



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLÁN**

**LA VIOLACIÓN DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES A
TRAVÉS DE LA LEGISLACIÓN MEXICANA: LEY DE
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARITÍMOS.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

PRESENTA:

**ABRAHAM ALEJANDRO SERVÍN CAAMAÑO
ASESOR DR JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO**

Agosto 2013



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*A mis padres: Guadalupe Caamaño Velarde y
Alfredo Antonio Servín Andrade*

***“Enseñarás a volar,
pero no volarán tu vuelo.***

***Enseñarás a soñar,
pero no soñarán tu sueño.***

***Enseñarás a vivir,
pero no vivirán tu vida.***

***Sin embargo
en cada vuelo,
en cada sueño,
en cada vida,
perdurará siempre la huella del camino enseñado.”***

Madre Teresa de Calcuta

*A mis hermanos: Alfredo Isrrael Servín Caamaño
Leonardo Diego Servín Caamaño y
Omar Rodrigo Servín Caamaño*

AGRADECIMIENTOS.

Al Doctor José Eusebio Salgado y Salgado, asesor, amigo y tutor durante mis años en la Universidad Nacional Autónoma de México.

A Erik García Maldonado, amigo y gran apoyo durante la elaboración de este trabajo

A todos mis amigos que me acompañaron durante esta etapa de mi vida llamada licenciatura, en especial a Adath, Salvador, Fernando, Guillermo, Samuel, Atziri, Ana Laura y Ariadna.

A mis amigos de la carrera de Derecho, Arquitectura, Psicología y Física: Saúl, Cesar, Javier, Oscar, Mich, Alfonso, Said y Ángel.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

		PÁG.
	INTRODUCCIÓN	7
1.	MARCO TEÓRICO	12
1.1.	TEORÍAS QUE EXPLICAN LAS RELACIONES ENTRE EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO INTERNO	12
1.1.1.	TEORÍAS DUALISTAS	13
1.1.2.	TEORÍA MONISTA	14
1.2.	CONCEPTO DE TRATADO	16
1.2.1.	CLASIFICACIÓN DE LOS TRATADOS	21
1.2.1.1.	ABIERTOS Y CERRADOS	21
1.2.1.2.	BILATERALES Y MULTILATERALES	22
1.2.1.3.	TRATADOS CONTRATO Y TRATADOS LEY	23
1.2.1.4.	EN BASE A LA MATERIA OBJETO DEL TRATADO	25
1.2.1.5.	TRATADOS DE GARANTÍA	25
1.2.2.	PRINCIPIOS DE LOS TRATADOS	26
1.2.3.	PROCESO DE CELEBRACIÓN DE LOS TRATADOS	29
1.2.3.1.	RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN	30
1.2.3.2.	DEPÓSITO	31
1.3.	NORMA JURIDICA	32
1.4.	NORMA FUNDAMENTAL	33
1.5.	NORMA CONSTITUCIONAL	34
1.6.	ORDEN JURÍDICO	35

CAPÍTULO II: LOS TRATADOS INTERNACIONALES

		PÁG.
2.	LOS TRATADOS INTERNACIONALES	
2.1.	ANTECEDENTES DE LA CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 23 DE MAYO DE 1969	37
2.1.1.	PRIMEROS TRATADOS INTERNACIONALES	37

2.1.2.	LA COSTUMBRE INTERNACIONAL	.....	41
2.1.3.	LA DOCTRINA	.....	42
2.1.4.	LA POLÍTICA , REBUS SIC STANTIBUS	.....	43
2.1.5.	LA JURISPRUDENCIA	.....	45
2.1.6.	EL DERECHO CONVENCIONAL	.....	46
2.2.	CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 23 DE MAYO DE 1969	.....	48
2.2.1.	OBSERVANCIA DE LOS TRATADOS, ARTÍCULOS 26 Y 27	.....	49
2.2.2.	APLICACIÓN DE LOS TRATADOS, ARTÍCULOS 28 A 30	.....	53
2.2.3.	INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS, ARTÍCULOS 31 A 33	.....	56
2.2.4.	LOS TRATADOS Y LOS TERCEROS ESTADOS, ARTÍCULOS 34 A 38	.....	59
2.3.	LEGISLACIÓN MEXICANA RESPECTO A LOS TRATADOS	.....	61
2.3.1.	NEGOCIACIÓN, APROBACIÓN Y RATIFICACIÓN DE LOS TRATADOS	.....	61
2.3.2.	PUBLICACIÓN	.....	62
2.3.3.	ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL	.....	62
2.3.4.	JERARQUÍA DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES DENTRO DEL SISTEMA CONSTITUCIONAL MEXICANO	.....	64

CAPÍTULO III: ANÁLISIS DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARITIMOS

			PÁG.
3.	ANÁLISIS DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARITIMOS	.....	69
3.1.	CAPITULADO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DEL 1 DE JUNIO DE 2006	.....	69
3.2.	CARTA DEL DOCTOR RAUL CERVANTES AHUMADA AL EX PRESIDENTE CARLOS SALINAS DE GORTARI REFERENTE A LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARITIMOS DEL 23 DE DICIEMBRE DE 1993	.....	71
3.3.	VIOLACIONES EN EL TÍTULO PRIMERO- DISPOSICIONES GENERALES	.....	72
3.4.	VIOLACIONES EN EL TÍTULO SEGUNDO- DE LA MARINA MERCANTE	.....	81

3.5.	VIOLACIONES EN EL TÍTULO TERCERO- DE LA NAVEGACIÓN	.....	91
3.6.	VIOLACIONES EN EL TÍTULO QUINTO- DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES	.....	95
3.6.1.	ARTÍCULO 129 REFERENTE AL TRANSPORTE MULTIMODAL	.....	98
3.6.1.1.	EL CONTENEDOR	.....	100
3.6.1.2.	CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL	.....	102
3.6.1.3.	VALOR ECONÓMICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL	.....	105
3.6.2.	CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS DEL 24 DE MAYO DE 1980	.....	107
3.7.	VIOLACIONES EN EL TÍTULO SEXTO- DE LOS ACCIDENTES Y RIESGO DE LA NAVEGACIÓN	.....	115
4	CONCLUSIONES	.....	122
	FUENTES BIBLIOGRAFICAS	.....	134
	PAGINAS WEB	.....	140

La violación de los Tratados internacionales a través de la legislación mexicana: Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

INTRODUCCIÓN.

Conocemos que los primeros Tratados internacionales se remontan a la baja Mesopotamia, en año 3000 a. C; existen testimonios de que en el año 2700 a. C. hubo un conflicto fronterizo por el abastecimiento del agua entre los reinos de Lagash y Umma, que derivó en un Tratado fronterizo entre dichos reinos. De la misma forma, sabemos que en otros pueblos de la antigüedad se celebraron los que se considerarían a la postre los primeros Tratados internacionales, como Egipto en año 1291 a.C., en China hacia el año 2500 a.C., la antigua Grecia, y la antigua Roma, entre otros muchos, luego de manera genérica entendemos que los Tratados internacionales son un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho internacional.

Pasado el tiempo se hizo primordial regular los Tratados Internacionales y es así que en el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia se nos dan las fuentes del Derecho Internacional, dentro de las cuales se encuentra los Tratados internacionales, por ser fuente original del derecho. Fue necesario codificar el Derecho de los Tratados por lo que se celebró la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969, de la cual México es parte y está publicado en el Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1975, por lo cual está obligado a cumplir con las obligaciones derivadas de dicha Convención, entre las cuales se encuentra, el cumplimiento de los Tratados conforme a la buena fe, la debida aplicación y observancia de los Tratados de los que es parte, entre otros.

Luego con el paso del tiempo y el desarrollo del Derecho Internacional y las Relaciones Internacionales se desarrollaron teorías revisorías de la dicotomía entre el Derecho Interno y el Derecho Internacional, y las cuales utilizamos en esta tesis, nos referimos al monismo y el dualismo, de forma más clara ambas se ocupan del cómo se incorpora el Derecho Internacional a la norma interna, al final del día el Derecho es uno, tanto el Interno como el Internacional y forman parte de un sistema general único.

