus características exteriores o físicas, se han clasificado a las cosas como simples o como compuestas. Con ello, el jurista Pomponio⁶⁴ señala que hay tres clases de cosas: unas las que constituyen una unidad singular; otras, como un conjunto de cosas que pueden ser homogéneas o heterogéneas; o bien, en nuestro caso, aquella que consta de cosas unidas, o varias cosas coherentes entre sí como un armario, un edificio o bien, como una nave. He ahí la naturaleza del buque en cuanto a sus características físicas o externas.

Ahora bien, una de las clasificaciones del derecho romano, que sin duda afectaría la naturaleza jurídica del buque es la relativa a las cosas muebles y a las cosas inmuebles. La distinción se refiere a las cosas, según se puedan desplazar o no y procede de la época posclásica. En las cosas muebles, se distinguen los seres vivos que pueden desplazarse por sí mismos. La clasificación se basa en las distinciones clásicas en relación con el tiempo requerido para la usucapión. Así, las XII Tablas, distinguían el fundo y las demás cosas (ceterae res).

⁶³ Reivindicación. Acto mediante el cual se reclama el dominio. Puede realizarlo no sólo la persona a quien corresponde la propiedad plena, sino también aquella a quien pertenezca el dominio útil, y cuando se reivindique no debe pedirle la propiedad, porque esta palabra comprende no sólo el dominio directo que comprende la propiedad y su disfrute reclamable a quien ilegítimamente lo reclamare. La acción reivindicatoria es la acción real que corresponde al propietario en una contra el que la posee o detenta, con objeto de hacer reconocer su derecho de propiedad y lograr la restitución de aquella. *“Diccionario Jurídico Latino”*, Ed. SISTA, 1ª Edición, México, 2005, p. 265.

⁶⁴ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *El Buque*, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, México, 1998, p.

Si el modo en que el buque manifiesta su esencia es a través de su desplazamiento en el agua, calificarlo de inmueble –de indesplazable, sería desvirtuar no sólo su naturaleza jurídica- sino su estructura física; su operación, su funcionalidad, su destino, su “hacer”, es decir, su naturaleza es la de un bien mueble, el que por otras razones económicas e ius administrativistas, se le agreguen caracteres correspondientes a los bienes inmuebles, no afecta su naturaleza intrínseca, ni lo hace adoptar un ser sui generis; es decir, un bien mueble.

Ahora bien, con toda corrección ha dicho Blas Simone⁶⁵, que en todas las clasificaciones romanas de cosas se destacaban dos elementos: el social y el individual; el interés de uno y el de todos. En este punto es donde se encuentra el centro que tiende a confundir al estudioso para catalogar al buque como un ser sui generis, o peor aún, en un bien inmueble.

En el derecho romano, las cosas de importancia social estaban sujetas a un régimen de circulación más riguroso, es decir, a ciertas formas solemnes y públicas de transmisión, a vínculos y restricciones de la facultad de disponer, a una más enérgica protección de lo adquirido.

En efecto, al tener en cuenta a la formalidad exigida para la transmisión, mientras que para la de las cosas mancipables se requerían las formas solemnes de la mancipatio o de la “*in iure cesio*,”⁶⁶ para las no mancipables bastaba con la comunidad por cierta clase de bienes entre ellos las naves, que permitían a los pueblos comerciar y abastecerse para su bienestar de productos de tierras lejanas, fueron los factores que motivaron una protección estricta a la propiedad respecto de lo que hoy conocemos como buques, que sin modificar su naturaleza de muebles, afectaban directamente la estabilidad económica de la sociedad.

Esta protección estricta sobre las naves, en razón de los intereses ya no del naviero, sino de la sociedad, “maquiló” su naturaleza en la Edad Media, época en la que se llegó a considerar como inmueble.

⁶⁵ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Ob. Cit., p.

⁶⁶ Procedimiento jurídico que comúnmente seguía un propietario para transferir voluntariamente su propiedad a otro. *Diccionario Jurídico Latino*, Ed. SISTA, 1ª Edición, México, 2005, p. 114.

Después de diversos precedentes en el derecho estatutario europeo, en el Código mercantil napoleónico de 1807 (que con el tiempo sería el arquetipo a seguir para sus similares europeos y, sobre todo, latinoamericanos entre ellos los mexicanos en sus distintas épocas, se consagró la naturaleza mueble de las naves y embarcaciones de mar.

El modo de garantizar los intereses de la sociedad en esta clase de bienes, de acuerdo a los derechos administrativo y de la navegación, se basó en someterlos a una in matriculación obligatoria, de modo que los principios registrales que afectan a los bienes inmuebles afecten de igual modo a los buques como bienes muebles de obligada inscripción en el respectivo Registro Público Marítimo, explicado con anterioridad.

Como pionero en la sistematización del derecho de la navegación, el sistema italiano, ha propuesto una categoría de bienes que no afecta la naturaleza de bienes muebles de los buques: los bienes muebles registrales; conocidos también como bienes muebles inscritos en registros públicos. Así, el Código Civil italiano en sus artículos 2683 en complemento del 815 establece la inscripción en los registros públicos correspondientes de los actos jurídicos (creación, modificación o transferencia de derechos) que tengan por objeto: buques y flotantes, aeronaves y automotores.

1.4.2.2 Clasificación de Buques y Sociedades Clasificadoras

A menudo nos encontramos dos o más colegas frente a la foto de un buque con la duda o discusión de qué tipo de barco se trata. Muchos barcos son realmente parecidos, con pocas diferencias. Por el contrario, buques de formas muy diferentes pertenecen a una misma familia. A pesar de que no siempre es fácil identificarlos, ya que su tendencia en algunos casos a la polivalencia, hacen que puedan pertenecer a más de una clasificación, hay unas características que lo pueden identificar fácilmente.

Desde que el hombre inventó un artefacto que flotaba, cuando se dejó llevar por la corriente sobre un tronco dirigido con sus manos, hasta la creación del barco, siempre ha tenido como objetivo utilizarlos para asegurar su subsistencia.

Mientras la navegación se limitó a ser una industria de carácter puramente local y artesanal, en donde trascendía solamente a las poblaciones inmediatas al litoral, con la utilización para ella pequeñas embarcaciones, éstas no necesitaban características e instalaciones especiales, y los puertos en los que tenían sus bases no diferían de los normales que se encontraban en todos los litorales del planeta.

Pero a medida que las actividades de la industria crecieron y aumentaron en importancia y en complejidad, las embarcaciones tuvieron que incrementar su potencia y adaptarse a las necesidades específicas que les exigía; es decir, tuvieron que ser construidas con cualidades específicas dependiendo el destino para el que fueran botados.

En el momento en que la navegación marítima se desarrolló y se comenzó a difundirse los productos venidos de diferentes partes del mundo por el interior de los países y cuando el volumen de las flotas mercantes llegó al grado en que los puertos normales existentes no eran capaces de albergar simultáneamente a las flotas comerciales de transporte y de pesca, ni se contaba con las instalaciones adecuadas para atenderlas, los puertos tuvieron que remodelarse y con esto nacen las flotas y los puertos especializados así como la clasificación de un buque en que se requiere de la identificación de datos comunes, de los cuales, el destino navegatorio es el factor fundamental en cuyo entorno giran ciertas características que permitirán ordenar en conjuntos especializados no solo para la adecuada transportación de las mercancías, sino para el aseguramiento de la vida en el mar a través de los certificados de navegabilidad que expiden las Sociedades Clasificadoras de las que hablaremos más adelante.

La clasificación de un buque, requiere de la identificación de datos comunes, de los cuales, el destino navegatorio es el factor fundamental en cuyo entorno giran ciertas características que permitirán ordenar en conjuntos especializados.

Esencialmente los buques se dividen en Mercantes y de Guerra. Los primeros, los mercantiles, son los dedicados al comercio y al transporte; los segundos a los conflictos bélicos y a la defensa de la soberanía estatal. Sin embargo hay una concepción más moderna que los clasifica en Buques Públicos y en Buques Privados. Los Públicos son todos los incluidos en las respectivas listas o roles estatales; o los destinados a una misión oficial del Estado, como serían, funciones de policía marítima, de aduana, de investigación o prospección marítima, de sanidad, buques hospitales y de correo. Los privados son todos los que efectúan una actividad no oficial, tanto del Estado, como de particulares, en especial los destinados a la pesca y a la exploración y explotación de los fondos marinos.

Luis Beltrán Montiel⁶⁷ clasifica a los buques con base en la Ley Argentina 20.094/73, primero en públicos y privados en que los primeros son afectados al servicio del poder público y por exclusión, el resto son privados independientemente de la titularidad del dominio; es decir, los buques públicos serán los destinados al cumplimiento de las funciones del estados como por ejemplo los de guerra, los de policía, de escuela y sanitarios por mencionar algunos; los privados serán el resto ya sea que fueren de carga, turísticos, de pesca, deportivos, petroleros, etc.; y segundo lugar se clasifican por sus dimensiones en buques mayores y menores, donde mayores significa según el artículo 48 de ordenamiento antes citado es el que registra un arqueo total de cuando menos diez toneladas ya que de lo contrario será considerada como menor.

José Domingo Ray⁶⁸, quien expone un esquema doctrinal con seis criterios: el primero es acorde al tipo de navegación, en que pueden ser comercial, no comercial, fluvial, marítima, de cabotaje, de ultramar, de línea regular y sin ruta fija; el segundo, por la propulsión de las embarcaciones en veleros, vaporeros, atómicos, etc.; el tercero por la nacionalidad, en nacionales y extranjeros; el cuarto criterio atiende a los privilegios de paquete que tenga o

⁶⁷ BELTRÁN MONTIEL, Luis, *Curso de Derecho de la Navegación*, Ed. Astrea. 6ª Reimpresión, Buenos Aires, Argentina, 1992, p. 84.

⁶⁸ RAY, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Tomo II, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1994, p.

no; el quinto por sus dimensiones o tonelaje, es decir mayores o buques y menores; y finalmente el sexto que es acorde al destino donde encontramos a los públicos y privados.

Otra clasificación, según la doctrina y legislación colombiana, se describe al tipo de navegación de la nave y se puede agrupar en: buques de navegación de altura que atañen a todos aquellos buques que navegan en aguas internacionales y los buques de cabotaje es decir, son aquellos que navegan en aguas nacionales.

El artículo 10 de la LNCM clasifica a los buques para su matriculado con base en los siguientes criterios: primera fracción, por su uso en: transporte de pasajeros, transporte de carga, de pesca, de recreo y deportivas, especiales, artefactos navales; y con fundamento en su fracción II por sus dimensiones en mayores y menores, donde los mayores son cualquiera que tenga quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, para ser adecuados en la navegación; y los menores son los tienen menos de quinientas unidades de arqueado bruto o que midan menos de 15 metros de eslora cuando no aplique la medida por arqueado.

En la industria de navegación, las Sociedades de Clasificación⁶⁹ son organizaciones no gubernamentales o grupos de profesionales con el objetivo de promover la seguridad de la vida humana y propiedades (buques y plataformas offshore) así como la protección del entorno natural marino. Esto se consigue gracias al desarrollo de Reglas de Clasificación, la confirmación de que el diseño de los buques cumple con dichas reglas, la inspección de los buques que aún reúnen las condiciones de dichas reglas.

La primera sociedad clasificadora fue Lloyd`s Register, originada a partir de la famosa cafetería londinense del siglo XVII frecuentada entre otros por mercaderes, armadores y agentes de seguros, incluidos todos en el sector de la navegación.

Actualmente existen más de 50 organizaciones de clasificación marítima en el mundo, de las cuales, tres son las principales: la británica Lloyd`s Register, la noruega Det Norske Veritas y la estadounidense American Bureau of Shipping.

⁶⁹ Fuente: <http://www.modelismonaval.com/magazine/buques/buques.htm>., Marzo, 2007.

Las sociedades de clasificación emplean inspectores de buques, inspectores de equipos marinos, técnicos eléctricos e ingenieros o arquitectos navales, normalmente localizados en puertos alrededor del mundo. Los buques o estructuras marinas se clasifican de acuerdo a su estado y a su diseño. Las Reglas de Clasificación se diseñaron para asegurar un nivel de estabilidad, seguridad, impacto ambiental, etc.

Todas las naciones requieren que los buques o estructuras marinas que naveguen bajo su bandera cumplan unos ciertos estándares; en la mayoría de los casos estos estándares se cumplen si el buque tiene el certificado de cumplimiento de un miembro de la Asociación Internacional de sociedades de clasificación u otra sociedad de clasificación aprobada.

En particular, las sociedades de clasificación pueden estar autorizadas para inspeccionar buques y otras estructuras marinas y emitir certificados en nombre del Estado bajo cuya bandera estén registrados los buques.

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación⁷⁰, con sede en Londres, representa a las diez sociedades de clasificación más importantes del mundo. Ésta se fundó inicialmente con las siete sociedades líderes en 1968. Actualmente sus miembros son: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, China Classification Society, Hrvatski Registar Brodova (Croatian Register of Shipping), Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Korean Register of Shipping, Lloyd's Register, Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK), Registro Italiano Navale, Russian Maritime Register of Shipping e Indian Register Shipping.

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación es un órgano consultivo de la Organización Marítima Internacional (OMI), ente del cual se expondrá en el capítulo tres, que depende de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y permanece como la única organización no gubernamental con título de observador que está autorizada a desarrollar y aplicar reglas.

⁷⁰ GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo, Ob. Cit., p. 182.

1.4.3 Elementos Espaciales

El Derecho Internacional clásico tuvo, como única división de los espacios marítimos el existente entre una zona de soberanía del Estado ribereño o costero y el alta mar, pero tras el progreso tecnológico, se incrementaron y diversificaron los usos y el aprovechamiento del medio marino para permitir a las naciones un desarrollo económico.

La organización jurídica de las aguas ha sufrido cambios con la creación de nuevas figuras jurídicas como la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva (ZEE), y la zona de fondos marinos donde los Estados Ribereños gozan de ciertos derechos especiales y comparte otros en pie de la igualdad.



Zonas Marítimas

Los elementos espaciales en la navegación marítima son todos aquellos cuerpos acuáticos en donde se desarrollara la misma, para llevar a cabo con los objetivos preestablecidos. Estos cuerpos son los siguientes: Alta mar, Plataforma Continental, ZEE, Zona Contigua, Mar Territorial y Aguas Marinas Interiores; mismo que analizaremos brevemente a continuación.

1.4.3.1 Alta mar

El Alta Mar es regulada por los artículos 86 a 120 de la confesar y es definida en forma de exclusión como lo establece el artículo 86 de la CNUDM como “a todas las partes del mar no incluidas e la ZEE, en el Mar Territorial o en las aguas interiores en un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un estado archipelágico.”⁷¹

El principio de libertad en alta mar, de origen tan antiguo y establecido por el derecho consuetudinario en donde Hugo Grocio sostuvo en su libro “De Mare Liberum”⁷², es recogido en los artículos 87 y 89 de la CNUDM y que comprende, entre otras, para cualquier Estado, sin importar si es ribereño o no, las libertades de: navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías, construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, pesca y de investigación científica; de manera pacífica⁷³ y sin que ningún Estado pueda ejercer derechos de soberanía en éste espacio.

En Alta mar, los buques navegan bajo el pabellón de un solo Estado, es decir, se otorga una nacionalidad sobre la base de la existencia de una relación de hecho entre el Estado y el buque en que el buque es sometido a la jurisdicción del Estado, lo que implica el control efectivo del buque tanto en cuestiones administrativas como técnicas y en caso de tener dos o mas, pierden el derecho a ampararse bajo cualquier pabellón en un conflicto con terceros Estados denominados “buques sin nacionalidad”.⁷⁴ La jurisdiccionaldad del Estado de pabellón sobre el buque es exclusiva a bordo salvo en los casos de piratería, transporte de esclavos, tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas así como las

⁷¹ LÓPEZ SÁNCHEZ BASSOLS, Hermilo, *Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos*, Ed. Porrúa, México, 2003, p. 233.

⁷² VALLARTA MARRÓN, José Luis, *Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa-Facultad de Derecho. UNAM, 1ª Edición, México, 2006, p. 190.

⁷³ Artículo 88 de la CONFEMAR.

⁷⁴ ORTIZ AHLF, Loretta, *Derecho Internacional Público*, Ed. Oxford, 3ª Edición, 5ª Reimpresión, México, 2007, p. 122.

transmisiones no autorizadas desde alta mar donde el principio de cooperación internacional.⁷⁵

Las excepciones a la libertad en alta mar y la jurisdicción del pabellón son el derecho de visita y de inspección en caso de que se sospeche de algo delictuoso, la persecución en caliente y el abordaje así como cualquier incidente de navegación.

1.4.3.2 Plataforma Continental

La CNUDM establece en el artículo 76.1 lo siguiente:

Artículo 76.1 "La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia."

En México, las plataformas continental e insular están reguladas en los artículos 57 a 65 la Ley Federal del Mar (LFM), donde la definición antes transcrita se encuentra en el numeral 62 del ordenamiento legal ya referido con una adición, es decir, amplía el concepto a la plataforma de islas, cayos y arrecifes dentro del territorio nacional.

La Nación ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental y las plataformas insulares en la exploración y de la explotación de los recursos naturales en ellas existentes de manera exclusiva o que medie consentimiento mexicano expreso⁷⁶ e independientes de la ocupación real o ficticia de las plataformas sin que el ejercicio de tales derechos afecte la navegación y otros derechos y libertades de los demás Estados,

⁷⁵ SCOVAZZI, Tullio. *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Ed. Tecnos S.A. Madrid, España, 1995, p. 53.

⁷⁶ Artículo 58 de la LFM, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986.

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 de conformidad con el artículo 26 de la LFM y en los lugares donde el borde exterior del margen continental de la plataforma continental y de las plataformas insulares no llegue a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, el límite exterior de las citadas plataformas coincidirá idénticamente con el límite exterior del suelo de la ZEE.

1.4.3.3 Zona Económica Exclusiva

La ZEE es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste⁷⁷ y, que como establece el artículo 50 de la LFM, se extiende a 200 millas marinas (es decir 370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, se mide la anchura del Mar Territorial y el límite interior de la ZEE coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial mientras que el límite exterior de la ZEE mexicana es la línea en la cual, cada uno de cuyos puntos está del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinadas de sí a una distancia de 200 millas marinas;⁷⁸ en consecuencia y con fundamento en el artículo 54 de la LFM, está constituido por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas fueron publicadas por Decreto en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de junio de 1976.

La Nación ejerce en la ZEE derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales y una jurisdicción, con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, a la investigación científica marina y a la protección y preservación del medio marino⁷⁹ donde se tomen en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y se respeten el goce de los demás Estados en la ZEE, de las libertades de navegación (de la que se atenderá en el

⁷⁷ SEARA VÁZQUEZ, Modesto, *Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa, 21ª Edición, México, 2004, p. 270.

⁷⁸ Artículos 52 y 53 en relación con el 26, todos de la LFM.

⁷⁹ ARELLANO GARCÍA, Carlos, *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa, 3ª Edición, México, 2004, pp 198 y 199.

capítulo tres de este trabajo), de sobrevuelo y de tender cables y tuberías submarinos, así como de los otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de embarcaciones, aeronaves, y cables y tuberías submarinos, bajo el principio de reciprocidad internacional.

1.4.3.4 Zona Contigua

La zona contigua, regulada en la CNUDM sólo por el artículo 33, es “una zona de alta mar contigua a los mares territoriales, en la cual el Estado costero puede ejercer el control necesario para impedir o sancionar la infracción de sus regulaciones aduaneras, fiscales⁸⁰, de inmigración o de salubridad, cometidas dentro de su territorio o mar territorial”⁸¹ y se configura así como un nuevo espacio para la protección de ciertos intereses del Estado ribereño en una extensión de mar más amplia, que mantienen la naturaleza de las aguas de esta zona como aguas de alta mar.

La zona contigua se extiende a 24 millas marinas (es decir 44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de donde se mide la anchura del Mar Territorial.

1.4.3.5 Mar Territorial

El mar territorial es “la zona adyacente a las costas de un Estado con la extensión que éste determine, medida partiendo de la línea de base ante indicada en los términos resultantes de los convenios internacionales.”⁸²

El ancho del mar territorial mexicano es, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 25 y 26 de la LFM, de 12 millas marinas (22,224 metros), medidas a partir de la línea de base, sean normales o rectas⁸³, o una combinación de las mismas.

⁸⁰ Artículo 42 de la LFM.

⁸¹ SORENSEN, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, Ed. Fondo de Cultura Económica, 5ª reimpression, México, 1994, p. 338.

⁸² MATILLA ALEGRE, Rafael, *Internacionalidad del Derecho Marítimo, Jurisdicción Internacional*, Ed. Universidad de Deusto, España, 1999, p. 72.

⁸³ LÓPEZ SÁNCHEZ BASSOLS, Hermilo, Ob. Cit., p. 216.

El límite exterior del mar territorial es con fundamento en el artículo 4 de la CNUDM, la línea de cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas, del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior.⁸⁴

La soberanía en el mar territorial es ejercida por la nación, tanto en las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las aguas marinas interiores y se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar, con plena jurisdicción de tal forma que cualquier esclavo que ingrese al mar territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y obtendrá la protección de las leyes, como lo establece el Artículo 1 de la CPEUM⁸⁵.

Las embarcaciones de todos los Estados, gozan del derecho de paso inocente regulados por los artículos 17 al 32 de la CNUDM, a través del mar territorial mexicano de manera rápida e ininterrumpida salvo lo previsto en el artículo 45 y 47 de la LNCM, es decir, en caso de arribos forzoso o imprevisto, de recalada o en busca de abrigo; y, cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla las normas de la LFM y su Reglamento así como de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente.

En caso de haber recibido cualquier clase de daño, como resultado del incumplimiento por una embarcación de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, el Poder Ejecutivo Federal, exigirá la responsabilidad del Estado del pabellón que sufra la Nación.

⁸⁴ ARELLANO GARCÍA, Carlos, Ob. Cit., p. 194.

⁸⁵ La LFM establece en el artículo 28 en relación con el Artículo 2 de la CPEUM que ha sido reformado y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 14 de agosto de 2001.

1.4.3.6 Aguas Marinas Interiores

Las aguas marinas interiores, conocidas también como “mar nacional,”⁸⁶ son aquellas aguas situadas de la línea de base del mar territorial de un Estado hacia el interior del territorio nacional como lo establece el artículo 36 de la LFM que a la letra ordena:

“ARTICULO 36.- 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, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de la presente Ley y que 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.”

La Nación ejerce plena soberanía en las aguas marinas interiores de: ríos, lagos, lagunas, bahías, instalaciones portuarias, fondeaderos, y elevaciones en bajamar; y se extiende al espacio aéreo, al lecho y al subsuelo ubicados sobre y bajo de ellas.

El límite interior y exterior de las aguas marinas interiores coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa, cuando esta línea no se toma como base para medir el mar territorial.

Los buques de guerra y no comerciales cuyo pabellón sea extranjero, gozan de inmunidad respecto de la jurisdicción del Nación a bordo, por lo que respecta a la navegación, la Nación la controlada sin derecho a apelar a la libertad de navegación o al paso inocente.

⁸⁶ SEARA VÁZQUEZ, Modesto, Ob. Cit., p. 257.

CAPITULO II

EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA NAVIERA Y LA GLOBALIZACIÓN

El comercio marítimo es un elemento básico para la economía de cualquier país con litoral, así y en palabras del político ateniense Temístocles: “*Quién domina el mar, domina todas las cosas,*”¹ México debe impulsar sus políticas al desarrollo de una industria naval tanto al transporte de mercancías, como también para el transporte de personas, como es el caso de los cruceros turísticos, o la navegación recreativa.

El transporte de pasajeros fue en el pasado un componente importante de las actividades navieras, pero la aparición de los aviones comerciales limitó en gran medida esa función. Sin embargo, el enorme aumento de determinados tipos de carga, como el petróleo, ha compensado con creces la reducción del tráfico de pasajeros. Las materias primas como minerales, carbón, madera, cereales y otros alimentos suponen un enorme volumen de carga que no deja de crecer; por otra parte, el transporte de productos manufacturados ha aumentado muy rápidamente desde la Segunda Guerra Mundial.

La industria de la navegación necesita eficacia y seguridad. La economía de tiempo y dinero, que es el resultado de la elección de rutas más cortas y de mayor profundidad y la posibilidad de usar buques más grandes o aumentar más su carga pueden producir ahorros importantes en la industria y el comercio.

Durante el capítulo anterior se mencionó una y otra vez el concepto de naviero, armador y empresa o industria naviera, armadora, marítima o naval e inclusive se citó el artículo 2, fracción IX de la LNCM en donde define esta figura como la persona “física o moral” quien en propiedad o posesión de una o más embarcaciones, sea o no su actividad primordial, las equipe, avituelle, dote de tripulación y mantenga en condiciones de navegabilidad para operar o para ser su explotación.

¹ DE BROSSARD, Maurice, *Historia Marítima del Mundo*, Traducción: Miguel ángel Córdoba, Ed. Edimat Equipo Editorial, Madrid, España, 2003, p. 5.

Con fundamento en el artículo 20 de la LNCM estas personas deben ser mexicanos o sociedades legalmente constituidas, con domicilio dentro del territorio nacional, inscritas en el RPMN y cuya nave o naves tengan como mínimo de tonelaje total el de 500 toneladas de registro bruto salvo las embarcaciones destinadas a la navegación interior.