De forma específica con estas teorías nos referimos a los Tratados Internacionales, una de las herramientas de las relaciones internacionales más

antiguas de las que tenemos conocimiento, vemos que los tratados se celebran por una necesidad del estado y con el objetivo final de ser aplicados por lo que a pesar de que ambas teorías en cierto punto se complementan, a México le compete el monismo ya que acepta de forma inmediata la norma internacional, pues basta la simple formalidad de la ratificación y la publicación en el Diario Oficial de la Federación para su incorporación.

Completando el ciclo marcado por las teorías llega a nuestro auxilio el artículo 133 Constitucional en el cual se nos habla sobre la incorporación de los Tratados a nuestro sistema jurídico y por lo tanto a su jerarquía en el mismo. Así, apoyándonos en las tesis de la Suprema Corte de Justicia, del 28 de octubre de 1999 y su tesis XVI de 2001, e inclusive en la propuesta para modificar este artículo del 2003, llegamos a que los Tratados ocupan el segundo peldaño abajo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y están por encima de Leyes Federales y Leyes Locales.

Derivado de lo anterior entendemos que los Tratados están debajo de la Constitución, pero por encima de las Leyes Federales, y Leyes locales, y por lo tanto estas últimas deben respetar los Tratados internacionales y no ir en contra de estos, ya que en caso contrario se estaría violando la Constitución y los Tratados internacionales de los que México es parte, pudiendo incurrir en responsabilidad internacional.

Constantemente escuchamos o leemos en periódicos, libros y revistas que México en su normatividad interna es violatorio del Tratado internacional del que es Parte, pues el legislador olvida en la práctica y en la teoría, los principios de los Tratados, y pone por sobre un Tratado a una ley federal o más terrible a un reglamento, normas que están por debajo de la Constitución, según el artículo 133 de la Constitución Mexicana.

Es entonces que nos preguntamos ¿la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1 de junio de 2006 respeta cabalmente el cumplimiento de los Tratados de los que México es parte y competen en la materia de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos?

Para esa pregunta sostendríamos la siguiente hipótesis: no se respetan los Tratados internacionales a través de la legislación mexicana, ya que, si se respetaran tanto los Tratados internacionales, como el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, normas de menor rango jerárquico a los Tratados como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1 de junio de 2006 no deberían contradecirlos.

Hemos acudido al método deductivo, para la realización del trabajo de investigación, método científico social, cuya característica es ir de lo general a lo particular, partiendo de enunciados de carácter universal y utilizando instrumentos científicos, se infieren enunciados particulares, pudiendo ser axiomático-deductivo cuando las premisas de partida la constituyen axiomas (proposiciones no demostrables), o hipotético-deductivo si las premisas de partida son hipótesis contrastables.

El científico comienza su trabajo en una teoría y a partir de ella, aplicando razonamientos lógico-deductivos, acaba ampliando precisando o corrigiendo dicha teoría, está utilizando lo que se llama el método deductivo. Así puntualizamos que utilizaremos este método porque la investigación parte de ideas que serán conjuntadas para darnos como resultado el último capítulo de nuestro trabajo.

Para resolver esa cuestión nos delimitaremos a ver lo que nos dicen tanto la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, como parte del Derecho Interno y el Derecho Internacional, acudiendo para ello, a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969, Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1975.

Para dejar clara la violación de los Tratados internacionales, norma superior según sostenemos, en base a la Constitución Mexicana por una ley de menor rango, acudiremos a realizar un breve esbozo con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1º de junio del 2006; donde aplicaremos los términos y lineamientos del Derecho Internacional y del Derecho Interno para ver como una norma interna de bajo nivel viola una norma de orden superior y de la misma forma ver cómo nos afecta dicha violación.

Es así que el objetivo primordial será analizar de manera detenida si es respetada la Constitución en su artículo 133, relativo al orden jerárquico de las leyes, así como la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969.

El Primer Capítulo nos servirá para dar a conocer el marco teórico conceptual de este trabajo, así es que observaremos los términos que nos serán de utilidad para el desarrollo del trabajo de investigación, como es el caso de los siguientes; monismo, dualismo, Tratado internacional, orden jurídico etc.

Para el Capítulo Segundo esbozaremos lo que nos dice la norma interna mexicana acerca del orden jurídico, celebración, aprobación, ratificación, y aplicación de los Tratados internacionales. Y asimismo analizaremos lo que nos dice el Derecho internacional respecto a los Tratados internacionales, para lo que acudiremos a la historia de algunos pueblos que tienen bagaje en la materia, las fuentes de este mismo Derecho ,etc.

Ya para el Capítulo Tercero se hará un breve estudio, en un sentido práctico, para la aplicación de lo aprendido en los capítulos anteriores a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1º de junio de 2006, para descubrir si en realidad se violan o no los Tratados internacionales, a través de la norma mexicana, que es la que ejemplificará nuestro caso, además revisaremos que es lo que nos dice la realidad internacional y a partir de esa información dar un diagnóstico de las implicaciones de dichas violaciones.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

1. MARCO TEÓRICO

1.1. TEORÍAS QUE EXPLICAN LAS RELACIONES ENTRE EL DERECHO INTERNACIONAL Y EL DERECHO INTERNO

Recurrimos a la teoría dualista y la monista que tratan de ordenar la norma, refiriéndonos a la dicotomía existente entre el Derecho Interno y el Derecho Internacional, y de forma particular la incorporación de los Tratados internacionales a la norma interna.

Paul Reuter nos explica la relación entre el Derecho Internacional y el Derecho Interno, remarcándonos el objetivo de los Tratados internacional, que es el ser aplicados, lo cual nos lleva a pensar que la disyuntiva práctica son las condiciones en que se aplica el derecho internacional y en este caso los Tratados internacionales, de tal modo que Paul Reuter nos dice lo siguiente.

*“Los Tratados se celebran para ser ejecutados, y su ejecución requiere su aplicación por los tribunales nacionales, sobre todo cuando se estipulan derechos y obligaciones para los individuos. Una aplicación semejante ha provocado y sigue provocando diversos problemas prácticos; ella está también en el origen de las especulaciones del “dualismo” y del “monismo”. La cuestión se reduce a lo siguiente: ¿bajo qué condiciones y con qué efectos podría aplicar un tribunal nacional las normas de un Tratado? ¿Se encontrará ese tribunal en la misma posición que cuando aplica normas nacionales?”.*¹

En este caso los Tratados internacionales para ser ejecutados deben poder ser aplicados por los tribunales nacionales para lo cual estos tienen que ser incorporados al sistema normativo del país en cuestión, en tal caso lo que nos interesa es la forma de aceptar estas normas internacionales y bajo qué condiciones se incorporan al cuerpo normativo del Estado. De tal forma que hay que explicar que las teorías se dividen en:

- A. Teorías dualistas, para las que ambos sistemas jurídicos son independientes y separados.
- B. Las teorías monistas; afirman que el Derecho Internacional y el Derecho Interno forman un solo sistema jurídico, dicha teoría adopta dos modalidades, defendiendo una de ellas la supremacía del Derecho

¹ Reuter, Paul. **Introducción al derecho de los Tratados**. México, Facultad de Derecho de la UNAM /FCE, 1999. p. 34. citado en, Palacios Treviño, Jorge, **Tratados Legislación y Práctica en México**. México, Secretaría de Relaciones Exteriores Acervo Histórico Diplomático, 2007, 4ª edición. p. 183.

internacional sobre el interno, monismo internacional, y consagrando la otra la superioridad del Derecho interno, monismo interno, y del cual nos dice Jorge Palacios Treviño, es una modalidad seguida por los regímenes nacionalistas².

1.1.1. TEORÍAS DUALISTAS

Para estas teorías tanto el Derecho interno como el Derecho internacional son distintos uno del otro de tal modo que; la primera nos dice que se diferencia el Derecho interno del Derecho internacional por los sujetos a los que regulan. Refiriéndonos a los ciudadanos en el Derecho interno y a los Estados para el Derecho internacional. La segunda nos dice que las fuentes de estas normas son distintas, es decir, la necesidad y voluntad del Estado es la base de la creación de la norma interna, mientras que en el caso de la norma internacional se necesita la conjunción de las voluntades de los Estados interesados en cierto tema.

Ahora, las teorías dualistas fueron desarrolladas a fines del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX dentro de sus autores principales encontramos al alemán Carl Heinrich Triepel y al italiano Dionisio Anzilotti.

Carl Heinrich Triepel en su obra *Volkerrecht und Landesrecht*, nos dice que el Derecho internacional y el Derecho interno son dos ordenamientos jurídicos completamente distintos, que están destinados a reglamentar distintas relaciones.

Modesto Seara Vázquez nos dice que éstas teorías se caracterizan por:

- a) *“Diferencia de relaciones sociales: el Derecho interno será el conjunto de normas jurídicas establecidas en el interior de una comunidad y destinadas a reglamentar las relaciones entre sujetos que están sometidos al legislador; mientras que el Derecho internacional está destinado a regular las relaciones entre Estados, y solamente entre Estados perfectamente iguales.”*
- b) *“Diferencia de fuente jurídica. En el Derecho interno, la fuente jurídica es la voluntad del Estado exclusivamente y en el Derecho internacional será la voluntad común de varios o de numerosos Estados.”³*

² Seara Vázquez, Modesto. **Derecho Internacional Público**. México, Editorial Porrúa, 2009, Vigésimo cuarta edición. pp. 49-50. y Palacios Treviño, Jorge. **Op.cit.** p. 185.

³ Seara Vázquez, Modesto. **Op. cit.** p. 50.

A fin de que el Derecho internacional pueda ser puesto en práctica al interior de un Estado, esta norma internacional debe ser “transformada” mediante una ley y así este ordenamiento internacional pueda obligar a los particulares.⁴

1.1.2. TEORÍA MONISTA

Esta teoría nace con el sistema piramidal de Hans Kelsen la cual, como su nombre lo indica es una pirámide que se divide en niveles que nos dan una jerarquía, partiendo de la norma fundamental, sin embargo, lo que nos interesa es que de este mismo sistema entendemos que el Derecho es uno, tanto el Derecho interno como el internacional y por lo tanto son parte de un sistema general único.

Al respecto, Modesto Seara Vázquez nos dice:

“Supremacía del Derecho internacional.- Kelsen nos ofrece esta teoría en su forma más pura (Hauptprobleme der Staatsrechtslehre. Das Problem der Souveränität un die Theorie der Völkerrechts.) Es la consecuencia lógica de su “sistema piramidal de normas” que, al partir de la “norma originaria” como base de todo el Derecho, nos lleva necesariamente a afirmar la unidad del sistema de Derecho. De este modo, no puede considerarse que el Derecho internacional y el interno sean dos sistemas jurídicos diferentes, sino dos partes del sistema general único. Por otro lado, Kelsen ataca la idea de personalidad del Estado, como una ficción. El Estado no es más que el “punto final de imputación” (“Zurechnungspunkt”), al que deben atribuirse los actos de los órganos del Estado. Además, el Estado recibe la cualidad de persona por efecto de las normas jurídicas. De ahí que el Derecho interno, con aplicación dentro del dominio de la competencia, del Estado, se encuentre subordinado al Derecho internacional, que es el que fija los límites de esa competencia del Estado.”

“Supremacía del Derecho interno.- La teoría de la autolimitación conduce necesariamente admitir la supremacía del Derecho interno sobre el Derecho internacional sería una especie de Derecho estatal exterior y, entonces como afirma muy bien Anzilotti, “no hay ya lugar para hablar de relaciones entre el Derecho internacional y el Derecho interno, sino, todo lo más, de las relaciones entre dos categorías de normas internas”.⁵

⁴ Palacios Treviño, Jorge. **Op. cit.** p. 184.

⁵ Seara Vázquez, Modesto. **Op. Cit.** pp. 50-51.

En cuanto a la aplicación, los Estados incorporan la norma internacional a su norma interna para su observancia. De tal modo, los Estados tienen sus posturas frente al “dualismo” y “monismo” como nos dice Dominique Carreau:

“Globalmente los Estados pueden clasificarse en dos grandes categorías: en primer lugar, aquellos que aceptan directamente las reglas del Derecho internacional -los Tratados en su caso- en su orden interno pues basta la simple formalidad de la ratificación seguida de una publicación en periódico oficial (“monismo”); en seguida, aquellos que no las aceptan sino de una manera “indirecta”, (“dualismo”), es decir, existen “una recepción” de la norma internacional en el orden interno en general por medio de una ley a fin de que aquella adquiera pleno valor jurídico en el Derecho positivo local...”⁶

Por ejemplo México publica en el Diario Oficial de la Federación los Tratados internacionales de los que es Parte, mientras que en Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte se publican como leyes con el sufijo Act que significa legislación. De esta forma nos damos cuenta que los Estados han resuelto el problema de la incorporación del Derecho internacional a su Derecho interno, sin embargo,

“...no es sino lo que se refiere a la jerarquía- o a la ausencia de jerarquía- de las normas que emanan de los dos sistemas lo que la controversia doctrinal tiene consecuencias prácticas, al menos frente al Derecho interno pues, en lo que concierne al Derecho internacional, una incompatibilidad entre una norma interna y una norma internacional se resuelve siempre a favor de esta última. La primacía del Derecho internacional está asegurada en todos los casos.”⁷

Así que, es en la jerarquía de las normas donde encontramos consecuencias prácticas. Por lo tanto será necesario revisar, más adelante, lo que sucede en el caso mexicano, referente a la jerarquía de los Tratados.

⁶ Carreau, Dominique. **Droit International**. París, Pedone, 1999. p. 482. citado en, Palacios Treviño, Jorge. **Op. cit.** p. 185.

⁷ Daillier, Patrick y Pellet, Alain. **Droit International Public**. París, LGDJ, 1999. p. 95. citado en, Palacios Treviño, Jorge. **Op. cit.** p. 189.

1.2. CONCEPTO DE TRATADO

Comenzaremos citando el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, donde se nos dan las fuentes del Derecho internacional, y en específico en su inciso a) los Tratados internacionales de la siguiente forma.

“Artículo 38”

“1. La Corte, cuya función es decidir conforme al Derecho internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:”

“a. las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes;”

“b. la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;

c. Los principios generales de Derecho reconocidos por las naciones civilizadas;”

“d. las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 59.”

“2. La presente disposición no restringe la facultad de la Corte para decidir un litigio ex aequo et bono, si las partes así lo convinieren.”⁸

Vemos que estos son fuente de Derecho internacional, luego, recurriremos a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969 en su parte I, artículo 2, inciso a); y a la Convención de Viena, sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales del 21 de mayo de 1986, Diario Oficial de la Federación del 28 de abril de 1988, en su artículo 2 inciso a), ambas Convenciones nos dicen sobre los Tratados:

“Se entiende por Tratado un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.”⁹

⁸ Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, Organización de las Naciones Unidas.
<http://www.un.org/spanish/aboutun/icjstat.htm> (fecha de consulta 15 de marzo de 2013)

⁹ Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969 Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1975, <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html> (fecha de consulta: 19 de septiembre 2011).

Se entiende que los Tratados solamente pueden ser celebrados entre Estados, es por eso que la segunda Convención mencionada corrige esto de la siguiente forma:

“Se entiende por Tratado un acuerdo internacional regido por el Derecho internacional y celebrados por escrito:”

- “i) Entre uno o varios Estados y una o varias organizaciones internacionales; o”*
- “ii) Entre organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.”¹⁰*

Estas definiciones resultan claras y de gran importancia, ya que ambas Convenciones de Viena codifican el Derecho de los Tratados. Sin embargo, es de interés revisar a otros autores para poder enriquecer nuestra concepción de Tratado. En este sentido, Modesto Seara Vázquez lo define como:

“Tratado es todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional. Hablamos de sujetos y no de Estados, con el fin de incluir a las organizaciones internacionales.”¹¹

A su vez Jorge Palacios Treviño de una forma simple los define como:

“...los acuerdos, regidos en el Derecho Internacional, que celebran dos o más sujetos de Derecho Internacional...”¹²

Asimismo en su obra, Jorge Palacios Treviño da la definición del American Law Institute, el cual nos advierte que:

“...un acuerdo entre Estados u organizaciones internacionales por el cual se manifiesta una intención de crear, modificar o definir relaciones de conformidad con el Derecho Internacional.”¹³

Paul Reuter, afirma que:

“Un Tratado es una manifestación de voluntades concordantes, imputables a dos o más sujetos de Derecho Internacional, y

¹⁰ Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales del 21 de mayo de 1986 Diario Oficial de la Federación del 28 de abril de 1988 , <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/l2.pdf> (fecha de consulta: 19 de septiembre 2011).