Raúl Cervantes Ahumada la conceptúa como “el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más embarcaciones en el tráfico marítimo.”²

Los elementos de este tipo de una empresa naval son: el empresario que es el titular de ella y el coordinador de todo el complejo constitutivo de la empresa, las personas que prestan sus servicios a la empresa en calidad de trabajadores como el capitán, los oficiales, tripulación, personal no embarcado, gerentes, empleados, etc., y el personal auxiliar como los agentes marítimos dependientes o independientes y, el tercer y último elemento, el buque a explotar.

2.1 Historia

Las actividades navieras comerciales comenzaron con los mercaderes de Fenicia, que tenían sus propios barcos para transportar productos por el Mediterráneo, sus prácticas fueron adoptadas por los mercaderes de las antiguas Grecia y Roma.

El dominio marítimo de los árabes durante la edad media dio paso al auge comercial de las repúblicas marítimas italianas, por lo que entre los siglos XIV y XVI, los venecianos y los genoveses poseían una enorme flota mercante que servía exclusivamente a los intereses de los comerciantes y de sus respectivas ciudades-estado. Durante este periodo, la invención de la brújula permitió la navegación oceánica.

² CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p. 821.

Los españoles y portugueses acometieron ésta empresa y en pocos años descubrieron gran parte de las tierras aún no conocidas del planeta. Desde 1600 hasta 1650, los holandeses fueron los principales navieros, y mantenían un servicio mundial de barcos sin trayectos fijos para uso de los comerciantes de Europa Occidental.

2.1.1 Avances del Siglo XIX

En el siglo XIX los barcos eran propiedad del comerciante o de alguna compañía comercial; sin existir en esa época un servicio público de transporte marítimo o fluvial.

Durante este siglo se inició la era de los barcos de vapor, que tuvieron como antecedente el construido en 1707 por el francés Denis Papin, y el cual navegó por corto tiempo a través del Río Fulda, en Prusia, impulsado por las palas de una rueda.

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.

La quilla del barco -el Great Western, vapor de ruedas de paletas de sesenta y seis metros de eslora - se colocó en Inglaterra a fines de la década de 1830. Lo diseñó el ingeniero Isambard K. Brunel. En 1838 el Great Western entró en el puerto de Nueva York con ciento cincuenta y dos pasajeros a los catorce días de haber zarpado de Bristol (Inglaterra). Su velocidad media fue de ocho nudos.

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.

Junto con las máquinas de vapor se incorporó a la construcción naval el casco de hierro, que hacía a los barcos más ligeros y permitía construirlos de mayor tamaño así como con mayor capacidad de pasaje y carga. Parecía que el uso de la vela llegaba a su fin; sin embargo, fue cuando ésta puso de manifiesto su valor auténtico y los veleros fueron perfeccionados.

En lo que se refiere a la actividad naviera, la apertura del canal de Suez en 1869 coincidió con el perfeccionamiento del motor alternativo de triple expansión, 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).

En aquella época, en que se generaba una competencia entre los barcos de vapor y vela, apareció la hélice, que fue colocada en la parte posterior de los cascos para conseguir la propulsión. El científico austriaco Joseph Ressel logró el diseño definitivo de la hélice, que actualmente es utilizada tanto en las embarcaciones más pequeñas como en los gigantescos buques cisterna.

Luego se diseñaron los veloces Clippers, competidores de los buques de vapor, como el *Cutty Sark*, el más famoso del mundo porque ninguno lo igualaba en velocidad. En 1887 y 1888 realizó la travesía de Australia a Londres y viceversa en 71 días.

El ámbito de la propulsión vino a ser revolucionado con otro elemento importante, inventado por Charles A. Parsons, en 1897: la turbina compuesta de vapor, que sustituyó a la máquina de vapor debido a su eficacia. Este sistema a continuado como el medio de propulsión más usado tanto para los transatlánticos de lujo como para los gigantescos

buques cisterna y los descomunales portaviones. Incluso, los barcos impulsados por energía nuclear, en sus inicios, sólo podían mover su hélice por medio de las turbinas de vapor.

El ingeniero Rudolf Diesel construyó, en 1897, un nuevo tipo de motor de combustión interna, que se alimentaba con un combustible líquido derivado del petróleo cuya característica era la de producir una elevada compresión y temperatura con un menor gasto, lo que hacía a este motor más costeable que los otros. A dicho combustible se le dio el nombre de diesel, en honor a su descubridor.

2.1.2 Siglo XX

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.

Fue hasta el año de 1910 cuando este motor se incorporó a la construcción naval. El buque cisterna Vulkanus fue el primero en probarlo. El motor diesel se ha popularizado al grado de que todos los barcos —pesqueros, mercantes, de transporte y de guerra— lo utilizan.

Después de la I Guerra Mundial se efectuaron avances significativos, especialmente en el perfeccionamiento de la propulsión turbo eléctrica. Durante la II Guerra Mundial, la soldadura sustituyó a los remaches en la construcción naval.

Una de las últimas rutas marítimas comerciales que se han abierto al tráfico, es la de la Bahía de Hudson; el 16 de agosto de 1932, en el muelle de Churchill, de reciente construcción en aquella bahía, amarraba por primera vez un barco, el mercante inglés Pennyworth, que desembarcó 400 toneladas de las más diversas mercancías: cuchillería, porcelana, mantas, juguetes, etcétera, además de 1 200 cajas de buen whisky escocés. Estos productos no iban destinados a los esquimales de esta región, el propósito era cargarlos en los vagones del nuevo ferrocarril para en su trayecto distribuirlos en el resto del Canadá.

Cuando en 1938 el químico alemán Otto Hahn³ logró liberar la energía atómica, comenzó una nueva etapa en la historia de la humanidad. Por desgracia, esta energía fue empleada en un principio con fines bélicos, aunque posteriormente se le han buscado aplicaciones con intenciones pacíficas, como en la propulsión de barcos.

El 22 de mayo de 1958 comenzó en Camden (Nueva Jersey, Estados Unidos) la construcción del primer barco de propulsión nuclear para pasajeros y carga, el *Savannah*⁴, que fue botado en 1960. En 1962 fue vendido a una empresa privada para su uso comercial experimental, pero resultó un fracaso financiero.

La construcción de barcos de propulsión atómica aún se encuentra en estudio. Apenas tres buques y unos 50 submarinos son impulsados ya por esta energía, que ofrece mayores ventajas: por ejemplo, estos submarinos pueden permanecer sumergidos durante varios meses, siempre y cuando la tripulación disponga de suficiente aire.

Por otra parte, sólo existen tres barcos de este tipo, el *Savannah*, mercante de los Estados Unidos; el *Lenin*, rompehielos soviético, y el *Otto Hahn*, minero alemán, debido al alto costo que representa construirlos y operarlos.

El hombre siempre ha mostrado inquietudes que lo llevan a realizar hazañas para conquistar el océano. Ha creado desde la sencilla balsa hasta los complicados barcos atómicos, y de esta manera se ha posesionado, poco a poco, del inmenso mar.

2.2 Tipos de Industria Naviera

El sector naviero es una actividad privada de servicios de naturaleza competitiva. El sector se divide en varias categorías: servicios línea regulares, servicios sin trayecto fijo, servicios industriales y petroleros.

³ *Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta. Referente Library Premium*, Discovery Chanel, DVD, 2005.

⁴ GIBBONS, Tony, Ob. Cit., p. 205.



Barco de Carga

2.2.1 Servicios de Línea Regular

Estos viajes se llevan a cabo de acuerdo a un programa regular y con rutas fijas,⁵ publicitadas mediante un departamento especializado que mantenga un contacto con los clientes habituales, salidas frecuentes y espacios de forma regular; además, tienen sus bodegas a disposición de todos los posibles cargadores, sin limitación alguna en cuanto a cantidades mínimas.

Los cargamentos se aceptan bajo un contrato denominado conocimiento de embarque,⁶ que el armador del barco expide al cargador. En general, la competencia en este tipo de servicios se regula mediante acuerdos entre las compañías navieras que establecen las condiciones de los servicios y determinan las tarifas de pasajeros o carga.

Se transportan numerosas mercancías propiedad de diferentes cargadores,⁷ son generalmente mercancías caras que admiten fletes relativamente altos y para cuyos

⁵ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p. 825.

⁶ El embarcar es la acción de depositar provisiones o mercancías en un barco o tren para ser transportadas; conocimiento de embarque debe entenderse el papel firmado en que uno declara haber recibido de otro alguna cosa y se obliga a pagarla o devolverla. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, p. 801.

⁷ Es la persona encargada de embarcar mercancías para su transporte. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, p. 413.

propietarios, exportadores o importadores, la regularidad y la frecuencia del servicio son factores decisivos; estos cargadores son clientes habituales de las líneas regulares.

En este tipo de servicios, los cargamentos se gestionan a través de una red internacional de agentes denominados “brokers”, extendida por todo el mundo. Para cargar en puertos de su itinerario, necesitan tener oficinas propias en los mismos si el volumen de tráfico es importante; sino, con agentes en contacto constante que se dediquen a captar carga de la zona de influencia del puerto de diferentes compañías navieras no competidoras entre sí, debido a que los clientes suelen ser los mismos: importadores y exportadores que no se limitan a comerciar con un solo país, sino con varios servicios por diferentes líneas regulares.

En los buques de línea regular se efectúan el transporte en “*Condiciones de Línea Regular (Liner Terms)*” y rara vez bajo condiciones Free in Out (F.I.O).⁸ Bajo las condiciones de línea regular, las operaciones de carga, estiba y desestiba son por cuenta del armador fijados al momento de contratar el flete, sin embargo, el costo de la descarga puede ser por cuenta del buque o de la mercancía, según la costumbre de cada puerto. En México la costumbre más generalizada es que la descarga sea por cuenta de la mercancía, aun cuando se encarga normalmente de efectuarla el armador, quien pasa correspondiente factura al consignatario de la mercancía.

La tarifa de los fletes estará fijada por las “Conferencias de fletes”, que son Asociaciones de Armadores, para todas las compañías competidoras y quienes se esfuerzan por proporcionar el mejor servicio con buques que son pequeños para conseguir un coeficiente de ocupación de las mercancías que será repartida entre todas estas, de gran velocidad, del más elevado estándar y en número suficiente para garantizar un servicio frecuente, y garantizar una rentabilidad que salvo contadas excepciones no es elevada en un negocio de bajo riesgo.

⁸ ENRIQUEZ ROSAS, José David, *Transportes y Seguros para el Comercio Internacional. Especial Referencia al Ámbito Marítimo*, Ed. Porrúa, 1ª Edición, México, 2002, p. 8.

Las líneas regulares facilitan extraordinariamente el comercio exterior de los países, ya que existe el aforismo de que “*tras el Pabellón va la Mercancía*” (o como dicen los ingleses “*Trade Follows the Flag*”) por tal motivo, los gobiernos estimulan por diversos medios el establecimiento de líneas regulares de navegación, que no suelen ser rentables en los primeros años de vida comercial hasta no lograr una clientela fija y de suficiente volumen.

2.2.2 Barcos Sin Trayecto Fijo

Los barcos, denominados también de servicio general, no mantienen rutas ni servicios regulares sino que después de descargar en un puerto, cargan en el mismo o en uno próximo un nuevo cargamento y así continúan con viajes en numerosos puertos como vagabundos hasta su desguace, motivo por el cual se han granado la denominación de “*Buques Tramp*”.⁹ Generalmente transportan para un único cargador un lote que ocupa todo el barco. La carga suele consistir en materias primas a granel de poco precio, como cereales, minerales o carbón, para las que se necesita un transporte poco costoso.

Los barcos sin trayecto fijo suelen clasificarse por su uso más que por su diseño. Normalmente operan con un contrato de flete,¹⁰ es decir, un contrato por el uso del barco.

Los transportes en esta modalidad de explotación del buque se realizan en la mayoría de los casos en las condiciones denominadas Free in Out, que consisten en que la carga y la descarga (out) son libres para el buque, es decir, son por cuenta de la mercancía; por lo tanto, es el propietario de la carga quien realiza por su cuenta las operaciones de carga y descarga además de ser el responsable del tiempo de paralización del buque en puerto.

⁹ CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p. 825.

¹⁰ Los contratos de flete son de tres tipos: el contrato por viaje, el contrato por tiempo y el contrato de cesión de buque. El contrato por viaje, el más común de los tres, prevé el transporte de una carga concreta en un único viaje entre dos puertos, a cambio de una cuota acordada; el fletador proporciona todos los atracaderos de carga y descarga y los agentes portuarios, mientras que el armador es responsable de proporcionar la tripulación, manejar el barco y asumir todos los gastos relacionados con el viaje, salvo que se acuerde otra cosa. El contrato por tiempo implica el alquiler del barco y la tripulación por un periodo determinado; este tipo de contrato no especifica la carga que se va a transportar, sino que pone el barco a disposición del fletador durante un tiempo determinado; el fletador debe asumir el coste del combustible y las cuotas portuarias. Por el contrato de cesión de buque se alquila el barco a un fletador que dispone de la organización, haciéndose responsable de todos los aspectos de la operación, en México es conocido como fletamento a casco desnudo. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo, Ob. Cit., pp. 355 y subsecuentes.

El mercado de navegación libre está regido prácticamente por la ley de la oferta y la demanda, que representa riesgos económicos mayores, puesto que la oferta es muy rígida y las variaciones de la demanda (y con ellas, las de los fletes) son muy grandes, en las épocas de depresión se pueden sufrir importantes pérdidas, mientras que en las de fletes altos, los beneficios pueden ser reducidas.

2.2.3 Buques Industriales de Carga

Los buques industriales de carga son barcos utilizados por grandes empresas (que pueden ser las propietarias, o simplemente ser fletados por éstas) para realizar el transporte necesario para los procesos de fabricación y distribución, cuyas escalas y programa de viajes son determinados por las necesidades específicas de los propietarios. Muchas compañías petroleras tienen grandes flotas de petroleros oceánicos, remolcadores y barcazas fluviales para transportar petróleo a las refinerías y distribuir los derivados.

Todos los petroleros efectúan servicios de transporte privados o por contrato. En la década de 1970, aproximadamente el 34% de la flota mundial de petroleros (con un total de 200 millones de toneladas de peso muerto¹¹) era propiedad de compañías petroleras; el resto pertenecía a armadores independientes cuyos barcos eran fletados por dichas compañías. Los llamados superpetróleos se utilizan para transportar petróleo crudo desde los campos petrolíferos hasta las refinerías.

Un superpetróleo puede llegar a transportar hasta 200,000 toneladas de crudo. Los productos refinados como la gasolina, la parafina o los aceites lubricantes se distribuyen mediante buques cisterna más pequeños, generalmente de menos de 30,000 toneladas de peso muerto, o mediante barcazas.

¹¹ El peso muerto es la diferencia entre el desplazamiento de la embarcación en agua con un peso específico de 1.025 correspondiente a la flotación de francobordo de verano y el desplazamiento ligero, se expresa en toneladas métricas. El peso muerto lo constituyen la carga y los consumibles. Apartado 4.464 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, “*Terminología Marítimo-Portuaria*”, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.



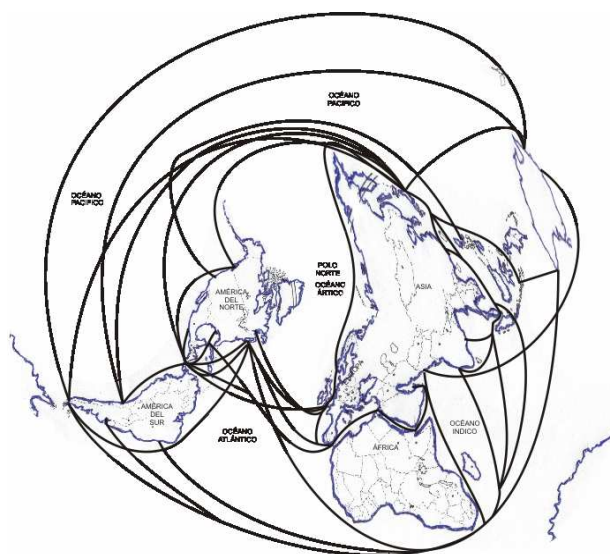
Buque Petrolero

2.3 Rutas Comerciales

Todos los servicios del sector naviero se valen de rutas comerciales establecidas y la mayoría de los barcos utiliza un número relativamente pequeño de rutas del transporte marítimo¹²: la del Atlántico Norte, entre Europa y el este de América del Norte; la ruta del Mediterráneo a Asia, a través del canal de Suez; la ruta del canal de Panamá, que une Europa y la costa oriental de América con las costas occidentales de América y con Asia; la ruta surafricana, que une Europa y América con África; la ruta americana, entre Europa y América del Norte y América del Sur; la ruta del Pacífico Norte, que une el oeste de América con Australia, Nueva Zelanda, Indonesia y el sur de Asia.

La antigua ruta del cabo de Buena Esperanza, descubierta por el portugués Vasco da Gama y acortada con la apertura del canal de Suez, ha vuelto a ser usada por los petroleros gigantes que viajan del golfo Pérsico a Europa y América. Muchas rutas más cortas, algunas de ellas costeras, también son muy transitadas.

¹² GROSVENOR, Gilbert, “*Atlas de Geografía Mundial*”, Ed. RBA Publicaciones, S.A., Traducción de Vicente Villacampa, España, 1996, p.21.



Mapa de las Principales Rutas del Transporte Marítimo

2.4 Globalización Naval

La industria del transporte marítimo internacional cumple un rol de vital importancia en la economía y el comercio mundial. Este rol histórico pasa casi inadvertido por las personas que no están vinculadas con la actividad marítima pero que, a diario se benefician de las materias primas, combustibles y bienes de todo tipo que se transportan cada día por vía marítima. En la actualidad, el 80% del comercio internacional¹³ se transporta por mar, para alcanzar la cantidad de 6,000 millones de toneladas en el año 2003. Este volumen, expresado en toneladas-milla, es una cifra enorme.

Los puertos mexicanos están enlazados con más de 470 destinos en el mundo. Tan sólo el tráfico comercial del país con los Estados Unidos de América y Canadá, nuestros principales socios comerciales, arrojó durante 2006 nueve arribos diarios. Para el año 2005, el movimiento total nacional fue de más de doscientos ochenta millones de toneladas, de los cuales el 72% correspondió al tipo de tráfico "Altura" y el resto a "Cabotaje".

¹³Fuente: [http://www.semar.gob.mx/digaohm/actualizacion_2006/DIGA_OHM\(23_ENE_06\)/hidrografia/hidrografia.htm](http://www.semar.gob.mx/digaohm/actualizacion_2006/DIGA_OHM(23_ENE_06)/hidrografia/hidrografia.htm), Enero, 2006.

Asimismo, para ese año el arribo nacional de buques se situó en 23,567, de los cuales alrededor del 20% (4,553) fueron buques con carga de Fluidos, Petróleos y Derivados, destacando los puertos de Pajaritos, Veracruz; y Cayo Arcas, Campeche, con 863 y 758, respectivamente; a continuación tenemos el número de arribos hasta el año 2008:

Periodo	Arribos
2000	59,162
2001	56,106
2002	55,486
2003	64,013
2004	71,312
2005	66,544
2006	66,040
2007	81,469
2008 (primeros cinco mes)	33,565

Arribo de barcos.¹⁴

Esta industria y su desarrollo, han facilitado el proceso de globalización al permitir que, por costos razonables, en menores tiempos y con gran seguridad y confiabilidad, se puedan transportar las cargas del comercio internacional. Los avances tecnológicos han permitido la construcción de naves de mayores capacidades, mayor velocidad y menor consumo de combustible, que permiten aprovechar las economías de escala y reducen el costo por unidad de transporte.

¹⁴ Se usó como unidad de medida: el número de embarcaciones. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Fuente: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgiwin/bdieintsi.exe/Consultar>, Enero, 2008.

La flota mundial de comercio, en que se consideran naves petroleras y graneleras con 10,000 toneladas de peso muerto, naves de carga general de 5,000 de toneladas de peso muerto, naves porta-contenedores de 100 TEU¹⁵ (contenedor de 20 pies) y otras especializadas mayores, alcanzan las 22,000 naves con un tonelaje de peso muerto de 821 millones de toneladas de peso muerto.

De acuerdo a su especialidad en el transporte, la lista según tonelaje y número de naves la encabezan los petroleros con 325 millones de toneladas de peso muerto, seguidos de los graneleros o bulk carries con 312 millones de toneladas de peso muerto, porta-contenedores con 95 millones de toneladas de peso muerto y una capacidad nominal de 6.8 millones de TEU y, por último, las naves multipropósito con 22 millones de toneladas de peso muerto. No se mencionan los tonelajes de otras naves especializadas como gaseros, frigoríficos y otras que, en tonelaje, se encuentran bajo estas cifras.

Las razones por las que esta industria ha pasado a ocupar este año la atención de los agentes del comercio exterior y de la prensa, es lo que intentaré explicar en este artículo.

Esta industria, como muchas, se ha visto enfrentada en el pasado a ciclos depresivos y de recuperación que, en su momento, no siempre producen un impacto que es reconocido por los agentes del comercio.

Por ejemplo, la crisis asiática que se inició en 1997 produjo una desaceleración de las economías, reducción del comercio y un exceso de oferta de naves, lo que tuvo como consecuencia una baja considerable de los fletes y serias dificultades a varias navieras a nivel global. En este punto es importante destacar que cada uno de los mercados navieros tiene su propia dinámica y variables, por lo que los efectos son también diversos.

¹⁵ TEU: Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa “Twenty-foot Equivalent Unit”. Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies de largo. Fuente: [http://www.semarn.gob.mx/digaohm/actualizacion_2006/DIGAOHM\(23_ENE_06\)/hidrografia/hidrografia.htm](http://www.semarn.gob.mx/digaohm/actualizacion_2006/DIGAOHM(23_ENE_06)/hidrografia/hidrografia.htm), Enero, 2006.

Si bien la recuperación se registra en muchos países, es en China donde se evidencia con mayor fuerza. De hecho este país es el responsable del 44% del crecimiento de la demanda mundial por transporte registrada el año 2003. En el caso particular de las cargas a granel sólidas este porcentaje se eleva al 70%. En las cargas a granel líquidas y sólidas, es importante señalar que, desde comienzos de la década de los noventa, se registró una correlación entre el crecimiento promedio de la economía mundial y el crecimiento de la demanda por transporte de estas cargas que lo hacían un punto por debajo de la economía mundial. En el transporte de carga en contenedores, el crecimiento durante la última década y durante la actual, la demanda por transporte y la flota, mantuvieron tasas elevadas de crecimiento, con porcentajes cercanos al 8% anual, debido al uso intensivo del contenedor que, por sus bondades y seguridad, ha captado una diversidad de cargas que antes se transportaban en otro tipo de naves.

El crecimiento de la economía mundial el año 2003 alcanzó a 3.5% y podemos apreciar que la demanda dio un salto no esperado por los mercados. Este explosivo aumento produjo una escasez de transporte, especialmente en el mercado de gráneles secos y líquidos, para registrar una recuperación general de los deprimidos mercados navieros, con incrementos considerables en el valor de alquiler y fletes. Esta situación se ha hecho más evidente en el transporte de cargas a granel, donde el exceso de demanda ha sido de magnitud. En el caso del transporte de carga en contenedores, si bien se han incrementado los fletes, estos no reflejan todavía la magnitud del aumento de los costos del arrendamiento de naves y otros asociados.

También ha tenido un impacto en la disponibilidad de naves, algunos cambios de origen y destino de algunas cargas con trayectos de mayor distancia que han significado una mayor ocupación de las naves.

En los patrones de transporte de combustibles y gráneles también se experimentaron cambios por interrupciones en la producción de petróleo en algunos países, congestión en algunos puertos del Mar Negro, China e India entre otros, que produjeron largas esperas, en

que redujeron la capacidad de transporte de estas naves, para agravar la escasez. En este incremento de los costos de transporte, además de la situación de oferta y demanda del mercado, han tenido un efecto directo los fuertes incrementos de los costos del petróleo, del acero, seguros marítimos y peajes marítimos, entre otros.

A continuación se muestra el volumen de mercancías por volumen de miles de toneladas registradas en el sector portuario mexicano:

Periodo	Total Nacional ^{a/ 16}
2000	244,253
2001	244,431
2002	220,530
2003	231,847
2004	230,453
2005	250,661
2006	257,385
2007	240,162
2008 (primeros cinco meses)	96,401

Movimiento Portuario de Carga.¹⁷

Esta mayor demanda por construcción de naves sumada al incremento del precio del acero ha producido un aumento importante en el valor de las naves nuevas.

En el caso del petróleo, en los últimos 18 meses se ha incrementado su valor en un 35%, el acero lo ha hecho en un 85% el último año, los seguros marítimos han experimentado alzas

¹⁶ El símbolo **a/** significa que los totales pueden no coincidir con los datos divulgados en otros productos anuales, debido al redondeo de cifras mensuales. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Fuente: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>, Febrero, 2008

¹⁷ Se usó como unidad de medida: el número de embarcaciones. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Fuente: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgiwin/bdieintsi.exe/Consultar>, Enero, 2008.

importantes por el mayor valor de las naves, aumentos de los límites de responsabilidad en caso de derrames de hidrocarburos, zonas de guerra, etc., y los peajes por transitar vías interoceánicas han incrementado en forma sostenida los peajes y servicios conexos. El canal de Panamá, por el cual transita el 35% de nuestro comercio exterior marítimo, ha anunciado recientemente un enorme reajuste al peaje de las naves porta-contenedores y para otras con capacidad de transportar contenedores en cubierta, el cual aumentará el peaje.