¹¹ Seara Vázquez, Modesto. *Op.cit.* p. 69.

¹² Palacios Treviño, Jorge. *Op.cit.* p. 23.

¹³ *Ibíd.*, p. 26.

*destinada a producir efectos jurídicos en conformidad con las normas del Derecho Internacional.*¹⁴

Cesar Sepúlveda señala que:

*“... Pueden definirse, en sentido amplio, como los acuerdos entre dos o más Estados Soberanos para crear, para modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos.”*¹⁵

Por último, destacaremos la definición de Lord Arnorld McNair:

*“... un acuerdo escrito por el cual dos o más Estados u organizaciones internacionales crean o intentan crear una relación entre ellos operando dentro de la esfera del Derecho Internacional.”*¹⁶

De las definiciones antes citadas podemos destacar que las características de los Tratados son las siguientes:

- Es un acto de Derecho Internacional regido por el mismo y en esencia por las Convenciones ya mencionadas al principio de este subtema.
- Es fuente de Derecho internacional.
- Es un acuerdo internacional celebrado por escrito entre dos o más sujetos de Derecho Internacional, refiriéndonos a sujetos con la finalidad de incluir además de los Estados a las Organizaciones Internacionales.
- Es una manifestación de voluntad única y ésta nos dice Hermilo López-Bassols no necesariamente es simultánea, pues puede resultar de declaraciones unilaterales y hasta de una declaración oral.
- Se necesita la concurrencia de voluntades de por lo menos de dos sujetos de Derecho Internacional.
- Se realizan con la intención de crear, modificar o definir relaciones o efectos legales entre sujetos de Derecho Internacional, de esta forma distinguimos a los Tratados de otros actos realizados por los Estados, por ejemplo un

¹⁴Reuter, Paul. **Introducción al derecho de los Tratados**. México, Facultad de Derecho de la UNAM /FCE, 1999. P. 45. citado en, Palacios Treviño, Jorge. **Op. cit.**p. 26.

¹⁵ Sepúlveda, Cesar. **Derecho Internacional**. México, Editorial Porrúa, 2009, vigésimo sexta edición. p. 124.

¹⁶ McNair, Arnold Lord. **The Law of Treaties**. Londres, Clarendon Press Oxford, 1986. Segunda Edicion. p. 4.

“*gentleman agreement*”,¹⁷ el cual compromete a los dirigentes de los Estados y no al Estado en sí.¹⁸ Los Tratados pueden ser de diversa índole, como pueden ser en materia cultural, comercial, científica, diplomática, industrial, etc.

De tal modo podemos dar nuestra propia definición de la siguiente forma:

“Es un acuerdo escrito regido por el Derecho internacional que conjunta la voluntad de dos o más sujetos de Derecho internacional, destinado a crear, modificar o definir efectos legales entre las partes.”

Mencionaremos que conforme al Derecho Internacional no hay un formato específico de elaboración de los Tratados, sin embargo, normalmente constan de las siguientes partes:

- **Preámbulo:** Como nos dice la Real Academia Española, este es prefación, aquello que se dice antes de dar principio a lo que se trata de narrar, probar, mandar, pedir, en este caso la parte dispositiva, antiguamente en esta parte se insertaban las invocaciones, es decir, donde se invocaban a los dioses como testigos de la celebración de dichos Tratados.

Actualmente en el preámbulo se enumeran las partes contratantes, la designación que se había hecho de los plenipotenciarios con su nombre, categoría y atribuciones, además se da la expresión de motivos, principios u objetivos de la celebración. Esta parte no tiene fuerza

¹⁷ Lucio M. Quintana en su obra Derecho Internacional Público nos dice que un Acuerdo de caballeros (*gentlemen's agreement*) es una declaración paralela de voluntad de los órganos de dos o más estados acerca de su actitud futura en determinadas circunstancias. No obligan jurídicamente al Estado. Según KRAUS, comprometen moral y personalmente a las personas que los contraen.

¹⁸ Otro ejemplo, es el caso relativo a la plataforma continental del Mar Egeo (Grecia contra Turquía), controversia relativa a la delimitación de la plataforma continental perteneciente a cada uno de estos Estados en el Mar Egeo y a sus derechos al respecto. El 10 de agosto de 1976 Grecia inició el procedimiento contra Turquía ante la Corte Internacional de Justicia, pero en una carta el 26 de agosto de 1976, Turquía expresó la opinión de que la Corte no era competente para conocer del asunto, previamente en un comunicado conjunto emitido en Bruselas el 31 de mayo de 1975 los primeros ministros de Grecia y Turquía decidieron que los problemas entre ambos países se resolverían mediante negociaciones y, en el caso de la plataforma continental del Mar Egeo. Para Grecia el comunicado obligaba a las partes a concertar un acuerdo; en caso de negativa se podía recurrir unilateralmente a la Corte Internacional de Justicia, ya que así se habían manifestado ambos Estados. No obstante, Turquía mantenía que el comunicado no equivalía a un acuerdo con arreglo al derecho internacional, y en todo caso no existiría ninguna obligación de recurrir a la Corte tras una solicitud unilateral. La Corte resolvió en 1978, por 12 votos contra 2, determinando que no tenía competencia para conocer de la solicitud presentada por el gobierno de Grecia ya que, en ese comunicado los primeros ministros, no se comprometieron incondicionalmente a remitir el asunto de la Corte Internacional de Justicia, y por ello no constituía un fundamento válido para establecer su competencia.

vinculatoria, es decir, no tiene el valor legal de un artículo de la parte dispositiva, pero es útil para la interpretación del Tratado.

- Parte dispositiva: Es el articulado del Tratado, es decir las disposiciones que establecen derechos y obligaciones a los contratantes.
- Parte final: Dispone sobre la entrada en vigor, duración del mismo, denuncia¹⁹, ratificación²⁰ y su canje de ratificaciones, en el caso de Tratados bilaterales o depósito en el caso de los multilaterales, posibilidad o no de adhesión de terceros. Termina con la fecha, número de ejemplares que se redactan, y el o los idiomas que se labran indicando cual hará fe en caso de duda, además de esto algunos Tratados tienen anexos y protocolos los cuales tienen el mismo valor jurídico que el articulado de la parte dispositiva.²¹

Los Tratados son conocidos de distintas formas, de las cuales las más conocidas son las siguientes:

<i>Acta</i>	<i>Concordato, únicamente los celebrados por el Estado Vaticano</i>	<i>"Lettres Réversales"</i>
<i>Acuerdo</i>	<i>Convención</i>	<i>"Modus Vivendi"</i>
<i>Alianza</i>	<i>Tratado</i>	<i>Pacto</i>
<i>Arreglo</i>	<i>Convenio</i>	<i>"Pacto de contrahendo"</i>
<i>Artículos adicionales, codicilo o "avenant"</i>	<i>Declaración</i>	<i>Protocolo Tratado</i>
<i>Compromiso</i>	<i>Intercambio de notas</i>	<i>(Protocol Traité).²²</i>

¹⁹ Es un acto unilateral por el cual una de las partes contratantes del Tratado manifiesta a la otra u otras partes su voluntad de salir de dicho convenio y por tanto que los derechos y obligaciones emanados de dicho Tratado ya no le afecten

²⁰ Según la Ley Sobre la Celebración de Tratados Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1992 en su artículo 2 inciso VII define las reservas de la siguiente forma: VII.- "Reserva": la declaración formulada al firmar, ratificar, aceptar o adherirse a un Tratado, con objeto de excluir o modificar los efectos jurídicos de ciertas disposiciones del Tratado en su aplicación a los Estados Unidos Mexicanos

²¹ López-Bassols, Hermilo. **Los nuevos desarrollos del Derecho Internacional Público**. México, editorial Porrúa, 2008. p. 64. y Moreno Quintana, Lucio M. y . Bollini Shaw, Carlos M. **Derecho Internacional Público, Sistema Nacional de Derecho y Política Internacional**. Argentina, Ediciones Librería del Colegio Buenos Aires, 1950. p. 308.

²² Lord Arnold McNair. **Op.cit.**, pp. 22-30. citado en, Salgado y Salgado, José Eusebio. **La interpretación, Publicación e Implementación de los Tratados**, Pemex-Lex, núms 89-90 (noviembre-diciembre 1995). pp. 61-70.

1.2.1. CLASIFICACIÓN DE LOS TRATADOS

A lo largo de la historia han existido una gran variedad de formas de clasificar a los Tratados, a continuación presentaremos aquellos que nos resultaron de mayor valor para su entendimiento.

1.2.1.1. ABIERTOS Y CERRADOS

Por la intención de los contratantes con respecto a la participación, éstos se clasifican en cerrados y abiertos:

Los cerrados, son aquellos Tratados que se celebran exclusivamente entre los contratantes y no contempla el acceso de nuevos miembros al Tratado.

Los abiertos, sí prevén el acceso o adhesión a otros Estados distintos a los contratantes originales. De esta clasificación se desprenden tres tipos:

- 1) Tratados abiertos en escala mínima. Los candidatos a ser parte son designados explícita o implícitamente:

Explícitamente: Los sendos Tratados bilaterales sobre libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, ante la Confederación Argentina y Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, San José de Flores del 10 de julio de 1853, admiten la adhesión de Bolivia, Brasil, Paraguay, y Uruguay, art. 7º de los tres convenios.

Implícitamente: El acuerdo de pesca entre Argentina y Brasil del 29 de diciembre de 1967 expresa en su artículo 4º: “Este acuerdo queda abierto a la adhesión de cualquier otro Estado Sudamericano del Atlántico Sur”, esta disposición solo puede designar a Uruguay.

- 2) Tratados abiertos en escala más amplia. Pero restringida según criterios de diversa motivación: geográfico, sociológico o étnico-cultural, teleológico-ideológico, entendiendo teleológico como causa final, teleológico-económico, mixto.

Geográfico: Carta de la OEA, art. 2: “Son miembros de la Organización todos los Estados *Americanos* que ratifiquen la presente Carta”.

Sociológico o étnico-cultural: Pacto de la Liga *Arabe*, art. 1º: “La Liga de los Estados *Árabes* se compone de los Estados independientes que han firmado el presente Pacto. Todo Estado *árabe* independiente puede adherir a la Liga”.

Teleológico-ideológico: Pacto de la Santa Alianza entre Austria, Prusia y Rusia del 26 de agosto de 1815: “Todas las Potencias que quieran solemnemente confesar los *sagrados principios* que han dictado la presente acta serán: recibidas con tanto celo como afección en esta Santa Alianza”.

Teleológico-económico: el convenio sobre transporte internacional terrestre entre Argentina, Brasil y Uruguay, del 19 de octubre de 1966 está abierto a la adhesión de cualquier miembro del ALALC (artículo 20).

Mixto: El Tratado de la ALALC está abierto a la adhesión de los Estados Latinoamericanos, lo que nos demuestra que contiene condiciones geográficas como sociológicas.

3) Abiertos con limitaciones a todos los Estados que deseen acceder a ellos.²³

1.2.1.2. BILATERALES Y MULTILATERALES

Por el número de partes. Estos se clasifican en bilaterales cuando participan dos partes y multilaterales cuando hay más de dos partes.

Tratados bilaterales, estos son los más comunes teniendo una gran similitud con los contratos, ya que expresan un intercambio de derechos y obligaciones entre las partes²⁴ pueden manifestarse en una gran variedad de formas desde Tratados celebrados por un determinado tiempo, por ejemplo un Tratado de cooperación en materia de desarrollo tecnológico con duración de algunos años, Tratados estáticos, verbigracia un Tratado de limitación fronteriza, Tratados que intentan crear una alianza, es decir en la Edad Media se celebraban Tratados para crear alianzas de naturaleza militar o simplemente aumentar la riqueza de los reinos, en la actualidad podríamos incluir Tratados en los que de alguna forma se trata de hacer una alianza en determinada materia en particular, ejemplificando un Tratado cuyo fin es una alianza en materia económica, tal vez reduciendo cuotas arancelarias entre las partes. etc.

Tratados multilaterales, que como mencionamos son aquellos en los que hay más de dos partes contratantes, sin embargo podemos distinguir entre Tratados multilaterales restringidos y Tratados multilaterales generales,²⁵ los

²³De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **El derecho de los Tratados y la Convención de Viena**. Buenos Aires, La ley S.A. Editora e Impresora, 1970. pp. 34-36.

²⁴ Cabe destacar que la clasificación de Tratados contrato y Tratados ley quedo rebasada

²⁵ Es importante mencionar que esta clasificación de Tratados multilaterales restringidos y Tratados multilaterales generales es una mezcla de clasificación, ya que la esencia de la clasificación de bilaterales y multilaterales es el número de partes contratantes

primeros siendo Tratados de cooperación muy cerrada respecto a las partes contratantes y con fines específicos, véase un Tratado en materia de combate a un problema común en tres Estados, y por otro lado los Tratados multilaterales generales que están abiertos a que cualquier Estado sea parte o al menos que tenga un amplio alcance geográfico.

Hasta comienzo del siglo XIX, los grandes acuerdos como los de Westfalia (1648) o Utrecht (1713) no se hicieron sino con base a la suma de una serie de Tratados bilaterales entre las partes. Todavía el Tratado de París del 30 de mayo de 1814, se compone de siete convenios idénticos celebrados entre Francia y cada uno de los aliados (Austria, España, Gran Bretaña, Portugal, Prusia, Rusia y Suecia-Noruega). Pero el primer acto multilateral colectivo se encuentra muy poco después en el acta final de Viena del 9 de junio de 1815, firmada en conjunto por las mismas siete potencias, a las pequeñas potencias se les invitó a adherirse por separado, cosa que hicieron, con excepción de Turquía y la Santa Sede.²⁶

1.2.1.3. TRATADOS CONTRATO Y TRATADOS LEY

Los Tratados contrato y Tratados ley son relativos al fondo o al contenido de las normas, esta clasificación tuvo sus orígenes en la doctrina alemana del siglo XIX, estos se clasifican en Tratados-contrato de finalidad limitada o de obligaciones concretas, y en Tratados-leyes o de normas generales.

Ernesto de la Guardia y Marcelo Delpéch en su obra *El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena*, nos dice que Federico de Martens distingue entre dos grupos de convenios; unos de expresión de reglas jurídicas obligatorias para los Estados y otros "transacciones relativas a los intereses particulares de dos a más países."²⁷

Más adelante en esta misma obra se explica la teoría basada en Carl Heinrich Triepel, y se nos dice que:

"El Tratado-contrato presupone dos partes contratantes: tiende a conciliar intereses diversos de ellas; no da lugar a prestaciones idénticas, sino distintas de cada parte; es fuente de Derecho (en el mejor de los casos) solo para los contratantes. El Tratado-ley admite un número de partes ilimitado o en todo caso muy grande; aúna voluntades comunes que persiguen un mismo fin; tiene igual

²⁶ Nicolson, Harold. *El Congreso de Viena*. Ed. Rev. De Der. Privado, 1846/1947. p. 284. citado en, de la Guardia, Ernesto y Delpéch, Marcelo. *Op. cit.* p. 36.

²⁷ De la Guardia, Ernesto y Delpéch, Marcelo. *Op. cit.* p. 50.

objeto y resultados para todas las partes y, por consiguiente, estas se obligan a idénticas prestaciones; pueden producir efectos jurídicos más allá del círculo de los contratantes...”

“...los “Tratados-ley” serían los únicos “normativos”, como si los otros no crearan normas aplicables ante los contratantes; su característica sería la “identidad de contenido de la voluntad”, como si en un “Tratado-contrato” bilateral no se dejara establecida igual identidad de contenido de la voluntad. En los “Tratados-contrato” las partes desearían cosas diferentes, como si en las grandes conferencias “legisladores” las partes hubiesen deseado siempre las mismas cosas.”²⁸

Podemos entender que:

Los Tratados-contrato de finalidad limitada o de obligaciones concretas tienen las siguientes características:

- Crean obligaciones jurídicas, que se extinguen con el cumplimiento del Tratado.
- Presupone que hay dos partes contratantes, y que estos Tratados tienden a conciliar intereses diversos de ellas.
- Es fuente de Derecho, sólo para los contratantes.