La recuperación de las principales economías y el sostenido dinamismo de China e India, indican que la demanda por transporte marítimo se mantendrá a tasas elevadas y por sobre la oferta de bodegas, para mantenerse con tendencias al alza de los fletes y el costo del arrendamiento de naves, con variaciones en cada mercado particular.

CAPÍTULO III

NAVEGACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

3.1 Organización de Naciones Unidas

La navegación marítima a nivel internacional ha tenido una codificación entorno a los espacios en donde ella se desarrolla, es decir en los mares u océanos a través del Derecho del Mar con los primeros intentos de la Sociedad de Naciones y la Conferencia de 1930, y después por la ONU en las Conferencias de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR) de 1958, 1960 y la última que va de 1973 a 1982.¹

La ONU es la mayor organización internacional existente. Se define como una asociación de gobiernos global que facilita la cooperación en asuntos como el Derecho Internacional, la paz y seguridad internacional, el desarrollo económico y social, los asuntos humanitarios y los derechos humanos.

Los resultados de ese proceso codificador tuvieron traspiés ante la diversidad de posiciones de los Estados en pro de sus intereses particulares además de los problemas surgidos por la utilización de los espacios marítimos como la navegación, la pesca, defensa militar, protección aduanera, el progreso de la tecnología, la investigación científica, aprovechamiento minero y la protección del medio ambiente.

3.1.1 Constitución del Mar

La CNUDM es considerada uno de los tratados multilaterales más importantes de la historia, desde la aprobación de la Carta de las Naciones Unidas, por lo que es calificada como la Constitución del Mar.

La Conferencia de La Haya de 1930 fue el primer intento de codificación del Derecho del Mar bajo la iniciativa de la Sociedad de Naciones. Sus objetivos se concentran en crear un

¹ SCOVAZZI, Tullio, Ob. Cit., p. 18.

régimen normativo del mar territorial y la zona contigua, sin que se lograra un instrumento jurídico.²

En 1956, la ONU convocó a la Primera CONFEMAR en Ginebra, Suiza. Dicha conferencia concluyó, en 1958, con la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos elaborados por la Comisión de Derecho Internacional,³ los cuales son:

- *Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua,*
- *Convención sobre Alta Mar,*
- *Convención sobre Plataforma Continental,*
- *Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar,*

También se concluyó un Protocolo de firma facultativa sobre arreglo obligatorio de controversias que junto con las convenciones enunciadas anteriormente entraron en vigor entre 1962 y 1966.

Los temas de mar territorial y zonas de pesca no quedaron resueltos en la CONFEMAR de 1958 por lo que se convocó a una nueva conferencia en Ginebra del 16 de marzo al 26 de abril de 1960, la cual no obtuvo éxito y emitiendo como único instrumento una resolución acerca de asistencia técnica en materia de pesca.

La Tercera CONFEMAR inició los trabajos en 11 sesiones en 1973 hasta que en 1975 se redactó el primer texto oficioso que serviría de base para las negociaciones y tras siete años de revisiones se obtuvo el texto final de la nueva CNUDM aprobado el 10 de diciembre de 1982⁴ en Montego Bay, Jamaica, con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, con lo cual se convirtió en el instrumento jurídico más importante que regula el Derecho del

² SEARA VÁZQUEZ, Modesto, Ob. Cit., p. 254.

³ AMERASINGHE, H.S., STAVROPOULOS C.A., LEE Roy S., *Las Naciones Unidas y El Mar*, Secretaria de Relaciones Exteriores, Traducción Vargas, Jorge, México, 1974, p. 15.

⁴ El Congreso de la Unión en México aprobó el 29 de diciembre de 1982 depositó su ratificación el 18 de marzo de 1983 y publicó con la inclusión del texto literal en el Diario Oficial de la Federación del primero de junio de 1983. ARELLANO GARCÍA, Carlos, Ob. Cit., p. 190.

Mar con principios y normas de la CONFEMAR de 1958 y otras normas consuetudinarias junto con elementos nuevos como la ZEE, Estados y Aguas Archipelágicas, el mar territorial, la plataforma continental, los fondos marino “patrimonio de la humanidad,”⁵ y el paso por estrechos internacionales.

La CNUDM entro en vigor el 16 de noviembre de 1994, fecha en que se cumplieron los doce meses después de depositado el instrumento de ratificación número 60 por parte del Gobierno de Guayana como lo establece su artículo 308 en el primer párrafo.

Este instrumento es un documento muy largo de 320 artículos en XVII partes, además de nueve anexos y cuya estructura es la siguiente: *Parte I*, de Introducción; *Parte II*, del Mar Territorial y la Zona Contigua; *Parte III*, Estrechos utilizados para la Navegación Internacional; *Parte IV*, de Estados Archipelágicos; *Parte V*, la ZEE; *Parte VI*, de la Plataforma Continental; *Parte VII*, de Alta Mar; *Parte VIII*, del Régimen de las Islas; *Parte IX*, de Mares Cerrados o Semicerrados; *Parte X*, del Derecho de Acceso al Mar y desde el Mar de los Estados sin Litoral y Libertad de Tránsito; *Parte XI*, de la Zona⁶; *Parte XII*, Protección y Preservación del medio Marino; *Parte XIII*, de Investigación Científica; *Parte XIV*, del Desarrollo y Transmisión de Tecnología Marina; *Parte XV*, sobre la Solución de Controversias; *Parte XVI*, de Disposiciones Generales; *Parte XVII*, de Disposiciones Finales; *Anexo I*, las Especies Altamente Migratorias; *Anexo II*, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental; *Anexo III*, de las Disposiciones Básicas relativas a la Prospección, la Explotación y la Explotación; *Anexo IV*, el Estatuto de la Empresa; *Anexo V*, de la Conciliación; *Anexo VI*, del Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar; *Anexo VII*, del Arbitraje; *Anexo VIII*, del Arbitraje Especial y el último *Anexo IX*, la Participación de Organizaciones Internacionales.

Con esta delimitación de los diversos ámbitos espaciales y los regímenes aplicables a cada uno de ellos, se debe tener en cuenta las actividades desarrolladas en estos espacios y, de entre los cuales, destaca la navegación de gran importancia en razón de intereses

⁵ LÓPEZ SÁNCHEZ BASSOLS, Hermilo, Ob. Cit, p. 212.

⁶ La “Zona” son los fondos marinos y oceánicos, así como el sub-suelo, ambos fuera de la jurisdicción Estatal. ARELLANO CARCÍA, Carlos, Ob. Cit., p. 193.

comerciales, políticos y militares así como la libertad fijada en la CNUDM, misma que veremos a continuación.

3.1.2 Libertad de los Mares en la Navegación

La libertad de los mares consiste en el derecho que todos los hombres y los Estados del mundo tienen para usar los espacios marinos fuera de la competencia de los Estados y la libertad de navegar con buques que “Enarbolan su Pabellón”,⁷ por todos los espacios marítimos y oceánicos del mundo, no sujetos a jurisdicción Estatal alguna, lo que garantiza a los Estados sin litoral el “Derecho de Acceso al y del Mar” y que ha permitido el tener flotas mercantes.

Este principio, cuya existencia no se discute en la actualidad, fue sin embargo ampliamente controvertido antes de nuestros días.

Parecería que en los comienzos de la civilización ninguno de los pueblos navegantes pretendió ejercer su soberanía en los mares, donde los cartagineses fueron quienes obstaculizaron la navegación.

En la Edad Media, algunas de las ciudades italianas, Génova, Venecia, Pisa, pretendieron mantener un verdadero monopolio en el mar Mediterráneo; más tarde, el descubrimiento de América planteó las conocidas cuestiones entre España y Portugal, a las cuales no permanecieron ajenas Holanda e Inglaterra.

En el plano doctrinal la discusión más destacada tuvo lugar entre el holandés Hugo Grocio y el Británico John Selden,⁸ en el siglo XVII, si bien un siglo antes, dos autores españoles ya habían defendido la tesis de la libertad de los mares: Francisco de Vitoria y Fernando Vázquez de Menchaca⁹. Pero es indudable que el duelo libresco entre Grocio y Selden es el que más ha sido recordado a lo largo de los años, no solo por su alto valor conceptual,

⁷ Artículo 90 de la CNUDM.

⁸ LÓPEZ SÁNCHEZ BASSOLS, Hermilo, Ob. Cit, p. 208.

⁹ SCOVAZZI, Tullio, Ob. Cit., p. 15.

sino, particularmente, por su importante contenido político que, con las necesarias adaptaciones a las exigencias de cada momento histórico, ha perdurado hasta nuestros días.

Todo Estado es titular del derecho de hacerse a la mar porque ello expresa la CNUDM y concreta la vigencia de una igualdad dentro de la comunidad internacional, pero este concepto de oportunidad no significa necesariamente interpretar el principio de la libertad de los mares, o de la libertad del comercio marítimo, en la forma y con los alcances que pretende la mayoría de los países marítimos tradicionales, cuyo objetivo es, en el fondo, el dominio y control de los mares y del comercio marítimo.

La liberación total de la política en el intercambio conduce a la libre competencia, con sus lógicos beneficios, pero también al desorden en el tráfico con el consiguiente riesgo para las flotas marítimas en vías de consolidación y para la estabilidad del servicio que están empeñadas en asegurar.

3.2 Organización Marítima Internacional.

La OMI, aludida en el primer capítulo, es un organismo de la ONU especializado en la esfera de la navegación marítima como lo establece el artículo 59 del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (CCOMI) del 6 de marzo de 1948, publicado en Ginebra, Suiza; corregido mediante acta re rectificación de fecha 15 de diciembre de 1988, motivado en primer lugar por el trabajo de la gente de mar debido a la peligrosidad que el ejercicio de estas profesiones y oficios y en segundo lugar al carácter internacional del transporte marítimo con el primordial objetivo de mantener la máxima seguridad en la navegación marítima de manera *efectiva*.

La OMI fue establecida en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas realizada en Ginebra en marzo de 1948¹⁰ con el CCOMI, su sede y con fundamento en el artículo 58 del CCOMI, está en Londres y es el único organismo especializado de la ONU en Reino Unido. Actualmente está integrada por 167 Estados Miembros y dos Miembros Asociados.

¹⁰ CONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo, Ob. Cit., p. 46.

Durante el decenio que transcurrió desde la aprobación del CCOMI y su entrada en vigor en 1958, otros problemas relacionados con la seguridad marítima despertaron también la atención internacional, aún cuando tenían un enfoque relativamente diferente. De estos problemas, uno de los más importantes fue el hecho real de la contaminación del mar, originada por los buques, en particular, la causada por los hidrocarburos transportados en buques tanques. Por eso en 1954, cuatro años antes de la fundación de la OMI, se adoptó un Convenio Internacional sobre esta materia ("Prevención de la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos").

La OMI asumió desde el comienzo de sus trabajos en Enero de 1959 la responsabilidad de administrarlo y promoverlo. Así es como, desde los inicios, la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar han constituido los objetivos primordiales de la OMI. Sus primeras reuniones datan de 1959. Originalmente tenía carácter consultivo, por lo que se la conocía como Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI o IMCO por sus siglas en inglés)¹¹ y sus recomendaciones eran de carácter optativo.

Las disposiciones de los Convenios son de cumplimiento obligatorio por los Estados parte de cada uno de ellos y éstos a su vez asumen el compromiso de hacer efectivas esas disposiciones a bordo de los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón.

Cada Convenio tiene un ámbito de aplicación específico y si bien en grandes rasgos puede afirmarse que se aplica a los buques dedicados al tráfico internacional esto no es así en todos los casos. Junto a lo anterior, la OMI organizó la primera Conferencia en 1960, cuyo tema fue a la seguridad marítima, en la cual se adoptó un nuevo Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)¹², que de esta forma demuestra

¹¹ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 38.

¹² Ibidem, p. 39.

que la OMI desde sus inicios tuvo como objetivos principales la seguridad marítima y la prevención de la contaminación en el mar.

3.2.1 Objetivos de la Organización Marítima Internacional

La OMI 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.¹³ Fue establecida en 1959 y desde entonces se dedica a proporcionar a 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.

Aunado a ello, el mismo ordenamiento establece como objetivo el fomentar la eliminación de las medidas discriminatorias y de restricciones aplicadas a la navegación comercial internacional¹⁴ así como las prácticas desleales de las empresas de navegación marítima y examinar cualquier cuestión que le sea planteada en relación a la actividad marítima.

3.2.2 Estructura de la Organización Marítima Internacional

El órgano rector de la OMI es la Asamblea, que se reúne una vez cada dos años. Entre los periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo, integrado por 40 Gobiernos Miembros elegidos por la Asamblea, ejerce las funciones de órgano rector.

¹³ Artículo 1 del CCOMI.

¹⁴ GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo, Ob. Cit., p. 47.

El órgano principal y rector de la OMI es la Asamblea, integrada por todos los Estados Miembros, cuyos representantes oficiales se reúnen una vez cada dos años. Además cuenta con una secretaria como órgano administrativo con su titular, el Secretario General, más alto funcionario administrativo de la OMI¹⁵ y un consejo que durante el lapso que transcurre entre periodos de sesiones de la Asamblea, corresponde al Consejo ejercer las funciones de la Asamblea en lo que concierne a la administración de los asuntos de la OMI y se compone de 40¹⁶ Miembros, elegidos por la Asamblea por un periodo de dos años. Aunado a ellos, la OMI cuenta con los Comités a saber: Comité de Seguridad Marítima, Comité de Protección del Medio Marino, Comité de Facilitación de tráfico¹⁷, Comité Jurídico, y Comité de Cooperación Técnica¹⁸.

El principal comité es el de Seguridad Marítima que lleva gran parte de los asuntos técnicos sobre seguridad marítima por intermedio de varios Subcomités cuyos nombres revelan las materias técnicas de que se ocupan. Ellos son los Subcomités de: Implantación por el Estado de Abanderamiento; de Transporte de Líquidos y Gases a Granel; de Seguridad de la Navegación; de Protección al Fuego; de Normas de Formación y Guardias; de Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros; de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores; de Radiocomunicaciones y Búsqueda y Salvamento; y el de Proyecto y Equipo del Buque.

El Subcomité de Transporte de Líquidos y Gases a Granel es también un Subcomité del Comité de Protección del Medio Marino siendo éste último el que se encarga de las actividades de la Organización encaminadas a combatir la contaminación del mar procedente de la nave, de su operación y de la carga.

Debido a los aspectos legales que encierra buena parte de los trabajos que desarrolla la OMI, ella cuenta con el Comité Jurídico que debe encargarse y asesorar sobre ellos, en tanto el Comité de Cooperación Técnica coordina, planifica y dirige las actividades de la

¹⁵ Artículo 11 en relación con el artículo 47, ambos del CCOMI.

¹⁶ Artículo 16 del CCOMI.

¹⁷ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 39.

¹⁸ Idem.

OMI en este campo, conforme al presupuesto que se cuenta para ello, de acuerdo a los requerimientos planteados por los países en desarrollo, por los países donantes y a los objetivos y experiencia adquirida en la OMI. El Comité de Facilitación se encarga de las medidas destinadas a simplificar y reducir, al mínimo, la documentación relacionada con el tráfico marítimo internacional.

3.2.3 Funcionamiento de la Organización Marítima Internacional

Los comités y subcomités especializados de la OMI están integrados por representantes de todos los Estados Miembros¹⁹. Se han establecido también acuerdos oficiales de cooperación con más de 30 organizaciones intergubernamentales y se ha concedido carácter consultivo a casi 50 organizaciones internacionales no gubernamentales a fin de que participen en la labor de los diversos órganos en calidad de observadoras.²⁰ Estas organizaciones representan un amplio espectro de intereses marítimos, jurídicos y relativos al medio ambiente, y contribuyen a la labor de la OMI facilitando información, documentación y asesoramiento pericial. Estas organizaciones no tienen, sin embargo, derecho de voto.

Normalmente son los comités o subcomités los que se encargan de la labor preliminar sobre un convenio. Posteriormente se elabora un proyecto de instrumento, el cual se remite a una Conferencia a la que se invita a las delegaciones de todos los Estados del sistema de la ONU, incluidos los Estados que pueden no ser Miembros de la OMI. La Conferencia adopta un texto definitivo, el cual se remite a los Gobiernos para su ratificación.

El instrumento así adoptado entra en vigor una vez que se ha cumplido lo estipulado en determinadas prescripciones, que siempre incluyen la ratificación por un número específico de países. Cuanto más importante es el convenio, más rigurosas son las prescripciones relativas a su entrada en vigor. La implantación de las prescripciones de un convenio tiene carácter obligatorio para los países que son Partes en el mismo. Los códigos y

¹⁹ Artículos 27, 32, 37 y 42 del CCOMI.

²⁰ Artículos 59 a 63 del CCOMI.

recomendaciones adoptados por la Asamblea de la OMI no son obligatorios para los Gobiernos²¹, pero su contenido puede ser igualmente importante y, en muchos casos, serán implantados por los Gobiernos por medio de su legislación nacional.

Bajo estas condiciones, la OMI ha adoptado unos 40 convenios y protocolos, así como más de 800 códigos y recomendaciones sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y otras cuestiones conexas, de las cuales se tratarán brevemente a continuación.

3.2.3.1 Seguridad

Con el fin de cumplir su principal objetivo, el de la seguridad en la navegación, la primera conferencia que organizó la OMI en 1960 se adoptó el SOLAS que entró en vigor en 1965. Éste convenio abarcaba una amplia gama de medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo, entre las que cabe incluir el compartimentado y la estabilidad; las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; la prevención, detección y extinción de incendios; los dispositivos de salvamento; la radiotelegrafía y la radiotelefonía; la seguridad de la navegación; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas; y los buques nucleares.

En 1974 la OMI adoptó una nueva versión del SOLAS que incorporaba numerosas enmiendas al SOLAS de 1960. Entre otros cambios, se incluía un nuevo procedimiento de enmienda mediante el cual las enmiendas adoptadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI entrarían en vigor en una fecha prefijada, a menos que un determinado número de Estados recusara tales enmiendas. El SOLAS de 1974²² entró en vigor el 25 de mayo de 1980, y desde entonces se ha modificado en diversas ocasiones con el fin de responder a los cambios que ha experimentado el sector marítimo y a los avances tecnológicos.

²¹ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 39.

²² Ibidem, p. 46.

Entre otros convenios importantes adoptados por la OMI y relacionados con la seguridad se incluye el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (que actualiza un convenio anterior que se adoptó en 1930), que entró en vigor en 1968; el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969; el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, que hizo obligatorios los dispositivos de separación del tráfico adoptados por la OMI y redujo considerablemente el número de abordajes en numerosas zonas; y el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos de 1979.²³

En 1976 la OMI adoptó el Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (conocido como INMARSAT) y su Acuerdo de Explotación, entró en vigor en julio de 1979 y dio lugar al establecimiento de Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite que, al igual que la OMI, tiene su sede en Londres.

La OMI ha atribuido la máxima importancia a la formación del personal de los buques. En 1978, la Organización convocó una conferencia que adoptó el primer Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. Este Convenio entró en vigor en abril de 1984 y estableció, por vez primera, normas mínimas aplicables a las tripulaciones, de aceptación internacional. Este instrumento se revisó en 1995 y con su entrada en vigor en 1997, la OMI estaba facultada para fiscalizar los procedimientos administrativos, de formación y de titulación de las partes en el convenio.

3.2.3.2 Prevención de la Contaminación

Por lo que respecta a la prevención de la contaminación de la aguas por la *“introducción directa o indirecta de substancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o la utilización de las vías generales de comunicación por agua”*²⁴ y ante el creciente número

²³ Idem.

²⁴ Artículo 2, fracción VII de la LNCM.

de accidentes marítimos acaecidos en el planeta, han surgido diversos instrumentos en materia de contaminación que se pueden clasificar en dos tipos: los preventivos de carácter público-administrativo los cuales “buscan evitar o disminuir las fuentes de contaminación conectados a la navegación” y los indemnizatorios, que regulan la reparación del daño ocasionado por un accidente.²⁵

La CNUDM de 1982, como ya se vio, en su parte XII establece una serie de principios y reglas generales que la OMI con sus instrumentos particularmente a la hora de determinar el momento en que se incurre en ilicitud. Estos Instrumentos prevén una variada gama de modalidades de prevención de la contaminación y que en principio se cita el “Convenio de Intervención cuyo origen fue como producto del accidente del buque petrolero de Torrey Canyon en marzo de 1967 que bañó las costas francesas e inglesas que además exhibió la insuficiencia del derecho marítimo para dar respuesta ante tal evento”²⁶ así como del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1954 actualizado en 1962, motivo por el que dio lugar a que se crearan nuevos convenios y otros instrumentos, incluidas nuevas enmiendas al Convenio de 1954 que se adoptaron en 1969.

El Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, adoptado en 1969 con entrada en vigor en 1975, otorgó a los Estados ribereños el derecho a intervenir en caso de sucesos sobrevenidos en alta mar que puedan dar lugar a contaminación por hidrocarburos.

Además la OMI adoptó el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos y el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos establecieron conjuntamente un régimen para indemnizar a las víctimas de la contaminación ocasionada por hidrocarburos procedente de los buques.

²⁵ La LNCM regula los accidentes marítimos en el Título sexto del 152 a 185.

²⁶ GABALDON GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 93.

En 1973, la OMI convocó una importante conferencia para examinar en su totalidad el problema de la contaminación del mar procedente de los buques y como resultado, se adoptó el primer convenio exhaustivo para combatir la contaminación concertado hasta la fecha es decir, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.

El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación como la originada por productos químicos y otras sustancias perjudiciales, las basuras y las aguas sucias. Este Convenio reduce considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe totalmente que éstos efectúen descargas en ciertas zonas ambientalmente sensibles.

La OMI convocó en 1978 la Conferencia sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, en la cual se adoptó un protocolo relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 para introducir nuevas medidas entre las que se incluyen determinadas técnicas operacionales y prescripciones sobre construcción para buques tanque. El Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973 incorpora en realidad el Convenio matriz con modificaciones, y dicho instrumento combinado se denomina comúnmente MARPOL 73/78,²⁷ el cual entró en vigor en octubre de 1983 y ha sido enmendado en varias ocasiones.

En 1990 la OMI adoptó el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio de Cooperación), cuyo propósito es mejorar la capacidad de las naciones para hacer frente a una emergencia repentina, entró en vigor en 1995.

En 1996, la OMI adoptó el Convenio internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente

²⁷ *Ibidem*, p. 94.

Peligrosas, que establece un sistema de dos estratos para facilitar indemnización y abarca no sólo los aspectos de contaminación sino también riesgos tales como incendios y explosiones.

La OMI ejerce funciones de Secretaría con respecto al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias (Convenio de Londres), que entró en vigor en 1975. Este Convenio prohíbe la evacuación de ciertas sustancias de las que se sabe que son especialmente perjudiciales, e incluye disposiciones concretas sobre el vertimiento de algunas otras materias que pueden suponer un riesgo para el medio marino y para la salud humana.

3.2.3.3 Otros Asuntos

Además de estos dos importantes temas, la OMI ha desarrollado importantes instrumentos en diversas materias como los siguientes:

En 1965 la OMI adoptó el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, entró en vigor en 1967,²⁸ cuyos principales objetivos son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los diferentes Gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos relativos a la llegada, permanencia y salida de buques en los puertos.

En 1971, la OMI, en asociación con el Organismo Internacional de Energía Atómica y la Agencia Europea de Energía Nuclear de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, convocó una conferencia en la que se adoptó un Convenio para Regular la Responsabilidad Civil Derivada de Daños Resultantes del Transporte Marítimo de Sustancias Nucleares.

En 1976, la OMI adoptó un nuevo Convenio, el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, que elevó los límites a un

²⁸ *Ibidem*, p. 48.

300% en algunos casos. Los límites se establecen para dos tipos de reclamaciones: las que se derivan de muerte o de lesiones corporales y las relacionadas con bienes, tales como los daños causados a buques, bienes u obras portuarias.

Las operaciones de salvamento marítimo²⁹ se han regido desde comienzos del siglo XX por la fórmula "no se paga si no se salva", pero este criterio no tiene en cuenta a un salvador que evite un suceso de contaminación importante pero que no salve el buque ni la carga. Para solucionar este problema se adoptó el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo hecho en 1989 y que entró en vigor a nivel internacional el 14 de julio de 2005.³⁰

El Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques hecho en Londres el 23 de junio de 1969 que entro en vigor el 18 de julio de 1982 y que cuenta con 119 estados parte que cubren el 97.5 % de la flota mundial, entre tantos más.

3.2.3.4 Códigos y Recomendaciones

Al mismo tiempo en que ha elaborado los diversos instrumentos de entre los cuales se acaban de citas sólo algunos, la OMI ha adoptado a lo largo de los años, diversos códigos y recomendaciones de entre las cuales se tienen: el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG), adoptado por vez primera en 1965; el Código de Prácticas de Seguridad relativas a las Cargas Sólidas a Granel (Código de Cargas a Granel, 1965); el Código Internacional de Señales; el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CGrQ, 1971) y el Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código de Gaseros, 1975); el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG, 1983); el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos Peligrosos a Granel (Código CIQ); el Código Internacional para el

²⁹ El salvamento marítimo es la intervención realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien, para salvaguardar otros bienes y personas que se encuentran en peligro de perderse en cualquier espacio marino. Artículo 161 de la LNCM.