Y por el otro lado, se encuentran los Tratados-leyes o de normas generales:

- Crean una reglamentación jurídica y obligatoria la cual puede producir efectos jurídicos más allá del círculo de los contratantes.
- Aúna voluntades comunes que persiguen un mismo fin.
- Éstas se obligan a idénticas prestaciones.

Sin embargo, Kelsen nos dice que esta distinción no tiene razón de ser, ya que como lo dijimos antes la función de un Tratado es la de crear un derecho, por lo que se considera ya superada esta clasificación.

²⁸ *Ibíd.* pp. 54-55.

1.2.1.4. EN BASE A LA MATERIA OBJETO DEL TRATADO

Según nos dice Salgado y Salgado podemos encontrar Tratados en las distintas ramas del quehacer humano, es lógico pensar que esto exista, pues hoy día la globalización acentúa la tendencia a la elaboración de tratados, políticos, económicos, diplomáticos, agrícolas, marítimos, monetarios, en materia de salud, narcotráfico, etc., es decir hoy día podemos encontrar tratados en casi cualquier tema.²⁹

1.2.1.5. TRATADOS DE GARANTÍA

Los Tratados garantía son convenios mediante los cuales una de las partes se obliga a hacer lo que esté en su poder para asegurar una determinada cuestión u objetivo a la otra parte. Los Tratados de garantía pueden ser mutuos o unilaterales respecto a la responsabilidad.

Pueden ser concluidos por sólo dos Estados o por un número de estados en forma conjunta. En este último caso, los garantes o Partes pueden dar su garantía solidariamente, colectivamente o ambos. Y la garantía puede ser por un cierto período de tiempo solamente o permanente. Un Tratado es el Pacto de la Liga de Naciones ya que en su artículo 10 constituye una garantía.

“Artículo 10:”

“Los miembros de la liga se comprometen a respetar y conservar contra toda agresión del exterior la integridad territorial e independencia política existente de todos los miembros de la Liga. En caso de realizarse tal agresión o en caso de existir alguna amenaza o peligro de que tal agresión se realice, el Consejo se pronunciará sobre los medios en virtud de los cuales se cumplirá esta obligación.”³⁰

Los objetos posibles de los Tratados de garantía son numerosos, a continuación enumeraremos algunos:

- 1) la realización de acto especial por parte de determinado Estado, como la extensión de una deuda, o la cesión de un territorio;
- 2) ciertos derechos pertenecientes a un Estado; la posesión de la totalidad o una parte en particular de un territorio, una forma particular de constitución;
- 3) un cierto estatus, como la neutralidad permanente, o la independencia o la integridad;

²⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. **La interpretación, Publicación e Implementación de los Tratados.** Pemex-Lex, núms 89-90 (noviembre-diciembre 1995). pp. 61-70.

³⁰ **Pacto de la Liga de Naciones**, <http://www.dipublico.com.ar/instrumentos/9.html> (fecha de consulta 1 de noviembre de 2012).

- 4) la sucesión dinástica en particular;
- 5) el cumplimiento de un Tratado celebrado por un tercer Estado.³¹

1.2.2. PRINCIPIOS DE LOS TRATADOS

A continuación mencionaremos y explicaremos los principios que rigen los Tratados internacionales, lo cual nos ayudará a comprender un poco más el Derecho de los Tratados.

1.- El principio **“Pacta sunt servanda”**, recogido por la Convención de La Habana en su artículo 10 y consagrado por la Convención de Viena de 1969 en su artículo 26, nos marca la obligatoriedad de los Tratados respecto a las partes y que éstos deben ser cumplidos de acuerdo con la buena fe.

Inclusive en la Carta de la Organización de las Naciones Unidas, en el artículo 2, párrafo 2 indica que:

*“Los Miembros de la Organización, a fin de asegurarse los derechos y beneficios inherentes a su condición de tales, cumplirán de buena fe las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con esta Carta.”*³²

Con lo cual damos cuenta que también en la Carta se atribuye como principio de la Organización.

2.- “El principio **“res inter alios acta”**, indica que los Tratados sólo crean obligaciones entre las partes, y por tanto no produce efectos a terceros Estados, entendiendo terceros Estados como lo que la Convención de Viena de 1969 en su artículo 1 inciso h) nos da:

*“Se entiende por Tercer Estado un Estado que no es parte en el Tratado,”*³³

Prueba de lo anterior, es el arbitraje sobre la isla de Las Palmas entre Estados Unidos y los Países Bajos de 1928, en el cual Estados Unidos reclamaba su soberanía sobre la isla de la Palmas (o Miangas situada en el archipiélago filipino) basado en el Tratado de París de 1898, mientras que los

³¹ Lawrence Oppenheim, Lassa Francis. **International law a Treatise Vol. I.** New Jersey, The Lawbook Exchange, 2008, tercera edición. pp. 738-739.

³² **Carta de la Organización de las Naciones Unidas**, Organización de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/es/documents/charter/> (fecha de consulta 1 de noviembre de 2012).

³³ **la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de mayo de 1969.** <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html> (fecha de consulta 1 de noviembre de 2012)

Países Bajos reclamaban su soberanía basándose en que venían ejerciendo desde mucho tiempo atrás su autoridad, sobre ella al final del proceso se dijo que:

“Parece evidente que los Tratados concluidos por España con terceros reconociendo su soberanía sobre las Filipinas no pudieron haberse construido sobre la de los Países Bajos.”³⁴

Entonces, la soberanía de los Países Bajos no hubiera podido ser alterada por un Tratado celebrado por terceros Estados. De esta forma Ricardo Méndez Silva nos dice que hay excepciones a este principio las cuales presentaremos a continuación:

- a. Los Tratados que establecen vías generales de comunicación.
- b. Tratados que codifican normas consuetudinarias de Derecho internacional universal o que establecen normas de Derecho internacional universal.
- c. Tratados que establecen y definen un régimen territorial.
- d. Los Tratados que establecen un régimen de neutralidad perpetua.
- e. Cuando un Estado es creado a través de un Tratado.³⁵

3.- El principio **“ex consensu advenit vinculum”**, principio que nos dice que el consentimiento de las partes es la base de la obligación jurídica, poniendo a éste como elemento indispensable del Derecho de los Tratados, dado la estructura de la sociedad internacional, principalmente formada por Estados los cuales supone iguales al no haber un ente jurídico superior. El consentimiento es necesario para que se den las obligaciones derivadas de la celebración de un Tratado.

³⁴ *Island of Palms Case* (1928), en: **Reprots of International Arbitral Awards**, Vol. II, (New York, United Nations, 1948). P. 850. citado en Méndez Silva, Ricardo. **Los principios del derecho de los Tratados**. Boletín Mexicano de Derecho Comparado, núm. 7 (1970). p. 106.
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/boletin/cont/7/art/art4.pdf> (Fecha de Consulta: 9 de febrero 2012).

³⁵ Méndez Silva, Ricardo, **Los principios del derecho de los Tratados**, Boletín Mexicano de Derecho Comparado, núm. 7 (1970). Pp. 106-108.
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/boletin/cont/7/art/art4.pdf> (Fecha de Consulta: 9 de febrero 2012).

Ahora este consentimiento se puede ver en todas las manifestaciones que nos da el Derecho de los Tratados, tal es el caso de la adhesión, la cual debe ser voluntaria para las partes, ya sean miembros originarios del Tratado como los que se adhieran. Ricardo Méndez Silva nos recuerda que en las reservas también rige este principio y de igual forma en la conclusión de los Tratados.

Habría que destacar que hay vicios del consentimiento aceptados en el ámbito internacional que llevan a la nulidad de un Tratado, éstos son el error y el dolo, los cuales nos explica de la siguiente forma³⁶:

“El error se cita frecuentemente con relación a la demarcación de una línea fronteriza en un mapa inexacto y el dolo, como la participación de una de las partes a través de maquinaciones para inducir a error a la otra o a las otras partes.”³⁷

4.- El principio de respeto a las normas de **“jus cogens”**, el cual nos dice que un Tratado sería nulo cuando fuera contrario a una norma imperativa del Derecho Internacional este principio se consagró en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados en su artículo 53, que citamos:

“53. Tratados que están en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general (“jus cogens”). Es nulo todo Tratado que en el momento de su celebración esté en oposición con una norma imperativa de derecho internacional general. Para los efectos de la presente Convención una norma imperativa de Derecho Internacional general es una norma aceptada y reconocida por la comunidad internacional de Estados en su conjunto como norma que no admite acuerdo en contrario y que sólo puede ser modificada por una norma ulterior de derecho internacional general que tenga el mismo carácter.”³⁸

El artículo 53 de la citada convención, solo vino a consagrar este principio, dicho artículo fue aceptado para limitar a los Estados en materia de Tratados ,ya que anteriormente el poder de concertación de Tratados era ilimitado, como en el caso de acordar alianzas para agredir a un tercer Estado, inclusive para anexar territorio por convenir a sus intereses.