³⁰ GABALDON GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 49.

Transporte Sin Riesgos de Grano a Granel (Código Internacional para el Transporte de Grano, 1991); el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS, 1993); el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Código NGV, 1994); y el Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS, 1996).

3.2.3.5 Asistencia Técnica

El programa de asistencia técnica de la OMI ayuda a los Estados, a ratificar los convenios de la OMI y a alcanzar los niveles normativos establecidos.³¹ Como parte de este programa, la OMI contrata a cierto número de asesores y consultores que prestan asesoramiento a los Gobiernos, y cada año interviene, como organizadora o participante, en numerosos seminarios, cursillos y otras actividades para asistir en la implantación de las medidas de la OMI.

Un elemento clave del programa de asistencia técnica es la formación. Las medidas de la OMI sólo pueden llevarse a la práctica eficazmente si las personas responsables han recibido la debida instrucción, razón por la cual la OMI ha contribuido a crear o mejorar las academias de formación naval en muchos países de todo el mundo. Algunas de éstas atienden exclusivamente las necesidades nacionales, en tanto que otras se han creado para ocuparse de las necesidades de una región, criterio muy útil cuando la demanda de personal adiestrado en los países no es suficiente para justificar las considerables inversiones económicas que se requieren a fin de establecer instituciones de esa naturaleza. La OMI ha elaborado una serie de cursos modelo para los centros de formación.

Si bien la OMI facilita apoyo técnico para tales proyectos, la financiación procede de diversas fuentes. La más importante de ellas es el Programa de la ONU para el Desarrollo, aunque en algunos casos contribuyen otros organismos internacionales como el Programa de la ONU para el Medio Ambiente. Asimismo, diversos países facilitan generosamente recursos o prestan otro tipo de asistencia, como por ejemplo brindando oportunidades de formación para cadetes y otro personal procedente de países en desarrollo. De esta manera,

³¹ Artículo 2 del CCOMI.

la OMI ha conseguido establecer con éxito un programa de becas que, a lo largo de los años, ha ayudado a la formación de muchos miles de personas.

De todos los proyectos de asistencia técnica de la OMI el más ambicioso es la Universidad Marítima Mundial de Malmö, Suecia, que se inauguró en 1983. Su objetivo es proporcionar medios de formación de alto nivel para el personal de países en desarrollo que ya ha alcanzado un nivel relativamente alto en sus propios países pero que se beneficiaría de una formación superior intensiva. La Universidad puede impartir formación a unas 200 personas al mismo tiempo, en cursos de uno o dos años de duración.

Entre otros establecimientos internacionales que imparten formación marítima vinculados al programa de asistencia técnica de la OMI destacan el Instituto de Derecho Marítimo Internacional con sede en Malta, y la Academia Marítima Internacional de la Organización Marítima Internacional en Italia.

3.2.4 Visión Actual de la Organización Marítima Internacional

Desde su creación, como organismo internacional especializado en asuntos marítimos, ha llegado a ser la organización más efectiva y dinámica del sistema de la ONU, bajo el principio de integración, con los distintos cuerpos legislativos Estatales y el marco jurídico internacional, con la creación de un cuerpo legal mas sólido e internacionalmente reconocidos, aceptados y ratificados, a fin de cumplir sus objetivos que se traducen en una "navegación segura en mares más limpios".

Además por medio de su programa de cooperación técnica (y la respectiva comisión), la OMI, ha ayudado a los países a implementar uniforme y efectivamente los Convenios aprobados. Sin embargo, debe ser acentuado, en donde, la OMI deba insistir en sus acciones futuras y los esfuerzos para promover entre los países miembros el cumplimiento de los instrumentos existentes sin dejar de avanzar en el desarrollo de éstos con miras hacia un marco jurídico completo libre de lagunas en pro del "factor humano" que según las propias estadísticas de la OMI, demuestran que gran parte de los accidentes marítimos,

alrededor del 80%, son debido a errores humanos causados por diversos factores que van desde una administración ineficiente de las empresas, o deficiencias de la dotación de gente de mar que tripula el buque hasta falta de eficacia y eficiencia para cumplir sus propios ordenamientos legales; por lo que la OMI debe dirigir sus acciones a elevar los estándares y que las partes ratificantes cumplan con sus respectivas obligaciones.

3.3 Unión Europea

En el ámbito de la navegación marítima y del transporte por mar, la Unión Europea (UE) como bloque económico ha incrementado de manera significativa en los últimos 20 años, es así que por ejemplo Francia y Bélgica, registraron un índice de crecimiento considerable de los volúmenes (en toneladas/kilómetro) de mercancías transportadas por vías navegables entre 1997 y 2004, superando un 35 % en Francia y un 50 % en Bélgica. El sector se compone hoy en día de unos 12,500 buques, lo que corresponde a la capacidad de carga de 440,000 camiones.

Por lo que toca al régimen comunitario en este ramo, ha sugerido paulatinamente y su evolución se dio durante décadas al ritmo de las distintas políticas seguidas por la UE en materia de transporte marítimo; de tal forma que el proceso legislativo, se divide en cuatro fases.³²

La primera, va desde el inicio de la Comunidad Económica Europea con el Tratado de Roma hasta la mitad de los años setenta, se caracterizó por la inacción e indolencia hacia el transporte marítimo u consiguiente inexistencia de legislación marítima comunitaria, consecuencia de la poca entidad marítima de los primeros Estados.

La segunda fase comprende una década (desde 1974 a 1984) y viene caracterizado por ser el verdadero punto de arranque de la política comunitaria sobre transporte marítimo, debido a que primero se amplía el número de Estados miembros, los cuales con tradición naval, transforma la UE en una gran potencia de marina mercante a escala mundial.; en segundo

³² GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., Página 51.

término el Tribunal de Luxemburgo establece la plena sujeción del sector del transporte marítimo a los principios y normas del tratado; la recesión económica y la crisis del petróleo, la caída de la demanda del transporte marítimo, la rigidez de la oferta del mercado de fletes y un déficit en la cobertura de los costes de la explotación de buques producen una competencia desleal y la generación de banderas de conveniencia; las reclamaciones de los miembros de la comunidad en desarrollo para la creación de sus propias flotas y su participación en el mercado del transporte marítimo; y finalmente, ante las condiciones del sector naval mundial se materializa el instrumento jurídico “Convenio de las Naciones Unidas de 1974 sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas”³³ con el que se reconoce y ampara la distribución de la carga transportada por agua sin que permita surgir un cuerpo normativo que establezca una política comunitaria en el transporte marítimo.

La tercera etapa se sitúa de 1985 a 1993 y se caracteriza por la aprobación e instauración de un cuerpo normativo que constituye una política coherente e integrada, tales disposiciones adoptan la forma de reglamentos y se inscriben todas ellas en la regulación de la política económica del transporte marítimo con la liberación del acceso al mercado del transporte marítimo, la ordenación de la competencia y la lucha contra las prácticas restrictivas y desleales.

La última etapa se abre de 1993 y continúa hasta la fecha con una nutrida proliferación de legislación no solo originario sino también de la legislación derivada en forma de reglamentos y directivas que se encuentra en constante revisión o actualización del actual acervo comunitario sobre navegación marítima.

3.3.1 Seguridad Marítima Europea

La seguridad en los mares es un tema que impone a todos los sujetos por ser de importancia para el desarrollo de las economías Estatales y globales, con ese propósito se crea una Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) mediante el reglamento número

³³ *Ibidem*, p. 52.

406/2002,³⁴ que proporcionará el respaldo técnico y científico necesario a los Estados miembros y a la UE a efectos de la aplicación correcta de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima, del control de su aplicación y de la evaluación de su eficacia.

La AESM es un organismo de la UE y está dotada de personalidad jurídica. A petición de la Comisión Europea (CE), y de acuerdo con los Estados miembros interesados, la AESM podrá decidir el establecimiento de centros regionales con el fin llevar a cabo tareas relacionadas con la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo, y especialmente con el fin de lograr las mejores condiciones de tráfico en zonas sensibles. La AESM estará representada por su Director Ejecutivo.³⁵

El personal de la AESM estará compuesto, por una parte, de funcionarios designados por la CE, los Estados miembros o enviados en comisión de servicios, con carácter temporal y, por otra, de agentes contratados por la AESM.

El Consejo de Administración de la AESM estará integrado por un representante de cada Estado miembro y de cuatro representantes de la CE, así como de cuatro profesionales de los sectores más directamente interesados, designados por la CE y que no gozarán del derecho de voto. Su mandato tendrá una duración de cinco años, y podrá renovarse una vez.

El Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto. Con periodicidad anual, y en un plazo que concluye el 30 de octubre, aprobará su proyecto de presupuesto, junto con un programa de trabajo provisional, y los transmitirá seguidamente a la CE.

El Director Ejecutivo de la AESM goza de plena independencia en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las competencias de la CE y del Consejo de Administración. Ejercerá las funciones de gestor de la Agencia y se encargará por tanto de la preparación y

³⁴ *Ibidem*, p. 53.

³⁵ Fuente: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24245.htm>, Noviembre, 2007.

la ejecución del presupuesto y el programa de trabajo, así como de todos los asuntos relacionados con el personal. El Director Ejecutivo de la AESM será nombrado por el Consejo de Administración por un período de cinco años, renovable una vez.

Los terceros países que deseen participar en el funcionamiento de la AESM deberán adoptar y aplicar la legislación comunitaria en todos los ámbitos competencia de la Agencia.

Las funciones de la AESM son:

- Asistir a la CE en la elaboración y actualización de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de buques, especialmente en relación con la evolución de la legislación internacional, incluido el análisis de proyectos de investigación.
- Asistir a la CE en la aplicación efectiva de la legislación comunitaria de seguridad marítima en toda la UE. En este sentido, la AESM: supervisará el funcionamiento general del régimen comunitario de control del Estado rector del puerto, entre otras cosas, mediante visitas a los Estados miembros, prestará a la CE la ayuda técnica necesaria para participar en los trabajos de los órganos técnicos del Memorando de Acuerdo de París, auxiliará a la CE en toda tarea encomendada a la misma por la legislación comunitaria, tanto actual como futura, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación procedente de buques, en particular con relación a las sociedades de clasificación y la seguridad de los buques de pasaje.
- Colaborar con los Estados miembros proporcionándoles asistencia técnica en la aplicación de la legislación comunitaria y organizando actividades de formación en los ámbitos competencia del Estado del puerto y el Estado del pabellón.
- Proporcionar a la CE y a los Estados miembros información y datos objetivos, fiables y comparables sobre seguridad marítima. Entre las tareas encaminadas a tal efecto estarán la recopilación, registro y evaluación de datos técnicos de los ámbitos de la seguridad y el tráfico marítimos, y también del de la contaminación marina, tanto accidental como

intencionada; la explotación sistemática de las bases de datos disponibles, e incluso la creación de otras bases de datos suplementarias.

- Asistir a la CE en la publicación semestral de la información de los buques a los que se hubiera denegado el acceso a puertos comunitarios y ayudará a los Estados miembros en las actividades encaminadas a identificar y perseguir a los buques responsables de vertidos ilícitos.
- Efectuar tareas vinculadas a la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo según lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la CE.
- Concebir, en colaboración con los Estados miembros, una metodología común para investigar los accidentes marítimos y proceder al análisis de los informes existentes acerca de aquéllos.
- Organizar acciones de formación en los ámbitos de las competencias del Estado del puerto y del Estado del pabellón.
- Prestar asistencia técnica a los Estados candidatos a la adhesión en lo relativo a la aplicación de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima. Esta tarea incluirá la organización de las oportunas actividades de formación.

Además, a raíz del naufragio de los petroleros *Erika* y *Prestige*, se han confiado a esta Agencia nuevas responsabilidades en relación con la descontaminación:

La AESM deberá estar dotada de los medios apropiados para prestar su apoyo a los dispositivos de lucha contra la contaminación instaurados por los Estados miembros. En caso de contaminación accidental, la AESM asistirá al Estado miembro afectado, bajo cuya autoridad se llevarán a cabo las tareas de descontaminación.

El Consejo de Administración de la AESM será competente para definir, de acuerdo con la CE, un programa de actuaciones orientado a preparar a la AESM para la lucha contra la contaminación. Los miembros de la estructura administrativa de la AESM se nombrarán en

función de sus conocimientos y experiencia relevantes en los ámbitos de competencia de la AESM.

Con el fin de llevar a la práctica las tareas que le son encomendadas, la AESM podrá efectuar visitas³⁶ en los Estados miembros. Al final de cada visita, redactará un informe y lo remitirá a la CE y al Estado miembro interesado.

3.3.2 Política Marítima Comunitaria

El establecimiento de una política marítima nacional exige un conocimiento básico de las características geográficas, geológicas y geofísicas del fondo marino y de la costa, de las corrientes y mareas, de algunas propiedades físicas del mar y de la presentación de estos parámetros, después de su procesamiento adecuado, para que puedan describir con precisión la naturaleza del fondo del mar, su relación geográfica con la tierra y las características así como la dinámica del océano, en todas las zonas de navegación nacional en el desarrollo del comercio.

La política marítima en la UE se encuadra en la Estrategia de Lisboa, ya que propone explotar los puntos en común entre la política regional y las políticas de pesca, de investigación e innovación, empresarial, de transporte marítimo, de medio ambiente y de energía, con el fin de fomentar el desarrollo sostenible.

En junio de 2006, la Comisión publicó un Libro Verde³⁷ sobre los distintos aspectos de la futura política marítima comunitaria. El Libro destaca la identidad y la supremacía marítima de Europa en donde es necesario preservar en un período en el que las presiones medioambientales amenazan la supervivencia de las actividades marítimas así como el enfoque propuesto integra también la calidad de vida de las regiones costeras.

³⁶ La información recopilada se ajustará a lo dispuesto en el reglamento 45/2001. Fuente: www.derecho.com/legislacion/boe/42550, Noviembre, 2007.

³⁷ Fuente: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l66029.htm>, *Libro Verde sobre Política Marítima*, Noviembre, 2007.

El Libro Verde se plantea a este respecto el desarrollo de nuevos instrumentos y métodos de buen gobierno marítimo. Su objetivo es aplicar el concepto de desarrollo sostenible mediante la conciliación de las dimensiones económica, social y medioambiental de la explotación de los recursos de los mares y los océanos, que por ello deben situarse en el centro del debate.

Las actividades marítimas constituyen uno de los ámbitos esenciales de la Estrategia de Lisboa, por la importancia que tiene la economía marítima

Además, en los objetivos estratégicos para el período de 2005 a 2009, la CE ha reclamado una política marítima global, es decir, una política cuyo objetivo sea el crecimiento y la creación de empleo, contribuyendo así al establecimiento de una economía marítima fuerte, pujante, competitiva y sostenible, en armonía con el medio marino.

El Libro Verde invita a las partes interesadas a participar en el desarrollo de una perspectiva transversal de los océanos y los mares. Los interesados podrán transmitir a la Comisión sus observaciones sobre los asuntos planteados hasta el 30 de junio de 2007. Antes de finales de 2007, la Comisión habrá dado por concluido el proceso a través de una comunicación en la que hará propuestas para el futuro.

CAPÍTULO IV

NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y EL SISTEMA MULTILATERAL DEL COMERCIO INTERNACIONAL

4.1 Navegación y Comercio Marítimo

A lo largo de la historia, el hombre se ha trasladado sobre el planeta motivado por la curiosidad, el espíritu de aventura, el hambre, las presiones sociales y económicas, las catástrofes naturales, el placer, por lo que para ello utilizó y superó los recursos propios de su anatomía, los de la naturaleza y los adelantos científicos y tecnológicos, que progresivamente le permitieron transportarse y transportar cosas por tierra, mar y aire, por la posibilidad de hacerlo con gran facilidad sobre la superficie de las aguas.

El mar y los ríos son vías brindadas por la naturaleza, dispuestas a servir al transporte, en que se recuerda que más tres cuartas partes del globo están cubiertas por agua. El transporte por agua presenta la facilidad de un costo menor, ya que se evitan los gastos de establecimiento y conservación de la vía, que en principio con el mar se presenta libre, abierto a todos en cualquier tiempo, donde la concurrencia puede ser ilimitada, con lo que se asume el carácter internacional.

La navegación marítima ha favorecido en el plano mundial de la industrialización, sobre todo en lo que se refiere a la producción de bienes en masa en las zonas portuarias, zonas que en la medida que pudieron aprovechar costos marginales, se convirtieron en importantes centros industriales.

En el desarrollo técnico de la navegación¹, se transportan bienes desde puntos en los cuales su utilidad es relativamente baja a aquellos otros en los cuales es relativamente alta. El transporte valoriza así la mercancía, porque, según la ley de la oferta y la demanda, el precio de un producto abundante en un lugar crece cuando se le traslada a otro en el cual escasea;

¹ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Ob. Cit., p. 7.

constituye así una parte vital de la corriente de utilidades que comprende el sistema económico en general.

En este sistema económico, la utilización de embarcaciones es el objeto² para su explotación en el tráfico de mercancías nacionales o extranjeras que entran o salen de una nación y que constituyen más del 90% del comercio internacional en el mundo se realiza por vía marítima.³

4.2 Transporte Marítimo de Mercancías

Se dice que hace 2,800 años, los egipcios se lanzaron a la conquista del mar y que Ramsés el Grande, en su afán de adquirir productos de la India, emprendió la titánica labor de comunicar por medio de un sistema de canales el extremo boreal del Mar Rojo con el Río Sagrado “El Nilo,” obra que fue abandonada 700 años después de su terminación ante el temor de una invasión, no fue sino hasta que los fenicios intervinieron en esas actividades, cuando nace propiamente el comercio marítimo, principalmente en el ámbito del mediterráneo.

Fueron los griegos quienes iniciaron la ingeniería de obras marítimas y el brillo de su ingenio se vio al construir por primera vez en la historia un muelle y un rompeolas en Pharos, en donde se inició el balizamiento⁴ e iluminación con las primeras obras de dragado.

Todo país que aspire trascender más allá de su frontera física y disfrutar de los bienes que se atesora en el mar, necesariamente deberá otorgarle una adecuada solución a sus propios problemas portuarios.

Durante el México Prehispánico, las crónicas de la conquista comprueban que los aztecas, a la llegada de los españoles, ya conocían el uso de la canoa o la piragua a remo y a la vela,

² CERVANTES AHUMADA, Raúl, Ob. Cit., p. 822.

³ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Ob. Cit., p. 3.

⁴ Consiste en el señalamiento fijo o flotante en la entrada de los puertos o lugares peligrosos y que sirve de guía o advertencia a los navegantes. Apartado 4.80 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, *Terminología Marítimo-Portuaria*, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puertos ribereños.

Fue hasta la llegada de los conquistadores cuando se inició en los mares de lo que fuera la Nueva España el transporte marítimo formal, primeramente con las embarcaciones de vela que trajeron los españoles y más tarde con los construidos en el territorio nacional de entonces.

Fue entonces cuando comenzaron las actividades marítimas de importancia en el entonces Imperio Azteca, principalmente con las operaciones exploratorias.

Aun cuando las actividades marítimas eran de origen español, pueden considerarse que dado el arraigo que adquirieron en estas regiones constituyen el origen propiamente dicho de la historia marítima de México.

A principios del siglo XX. La actividad marítima resurgió con el flujo de mercancías provenientes del Oriente, así como de Europa, en que se abren ciertas perspectivas al comercio exterior.

Sin embargo, la apertura del Canal de Panamá en 1915, se convirtió en un factor restrictivo para la actividad portuaria del país, que se reflejó en un desplome del movimiento transoceánico, tanto por el Golfo de México como por el Pacífico, hecho que interrumpió el contacto comercial del país con el exterior. A esto habría que agregar la construcción de líneas férreas para unir a México con Estados Unidos, lo que provocó mayor contracción de la actividad marítima, debido a que el comercio se realizó preferente por tierra.

Sólo la explotación de petróleo crudo en los años de los primeros decenios del siglo XX, representó cierto auge en la actividad de algunos puertos (Tampico, Tuxpan, Minatitlán y Coatzacoalcos). A principio del siglo XX era tan precario el equipo de transportación mexicano de carga entre puertos nacionales o servicio de cabotaje fuera desempeñado por

barcos extranjeros, lo que obedeció a la falta de una marina mercante mexicana y a la falta de una legislación adecuada.

Todo ello y a pesar de la amplia extensión costera del país se redujo a el intercambio comercial con el vecino del norte por vía terrestre lo que conllevó al desarrollo de esta vía a través del sistema ferroviario, y en segundo plano, el carretero.

No fue sino hasta hace aproximadamente 25 años que la marina mercante mexicana empezó dio muestras de su existencia en el ámbito internacional aun cuando hace falta mucho trabajo debido a que más las dos terceras partes de las toneladas transportadas al país es a través de buques de bandera extranjera.

El transporte marítimo internacional es un elemento clave sobre el que se sustenta el proceso de globalización económica y comercial. En efecto, buena parte de las innovaciones tendientes a integrar los flujos de mercancías pertenecientes a cadenas productivas crecientemente fragmentadas y dispersas sobre el planeta, se gestaron originalmente “en el mar” y fueron introducidas en el concierto internacional por las grandes empresas navieras del mundo. Esto no es extraño, si se considera que la mayor parte del comercio internacional se realiza por vía marítima.

Desde este sector han emergido los principales cambios tecnológicos y organizacionales que dieron lugar al desarrollo del intermodalismo y de las cadenas de transporte “puerta a puerta”, sin ruptura de carga.

También se propició la aparición de nuevos actores encargados de implantar y coordinar las nacientes redes de transporte intermodal⁵, entre los que destaca el Operador de transporte

⁵ Es el transporte multimodal en el que se utilizan diversos medios, pero uno de los transportadores organiza todo el proceso, de acuerdo a la distribución de la responsabilidad, son empleados los documentos de transporte, Fuente: http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/17FBCF00-91E0-4761-A11C-88A16277D8A4/1550_01_lenguaje_transporte_intermodal.pdf, “*El Lenguaje del Transporte Intermodal. Vocabulario Ilustrado*”, Mayo, 2008.

Multimodal⁶, cuya función es cada vez más importante en el diseño, la elección y el control de la cadena de transporte.

Este actor singular escoge y desarrolla determinado puerto, ruta y corredor de transporte con todas las implicaciones que esto significa en términos de localización y atracción de actividades productivas y, de la misma forma, excluye puertos y derroteros que sin su acción integradora difícilmente podrán articularse como espacios competitivos en la economía global.

Así, la actuación de los operadores marítimos y multimodales⁷ generan nuevas tendencias en el sector y modifican sensiblemente las características y el ámbito de acción de los puertos en esta etapa de globalización.

Las características más significativas, según José David Enríquez Rosas,⁸ del transporte marítimo son:

- *Carácter Internacional.* Al ser el único modo de transporte que puede movilizar grandes volúmenes de carga entre puntos geográficos distantes, a través de la navegación de altura.
- *Capacidad.* Con construcciones, que por sus dimensiones, permite movilizar mercancías de gran volumen.
- *Flexibilidad.* El negocio marítimo es internacional, lo que permite mayor oferta de todo tipo de embarcaciones.

⁶ Es cualquier persona que a su propio título o por interpuesta, efectúa un contrato de transporte multimodal, y que actúa como principal, no como agente ni en nombre del consignatario ni de los transportadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y que asume la responsabilidad por el desarrollo del contrato. ESPLUGUES MOTA, Carlos, *Derecho del Comercio Internacional. Mercosur-Unión Europea* ESPINOZA CALABUIG, Rosario y FRESNEDO DE AGUIRRE, Cecilia, *Los Contratos Internacionales de Transporte aéreo, Terrestre y Multimodal*, Editorial Reus, Argentina, 2005, p.659

⁷ Se entiende el transporte de mercancías por dos modos diferentes de Transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar de origen en el que el operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega. Norma Oficial Mexicana NOM-043-SCT2/1994 para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos. "Documento de Embarque de Substancias, Materiales y Residuos Peligrosos" publicada el 23 de octubre de 1995.

⁸ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Ob. Cit., p. 9.

- *Versatilidad.* Las necesidades de la industria ha favorecido la construcción de embarcaciones aptas para transportar cualquier clase de mercancía.
- *Competencia.* A excepción del transporte de línea regular existe una cierta práctica oligopólica, suele existir un libre juego de la oferta y la demanda a través del llamado mercado de fletes.

El riesgo del transporte marítimo se divide equitativamente entre el naviero y el embarcador, en la medida en que las diversas situaciones que se presenten durante el transporte de las mercancías estén bajo el control de cada una de las Partes.

Esta división equitativa de los riesgos hace que los costos de los seguros sean más económicos y su impacto menor en el precio final del flete.

Las Reglas de la Haya⁹ establecen claramente las bases para determinar la responsabilidad del naviero, las bases para poder limitarla, la responsabilidad de cada una de las Partes en el transporte por mar, así como las excluyentes de responsabilidad y los derechos y obligaciones de las dos Partes.

Por estos motivos las Reglas de la Haya son consideradas tanto por los países que generan mayores volúmenes de comercio internacional como por los países más importantes en el transporte marítimo, como las disposiciones más aceptadas.

Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que se establecen en el artículo 3 del Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924.