³⁶ Méndez Silva, Ricardo. **Op.cit.** pp. 100-104.

³⁷ **Ibíd.** p. 102.

³⁸ **Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados**, del 26 de mayo de 1969, <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html> (fecha de consulta 1 de noviembre de 2012).

Así, José Luis Vallarta Marrón nos da una lista de Tratados que serían nulos según los informes de esa Comisión de Derecho Internacional, la cual, fue establecida por la Asamblea General de la ONU en 1947, para promover el desarrollo progresivo del Derecho internacional y su codificación.

- “a) *Un Tratado en el que se acuerde un uso ilegítimo de la fuerza en violación a los principios de la carta de la ONU;*”
- “b) *Un Tratado en el que se acuerde la comisión de un acto que sea un delito según el Derecho Internacional*”
- “c) *Un Tratado en el que se acuerde la tolerancia o comisión de actos que todo Estado está obligado a reprimir (trata de esclavos, piratería, narcotráfico, genocidio, etc...);*”
- “d) *Tratados que violen Derechos Humanos, la igualdad de de los Estados o el principio de autodeterminación.*”³⁹

Por otra parte, Ricardo Méndez Silva nos expone que los Estados pueden celebrar los Tratados que deseen, esto con sus respectivas excepciones como:

- Tratados que contengan obligaciones inmorales.
- Limitaciones aceptadas en otros Tratados respecto a la celebración de algunos tipos de acuerdos.⁴⁰
- Tratados que vayan en contra de las normas que forman el Derecho internacional universal.⁴¹

De esta forma, nos damos cuenta que estos principios se basan en la moralidad y el hecho de que los Estados aceptan cumplir con sus compromisos internacionales.

1.2.3. PROCESO DE CELEBRACIÓN DE LOS TRATADOS

Loretta Ortiz Ahlf nos explica de forma sencilla el proceso que se sigue para la celebración de Tratados internacionales; el primer paso sería la negociación, fase que tiene como objetivo lograr un acuerdo entre las partes, para

³⁹ Vallarta Marrón, José Luis. **Derecho Internacional Público**. México, Editorial Porrúa, Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2006. p. 78.

⁴⁰ Un ejemplo de esto son los Estados que tienen un status de neutralidad perpetua (Suiza, Austria, Finlandia) ya que la neutralidad perpetua se adquiere por vía convencional.

⁴¹ Méndez Silva, Ricardo. **Op. cit.**p. 101.

detallar las cláusulas de Tratado; luego vendría la adopción del texto que es una vez negociado el Tratado se adopta como definitivo el texto; como tercer paso tendríamos la autenticación del texto durante la cual se establece el texto definitivo del Tratado; y finalmente la manifestación del consentimiento, por el cual los Estados se obligan a cumplir el Tratado, a su vez la autora nos menciona que las formas de manifestar el consentimiento son:

- A) La firma.
- B) El canje de instrumentos que constituyen un Tratado.
- C) La ratificación.
- D) La aceptación.
- E) La aprobación.
- F) La adhesión.⁴²

1.2.3.1. RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

César Sepúlveda, nos menciona que el término ratificación se deriva del Derecho privado y su significado literal es confirmación,⁴³ lo cual podemos reafirmarlo en base a la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, en su parte I, artículo 2, inciso b):

“Se entiende por ratificación, aceptación y adhesión, según el caso, el acto internacional así denominado por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su sentimiento en obligarse por un Tratado.”⁴⁴

Dicho esto, podemos mencionar que, la ratificación, aceptación y adhesión implican lo mismo, es decir, tal como son empleados en la convención se refieren exclusivamente al **acto jurídico internacional** por el cual se consigna, en el ámbito internacional, el consentimiento de un Estado en obligarse por un Tratado.

Las constituciones de muchos Estados tienen disposiciones específicas que se refieren a la “ratificación”, la “aprobación” o a la “aceptación” de los acuerdos internacionales por determinados órganos competentes.⁴⁵

Respecto a la Aceptación la Comisión de Derecho Internacional nos habla de que en los últimos años la Comisión de Derecho Internacional- estableció la

⁴² Ortiz Ahlf, Loretta. **Derecho Internacional Público**. México, Oxford University Press, 2004, tercera edición. p. 13.

⁴³ Sepúlveda, César. **Op. cit.** p. 131.

⁴⁴ **Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969 Diario Oficial de la Federación del 14 de febrero de 1975**, <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html> (fecha de consulta: 19 de septiembre 2011).

⁴⁵ Sepúlveda, César. **Op. cit.** pp. 157-161.

“aceptación” como un nuevo procedimiento para llegar a ser parte en un Tratado. Acaso sea más exacto decir que la aceptación es la denominación que se da a dos nuevos procedimientos, uno de ellos análogo a la ratificación, y el otro a la adhesión. Cuando un Tratado prescribe que quedará abierto a la firma a reserva de su aceptación, el procedimiento en la esfera internacional es el mismo que el de la firma a reserva de ratificación. Igualmente cuando un Tratado queda abierto a la aceptación sin firma previa, el procedimiento es análogo hacia la adhesión. En ambos casos, el que en el instrumento se hable de aceptación, por una parte o de ratificación o de adhesión, por otra, *es simplemente una cuestión de redacción del Tratado*. La aceptación tiene dos formas: una un acto por el cual el Estado manifiesta su consentimiento en obligarse por el Tratado después de haberlo firmado; y la otra un acto por el que manifiesta tal consentimiento sin haber firmado el Tratado.”⁴⁶

Entonces, no cabe duda que todos estos términos a pesar de tener un proceso distinto significan lo mismo, “el consentimiento en obligarse por el Tratado”.

1.2.3.2. DEPÓSITO

Vladimir Ilyich Ulianov Lenin quien gobernó de 1917 a 1924, siempre se vio interesado por la política exterior y su estudio con la política interior, plasmó en el Decreto de la Paz del Gobierno Soviético los principios de la política de coexistencia pacífica, además declaró anulados todos los Tratados secretos concluidos por el zarismo para el reparto de Irán y Turquía para la anexión de Constantinopla.

Poco después, el Comisariado del Pueblo para Asuntos Exteriores fue designado para publicar los Tratados secretos, de esta forma, el marino Nikolai Grigórievich Markin adscrito al Comisionado de Asuntos Exteriores inició la publicación de estos documentos secretos. En total vieron la luz más de cien Tratados y otros documentos importantes.

Así, al denunciar la diplomacia secreta, quedó plasmado el principio de política exterior soviético de “mantener la política exterior de forma abierta, y no a espaldas del pueblo”⁴⁷.

⁴⁶ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. cit.** p. 159.

⁴⁷ Potemkin, V. P., y otros. **Historia de la Diplomacia. Tomo III Del comienzo de la Primera Guerra Mundial a 1939.** México, Editorial Grijalbo.S.A. 1968 Traducción al Español del ruso por José Lain de la Segunda Edición corregida y aumentada. pp. 50-57.

Después el 8 de enero de 1918, el presidente estadounidense Woodrow Wilson propuso en sus Catorce Puntos el principio de hacer públicas las convenciones y dejar atrás la diplomacia secreta.

Este punto de los Catorce Puntos del Presidente Wilson, quedó plasmado en el Artículo 18 del Pacto de Sociedad de Naciones, el cual, nos dice lo siguiente:

“Todo Tratado o compromiso internacional que se celebre en lo sucesivo por cualquier miembro de la Sociedad, deberá ser inmediatamente registrado por la Secretaría y publicado por ella lo antes posible. Ninguno de estos Tratados o compromisos internacionales será obligatorio antes de haber sido registrado.”⁴⁸

Sin embargo, nos dice Seara Vázquez, esta disposición tenía un alcance limitado ya que el efecto de no registrar y publicar el Tratado, era que no se podía invocar el Tratado en cuestión ante la Sociedad de Naciones y la Corte Permanente Internacional de Justicia.⁴⁹ En este sentido, la Organización de las Naciones Unidas en su artículo 102 nos revela:

“1. Todo Tratado y acuerdo internacional concertados por cualesquiera miembros de las Naciones Unidas después de entrar en vigor esta Carta serán registrados en la Secretaría y publicados por ésta a la mayor brevedad posible.