⁹ México depositó el instrumento de adhesión ante el Ministerio de Asuntos Extranjeros, de Comercio Exterior y de la Cooperación para el Desarrollo de Bélgica, el 20 de mayo de 1994, según decreto de promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1994.

4.3 Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercaderías

El Contrato de Transporte Marítimo Internacional de Mercaderías¹⁰ es, en el ámbito interno, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro a través de los diversos espacios marítimos y entregarla a su destinatario o consignatario.

En el ámbito internacional, se deben de considerar dos definiciones, primero la establecida por las Reglas de la Haya, por ser las vigentes en México, en que el “contrato de transporte se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en este documento regula las relaciones.”¹¹

La segunda definición se encuentra en las Reglas de Hamburgo de 1978,¹² que entró en vigor a nivel internacional el primero de noviembre de 1992, y que establecen que por contrato de transporte se entenderá “todo contrato en virtud del cual el porteador¹³ 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.”

Este contrato es de naturaleza mercantil, por tanto oneroso, además es un contrato sinalagmático perfecto es decir, se perfecciona con la simple entrega de la mercancía a cambio de la entrega del documento pertinente.

¹⁰ Para los efectos del artículo 27, fracción III, inciso b), de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, debe entenderse por transportación marítima el transporte de pasajeros y carga en embarcaciones que hacen trayecto en el mar, entre un puerto de salida en la República Mexicana a otro puerto dentro de la propia República o en el extranjero, o viceversa. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Registro No. 242891, Séptima Época, Cuarta Sala, Semanario Judicial de la Federación, 157-162 Quinta Parte, Página: 60, Tesis Aislada en Materia laboral.

¹¹ ENRÍQUEZ ROSAS, José David, Ob. Cit., p. 20.

¹² Ibidem, p. 21.

¹³ Ibidem, p. 27.

En este contrato constará en diversos documentos de entre los que destaca el “conocimiento de embarque”, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación; será visto en el siguiente apartado con un poco más a detalle.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua mediante conocimiento de embarque o contrato de fletamento, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios. Cuando no exista competencia efectiva en la explotación del servicio, la SCT a petición de la parte afectada y previa resolución favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

Las disposiciones que la LNCM contiene se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos¹⁴:

- Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;
- Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley; y
- Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

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

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

¹⁴ Artículo 133 de la LNCM.

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

El hecho de retirar las mercancías constituirá, como lo establece el artículo 136 de la LNCM y salvo prueba en contrario, “una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos” y de la naturaleza general de esas pérdidas o daños, salvo que en caso de no ser aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregados conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte marítimo mediante conocimiento de embarque “prescribirán en un año, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.”¹⁵

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto u omisión de su parte. La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

- Faltas náuticas en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;
- Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;
- Caso fortuito o fuerza mayor;
- Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;

¹⁵ Artículo 137 de la LNCM.

- La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volumen o peso;
- Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;
- Vicios ocultos; y
- Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

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

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

4.3.1 Conocimiento de Embarque

El Conocimiento de embarque es el recibo que prueba el embarque de la mercancía. Sin este título no se puede retirar la mercancía en el lugar de destino¹⁶. De acuerdo al medio de transporte toma el nombre específico (Conocimiento de embarque marítimo o "Bill of Lading"¹⁷ o conocimiento de embarque aéreo "Airwail", guía aérea, si es por vía aérea).

El conocimiento de embarque es el documento por medio del cual se instrumenta el contrato de transporte de mercaderías por agua. Es el equivalente a la 'carta de porte' en el transporte aéreo o terrestre.

El 'conocimiento' debe ser entregado por el transportador, capitán o agente marítimo, al cargador, contra la devolución de los recibos provisionales.

¹⁶ ENRÍQUEZ ROSAS, José David. Ob. Cit., p. 39.

¹⁷ ESPINOSA CALABUIG, Rosario, Ob. Cit., p. 595.

La evolución tecnológica que afecta aquellas prácticas, y en particular los distintos mecanismos de elaboración de los contratos de transporte, financiero y de compraventa de mercaderías a distancia, sumados a la transformación que se observa en el transporte y comercialización, motivan la aparición de nuevos documentos y de una mecánica innovadora en su emisión, a requerimiento de las partes, importadores y exportadores del comercio exterior.

Es así que la aparición de una nueva documentación para el transporte de mercaderías por agua y la difusión de los llamados "sea way bills"¹⁸, se inscribe en las llamadas 'nuevas tendencias' del Derecho de la Navegación.

En este caso, innovación en la forma de documentar el embarque y la propiedad de la carga transportada por vía marítima. Si en apretada síntesis se repasa sobre la evolución de la documentación señalada, se advierte que, culminando un proceso histórico en pos de lograr seguridad instrumental en la certificación de los embarques en los buques y en la del contrato de transporte, aparece el conocimiento de embarque, documento que, a poco andar, en el siglo pasado sobrepasa su primitiva y sencilla redacción, propia de un simple 'recibo', para terminar siendo considerado como un verdadero "título valor", representativo de las mercaderías en él consignadas y, por lo tanto, útil y reconocido para su circulación jurídica y la comercialización de las mismas.

Esa historia conocida, fue consolidando y afirmando en sus funciones al "conocimiento de embarque", aportando la seguridad jurídica que las partes originarias (transportador-cargador) y otros sujetos al contrato de transporte de mercaderías por agua (consignatario, comprador de la mercadería, bancos, etc.) requieren.

El "conocimiento de embarque", bien definido como aquel documento mediante el cual y sin perjuicio de sus restantes funciones se acredita el contrato de transporte de mercaderías por agua, nació en efecto, históricamente, como un simple recibo de lo que se "embarcaba"

¹⁸ *Ibidem*, p. 596.

a bordo y prueba de un depósito consiguiente, fue perfilando en los usos y leyes marítimas una gama de crecientes e importantes funciones.

Ya en nuestro siglo el 'conocimiento' llega como recibo de la carga a bordo, documentación probatoria de los llamados contratos de 'transporte a carga general', sin perjuicio de su necesaria emisión también por los fletantes en ejecución de un contrato de 'fletamento total o parcial'; formas del llamado 'por viaje', representativo de la mercadería embarcada a bordo y título valor circulatorio, a más de un título ejecutivo' para exigir la entrega de la mercadería por parte de su titular, de quien la tenga en su poder, sea el transportador marítimo o sus agentes, en fin, sus condiciones, efectos y términos usuales son reconocidamente firmes en el Derecho Marítimo.

El conocimiento de embarque es la consagración documental de la seguridad jurídica en la contratación de transportes marítimos de carga, e irremplazable como tal en sus funciones de afianzarla, para las partes (transportador-cargador) y los sujetos que luego, normalmente, aparecen en el tráfico de la mercadería embarcada (consignatario de la misma, bancos que intervinieron en una operatoria de exportación, importación, etc.).

El Convenio Internacional de Bruselas de 1924 sobre "Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, acuerda las señaladas funciones del conocimiento de embarque, las condiciones de concertación y las nulidades de cierto tipo de cláusulas abusivas y de estilo en los formularios que aportan las empresas navieras, destacándose la obligación del transportador o capitán, de hacer entrega de la mercadería, al poseedor legitimado del documento, en base a la presentación efectiva de uno de sus ejemplares originales.

Por su parte, el Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercadería por Mar ("Reglas de Hamburgo de 1978"), la emisión de un 'conocimiento' establece la posibilidad de sustituirlo por la suscripción de un tipo de documento de manera mecánica o electrónica.¹⁹

¹⁹ Artículo 14.3 del Convenio de Naciones Unidas sobre Transporte Internacional de Mercaderías por Mar del primero de marzo de 1978.

En los últimos tiempos, sobre todo en tráficos de línea regular, aparecen impuestos por los "usos" de las empresas transportadoras los llamados "sea way bills", instrumentos que si bien documentan el embarque de la mercadería y el subsiguiente deber de custodia y de transporte, por parte de su emisor, con la consiguiente obligación de la entrega de la mercadería en destino, son una suerte de remedo del tradicional conocimiento, ya que los "sea way bills" a pesar de ser nominativos, no resultan "negociables".

Cabe decir, que no aseguran acabadamente las tradicionales características del conocimiento, en una de sus más conocidas funciones, la de constituirse en 'título valor' circulatorio. Porque, justamente, no lo es, la circunstancia aportada, retrotrae la emisión del "bill of lading"²⁰ a poco más que la de un mero recibo, que además -y sólo eso instrumenta la contratación de un transporte marítimo, pero que ex profeso resulta "no negociable".

El Conocimiento de Embarque, es un recibo dado al embarcador ('shipper') por las mercancías entregadas. Demuestra la existencia de un contrato de transporte y otorga derechos sobre las mercancías. Los Bill of Lading, son emitidos en juegos de originales, normalmente dos o tres, y cualquiera de ellos puede ser usado para obtener la posesión de la mercancía.

Por tanto quién posea el Bill of Lading acredita la posesión de la mercancía. Este aspecto es fundamental, sobre todo en las formas de pago documentales.²¹

- "Bill of Lading recibido para embarque: Este tipo de documento, demuestra que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la fecha indicada en el documento, pero no que haya sido embarcada. Está especialmente indicado para el transporte de contenedores o multimodal, ya que, se emite en el momento en que la mercancía ha sido entregada al primer transportista o a la terminal de contenedores.

²⁰ Apartado 4.189 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, *Terminología Marítimo-Portuaria*, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

²¹ Fuente: <http://www.bancomext.com/Bancomext/aplicaciones/glosario/nvglosario.jsp?seccion=182&letra=c>, *Conocimiento de Embarque*, Noviembre, 2007.

- Bill of Lading a bordo: Es el documento que demuestra la recepción de la mercancía a bordo del buque. Es decir que la mercancía está lista para ser enviada. La prueba de que se ha recibido a bordo puede adoptar las siguientes formas:
 - En el texto del BL se incorpora la frase: "Shipped either on board as above local vessel...". La firma y fecha del BL se entienden como la del "on board". Esta forma es la más usual.
 - Si en el BL aparece "Received in apparent good order and condition for transportation / shipment...", en lugar del texto del apartado a), entonces la mención "on board" debe aparecer sobreimpresa, fechada y firmada de tal forma que la fecha de embarque será la del "on board" en lugar de la del BL.
 - Bill of Lading a la orden (to the order): Cuando un BL es a la orden, el propietario de la mercancía, es decir, el poseedor del BL, puede convertirlo: mediante endoso, en nominativo. ponerlo a la orden de otra firma dejarlo con el endoso firmado en blanco (para que prácticamente sean al portador).
 - Bill of Lading al portador (BL to the bearer): Cuando un BL es al portador (es decir en el documento no se indica el destinatario), al poseedor del BL se le considera, a todos los efectos legales, como el propietario de la mercancía.
 - Bill of Lading House: El BL House (BL emitido por el transitario) y el Non-negotiable Sea Way Bill (SWB) son documentos no negociables, que no dan derechos sobre la mercancía.
 - Bill of Lading nominativo: Los BL nominativos son extendidos a nombre de una persona determinada, que podrá hacerse cargo de la mercancía previa identificación y presentación de uno de los BL originales. Estos documentos no admiten endoso (cesión), sino simplemente cesión de derechos. Por ello es una forma poco usada, ya que no es negociable.
 - Bill of Lading sin transbordo (BL Without Transhipment): Cuando se contemplan transbordos. A su vez, en este caso se distinguen dos modalidades:
 - Transhipment Bills: Si todo el recorrido se realiza por mar.

- Through Bills: Cuando el transporte por mar sólo es una parte del recorrido (la otra puede ser vía fluvial). Estos BL son usados como una alternativa a los BL Combinados.
- Short Form Bill Of Lading o Blank Back: Se trata de un documento que no incluye todas las condiciones del contrato de transporte en el reverso del documento. Su nombre completo es "Common Short Form Bill of Lading" y se denomina así porque no está emitido en el formato habitual de los documentos de las compañías navieras, con el anagrama y el nombre en el ángulo superior derecho, sino que el nombre del transportista debe aparecer escrito a máquina en su lugar.
- SWB: El poseedor del Bill of Lading puede negociar la venta de la mercancía durante el trayecto, especialmente si este es largo, lo cual le interesará debido a que durante el trayecto tiene inmovilizado un capital. Si se prevé que no se va a vender la mercancía durante el trayecto, no se necesitará un documento que constituya título-valor de la mercancía.
- En estos casos se utiliza el SWB (Documento de Embarque Marítimo No Negociable - Sea Waybill). Permite a la parte consignada un acceso a la mercancía en destino, en aquellos casos en que todavía no han llegado los documentos. El SWB es un documento de "Recibido para embarque" y no de un documento "A Bordo".
- Through Bill Of Lading: Un through bill of lading se usa cuando el transporte marítimo lo efectúa más de un transportista. Entonces uno de los documentos que puede cubrir la totalidad de la expedición es el Through Bill of Lading".

El conocimiento de embarque deberá, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 131 de la LNCM, contener:

- Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;

- Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- La mención de los puertos de carga y de destino;
- La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- El señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario;
- El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

4.4 Formas de Solución de Controversia

El derecho marítimo internacional tiene como propósito el reglamentar relaciones entre diferentes sujetos de diferentes nacionalidades, en el caso de que surjan controversias entre los mismos, establecer los mecanismos para la solución sin que se altere la seguridad y el orden en el espacio internacional

En los últimos 20 años ha surgido un movimiento internacional en favor de la resolución de conflictos de entre los cuales destacan el arbitraje y la mediación que se expondrán brevemente a continuación.

4.4.1 Arbitraje

A medida que el hombre ha ido evolucionando ha tratado de encontrar diversos medios para solucionar sus diferencias, hasta llegar al ordenamiento jurídico para garantizar condiciones de vida y normas de conducta dentro de la sociedad, con el fin de mantener la fuerza y evitar la violencia como métodos orientados a la administración de justicia, a través de un tercero imparcial que dirima sus confrontaciones.²²

²² LÓPEZ SANCHEZ BASSOLS, Hermilo. Ob. Cit. p. 115.

Platón en las leyes señala que “la existencia de intereses contradictorios forman parte de la naturaleza del grupo”, en donde el estadista, tiene la obligación de crear sistemas que ponga remedio a los disensos, para que los miembros sean obligados a observar ciertas reglas y preventivo que en caso de presentar desavenencias, un tercero resuelva las controversias.

El estado crea el derecho para justificar el carácter público de la entidad jurisdiccional, toda vez que la imponer la obligación debe respetarla, lo que se traduce en una acción coercitiva de imposición, así pues en las organizaciones sociales modernas el estado tiene la facultad de promover los órganos que resolverán esas situaciones de conflictos que alteran el orden social, para mantener la tranquilidad pública.

Surge entonces la jurisdicción, actividad destinada a restablecer el orden jurídico alterado por conductas humanas al contrario de las normas establecidas.

Es una sentencia se aplica la imposición de una conducta específica a las partes que están obligadas a cumplirlas bajo amenaza de obtenerla en forma coactiva en caso de resistencia.

Lo importante en el derecho no solamente radica en resolver el conflicto si no la forma como se resuelve, por ello cuando un sistema judicial es deficiente, no cumple su función a cabalidad se convierte en una ficción corriendo el riesgo de retroceder al pasado en que el hombre ejercía la justicia por su propia mano, siendo imposible la convivencia social. Ello explica por que la necesidad de encontrar otras formas alternativas que puedan proveer las soluciones que en el sistema público no está en condición de brindar.

El arbitraje puede ser una de las formas a través de la cual las personas encuentren el acceso a una justicia eficiente administrada por las mismas partes, dentro de su esfera de libertad y en el marco de sus derechos disponible.

Si bien es cierto que descongestionaría la pesada carga procesal. No podemos concebirla como un competidor de la vía judicial sino más bien como una vía complementaria en el

entendido que el arbitraje no es valido para cumplir clases de litigio o bajo cualquier circunstancia.

Es regla general que en un litigio que verse sobre el orden público las partes no podrán recurrir al arbitraje que es de competencia del poder judicial. Desde la producción de ciertas medidas probatorias la ejecución forzosa del laudo, el arbitraje requiere la colaboración de los jueces. Es más, si obtenido el laudo se presentan demoras o través en la etapa de la ejecución judicial en la práctica, las deudas originalmente controvertidas y previamente reconocidas en el laudo, quedaran diferidas en el tiempo. Por tanto debemos ser consientes que el arbitraje debe convivir con la justicia en forma armónica, manteniendo una relación y un respeto mutuo entre ambos sistemas.

El Derecho Marítimo no solo ha sido parte de este movimiento sino que hoy por hoy es prácticamente imposible encontrar un Contrato de Fletamento que no contenga cláusulas de arbitraje, el cual no tiene disposiciones específicas.

En teoría, el arbitraje²³ pareciera ser un instrumento lleno de cualidades y enormemente ventajoso. Asimismo, la expansión del principio de autonomía de la voluntad de las partes contratantes gana terreno y lo acordado entre ellas es respetado como ley entre quienes intervienen, a menos que se violen las reglas de orden público.

De esta forma los legisladores, el mismo poder judicial y la comunidad jurídica en general le empezaron a darle aplicación al arbitraje como un mecanismo para aliviar un congestionamiento judicial que era inmanejable.

El arbitraje es un proceso en el cual se trata de resolver extrajudicialmente las diferencias que surjan en las relaciones entre dos o mas partes, quienes acuerden la intervención de un tercero (*arbitro o tribunal arbitral*) para que los resuelva.

²³ ÁLVAREZ RUBIO, Juan José, *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Ed. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1ª Edición, España, 2000, p. 127.

De todas las instituciones antes mencionadas, el arbitraje es el que mayor aproximación tiene con el modelo adversarial del litigio común.

Es un mecanismo típicamente adversarial, cuya estructura es básicamente la de un litigio. El rol del árbitro es similar al del juez: las partes le presentan el caso, prueban los hechos y sobre esa base decide la controversia. Sin embargo, no obstante sus similitudes el arbitraje mantiene con el sistema judicial una gran diferencia, la decisión que pone fin al conflicto no emana de los jueces del Estado, sino de particulares libremente elegidos por las partes.

A diferencia de la conciliación y mediación, el tercero neutral no ayuda ni colabora con las partes a efecto de resolver el conflicto mas bien impone una solución vía *Laudo Arbitral*, que tiene efectos de sentencia judicial.

Al arbitraje se llega generalmente en forma voluntaria a través de cláusulas mediante las cuales las partes deciden someter determinadas cuestiones a ser resueltas por el árbitro en lugar de acudir a la justicia ordinaria.

Dado el origen privado del arbitraje, es que las partes pueden designar el árbitro o tribunal arbitral, según sea el caso.

Existen particularidades de la figura que admiten presentarlos conforme al sistema donde vayan a insertarse²⁴.

- El arbitraje voluntario proviene de la libre determinación de las partes, sin que preexista un compromiso que los vincule.
- El arbitraje forzoso en cambio viene impuesto por una cláusula legal o por el sometimiento pactado entre las partes ante de ocurrir el conflicto.

A su vez la elección de la vía supone recurrir a árbitros libremente seleccionados o bien designar a un organismo especializado (*arbitraje institucionalizado*).

²⁴ MATILLA ALEGRE, Rafael, Ob. Cit., p. 136.

La decisión (denominada *laudo*) obliga pero no somete, es decir determina efectos que vinculan el derecho de las partes, pero la inexecución no tiene sanción de árbitros. En todo caso son los jueces ordinarios quienes asumen la competencia ejecutiva.

4.4.1.1 Elementos Básicos del Arbitraje

En primer lugar, las partes contratantes tienen en su poder la decisión de establecer cuáles conflictos o disputas serán abarcados por la cláusula arbitral. Creemos que si las partes contratantes deciden acudir al arbitraje como opción alternativa deben asegurarse que la cláusula de arbitraje abarque la totalidad de las disputas que puedan llegar a surgir dentro del contrato. En otras palabras, la decisión de las partes en someterse al proceso arbitral debe ser total. Asimismo el lugar y el idioma bajo el cual se llevará a cabo el proceso de arbitraje. Como veremos más adelante, existen muchísimas organizaciones de arbitraje. Además las partes pueden escoger arbitrajes especiales (*ad hoc*).

La cláusula arbitral también debe establecer en forma inequívoca el carácter dispositivo de la decisión arbitral (*laudo*) y que ésta tenga el carácter de cosa juzgada ante las cortes con jurisdicción competente elegida por las partes. La idea fundamental es que la parte perdedora no pueda recurrir a las cortes comunes para determinar la validez de una decisión arbitral. En este sentido, una vez que el tribunal arbitral ha tomado una decisión (*laudo*) ésta debe ser final y contener los mismos efectos legales que una sentencia emitida por las cortes comunes. De cualquier forma, si una de las partes involucradas en el arbitraje se rehúsa a cumplir con el *laudo*, se tendrá que recurrir a las vías judiciales comunes para que las cortes reconozcan la decisión y hagan coercitiva su ejecución.

Alrededor de todo el mundo existen asociaciones, sociedades y grupos de árbitros con sistemas preestablecidos que incluyen las reglas y el procedimiento arbitral como en los centros arbitrales especializados en materia marítima: London, Maritime Arbitrators

Association, la Society of Maritime Arbitrators New York y la Chambre Arbitrale Maritime de Paris.²⁵

Por el contrario, si la cláusula arbitral no hace referencia a ninguna de estas asociaciones, la propia cláusula debe ser extensiva y contener todas las reglas y procedimientos del caso. Este último tipo de arbitraje es conocido como arbitraje ad hoc mientras que el primero es tratado como un arbitraje institucionalizado.

Otros arbitrajes se encuentran sometidos a las reglas de la Asociación Americana de Arbitraje

4.4.2 Mediación

Un sistema de resolución de conflictos es eficiente cuando cuenta con numerosas instituciones y procedimientos que permiten prevenir las controversias y resolverlas, en su mayor parte con el menor costo posible, partiendo de las necesidades e intereses de las partes, sobre la base del principio de subsidiariedad que se expresa así: "las cuestiones deberán ser tratadas al mas bajo nivel en la mayor medida posible, en forma descentralizada; al mas alto nivel se trataran los conflictos en que ello sea absolutamente necesario".²⁶ Obvio es que el mas alto nivel esta dado por el sistema judicial. Los tribunales no deben ser el lugar donde la resolución de disputas comienza.

Es necesario, en consecuencia, pasar del sistema ineficaz o frustrante a un sistema efectivo. La ausencia de mecanismos diversos y adecuados para resolver los conflictos hace que se recurra a los tribunales de justicia en forma irracional. Hay una cultura de litigio enraizada en la sociedad actual, que debe ser revertida si deseamos una justicia mejor; y lo que permite calificar a una cultura como litigiosa no es, propiamente, el numero de conflictos que presenta, sino la tendencia a resolver esos conflictos bajo la forma adversarial del litigio.

²⁵ GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Ob. Cit., p. 957.

²⁶ KOLB Deborah, *MEDIACIÓN. Cuando Hablar da Resultados*, Ed. Paidós, 1ª Edición, Argentina, 1996, p. 130.

4.4.2.1 Características del Sistema de Mediación

El sistema de mediación se caracteriza por crear un contexto más flexible para la conducción de disputas.

Lo característico del sistema de mediación es la inclusión de un tercera parte, "el mediador", que actúa para ayudar a las otras dos partes "disputantes" a alcanzar un acuerdo, pero cuyas intervenciones no tienen la obligatoriedad de ser aceptadas por los disputantes.

En la mediación se tienen en cuenta dos aspectos del conflicto.

4.4.2.2 Ventajas del Sistema de Mediación

Las ventajas y/o beneficios más importantes del sistema de mediación son los siguientes:

Produce un sensible alivio a los tribunales, debido a que muchos casos se solucionan sin haber siquiera entrado dentro del sistema federal judicial. En estos casos la mediación brinda una gran ayuda, al permitir que se comience a mediar en el momento en que las partes lo acuerden, que puede ser en pocos días o en pocas horas.

Al ser más flexible, utiliza capacidades alternativas que no están previstas dentro del sistema judicial formal.

La mayor ventaja individual que produce la mediación es un aumento sensible del protagonismo de las partes, lo que aumenta la responsabilidad de estas.

4.4.2.3 Desventajas del Sistema de Mediación

Dentro de las críticas se realizan negociaciones bajo el método de la mediación de derechos civiles que deberían ser inalienables.

Uno de los temas conflictivos es el tema de la neutralidad de los de los mediadores; cual es el significado de ser neutro; cuáles son los alcances de esto dentro del proceso de mediación, y si la neutralidad es algo dado (como características inherentes a determinadas personalidades) o s puede ser aprendida.

4.4.2.4 Beneficios de la Mediación

Suele confundirse a la mediación con una de sus subclases: la mediación judicial, pero dado que el sistema de mediación puede también funcionar separado de los tribunales, en el ámbito privado, los mediadores pueden ser llamados por la comunidad o directamente por las partes. En el mito de la mediación, hay un mediador genérico, aunque con diferentes características y estilos. Estos mediadores hablan y escriben sobre la mediación, con llegada a grandes auditorios, por lo que son voceros del método.

Quienes offician de mediadores pero sin considerarse ser profesionales de la mediación: Existen quienes median desde afuera de la profesión. Son abogados, funcionarios políticos o diplomáticos que utilizan y practican nuevas formas de facilitación, los cuales presentan las siguientes características conductuales:

- *Inteligencia*: Las partes buscan un mediador que les facilite el camino de la resolución, con una mentalidad ágil y eficaz.
- *Paciencia*: Es importante que el mediador pueda esperar los tiempos necesarios según lo requieran las partes.
- *Empatía*: El mediador debe ser capaz de valorar percepciones, medios e historia que cada parte revele en la discusión.
- *Sensibilidad y respeto*: El mediador debe ser respetuoso con las partes y sensible a sus fuertes sentimientos valorativos, incluyendo sexo, raza y diferencias culturales.
- *Oyente activo*: Las partes deben sentir que el mediador ha oído las respectivas presentaciones y dichos.

- *Enérgico y persuasivo*: A través de la conducción del proceso, el mediador debe intervenir eficazmente para lograr la flexibilidad entre las partes aunque debe dirigir la dinámica y controlar la audiencia sin ser autoritario.
- *Perseverante*: Cuando las partes llegan lentamente al acuerdo, el mediador debe soportar las espera y la ansiedad que esto provoca.

4.4.2.5 El Rol de los Abogados en el Proceso de Mediación

La función que cumplen los letrados en el proceso de la mediación es de vital importancia para la seguridad y funcionamiento del instituto de la mediación, debido a que los mismos deberían informar y asesorar a sus clientes acerca de las ventajas y desventajas de participar en un proceso de mediación.²⁷

Con relación a la mediación es esencial que las partes tomen conocimiento que el mediador en ninguna oportunidad podrá suplir el rol del abogado de parte, asesorando a las mismas, ya que uno de los pilares básicos del instituto de la mediación es que el mediador tenga durante todo el procedimiento una conducta de imparcialidad como así mismo de neutralidad hacia las partes.

²⁷ Ibidem, p. 287 y subsecuentes.

CAPITULO V

MARCO JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA EN MÉXICO Y SU IMPACTO EN LAS EXPORTACIONES.

5.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El marco la navegación marítima lo encontramos en los artículos constitucionales: 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134.

Los límites que corresponden al territorio nacional perteneciente a la nación como lo establece el artículo 27 párrafo quinto:

“Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores;...”

El artículo 42 determina la composición del territorio nacional,¹ donde: el de las partes integrantes de la Federación, corresponden las islas, los arrecifes y cayos en los mares adyacentes; 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 arrecifes; las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores; y el espacio situado sobre el territorio nacional, es decir, la Zona Económica Exclusiva.²

¹ Además el artículo 48 de la LNCM establece: 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.

² La Zona Económica Exclusiva es aquella área marina situada más allá del mar territorial, con una extensión máxima de 200 millas náuticas (370,4 kilómetros) contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura del mar territorial en donde un Estado tiene derechos especiales en exploración y explotación de sus recursos. ORTIZ AHLF, Loretta, Ob. Cit., p. 119.

El párrafo ocho, de este artículo constitucional, establece derechos de soberanía y las jurisdicciones en la zona económica exclusiva que a la Nación le corresponde, en la cual se extiende a doscientas millas náuticas.

Este numeral establece que el dominio de la nación podrá ser adquirido solo por mexicanos por nacimiento o por naturalización, ya sean personas físicas o colectivas.

El artículo 32 de la CPEUM dispone que sólo los mexicanos por nacimiento pueden ser parte de la tripulación de una embarcación que enarbole la bandera mexicana o utilice insignias de la marina mercante. Esto incluye desde los grumetes hasta el mismo capitán de la embarcación de que se trate, capitanes de puertos y pilotos de puerto.

La facultad de dictar leyes sobre las vías generales de comunicación, el uso y aprovechamiento de las aguas pertenecientes a la jurisdicción federal, la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional y en general cualquier disposición de carácter marítimo; las tiene el Congreso de la Unión de acuerdo al artículo 73 de la CPEUM.

El Senado de la República tiene facultades en materia marítima, tal y como lo establece el artículo 76 constitucional, para estudiar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal así como también es responsable de la aprobación de los tratados y convenciones marítimas internacionales.

El Ejecutivo Federal, es la máxima autoridad marítima según lo establece el artículo 89 de la CPEUM al dirigir la política exterior y celebrar toda clase de tratados internacionales, además de habilitar puertos y establecer las aduanas marítimas necesarias; y que de igual manera, el artículo 7 de la LNCM establece:

“Artículo 7.- La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal...”

Con fundamento en el artículo 104, los tribunales federales serán competentes para conocer sobre las controversias en materia de Derecho de Navegación, que de nada sirve ante la falta de especialización de los tribunales de la federación debido a la necesidad de tribunales ad hoc.³

Los Estados no pueden establecer derechos de tonelaje, derechos de puertos o establecer contribuciones a las exportaciones sin que medie el consentimiento del Congreso de la Unión.

Las actividades laborales reguladas en el artículo 5 constitucional se establece la libertad para ejercer la profesión u oficio que más acomode a los individuos conforme a las disposiciones del artículo 123 de la CPEUM tienen un importancia que la actividad desarrollada por la gente de mar en el contexto del comercio internacional, se traduce finalmente en la consolidación de los mercados y en el desarrollo económico de los países, ya que la arremetida de un mundo globalizado cada vez más competitivo es ineluctable.

José Domingo Ray señala que el Derecho Laboral nace del Derecho Marítimo y con cita de Atilio Malvagni, sostiene que los tripulantes fueron los primeros obreros que tuvieron amparo legal, ya que dichas normas tuvieron por finalidad: proteger los intereses de la expedición, alentar a los hombres de mar para que salieran a navegar y mantener la disciplina a bordo.⁴

La fracción XXXI del artículo 123 en comento, establece que es competencia exclusiva de las autoridades federales conocer los asuntos relativos a empresas que presten en que presten los servicios en zonas federales o bajo jurisdicción federal, en aguas territoriales o en la zona económica exclusiva.

³ Significa que deberán ser tribunales capacitados para resolver con conocimiento de causal. Diccionario Jurídico Latino; Editorial SISTA S.A. de C.V.; Primera Edición; México; 2005; Página 17.

⁴ DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, Ed. Abeledo-Perrot, Tomo II, Buenos Aires, Argentina, 1997.

El artículo 131 constitucional establece la facultad exclusiva que tiene la federación para gravar el impuesto a las exportaciones de bienes manufacturados que en 2007 fueron de 272,084 millones de dólares de los cuales el ochenta por ciento corresponde a las exportaciones hechas a Estados Unidos de América.

Las exportaciones deben diversificarse para generar una cartera más amplia que permita al país seguir adelante con la desaceleración económica,⁵ ya que la dependencia económica hacia Estados Unidos de América en donde las exportaciones subieron tan solo un cinco por ciento en el dos mil siete mientras que en la misma anualidad, según la secretaria de Hacienda y Crédito Público, se registro un incremento del treinta punto tres por ciento en las exportaciones de México hacia el resto mundo.

El artículo 133 constitucional regula a la federación, en que se integra en primer lugar por la Carta Magna, después las leyes federales y en seguida los tratados internacionales marítimos y en específico de transporte internacional de mercancías, donde éstos últimos según la Suprema Corte de Justicia de la Nación, están por encima de las leyes federales⁶.

Los recursos marítimos del país son abundantes por tener litoral en 17 Estados con acceso amplio al Océano Pacífico, el Golfo de México y al Caribe Mexicano en 11,122 kilómetros cuadrados de litoral para definir el límite de los ambientes costeros y marinos bajo jurisdicción mexicana que dispone el Gobierno Federal se deben administrar con eficiencia, eficacia y honradez que establece el artículo 134 constitucional.

⁵ Se llama así al descenso transitorio del ritmo de crecimiento de una determinada magnitud económica que se produce cuando la tasa de crecimiento es menor que en el periodo inmediatamente anterior. Fuente: http://www.financiero.com/diccionario_financiero/desaceleracion.asp, Febrero, 2008.

⁶ TRATADOS INTERNACIONALES. SON PARTE INTEGRANTE DE LA LEY SUPREMA DE LA UNIÓN Y SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES GENERALES, FEDERALES Y LOCALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL. Registro de Tesis Número 172650, Novena Época del Pleno, Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, XXV, Abril de 2007, Página: 6, Tesis: P. IX/2007, Tesis Aislada en Materia Constitucional.

5.2 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El régimen de la navegación marítima se encuentra regulado en la LNCM, en el capítulo uno del título tercero denominado “De la Navegación” con nueve artículos.

La navegación marítima esta abierta a todas las embarcaciones en tiempos de paz y que, sólo por razones de seguridad o bien el interés público podrá, la SCT, cerrar las vías marítimas navegables. Tal apertura se ve condicionada al principio de reciprocidad existente respecto al pabellón de la embarcación que incursione en la zona marítima mexicana y podrá ser temporal o definitiva y total o parcial.

El régimen de navegación de alta mar ha venido tradicionalmente caracteriza por la conjugación de dos principios: uno, la libertad que establece el artículo 90 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y dos, la sumisión del buque a las autoridades del Estado de pabellón o Estado de abanderamiento.

La regulación que en concreto se refiere al transporte en general se encuentra primero en el artículo 39, apartado A del ordenamiento en comento, en el cual la utilización de embarcaciones para el transporte internacional estará abierta a todos los navieros y embarcaciones tanto mexicanas como extranjeras, las últimas condicionadas al principio de reciprocidad aunada a la reserva que la propia ley hace en base a las condiciones de competencia económica.

El transporte de carga que se haga en alta mar o bien la costera será reservada a los navieros mexicanos con naves de pabellón mexicano cuando las condiciones de competencia sean desequilibradas en términos de los artículos 2 y 3 de la Ley Federal de Competencia Económica, para lo cual, la SCT deberá solicitar una opinión con antelación a la Comisión Federal de Competencia que es un órgano administrativo desconcentrado de la Secretaría de Economía, cuenta con autonomía técnica y operativa y tiene a su cargo prevenir, investigar y combatir los monopolios, las prácticas monopólicas y las concentraciones, en los términos de esta ley, y gozará de autonomía para dictar sus resoluciones, que en razón al

artículo en comento, inciso A, párrafo segundo, en términos de los artículos 24 y 30 a 34 bis 3 de la Ley Federal de Competencia Económica.

La reserva que se decrete podrá ser total o parcial y se mantendrá hasta en tanto subsista la falta de condiciones de competencia a través del procedimiento que a opinión de la Comisión Federal de Competencia a solicitud de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, de la parte interesada o bien de oficio; una vez que se halla recuperado la falta de condiciones de competencia, con fundamento el inciso B del artículo 39 de la LNCM, la regulación de las tarifas⁷ establecidas a los servicios marítimos fijada deberá ser suprimida o bien modificada dentro de los treinta días hábiles siguientes a la expedición de la opinión y en que la SCT solicitara a la Comisión Federal de Competencia su opinión para determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que permitan la prestación del servicio en condiciones de calidad y eficiencia.

La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas y no se requiere permiso de navegación de la SCT a excepción de que la operación y explotación de embarcaciones sea destinada a servicios turísticos, deportivos, recreativos; para construcción o mantenimiento portuario y el dragado por naves de pabellón extranjero; seguridad, salvamento y auxilio a la navegación; remolque, maniobra y lanchaje en puerto salvo contrato; dragado y las embarcaciones extranjeras destinadas al cabotaje⁸ podrán realizarse por navieros tanto mexicanos como extranjeros con embarcaciones de cualquier pabellón siempre y cuando impere el principio de reciprocidad.

La LNCM establece específicamente en la fracción II del artículo 42, que no se requiere permiso para prestar los servicios prestados por embarcaciones mexicanas, de transporte de carga, remolque, dragado; además de las embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al

⁷ Artículo 8 de la LNCM.

⁸ Artículo 42, fracción I de la LNCM.

cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa; sin dejar de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables.

La SCT esta facultada para verificar el acatamiento de dichas normas sin que tal requisito prejuzgue la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación o el deber de abanderamiento.

La LNCM prevé que para el caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público, la SCT estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje, de acuerdo con la siguiente prelación:

- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo; y
- Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento.

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original. Y en caso contrario, la SCT no podrá renovar el permiso u otorgar un permiso adicional para la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado salvo que la embarcación con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, de la LNCM.

Los permisos en materia de la LNCM, se otorgará a aquellas personas que cumplan con los requisitos en el artículo 43, de este ordenamiento en que la terminación, revocación y cualquier otro acto administrativo será aplicable lo dispuesto por la Ley de Puertos y que se verá más adelante.

5.2.1 Reglamento de la Ley de Navegación.

Este ordenamiento con vigencia hasta en tanto el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos sea sancionado y publicado. Tiene por objeto reglamentar la actividad de las autoridades marítimas y de los particulares en los asuntos marítimos y portuarios que regulaba la Ley de Navegación y que regula la actual LNCM.

La regulación de la navegación marítima se encuentra en el Título quinto denominado “de la Navegación”, el cual consta de cuatro capítulos que van del artículo 64 al 88 de los cuales trataremos a continuación la seguridad para la navegación así como el arribo y el despacho de las embarcaciones por tener un interés particular en las actividades de exportación.

5.2.1.1 La Seguridad de la Navegación.

Las embarcaciones, en cualquier tipo de navegación, deberán contar con medios eficientes de radiocomunicación, bajo ninguna circunstancia deberán rebasar su capacidad de carga y las que realicen navegación interior deberán llevar suficientes víveres, combustible y agua para setenta y dos horas adicionales al tiempo previsto para su viaje.

En la navegación interior, las embarcaciones que transporten mercancías peligrosas⁹ a granel o en bulto, o cuyos cargamentos, en caso de avería, puedan contaminar el medio ambiente, deberán cumplir con lo establecido en las disposiciones jurídicas y en las normas oficiales mexicanas aplicables.

Para extraer, remover o reflotar una embarcación o su carga, que se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado sin que constituya un peligro o un obstáculo

⁹ Es aquella que en su proceso de manejo, estiba y transporte representa un alto riesgo para la salud y seguridad del medio ambiente por tener características de ser corrosiva, tóxica, radiactiva, inflamable, explosiva, oxidante (comburente), pirofórica, inestable, infecciosa o contaminante. Apartado 3.4 de la Norma Oficial Mexicana NOM-033-SCT4-1996, *Lineamientos para el Ingreso de Mercancías Peligrosas a Instalaciones Portuarias*, Publicada en el Diario Oficial de la Federación del 3 de febrero de 1999.

para las actividades marítimas relacionadas con las vías navegables o para la preservación del medio ambiente, el propietario o la persona que acredite su derecho sobre éstos o su carga, deberá solicitar a la SCT autorización correspondiente.

Recibida la solicitud y de ser procedente la autorización, el interesado deberá constituir ante la autoridad marítima fianza, cuyo monto será calculado con base en el daño que causaría el abandono, por el plazo que se requiera para realizar los trabajos. La SCT deberá resolver la solicitud en un plazo que no excederá de diez días hábiles.

5.2.1.2 El Arribo y Despacho de Embarcaciones.

El arribo es, de conformidad al artículo 45 de la LNCM, la llegada de una embarcación al puerto o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, se clasifica en:

- Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;
- Imprevista: la que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada; y
- Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor en lugares distintos al previsto en el despacho de salida.

Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas e imprevistas de las embarcaciones. Cuando hayan llegado a la rada o al antepuerto sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado a tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

Las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 46 de la LNCM, para hacerse a la mar, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, de conformidad lo establecido por el artículo 48 del mismo ordenamiento, deberán:

- Será expedido por la autoridad marítima, previo requerimiento de la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los Tratados Internacionales. El reglamento establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores;
- Se expedirán antes de la hora de zarpe, una vez que haya finalizado la carga y las operaciones complementarias realizadas en puerto; y
- Quedarán sin efecto si no se hiciese uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición, salvo autorización justificada que expresamente emita la autoridad marítima.

De acuerdo a lo anterior, se considera despacho de salida a la autorización otorgada por la autoridad marítima cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban salir del puerto por razón de seguridad.

La autoridad marítima estará facultada para negar o dejar sin efecto los despachos de salida por: resolución en materia judicial o laboral federal; resolución federal en materia administrativa; la presentación incompleta de la documentación señalada en este capítulo; la existencia justificada de un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina; falta del número, calificación o certificación de los tripulantes según el certificado de dotación mínima; tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes; y las embarcaciones extranjeras.

Las embarcaciones de recreo y deportivas¹⁰ de uso particular (extranjeras) registrarán su arribo únicamente ante la capitanía del primer puerto que toquen en territorio mexicano y

¹⁰ Las embarcaciones de recreo son las embarcaciones de cualquier tipo, con independencia de sus medios de propulsión (vela, motor...), destinadas a fines recreativos. También se pueden denominar yates. Estas embarcaciones que se dedican a actividades de placer pueden tener ánimo de lucro cuando son alquiladas por terceros, pudiendo llevar hasta 12 personas a bordo. No pueden realizar actividades de transporte de carga o de pasajeros ni de pesca no deportiva (comercial). Fuente: http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/MARINA_MERCANTE/NAUTICA_DE_RECREO/Titularidad/Concepto_de_embarcacion_de_recreo/, Febrero, 2008.

no requerirán despacho salvo cuando pretendan realizar navegación de altura, sin embargo, deberán registrar cada entrada y salida en alguna marina autorizada.

La marina turística,¹¹ deportiva o de recreo deberá llevar una bitácora de arribo y despacho de las embarcaciones que pertenezcan a la misma, así como de las que arriben de visita.

En todo caso, el despacho de embarcaciones para navegación de altura, deberá ser expedido por la capitanía de puerto respectiva.

La autorización del arribo de embarcaciones mayores a puerto, la autoridad marítima exigirá, según el artículo 66 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

- En navegación de cabotaje: despacho de salida del puerto de origen; manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas; lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros, y diario de navegación, y
- En navegación de altura, además de los documentos señalados en el punto anterior: despacho de salida del puerto de origen; manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas; lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros, y diario de navegación; autorización de la libre plática; patente de sanidad; lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar; certificado de arqueo; declaración general; declaración de provisiones a bordo, y declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

Para hacerse a la mar, las embarcaciones mayores requerirán de un despacho del puerto que expedirá la autoridad marítima, para lo cual se les exigirá: patente de sanidad, salvo en el caso de navegación de cabotaje; certificado de no adeudo o garantía de pago, por el uso de infraestructura o daños causados a ésta; certificados de seguridad que demuestren el buen

¹¹ El conjunto de infraestructura e instalaciones y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas. Apartado 4.436 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, *Terminología Marítimo-Portuaria*, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

estado de la embarcación; cálculo y plan de estiba de la carga, y lista de tripulantes y pasajeros, si los hubiere.

Los despachos quedarán sin efecto si no se hicieron uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición.

Al implicar peligro el despacho para las embarcaciones mayores según el informe meteorológico oficial, la autoridad marítima se podrá permitir que se hagan a la mar si los capitanes de aquéllas lo solicitan mediante carta responsiva redactada en español y ratificada ante la propia autoridad, en la cual manifiesten que tienen pleno conocimiento de los informes meteorológicos; que, dadas las características de seguridad y navegabilidad de sus embarcaciones, las condiciones de la zona en que navegarán y sus planes de navegación, garantizan que no existe peligro para las embarcaciones y sus bienes, ni para sus tripulaciones y pasajeros; y que asumen, bajo su exclusivo riesgo, la absoluta responsabilidad por cualquier daño que pudiere sobrevenir.

El transporte de contenedores vacíos entre puertos nacionales que se haga con el propósito de utilizar dicho equipo para la exportación de mercancías podrá ser efectuado por embarcaciones extranjeras en navegación de altura, siempre que la empresa que las opere sea su legítima propietaria o poseedora.¹²

5.2.2 Ley de Puertos

La Ley de Puertos es de orden público de aplicación en todo el territorio nacional, la cual regula en sesenta y nueve artículos y ocho transitorios 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.

La Ley de Puertos, como lo establece en el artículo 1, tiene por objeto regular la construcción, el uso, el aprovechamiento, la explotación, la operación y formas de

¹² Artículo 71 del Reglamento de la Ley de Navegación, de publicada el 16 de septiembre de 1998.

administración de los puertos o cualquier clase de instalación portuaria, terminales y marinas así como los servicios portuarios prestados principalmente el tema de Pilotaje ya tratado al principio de este trabajo y que para el presente trabajo representan un vital factor en la incidencia sobre el transporte de las mercancía y que en primer lugar se refleja en materia de permisos que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contempla para la navegación dentro del Territorio Marítimo Mexicano.

La Ley de Puertos establece en el artículo 33 que los permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes:

- No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos;
- No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses;
- Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;
- Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas;
- No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría, salvo lo dispuesto en los artículos 20 último párrafo y 30 segundo párrafo de la presente ley;
- Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de la empresa titular de aquéllos;
- No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados;
- Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría;
- No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido;

- No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o las pólizas de seguros de daños a terceros;
- Incumplir con las obligaciones señaladas en el título de concesión en materia de protección ecológica, y
- Incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley o en sus reglamentos.

La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde primero este ente al titular o a su representante legal, del inicio del procedimiento y de las causas que lo motivan, y le otorgará un plazo de 15 días hábiles, contados a partir de la fecha de la notificación, para hacer valer sus defensas y presentar las pruebas que las apoyen, y a una vez aportadas las pruebas o elementos de defensa, o transcurrido el plazo sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles.

5.3 Exportaciones

Una exportación es el envío de mercancías o productos del país propio del que se mencione a otro distinto, para su uso o consumo definitivo, la exportación está vinculada a tres criterios:

- A) Al transporte, como acto material;
- B) Al envío, como generador de relaciones jurídicas y fiscales de una operación comercial;
- C) A la venta, esto es, motivación del envío, limitándola a que toda exportación se haga por un precio o contraprestación en divisas.

La exportación en general recae sobre bienes y servicio, incluyendo a la electricidad. La exportación de servicios, como tecnologías, planos y diseños, es decir en términos generales, la propiedad intelectual, es un rubro que adquiere tanta o más importancia que las mercancías u objetos físicos transportados.

Las mercancías o los servicios de la exportación son proporcionados a los consumidores extranjeros por los productores domésticos. La exportación de cantidades comerciales de mercancías requiere normalmente la implicación de las autoridades aduaneras en el país de la exportación y el país de la importación. Las exportaciones registradas en el país desplazadas en las vías marítimas se ven reflejadas en miles de toneladas que se muestran en el siguiente cuadro:

Periodo	Exportación <i>a/</i>
1996	117,598
1997	125,571
1998	125,682
1999	119,284
2000	124, 881
2001	129,020
2002	116,999
2003	125,232
2004	125,996
2005	128,055
2006	127,418
2007	117,588
2008	46,530
Primeros Cinco Meses.	

Exportaciones Mexicanas desplazadas por Vía Marítima.¹³

El advenimiento de comercios a través del Internet con empresas como Mercado Libre, e-Bay y similares, ha vinculado en gran parte la implicación de costumbres en muchos países

¹³ El símbolo *a/* significa que los totales pueden no coincidir con los datos divulgados en otros productos anuales, debido al redondeo de cifras mensuales. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Fuente: <http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/>, Febrero, 2008.

debido a los valores individuales bajos de estos comercios. No obstante estas exportaciones pequeñas todavía están conforme a las restricciones legales aplicadas por el país de la exportación, particularmente por lo que se refiere a limitaciones estratégicas de la exportación.

La exportación debe realizarse por conducto de un agente aduanal o apoderado aduanal, quienes deberán legalmente estar autorizados por el exportador y los cuales presentarán la mercancía en la aduana, para ser revisada por la autoridad, anexando a la misma el pedimento de exportación y los demás documentos correspondientes.

Las exportaciones se clasifican¹⁴ en:

- **Exportaciones Tradicionales:** Son los productos que se exportan con frecuencia, y el país depende de ellos, como: el petróleo es un tipo de exportación netamente tradicional.
- **Exportaciones no Tradicionales:** Son aquellos productos que se exportan con muy poca frecuencia y el país no depende de ellos, y ejemplote ello son: los cigarrillos, bebidas alcohólicas, pieles, automóviles, etc.
- **Exportaciones Restringidas:** Son aquellas exportaciones limitadas por el Estado por razones de seguridad como en diciembre del 2002 el país vivió un tipo de exportación restringida, debido al Paro Petrolero, cuando se redujo la producción del petróleo, las exportaciones fueron restringidas para poder medio abastecer la nación. Otro tipo de exportación restringida son las drogas, por ser de ilícito comercio.
- **Exportaciones no Restringidas:** son aquellas que se realizan sin restricciones del Estado, pero deben cumplir con los debidos procesos aduaneros correspondientes.

Las exportaciones se encuentran regulada por, en la Ley Aduanera y su reglamento, la Ley de Comercio Exterior principalmente, las cuales se analizaran brevemente enseguida.

¹⁴ Fuente: <http://www.monografias.com/trabajos24/exportaciones/exportaciones.shtml>, Febrero, 2008.

La importancia de las exportaciones para un país se convierte en la generación de divisas que el país necesita para financiar sus importaciones, contribuyen al crecimiento económico, creando industrias y produciendo empleos, permiten aprovechar las ventajas competitivas de los países, permiten la innovación tecnológica, propician la competitividad internacional con la respectiva presencia comercial, pretender satisfacer la necesidad que tienen las empresas de otros países con mayores números de habitantes y mejor poder adquisitivo, permite incrementar las ventas

5.3.1 Ley Aduanera

La Ley aduanera es un ordenamiento que regula en doscientos tres artículos la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías, junto a otros ordenamientos como la Ley del Impuesto General a la Importación y Exportación y que en cualquier caso se aplicará supletoriamente el Código Fiscal de la Federación.

Todas las mercancías que salen de México deben destinarse a un régimen aduanero,¹⁵ establecido por el contribuyente, de acuerdo con la función que se le va a dar en territorio nacional o en el extranjero. Cuando una mercancía es presentada en la aduana para su ingreso o salida del país, se debe informar en un documento oficial (pedimento¹⁶) el destino que se pretende dar a dicha mercancía.

¹⁵ Se entenderán por regímenes aduaneros, las diferentes destinaciones a que pueden quedar sujetas las mercancías que se encuentran bajo control aduanero, de acuerdo con los términos de la declaración presentada ante la autoridad aduanera. Los reglamentos establecerán los procedimientos, los requisitos y las condiciones necesarios para aplicar los regímenes aduaneros. ESPINOSA BERECHOCHEA, Carlos, *Conocimientos Básicos de Comercio Exterior para el Contador Público. Fundamentos Constitucionales y Legales en Materia de Comercio Exterior*, Ed. Instituto Mexicano de Contadores Públicos, 1ª Edición, México, 2005, p. 115.

¹⁶ El Pedimento de Exportación es la forma oficial aprobada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en donde se señalan los datos del régimen aduanero al que se destina la mercancía y la información necesaria para el cálculo y el pago de los impuestos al comercio exterior, dicho documento se presenta ante la aduana a través de un agente aduanal o apoderado aduanal. Fuente: http://www.aduanas.gob.mx/aduana_mexico/2008/importando_exportando/142_10067.html, Febrero, 2008.

Nuestra legislación contempla seis regímenes con sus respectivas variantes: definitivos; temporales, de depósito fiscal; de tránsito de mercancías; de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado y de recinto fiscalizado estratégico.¹⁷

En el caso del régimen aduanero definitivo de exportación, implica la salida de las mercancías por tiempo indefinido y, en el caso del régimen temporal de exportación, se trata de la salida por un tiempo determinado y con una finalidad específica, o para que la mercancía sea sometida en el extranjero a un proceso de transformación, elaboración o reparación. En las exportaciones temporales, la intención primaria es el retornar la mercancía al territorio nacional.

El trámite para exportar una mercancía podrá requerir la utilización de más de un tipo de régimen aduanero y que en atención: al tipo de mercancía, a la empresa exportadora, a la operación que se le practicará, e incluso al tipo de logística o aduana que interviene en el control aduanero del trámite.

Las personas que deseen enviar mercancías fuera del territorio nacional deben cumplir con diversos requisitos:

1. Inscribirse en el Padrón de Exportadores Sectorial ante la solicitud al Sistema de Administración Tributaria de la autorización para exportar: bebidas alcohólicas y cerveza, alcohol, alcohol desnaturalizado y mieles incristalizables o tabacos labrados.¹⁸
2. Cumplir con las restricciones y regulaciones que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación señalen para la mercancía.

¹⁷ Artículo 90 de la Ley Aduanera.

¹⁸ En términos del artículo 19, fracción XI en relación con el artículo 2, fracción I, incisos A), B) y C) de la Ley Aduanera, deberán estar inscritos en el Padrón de Exportadores Sectorial, el cual estará a cargo de la Administración General de Aduanas.

Todas las mercancías que ingresen o salgan de México están sujetas al pago de impuestos y, en su caso, al cumplimiento de regulaciones y restricciones no arancelarias, los cuales se verifican de acuerdo con su fracción arancelaria.

La fracción arancelaria de una mercancía emana del Sistema Armonizado de Codificación y Designación de Mercancías, que pretende una clasificación uniforme de mercancías para el comercio internacional, en donde una mercancía podrá ser clasificada y reconocida en cualquier parte del mundo sin importar el idioma en un país determinado.

En nuestro país, la clasificación arancelaria se practica con la aplicación estricta de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación.¹⁹

Esta ley tiene sus antecedentes inmediatos en la Ley del Impuesto General de Importación y en la Ley del Impuesto General de Exportación, las cuales estuvieron vigentes hasta el 31 de marzo de 2002, ya que la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación las abrogó. La Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación se basa en el Convenio del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (Harmonized System of Tariff Nomenclature, HS), el cual entró en vigor el 1 de enero de 1988; este convenio forma parte de la Organización Mundial de Aduanas.

Por otro lado el artículo 11 de la Ley Aduanera en relación con el artículo 9 del Reglamento de la Ley Aduanera establece que las mercancías podrán introducirse al territorio nacional o extraerse del mismo mediante el tráfico marítimo, terrestre, aéreo y fluvial, por otros medios de conducción y por la vía postal.

La Ley Aduanera contiene una serie de obligaciones en materia marítima donde las empresas porteadoras, los capitanes, pilotos, conductores y propietarios de los medios de transporte de mercancías materia de exportación están obligados a:

¹⁹ La Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación fue publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 18 de enero de 2002 y entró en vigor el 1 de abril del mismo año.

- Recibir la visita de inspección que las autoridades aduaneras realicen a los citados medios de transporte, con motivo de su entrada al país o de su salida o bien presentar los medios de transporte en el lugar designado por las autoridades aduaneras para realizar la visita de inspección.
- Aplicar las medidas que las autoridades aduaneras señalen para prevenir y asegurar en los vehículos el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley.
- Exhibir, cuando las autoridades aduaneras lo requieran, los libros de navegación y demás documentos que amparen los vehículos y las mercancías que conduzcan.
- Presentar a las autoridades aduaneras las mercancías, así como los manifiestos y demás documentos que las amparen, utilizando las formas aprobadas por la Secretaría. Las empresas de transportación marítima y aérea, deberán proporcionar la información relativa a las mercancías que transporten en medios magnéticos, en los términos que mediante reglas establezca la Secretaría.
- Colocar en los bultos que transporten y que contengan mercancías que sean explosivas, inflamables, contaminantes, radiactivas o corrosivas, las marcas o símbolos que son obligatorios internacionalmente, cuando el documento que ampare su transporte señale que se trata de este tipo de mercancías.
- Evitar la venta de mercancías de procedencia extranjera en las embarcaciones o aeronaves una vez que se encuentren en el territorio nacional.
- Transmitir electrónicamente a las autoridades aduaneras y a los titulares de los recintos fiscalizados la información relativa a la mercancía que transportan antes de su arribo al territorio nacional, en los términos y condiciones que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.
- Comunicar a los consignatarios de los documentos de transporte, el arribo e ingreso de las mercancías a los recintos fiscalizados en los términos que establezca el Servicio de Administración Tributaria mediante reglas.

En el tráfico marítimo, los capitanes deben pagar los créditos fiscales que hubiera causado la embarcación.

Antes de salir una embarcación, su capitán o agente naviero consignatario general o de buques deberá presentar a las autoridades aduaneras una relación del equipo especial a que se refiere el artículo 31 de esta Ley, la cual en caso de contener errores podrá corregirse antes de zarpar.

El equipo especial que las embarcaciones utilicen para facilitar las maniobras de carga, descarga y que dejen en tierra, causará abandono tres meses después del día siguiente a aquel en que dichas embarcaciones hayan salido del puerto.

Durante ese lapso este equipo podrá permanecer en el puerto sin el pago de los impuestos al comercio exterior y utilizarse por otras embarcaciones de la empresa porteadora que lo haya dejado en el puerto.

5.3.2 Reglamento de la Ley Aduanera

El Reglamento de la Ley Aduanera detalla la regulación de la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías contenidas en la Ley Aduanera a lo largo de 198 artículos.

En lo que respecta a los lugares autorizados para realizar la entrada, salida y control de las mercancías son las aduanas, secciones aduaneras; aeropuertos internacionales, cruces fronterizos autorizados, puertos y terminales ferroviarias que cuenten con servicios aduanales. En el supuesto de maniobra, se dividen en: a) En tráfico marítimo y fluvial: los muelles, atracaderos y sitios para la carga y descarga de mercancías exportación que la autoridad competente señale para ello; b) En tráfico terrestre: los almacenes, plazuelas, vías férreas y demás lugares que la autoridad aduanera señale, y c) En tráfico aéreo: los aeropuertos declarados como internacionales por la autoridad competente.

En caso fortuito, fuerza mayor o causa debidamente justificada las autoridades aduaneras podrán habilitar por el tiempo que duren las citadas circunstancias, lugares de entrada,

salida o maniobras distintos a los señalados en este artículo, los cuales se harán del conocimiento a las demás autoridades competentes y a los interesados.

En los tráficos marítimo o aéreo, las mercancías destinadas a entrar por una aduana podrán hacerlo por otra, con la misma documentación de origen, cuando:

- La de destino haya sido clausurada o se encuentre imposibilitada para recibir la carga, por cualquier circunstancia debidamente justificada;
- Exista caso fortuito o fuerza mayor, y
- El porteador o el consignatario de mercancías en tráfico marítimo, solicite descargar y despachar en otro puerto distinto del señalado como destino.

El tráfico marítimo²⁰ es clasificado para efectos de la materia en de altura, de cabotaje o mixto.

- Tráfico de altura: a) El transporte de mercancías que lleguen al país o se remitan al extranjero, y b) La navegación entre un puerto nacional y otro extranjero o viceversa;
- Tráfico de cabotaje: es el transporte de mercancías o la navegación entre dos puntos del país situados en el mismo litoral, y
- Tráfico mixto: cuando una embarcación simultáneamente realiza los de altura y cabotaje con las mercancías que transporta, y el transporte de mercancías o la navegación entre dos puntos de la costa nacional situados en distinto litoral o, en el mismo, si se hace escala en un puerto extranjero.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 12 del Reglamento de la Ley Aduanera establece que el agente naviero consignatario general o de buques o los representantes de los navieros mexicanos podrán realizar los trámites ante la autoridad aduanera que correspondan a los capitanes, siempre y cuando se obliguen solidariamente con éstos.

²⁰ Artículo 11 del Reglamento de la Ley Aduanera.

El mismo artículo 12 del ordenamiento en comento establece, además, que ante la falta de agente naviero consignatario general o de buques en el puerto, será su capitán o a la persona que éste designe, la cual, de aceptar dicho encargo, lo hará constar expresamente y sólo podrá renunciarlo después de concluidos los trámites del despacho de mercancías que sean consecuencia directa del arribo y antes de que se inicie cualquier trámite relativo a la maniobra de carga o a la salida en lastre de la propia embarcación.

El capitán de la embarcación que reciba en el extranjero carga o pasajeros para transportarlos al país, presentará a la autoridad aduanera los siguientes documentos:

- Manifiesto para cada uno de los puertos mexicanos a que la carga venga destinada;
- Lista, por cada puerto, de los pasajeros que conduzcan, expresando la cantidad y clase de bultos que constituyan el equipaje de cada uno, con excepción de los de mano;
- Lista de la tripulación y declaración de sus mercancías, por cada puerto, y
- Relación por cada puerto, de los bultos que contengan mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes o radiactivas, en su caso.

Los errores o deficiencias en los manifiestos se subsanarán dentro de las veinticuatro horas siguientes al desembarque de las mercancías por medio de notas bajo firma del capitán, del agente naviero consignatario general o de buques o del representante de los navieros mexicanos puestas al final de cada documento.

Antes de salir una embarcación en tráfico de altura, su capitán o agente naviero consignatario general o de buques deberá presentar un manifiesto que comprenda la carga que haya tomado en el puerto con destino al extranjero, el cual, en caso de contener errores, podrá corregirse mediante modificación presentada antes de zarpar.

Para efectos de este artículo, la copia del manifiesto se entregará al capitán para que ampare la carga.

El capitán de la embarcación procedente del extranjero que arribe en lastre a un puerto nacional, formulará una declaración, bajo protesta de decir verdad, en la que exprese que no trae mercancías de procedencia extranjera; con las obligaciones en puerto²¹:

- Mostrar a la autoridad aduanera los departamentos de la embarcación donde se efectúe o pueda efectuarse la venta de mercancías, incluyendo los camarotes de la tripulación;
- Acatar y hacer cumplir a los miembros de la tripulación, las disposiciones que dicten las autoridades aduaneras en relación con la embarcación y sus operaciones, y
- Atender y ordenar a los tripulantes que acudan al llamado que les hagan las autoridades aduaneras para diligencias administrativas.

Los capitanes de las embarcaciones de bandera extranjera que vayan a permanecer en algún punto del mar territorial o de la zona económica exclusiva deberán, previamente a cualquier maniobra de carga o descarga de mercancías, fondear en el puerto nacional correspondiente para el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Cuando las embarcaciones vayan a dedicarse a la explotación, extracción o transformación de recursos naturales, deberán dar aviso mediante promoción por escrito a la autoridad aduanera y cumplir con las demás disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Al entrar al país, y antes de salir del mismo, deberán cumplir las obligaciones fiscales, y con las regulaciones y restricciones no arancelarias aplicables respecto de las actividades mencionadas, salvo que algún convenio internacional establezca otro procedimiento.

Si se trata de embarcar o de cargar o descargar mercancías, requerirán la autorización de la citada autoridad aduanera.

El capitán al regresar al puerto nacional, deberá presentar una declaración, bajo protesta de decir verdad, en la cual manifestará la especie y cantidad de cada producto obtenido o de

²¹ Artículo 20 de la Ley Aduanera.

las mercancías embarcadas; si han sido objeto de algún proceso de conservación o transformación a bordo, y si éstas se descargaran en ese mismo puerto o en la misma embarcación se llevarán a otro puerto nacional o al extranjero, así como si entregó mercancías en mar territorial, zona económica exclusiva o en alta mar a alguna otra embarcación.

Si se pretende extraer del país el producto obtenido o las citadas mercancías, a la declaración se acompañará el pedimento que corresponda, se pagarán las contribuciones respectivas y se cumplirá con las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias a que las mercancías estén sujetas. Los trámites que estos casos ameriten, se harán con carácter preferente.

En el tráfico mixto, las mercancías que sean materia de tráfico de altura se regirán por las disposiciones establecidas para éste, y las que sean objeto de cabotaje deberán ampararse con los conocimientos de embarque y sobordos para cada puerto de destino y demás documentos que el Reglamento de la Ley Aduanera señale.

Los capitanes o los agentes navieros consignatarios general o de buques de las embarcaciones en tráfico mixto deberán entregar a la autoridad aduanera los sobordos y sus anexos, que amparen la carga de cabotaje que conduzcan para el puerto al que arriben.

A solicitud del capitán o del agente naviero consignatario general o de buques se podrá autorizar el cambio de destino de las mercancías de cabotaje en tráfico mixto. Esta autorización se dará por la aduana del puerto donde el buque arribe o por la del nuevo destino, exigiéndose:

- Que en lo relativo a documentación se satisfagan los requisitos que el Reglamento de la Ley Aduanera señala para los casos de transbordo, aun cuando las mercancías sigan hasta su destino final en la misma embarcación, y
- Que se haga del conocimiento de la autoridad aduanera del destino original de las mercancías.

Para tomar carga de cabotaje en tráfico mixto, el capitán o el agente naviero consignatario general o de buques presentará una solicitud ante la autoridad aduanera y, además, deberá cumplir con lo dispuesto por el segundo párrafo del artículo 14 del Reglamento de la Ley Aduanera.

Antes de la salida de una embarcación que haya tomado carga de cabotaje en tráfico mixto, el capitán o el agente naviero consignatario general o de buques deberá presentar a la aduana un sobordo para cada puerto de destino de las mercancías.

Dicho documento podrá ser rectificado, por medio de notas finales puestas en el mismo, antes de que la embarcación zarpe, y autorizadas por la aduana.

Dos tantos del sobordo así autorizado se entregarán al capitán para que ampare la carga hasta el puerto a que vaya destinada.

La entrada al país o la salida del mismo de mercancías, podrá efectuarse mediante embarcaciones en tráfico fluvial, cuando así lo autorice previamente la Secretaría, siendo aplicable al mismo, en lo conducente, las disposiciones del tráfico marítimo.

Cuando se pretenda introducir al país o extraer del mismo, mercancías empleando las corrientes fluviales como medio de conducción, deberá obtenerse previamente la autorización a que se refiere el artículo 31 del Reglamento de la Ley Aduanera.

El capitán o agente naviero consignatario general o de buques con carga en tráfico de altura entregará al personal encargado del recinto fiscal o fiscalizado y a la autoridad aduanera, antes de iniciarse las maniobras de descarga, una relación que expresará las marcas en orden alfabético, los números, cantidad y clase de los bultos, así como los números del conocimiento de embarque que los ampare.

La relación se formulará con mención del nombre, clase, bandera y fecha de arribo de la embarcación y de manera separada por cada manifiesto o documento que amparen los bultos que vayan a ser descargados. Se consideran terminadas las maniobras de:

- Carga: a) En tráfico marítimo o fluvial, cuando hayan puesto a bordo todas las mercancías amparadas por los manifiestos y sobordos correspondientes,
- Descarga: a) En tráfico marítimo o fluvial, cuando se hayan entregado al personal encargado del recinto fiscal o fiscalizado las mercancías amparadas por los manifiestos y sobordos correspondientes;

La carga y descarga de mercancía de comercio exterior podrá realizarse simultáneamente.

En el tráfico marítimo, las maniobras de carga y descarga se podrán efectuar directamente de un medio de transporte a otro, sin que se requiera depositar las mercancías ante la aduana, siempre que se mantenga el adecuado control ante la misma y en el despacho, o mediante el ingreso de las mercancías al recinto fiscal o fiscalizado, para su posterior carga en otra embarcación con destino a otro puerto nacional o en el extranjero.

El transbordo en tráfico aéreo consiste en la descarga de mercancías de una aeronave para ser cargadas en otra, la cual se podrá efectuar: en forma directa, al arribo de la aeronave al primer aeropuerto internacional en territorio nacional, para su posterior carga en otra aeronave con destino a otro aeropuerto internacional en territorio nacional o en el extranjero, sin que se requiera depositar dichas mercancías ante la aduana; y previo depósito ante la aduana, mediante el ingreso de las mercancías ante el recinto fiscal o fiscalizado, para su posterior carga en otra aeronave con destino a otro aeropuerto internacional en territorio nacional o en el extranjero.

Cuando el transbordo se realice a través de un agente o apoderado aduanal, se efectuará utilizando el pedimento correspondiente.

Los transbordos a que se refiere este artículo se harán bajo la responsabilidad de la empresa transportista o del agente o apoderado aduanal, quienes serán responsables de los créditos fiscales que se causen en el supuesto de mercancía faltante.

Las mercancías de comercio exterior provenientes de salvamento quedarán a disposición de las autoridades competentes, pero en poder y bajo custodia de la autoridad aduanera hasta en tanto se autorice su reembarque o retiro, en atención a la resolución que aquéllas dicten.

Las mercancías de procedencia extranjera provenientes de salvamento²² podrán destinarse al régimen aduanero que designe el interesado.

5.3.3 Ley de Comercio Exterior

La ley tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población

La internacionalización del comercio no es producto económico reciente; aunque si es posterior a la especialización y al intercambio.

Hace miles de años que el hombre tiene noción de economía, que aunque sin saberlo, ha sabido llevarla a la evolución actual.

La especialización, primer paso hacia la internacionalización, ocurre cuando el arcaico cazador necesita de proveerse de otros productos, fuera de la carne que el sabe cazar; cambia entonces, sus animales por productos agrícolas, por ejemplo se especializa en la caza, para después cambiarla por otros productos.

²² Es una figura jurídico-portuaria que consiste el acto de salvar vidas y cosas en peligro de perderse en el mar. Apartado 4.563 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002SCT4-2003, *Terminología Marítimo-Portuaria*. Diario Oficial de la Federación publicado el 9 de febrero de 2004.

Aunque el comercio internacional siempre ha sido importante, a partir del siglo XVI empezó a adquirir mayor relevancia con la creación de los imperios coloniales Europeos, el comercio se convierte en un instrumento de política imperialista. La riqueza de un país se media en función a la cantidad de metales preciosos que tuviera, sobre todo oro y plata. El objetivo de un imperio era conseguir cuanta más riqueza mejor al menor coste posible. Esta concepción del papel del comercio internacional, conocida como mercantilismo, predominó durante los siglos XVI y XVII.

El comercio internacional empezó a mostrar las características actuales con la aparición de los estados nacionales durante los siglos XVII y XVIII. Los dirigentes descubrieron que al promocionar el comercio exterior podrían aumentar la riqueza y, por lo tanto, el poder de su país. Durante este periodo aparecieron nuevas teorías económicas relacionadas con el comercio internacional.

Ninguna economía moderna funciona sólo con empresas, consumidores y sector gobierno, sino que existen vínculos con el exterior. Es necesario completar nuestras corrientes de relaciones en la economía introduciendo el sector exterior, con lo cual la economía deja de ser cerrada y pasa a ser una economía abierta al exterior.

Cuando existe el comercio exterior, el gasto de las familias y del gobierno ya no se destina sólo a bienes y servicios producidos por empresas del país, sino que además se destina a la compra de artículos importados. A su vez, las empresas del país exportan al exterior estos bienes y servicios que ellas producen y que los consumidores del país dejan de comprar. De este modo vuelve el equilibrio a la economía, ya que por un lado las personas gastan parte de su ingreso fuera del país (importaciones), pero por otro lado las empresas reciben ingresos provenientes de otros países (por sus exportaciones).

5.3.4 Impuesto a la Exportación

Los impuestos exigidos en el país de mercancías exportadas desde el país. Los impuestos aduaneros son exigidos en correspondencia a una prestación que se concreta de modo individual por parte de la administración pública y cuyo objeto de gravamen está constituido por negocios, actos o hechos que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo (sujeto económico que tiene la obligación de colaborar), como consecuencia de la posesión de un patrimonio, la circulación de bienes o la adquisición de rentas o ingresos.

El derecho o impuesto Ad Valorem²³ es el que se cobra atendiendo al monto o valor de la mercadería, encontrándose este último establecido en la tarifa de arancel aduanero. Las proporciones de este impuesto se cobran sobre el valor que a las mercaderías les ha fijado la tarifa de avalúos, a los fines impositivos.

El otro impuesto, el específico es el que se percibe dejando de tener en cuenta el valor de la mercadería, para darle importancia a su peso, cantidad o calidad. Este impuesto recae principalmente sobre las mercaderías de las secciones combustibles, bebidas y tabacos.

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, sin inclusión de fletes y seguros.

Cuando las autoridades aduaneras cuenten con elementos para suponer que los valores consignados en dichas facturas o documentos no constituyen los valores comerciales de las mercancías, harán la comprobación conducente para la imposición de las sanciones que procedan.

²³ Frase que significa "según el valor", usada de varias maneras cuando se hacen cotizaciones, tasas de seguro o tasas de flete. La expresión aparece también relacionada con los derechos de aduana, muchos de los cuales se calculan al valorar las mercancías. ELIAS AZAR, Edgar, Ob. Cit., p 715.

Los agentes o apoderados aduanales determinarán en cantidad líquida por cuenta de los exportadores las contribuciones y, en su caso, las cuotas compensatorias, para lo cual manifestarán en la forma oficial aprobada por la Secretaría de Economía, bajo protesta de decir verdad:

- La descripción de las mercancías y su origen.
- El valor en aduana de las mercancías, así como el método de valoración utilizado
- La clasificación arancelaria que les corresponda.

La autoridad aduanera determinará las contribuciones relativas a las importaciones y exportaciones y, en su caso, las cuotas compensatorias cuando se realicen por vía postal.

El interesado podrá solicitar que la determinación de las contribuciones y de las cuotas compensatorias, la efectúe él mismo, por conducto de agente o apoderado aduanal.

Las contribuciones se pagarán por los exportadores al presentar el pedimento para su trámite en las oficinas autorizadas, antes de que se active el mecanismo de selección automatizado. Dichos pagos se deberán efectuar en cualquiera de los medios que mediante reglas establezca la Secretaría. El pago en ningún caso exime del cumplimiento de las obligaciones en materia de regulaciones y restricciones no arancelarias.

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, de lo contrario se causarán recargos en los términos del Código Fiscal de la Federación, a partir del día siguiente a aquel en el que venza el plazo señalado en este párrafo, los impuestos al comercio exterior se actualizarán en los términos del artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación, hasta que los mismos se paguen.

El pago en las exportaciones podrá efectuarse en una fecha anterior a la señalada por el artículo 56 de la Ley Aduanera,²⁴ en el entendido que si se destinan al régimen de depósito fiscal el monto de las contribuciones y cuotas compensatorias a pagar podrá determinarse en los términos anteriores. En este caso, las cuotas, bases gravables, tipos de cambio de moneda, cuotas compensatorias, demás regulaciones y restricciones no arancelarias, precios estimados y prohibiciones aplicables serán las que rijan en la fecha de pago o de la determinación, sólo cuando las mercancías se presenten ante la aduana y se active el mecanismo de selección automatizado dentro de los tres días siguientes a aquél en que el pago se realice. Si las importaciones y exportaciones se efectúan por ferrocarril, el plazo será de veinte días.

Las cuentas aduaneras de garantía servirán para garantizar mediante depósitos en las instituciones del sistema financiero que autorice el Servicio de Administración Tributaria, el pago de las contribuciones y cuotas compensatorias que pudieran causarse con motivo de las operaciones de comercio exterior.²⁵

²⁴ **ARTICULO 56.** Las cuotas, bases gravables, tipos de cambio de moneda, cuotas compensatorias, demás regulaciones y restricciones no arancelarias, precios estimados y prohibiciones aplicables, serán los que rijan en las siguientes fechas:

I. En importación temporal o definitiva; depósito fiscal; y elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado:

- a) La de fondeo, y cuando éste no se realice, la de amarre o atraque de la embarcación que transporte las mercancías al puerto al que vengán destinadas.
- b) En la que las mercancías crucen la línea divisoria internacional.
- c) La de arribo de la aeronave que las transporte, al primer aeropuerto nacional.
- d) En vía postal, en las señaladas en los incisos anteriores, según que las mercancías hayan entrado al país por los litorales, fronteras o por aire.
- e) En la que las mercancías pasen a ser propiedad del Fisco Federal, en los casos de abandono.

Cuando el Servicio de Administración Tributaria autorice instalaciones especiales para llevar a cabo operaciones adicionales al manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en recintos fiscalizados, la fecha a que se refiere esta fracción será en la que las mercancías se presenten ante las autoridades aduaneras para su despacho, excepto tratándose de las regulaciones y restricciones no arancelarias expedidas en materia de sanidad animal y vegetal, salud pública, medio ambiente y seguridad nacional, en cuyo caso serán aplicables las que rijan en la fecha que corresponda conforme a los incisos anteriores.

II. En exportación, la de presentación de las mercancías ante las autoridades aduaneras.

III. En la que las mercancías entren o salgan del país por medio de tuberías o cables, o en la que se practique la lectura de los medidores si éstos no cuentan con indicador de fecha.

IV. En los casos de infracción:

- a) En la de comisión de la infracción.
- b) En la del embargo precautorio de las mercancías, cuando no pueda determinarse la de comisión.
- c) En la que sea descubierta, cuando las mercancías no sean embargadas precautoriamente ni se pueda determinar la de comisión

²⁵ Artículo 86-A de la Ley Aduanera.

Los contribuyentes que ejerzan esta opción, al exportar las mercancías por las que se hubieran pagado los impuestos a que se refiere el párrafo anterior y, en su caso, las cuotas compensatorias en los términos de este artículo, tendrán derecho a recuperar los depósitos efectuados en las cuentas aduaneras y los rendimientos que se generen, a excepción de la proporción que en ellos represente el número de días en que el bien de que se trate permaneció en territorio nacional respecto del número de días en los que se deduce dicho bien.²⁶ Cuando se trate de bienes que no tengan por cientos máximos autorizados en los artículos mencionados, se considerará que el número de días en los que el mismo se deduce es de 3,650.

En el supuesto de que el contribuyente no vaya a exportar la mercancía importada al amparo de este artículo, podrá dar aviso a la institución de crédito o casa de bolsa autorizada, para que transfiera a la cuenta de la Tesorería de la Federación el importe de las contribuciones y, en su caso, las cuotas compensatorias correspondientes a las mercancías que no vayan a ser exportadas, más sus rendimientos.

Las instituciones de crédito o casas de bolsa autorizadas para operar cuentas aduaneras tendrán las siguientes obligaciones:

- Presentar declaración semestral en la que manifiesten el nombre y Registro Federal de Contribuyentes de los usuarios de las cuentas aduaneras, así como las cantidades transferidas a la cuenta del importador y de la Tesorería de la Federación. La declaración a que se refiere esta fracción deberá presentarse durante los meses de julio del año de calendario de que se trate y de enero del siguiente año, por el semestre inmediato anterior, en los medios que señale la Secretaría Economía mediante reglas.
- Transferir el importe de los títulos depositados, más sus rendimientos a la cuenta de la Tesorería de la Federación, al día siguiente a aquél en que el importador hubiera dado el aviso de que no va a retornar las mercancías al extranjero o dentro de los cinco días

²⁶ Artículos 44 y 45 de la Ley del Impuesto sobre la Renta.

hábiles siguientes a aquél en que se venzan los plazos a que se refieren los artículos 85 y 86 de la Ley Aduanera, en su caso.

- Transferir el importe de los títulos depositados y sus rendimientos a la cuenta de la Tesorería de la Federación, cuando se lo solicite la autoridad competente, hasta por el importe del crédito fiscal determinado, en los casos a que se refiere el artículo 86-A de la Ley Aduanera.

En caso de incumplimiento de las obligaciones previstas en las fracciones II o III del artículo 87 de la Ley Aduanera, la institución de crédito o casa de bolsa autorizada deberá cubrir por concepto de resarcimiento, un monto equivalente a la cantidad que resulte de actualizar el importe de los títulos depositados más los rendimientos generados,²⁷ adicionado con una cantidad equivalente a los recargos que se pagarían en los términos del artículo 21 del Código Fiscal de la Federación, a partir de la fecha en que debió hacerse la transferencia y hasta que la misma se efectúe. Lo anterior, sin perjuicio de las sanciones que resulten aplicables.

Los pasajeros podrán optar por determinar y pagar las contribuciones por la exportación de mercancías distintas de su equipaje, mediante el procedimiento simplificado, caso en el que aplicarán el factor que publique la Secretaría, sobre el valor en aduana de las mercancías o sobre el valor comercial, según corresponda, utilizando la forma oficial aprobada por dicha dependencia. Este factor se calculará considerando la tasa prevista en el artículo 1o. de la Ley del Impuesto al Valor Agregado; la correspondiente a los derechos de trámite aduanero y la mayor de las cuotas de las tarifas de las leyes de los impuestos generales de exportación, según se trate, sobre las bases gravables de las contribuciones mencionadas.

No se podrá ejercer la opción a que se refiere el párrafo anterior, tratándose de mercancías que estén sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias, con excepción de las que señale la Secretaría mediante reglas o que por su exportación se causen además de las contribuciones antes citadas, otras distintas. El pasajero pagará las contribuciones correspondientes antes de accionar el mecanismo de selección automatizado.

²⁷ Artículo 17-A del Código Fiscal de la Federación,

Las personas que realicen exportaciones o importaciones de mercancías cuyo valor no rebase,²⁸ podrán optar por determinar y pagar las contribuciones en los términos a que se refiere el primer párrafo de este artículo, cuando dichas mercancías no estén sujetas a regulaciones y restricciones no arancelarias o cuando por su exportación no se causen además de las contribuciones antes citadas, otras distintas, siempre que presenten el pedimento correspondiente por conducto de agente o apoderado aduanal. En el caso a que se refiere este párrafo no será necesario clasificar arancelariamente las mercancías.

Las exportaciones de los pasajeros a que se refiere el artículo 50 de la Ley Aduanera, no serán deducibles para los efectos de la Ley del Impuesto sobre la Renta, cuando gocen de la franquicia a que se refiere el artículo 61, fracción VI de la Ley Aduanera o cuando se opte por el procedimiento simplificado a que se refiere el primer párrafo de este artículo. Tampoco serán deducibles las importaciones y exportaciones que realicen las empresas de mensajería a través de agente o apoderado aduanal en aquellos pedimentos que utilicen el procedimiento simplificado que establezca la Secretaría Economía.

Los datos contenidos en el pedimento son definitivos y sólo podrán modificarse mediante la rectificación a dicho pedimento.

Los contribuyentes podrán rectificar los datos contenidos en el pedimento el número de veces que sea necesario, siempre que lo realicen antes de activar el mecanismo de selección automatizado. Una vez activado el mecanismo de selección automatizado, se podrá efectuar la rectificación de los datos declarados en el pedimento hasta en dos ocasiones, cuando de dicha rectificación se origine un saldo a favor o bien no exista saldo alguno, o el número de veces que sea necesario cuando existan contribuciones a pagar, siempre que en cualquiera de estos supuestos no se modifique alguno de los conceptos siguientes:

²⁸ Artículo 160 fracción IX de la Ley Aduanera.

- Las unidades de medida señaladas en las tarifas de las leyes de los impuestos generales de exportación, así como el número de piezas, volumen y otros datos que permitan cuantificar las mercancías.
- La descripción, naturaleza, estado y demás características de las mercancías que permitan su clasificación arancelaria.
- Los datos que permitan la identificación de las mercancías, en su caso.
- Los datos que determinen el origen de las mercancías.
- El registro federal de contribuyentes del importador o exportador.
- El régimen aduanero al que se destinen las mercancías, salvo que esta Ley permita expresamente su cambio.
- El número de candados oficiales utilizados en los vehículos o medios de transporte que contengan las mercancías cuyo despacho se promueva.

Se podrá presentar hasta en dos ocasiones, la rectificación de los datos contenidos en el pedimento para declarar o rectificar los números de serie de maquinaria, dentro de los noventa días siguientes a que se realice el despacho y dentro de quince días en otras mercancías, excepto cuando se trate de vehículos.

Tratándose de importaciones temporales efectuadas por las empresas maquiladoras o con programas de exportación autorizados por la Secretaría de Economía, se podrán rectificar dentro de los diez días siguientes a aquel en que se realice el despacho, los datos contenidos en el pedimento para aumentar el número de piezas, volumen y otros datos que permitan cuantificar las mercancías amparadas por dichos programas.

Cuando se exporten mercancías para ser enajenadas en el extranjero, se podrán rectificar los datos contenidos en el pedimento el número de veces que sean necesarias, con el objeto de disminuir el número, volumen o peso de las mercancías por mermas o desperdicios, o bien, para modificar el valor de las mismas cuando éste se conozca posteriormente con motivo de su enajenación o cuando la rectificación se establezca como una obligación por disposición de la Ley Aduanera.

En ningún caso procederá la rectificación del pedimento, si el mecanismo de selección automatizado determina que debe practicarse el reconocimiento aduanero o, en su caso, el segundo reconocimiento, y hasta que éstos hubieran sido concluidos. Igualmente, no será aplicable dicha rectificación durante el ejercicio de las facultades de comprobación. La rectificación de pedimento no se debe entender como resolución favorable al particular y no limita las facultades de comprobación de las autoridades aduaneras.

CONCLUSIONES

PRIMERA. La navegación marítima es una actividad tan antigua como la propia humanidad y su desarrollo, al igual que el de otras ciencias y tecnología, ha presentado una evolución que ha corrido paralela a la del hombre y a la que nuestro país puede recurrir como una actividad económica de gran productividad que si el país aprovecha obtendría una industria de importancia de peso.

SEGUNDA. La navegación es una actividad importante para la seguridad de cualquier Estado dada su relevancia en el desarrollo económico de las potencias que con una estructura orgánica especializada y una Marina Mercante Nacional sólida, representaran la defensa de la soberanía ante los riesgos de una crisis mundial de cualquier naturaleza. Por ello, el Interés Público de este país debe canalizar sus recursos a la actividad marítima en beneficio de la seguridad Estatal a través de cuerpos jurídicos precisos y una política marítima integral que permita garantizar no solo la seguridad humana y la de los objetos a transportar, sino también el desarrollo de la universalidad mexicana con un futuro más cierto.

TERCERA. El Derecho de la Navegación es una rama jurídica en que México ha vivido "de espaldas al mar" durante varios siglos, debido a la falta de interés al debido aprovechamiento de los recursos marinos localizados dentro del Territorio Marítimo Nacional, todo ello reflejado en los cuerpos normativos son imprecisos, la doctrina nacional escasa y que cuenta en su mayoría con décadas haber sido publicadas.

Esta rama del derecho representa para México una fuente de riqueza en todo su espectro dimensional debido a la importancia que obtiene ante la privilegiada ubicación geográfica con una extensa franja costera, la cual debe ser desarrollada y explotada de forma Eficiente para lo cual se deberá utilizar la más alta tecnología, no solo en el aspecto técnico sino en todas las esferas del conocimiento, y de dentro ellas, la ciencia jurídica deberá estar a la vanguardia en el desarrollo nacional.

CUARTA. La escasas Instituciones que velan por los intereses marítimos del país son pocas y carecen de la especialización sobre los menesteres de las actividades náuticas que favorezcan un desarrollo económico apropiado del país.

La propuesta en este caso, es que las Instituciones que actualmente conocen de los asuntos marítimos, con independencia de la naturaleza que cada uno represente, les sean retirados y otorgados a un nuevo cuerpo institucional especializado en materias náuticas que se desarrolle en los tres ámbitos del poder que con fundamento en lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, aún cuando regula materias como justicia para adolescentes y el tribunal electoral en los artículos 13 y 18, permita tener personal capacitado en la toma de decisiones en incluso en la resolución de conflictos, que como el caso de China que cuenta con un desarrollo en el tema del Derecho Marítimo con diez Tribunales Marítimos a lo largo de la costa, permita mejoras en el actual sistema judicial.

Las ventajas para ello serán de un proceso y procedimientos mas detallados con menos espacios para las lagunas para dar como resultado una *eficiencia* tanto en los procesos técnicos como jurídicos que se encuentren a la par con el dinamismo que el comercio exige en sus operaciones cotidianas.

QUINTA. La concurrencia en materia de competencia es un fenómeno que no se debe permitir dentro de la estructura judicial del país ante el cúmulo de intereses que trae intrínsecamente debido a la naturaleza pública de la navegación como derecho marítimo administrativo aunado a lo extenso de la materia y sus múltiples contactos interdisciplinarios, la existencia de otras divisiones de la materia de las cuales en principio tenemos el derecho marítimo de carácter privado y derecho marítimo de carácter público, como la división fundamental del sistema unitario que comprende nuestra materia, aceptando la existencia en cada una de las dos áreas, de normas de caracteres y origen multidisciplinario.

En el derecho marítimo privado, de origen en el derecho comercial y el internacional privado y en el público de origen en el administrativo, en el internacional público, en el penal, en el fiscal o financiero, en el procesal y en el laboral.

SEXTA. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos Mexicana, es un ordenamiento incompleto ante las necesidades navales ya que al ser un ordenamiento especializado de una materia técnica que va desde los aspectos más generales de una actividad comercial hasta los detalles mas mínimos de una embarcación y sus mercancías, permite ambigüedades al establecer como suplencia legal la normatividad internacional en vez de precisar las condiciones reguladoras del acontecer naval.

Se propone en vez de establecer una ley, elaborar un Código de Navegación que en principio deberá regular las actividades de la navegación marítima de manera correcta y adecuada con la convicción de la importancia que representan los recursos del mar ofrecidos al país basados en una política marítima integral.

SÉPTIMA. La estructura del marco legal náutico del país permite la desarticulación de la marina mercante mexicana por los elaborados procesos de registro de embarcaciones que ante tal dificultad es preferible obtener una bandera de conveniencia y que irónicamente establece un régimen de competencia leal cuando no existe elementos para tal efecto.

La solución para ello representa un duro golpe a los diversos grupos económicos del país, dado que implicará la distribución de los capitales, en donde se necesita cumplir el principio de efectividad en la ejecución de actividades, debido a su especial naturaleza, exigen la practicidad en los procesos administrativos de control, es decir, se disminuyan los complejos procedimientos de las actuales instituciones o bien la creación de una segunda estructura jurídica que permita el proceder de manera sumaria ante el dinamismo del comercio a nivel internacional.

OCTAVA. La industria naviera del país es una actividad económica de suma importancia para los países a tal grado que, desde tiempos inmemorables, impulsó el desarrollo de los pueblos para constituirse en potencias comerciales a través de sus flotas mercantes que generó una hegemonía marítima; en tal caso, México con las posibilidades que ofrece su localización geográfica y con un marco jurídico adecuado podría convertirse sino en una potencia si permitirá una mejor condición de vida para la población y mayores posibilidades ante la amenaza de una crisis mundial de las economías.

NOVENA. El comercio marítimo es de gran importancia para el comercio internacional en donde el transporte de mercancías por agua constituye el elemento primordial por su participación en la actividad económica nacional, al influir de manera importante sobre el sistema económico de un país, por representar un factor fundamental en el intercambio económico y de allí el interés público deba ser el desarrollo en forma conveniente, para contribuir en la creación de riqueza, de empleo y el ingreso de divisas.

DÉCIMA. La falta de esquemas fiscales y financieros especializados en el sector marítimo, permiten una mayor carga para las personas jurídicas en lo individual que es liberada fuera del control nacional en paraísos fiscales, con banderas de conveniencia, operaciones con sociedades extranjeras que otorguen mayores facilidades lo cual producirá el eventual desguase de la Industria Naviera Mexicana.🗺️

BIBLIOGRAFÍA GENERAL

1. ACOSTA ROCA, Felipe. *INCOTERMS. Términos de Compra-Venta Internacional*, Ed. ISEF, 2ª Edición, 5ª Reimpresión, México, 2007.
2. AGUIRRE CÁRDENAS, Carlos y Colaboradores, *Conocimientos Básicos de Comercio Exterior para el Contador Público. Fundamentos Constitucionales y Legales en Materia de Comercio Exterior*, Ed. Instituto Mexicano de Contadores Públicos, 1ª Edición, México, 2005.
3. ÁLVAREZ RUBIO, Juan José. *Derecho Marítimo y Derecho Internacional Privado*, Editorial Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 1ª Edición, España, 2000.
4. AMERASINGHE, Hamilton Shirley, *Las Naciones Unidas y El Mar*, Secretaria de Relaciones Exteriores, Traducción Vargas, Jorge, México, 1974.
5. ARELLANO GARCÍA, Carlos, *Segundo Curso de Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa, 3ª Edición, México, 2004.
6. ARROYO, Ignacio, *Estudios de Derecho Marítimo*, Ed. Bosch, 1ª Edición, España, 2001.
7. ATHIÉ GUTIÉRREZ, Amado, *Derecho Mercantil*, Ed. Mc Graw Hill, 2ª Edición, México, 2006.
8. BELTRÁN MONTIEL, Luis, *Curso de Derecho de la Navegación*, Ed. Astrea, 6ª Reimpresión, Buenos Aires, Argentina, 1992.
9. CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Instituciones de Derecho Mercantil*, Ed. Porrúa, México, 1975.
10. -----, *Derecho Marítimo*, Ed. Porrúa, México, 2001.
11. DE BROSSARD, Maurice, *Historia Marítima del Mundo*, Ed. Edimat Libros, Traducción de Miguel Ángel Córdoba García, España, 2003.
12. DELICH, Pedro, *Derecho de la Navegación. Marítima, Aeronáutica y Espacial*, Ed. Universidad Nacional de Córdoba, 2ª Edición, Argentina, 1994.
13. DELGADO WISE, Raúl, *Consecuencias Financieras de la Globalización. Radiografía de un "milagro" exportador. Apuntes sobre el caso de México*, Ed. Porrúa, México, 2005.
14. *Diccionario Jurídico Latino*, Ed. SISTA S.A. de C.V., Primera Edición, México, 2005.

15. DIEZ DE VELASCO VALLEJO, Manuel, *Instituciones de Derecho Internacional Público*, Ed. Tecnos, 14ª Edición, España, 2004.
16. ELIAS AZAR, Edgar, *Frases y Expresiones Latinas*, Ed. Porrúa, México, 2000.
17. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *El Buque*, Ed. Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, México, 1998.
18. -----, *Transporte Internacional de Mercancías*, Ed. Porrúa, 1ª Edición, México, 1999.
19. -----, *Transportes y Seguros para el Comercio Internacional. Especial Referencia al Ámbito Marítimo*, Ed. Porrúa, 1ª Edición, México, 2002.
20. ESQUIVEL ÁVILA, Ramón, *Diccionario Jurídico Mexicano*, Ed. Porrúa-UNAM, 15ª Edición, México, 2001.
21. ESPLUGUES MOTA, Carlos, *Derecho del Comercio Internacional. Mercosur-Unión Europea*, Editorial Reus, Argentina, 2005.
22. GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *La Reforma de la Legislación Marítima*, Ed. Aranzadi, Elcano, Navarra, España, 1999.
23. -----, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Ed. Marcial Pons, 3ª Edición, Madrid, 2006.
24. GIBBONS, Tony, *La Enciclopedia de los Barcos*, Traducción de María Jesús Sevillano Ureta, Ed. Edimat Libros, 2003.
25. GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Juan Antonio, *Problemática del Cabotaje en México*, Ed. Porrúa, México, 2002.
26. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo, *Curso de Derecho de la Navegación*, Ed. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. 1ª Edición, España, 1998.
27. GROSVENOR, Gilbert, *Atlas de Geografía Mundial*, Ed. RBA Publicaciones, S.A., Traducción de Vicente Villacampa, España, 1996.
28. HERNANDEZ YZAL, Santiago, *Derecho Marítimo*, Ed. Cadi, Tomo I y II, Barcelona, España, 1969.
29. KOLB, Deborah, *Mediación. Cuando Hablar da Resultados*, Ed. Paidós, Argentina, 1ª Edición, 1996.
30. LEYVA GARCÍA, Eugenio Jaime, *Importaciones y Exportaciones. Tratamiento Jurídico*, Ed. Isef, 2ª Edición, 1ª Reimpresión, México, 2007.

31. LÓPEZ AMO, José Julián, *El Capitán de Buque*, Ed. Ministerio de Agricultura y Pesca, Secretaria General de Pesca Marítima, España, 1991.
32. LÓPEZ MONROY, José de Jesús, *Sistema Jurídico del Common Law*, Ed. Porrúa, 4ª Edición, México, 2006.
33. LÓPEZ SÁNCHEZ BASSOLS, Hermilo, *Derecho Internacional Público Contemporáneo e Instrumentos Básicos*, Ed. Porrúa, México, 2003.
34. MARTÍNEZ VERA, Rogelio, *Legislación de Comercio Exterior*, Ed. Mc Graw Hill, 3ª Edición, México, 2006.
35. MATILLA ALEGRE, Rafael, *Internacionalidad del Derecho Marítimo, Jurisdicción Internacional*, Ed. Universidad de Deusto, España, 1999.
36. MUN, Thomas, *La Riqueza de Inglaterra por el Comercio Exterior*, Ed. Fondo de Cultura Económica, Traducción de Vasconcelos, Samuel, 2ª Reimpresión, 1996.
37. OLVERA DE LUNA, Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, Ed. Porrúa, México. 1981.
38. ORTIZ AHLF, Loretta, *Derecho Internacional Público*, Ed. Oxford, 3ª Edición, 5ª Reimpresión, México, 2007.
39. PISANI, Osvaldo, *Elementos de Derecho Comercial*, Ed. Astrea, Buenos Aires, Argentina, 2002.
40. RAY, José Domingo, *Derecho de la Navegación*, Tomo I y II, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1994.
41. REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, Ed. Espasa Calpe, 22ª Edición, Tomos I Y II, España, 2000.
42. REYES DÍAZ-LEAL, Eduardo, *Facilidades para Exportar*, Ed. Universidad en Asuntos Internacionales, México, 1996.
43. SEARA VÁZQUEZ, Modesto, *Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa, 21ª Edición, México, 2004.
44. SEPÚLVEDA, Cesar, *Derecho Internacional*, Ed. Porrúa, 22ª Edición, México, 2000.
45. SOHN, Louis, *The Law of The Sea*, Ed. West Group, 4ª Reimpresión, Estados Unidos de América, 1998.
46. SORENSEN, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, Ed. Fondo de Cultura Económica, 5ª reimpresión, México, 1994.
47. SCOVAZZI, Tullio, *Elementos de Derecho Internacional del Mar*, Ed. Tecnos S.A., Madrid, España, 1995.

48. TRIGO CHACÓN, Manuel, *Derecho Internacional Marítimo*, Ed. Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 1996.
49. VALLARTA MARRÓN, José Luis, *Derecho Internacional Público*, Ed. Porrúa-Facultad de Derecho. UNAM, 1ª Edición, México, 2006.
50. VAZQUEZ DE MERCADO, Oscar, *Contratos Mercantiles*, Ed. Porrúa, México, 1992.
51. VIVANTE, Cesar, *Derecho Mercantil*, Ed. Valletta Ediciones, Traducción de Francisco Blanco Constans, 1ª Edición, Buenos Aires, Argentina, 2005.

LEGISLACIÓN

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Ed. SISTA. México, 2007.
2. COMPILACIÓN DE COMERCIO, Ed. Raúl Juárez Carro Editorial, 5a Edición, México, 2007.
3. COMPILACIÓN FISCAL, ADUANERA Y DE AMPARO, Ed. Raúl Juárez Carro Editorial, 5a Edición, México, 2007.
4. COMPENDIO DE DISPOSICIONES SOBRE COMERCIO EXTERIOR, Ed. ISEF, MÉXICO, 2007.
5. LEY DE COMERCIO EXTERIOR, Ed. ISEF, México, 2007.
6. LEY FEDERAL DEL MAR, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986.
7. LEY DE AGUAS NACIONALES, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de diciembre de 1992.
8. MARITIME CODE OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, Promulgado a través de la Orden 84 del Presidente de la República Popular China el 7 de noviembre de 1992.
9. NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-002-SCT4-2003, Terminología Marítima-Portuaria, México, Diario Oficial de la Federación del 9 de febrero de 2004.

SITIOS WEB

1. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/>
2. <http://www.bancomext.com/>
3. <http://html.rincondelvago.com/practicaaje.html>
4. <http://www.modelismonaval.com/magazine/buques/buques.htm>
5. <http://es.encarta.msn.com/>
6. <http://inp.semarnap.gob.mx/derechomar.htm>
7. <http://buscon.rae.es/drae/>
8. <http://www.semar.gob.mx/>
9. <http://es.wikipedia.org/>
10. <http://europa.eu/>
11. <http://www.scjn.gob.mx/>
12. <http://www.directemar.cl/>
13. <http://www.imo.org/>
14. <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>