“2. Ninguna de las partes en un Tratado o acuerdo internacional que haya sido registrado conforme a las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá invocar dicho Tratado o acuerdo ante órgano alguno de las Naciones Unidas.”⁵⁰

Esta disposición se hace extensiva a las Organizaciones Internacionales Especializadas vinculadas a Naciones Unidas.⁵¹

1.3. NORMA JURÍDICA

El Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano nos da las siguientes acepciones del término:

I.- Del griego *nomos*, que significa la “manera de ser” de un pueblo.

⁴⁸ Seara Vázquez, Modesto. **Op. cit.** p. 230.

⁴⁹ **Ibidem.** p. 230.

⁵⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op. cit.** pp. 16-17.

⁵¹ **Idem.**

II.- *Primera aproximación.* La palabra “norma”, para designar los artículos de un código como el Civil. Pero, en el sentido propio de que la palabra es usada por los juristas, “norma” significa un enunciado por un funcionario Público o bien por un particular pero especialmente autorizado para producirlas (con lo cual tal particular puede en realidad ser visto como funcionario público, como es el caso de los padres que están autorizados para reprender moderadamente a sus hijos).

III.- *Norma*, como enunciado condicional. Kelsen vio las normas como enunciados condicionales de la forma “si entonces debe ser B”; es decir “si sucede la conducta A del individuo Pedro entonces otro individuo que en virtud de un nombramiento es juez, debe aplicarle la sanción B”.

IV.- *Norma como modelización deóntica de una conducta.* Lo que se encuentra en el texto jurídico, la norma jurídica, puede verse como la modelización deóntica de la descripción de una conducta. “Obligatorio pagar el salario justo” distinguir la descripción de una conducta – pagar el salario- “obligatorio”. Esa misma expresión, reescrita, o leída más bien, conforme a las fórmula condicional diría algo así como “sí no se paga el salario, entonces, previo a un procedimiento un juez debe condenar al patrón a pagar.”⁵²

Entendemos que son aquellas que regulan la forma de comportarse, las cuales son enunciadas por las autoridades correspondientes y las cuales causan efectos jurídicos por su incumplimiento.

1.4. NORMA FUNDAMENTAL

Según el Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano la norma fundamental se entiende por:

“...la norma en que descansan el orden jurídico, la norma considerada fuente y fundamento del Derecho de una comunidad. “

Esta expresión proviene de “*fundamental law*”, término usado con frecuencia para indicar la norma o normas que se encontraban por encima del Parlamento y la Corona, así como a la carta magna⁵³. Para 1519, en Francia, Bernard de Girald se referiría a la “Constitución” en el sentido de normas, o principios fundamentales.

⁵² Correa, Oscar. **Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano I-O**. México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, varios tomos. Pp. 2616-2618.

⁵³ De igual manera al derecho natural, o a los principios racionales del derecho.

A lo cual habría que decir que, la noción de “Constitución” como norma fundamental del Derecho; surge como resultado de acontecimientos muy importantes:

- a) Aparición de los conceptos, en sentido político, de comunidad y Estado.
- b) Consolidación e independencia de la judicatura.
- c) Aparición de las cartas de las colonias inglesas de Norteamérica.
- d) Difusión de las doctrinas modernas de Derecho natural.⁵⁴

Entonces, la expresión “norma fundamental” alude a la norma primera de un sistema jurídico.

1.5. NORMA CONSTITUCIONAL

Estas normas tienen las mismas características que las otras normas del orden jurídico con la diferencia de que la norma constitucional es su contenido, ya que éstas son las que se refieren a la organización, funciones y límites de los órganos de gobierno y al procedimiento de creación de todas las demás normas del orden jurídico mexicano.

De acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos la norma constitucional priva sobre cualesquiera otras y en caso de contradicción entre una norma constitucional y una norma ordinaria, debe aplicarse la norma constitucional sobre las demás normas del orden jerárquico.

Por otro lado, el creador de la norma constitucional es el poder constituyente o el poder revisor de la Constitución, mientras que la norma ordinaria es creada por el Poder Legislativo. El poder revisor de las normas constitucionales es un órgano de jerarquía superior a los poderes constituidos y que se integra con el congreso federal y los congresos locales, por ende, el procedimiento para reformar la norma constitucional es más complicado.⁵⁵

⁵⁴ Tamayo y Salmorán, Aldo. **Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano I-O**. México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, varios tomos. pp. 2613-2616.

⁵⁵ Dice Kelsen: “una pluralidad de normas forma una unidad, un sistema, un orden, cuando su validez puede ser atribuida a una norma única como fundamento último de esa validez. Y el que una norma pertenezca a un orden determinado deriva solo del hecho de que su validez. Pueda ser referida a la norma fundamental que constituye a ese orden” (teoría del derecho. P. 94).

Carpizo, Jorge. **Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano I-O**. México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, varios tomos. p. 2612.

1.6. ORDEN JURÍDICO

El Derecho tiene como una de sus tareas la de establecer y determinar los principios o reglas conforme a los cuales un conjunto de normas forman un orden o sistema, por lo que este término hace referencia a la ordenación de un conjunto de normas cuyas relaciones recíprocas deben ser establecidas o definidas.⁵⁶

Nos referimos a que las normas que forman un sistema deben ser ponderadas, es decir, se debe establecer sus relaciones o su orden.

Para finalizar este capítulo podemos decir de forma enunciativa entendimos que es un Tratado, sus características y los principios que los rigen así como la razón de ser de estos, además de los procesos para la celebración de los mismos y todos los conceptos necesarios para entender esta temática, también vimos que estos Tratados son celebrados para su ejecución y que de ahí se derivan los problemas con respecto a su aplicación e incorporación a las legislaciones nacionales. Por último, revisamos algunos conceptos que nos serán útiles para el entendimiento de este trabajo.

Luego resulta de interés ver como se forma el Derecho de los Tratados para poder entender a fondo lo que nos da éste acerca del respeto y aplicación de los mismos de tal forma que podemos analizar qué es lo que sucede y qué nos da la norma mexicana al respecto.

⁵⁶ Schmill Ordoñez, Ulises. **Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano I-O**. México, Editorial Porrúa, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001, varios tomos. pp. 2699-2701.

CAPÍTULO II: LOS TRATADOS INTERNACIONALES

2.1. ANTECEDENTES DE LA CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 23 DE MAYO DE 1969.

Hasta antes de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969 el Derecho de los Tratados no estaba codificado, es por eso, que hay que entender desde su génesis hasta aquellas fuentes utilizadas para su codificación para poder comprender de forma efectiva el cuerpo normativo de dicha convención.

2.1.1. PRIMEROS TRATADOS INTERNACIONALES

La historia de los Tratados internacionales se remonta muchos siglos atrás, por lo que es de interés mencionar los más antiguos que el hombre tenga memoria para entender que características aun los distinguen.

En Sumer una antigua región de la baja Mesopotamia, por el año 3000 a.C. los escribas dejaron testimonio de documentos en los cuales encontramos Tratados internacionales.

En 2700 a.C. algunas tablillas nos dan testimonio del Conflicto fronterizo por el abastecimiento del agua entre los reinos de Lagash y Umma. Después de la batalla Eannatum, el señor de la ciudad estatal de Lagash el Rey Entemema y el señor de Umma se reunieron y redactaron un Tratado en el cual señalaron las fronteras de dichos reinos, en este Tratado se nombró al soberano de Kish el rey Misilim como árbitro para solventar las diferencias que surgieran del Tratado, este Tratado fue uno de los primeros de los que se tiene registro.⁵⁷

En Egipto, Seti I intentó reconquistar Siria, sin embargo, en las montañas de Asia menor se encontraba el imperio de los hititas o heteos quienes serían los nuevos enemigos de Egipto. Ramses II sucesor de Seti I marchó hacia el norte pero sólo pudo ocupar hasta el río Orontes en Siria, y ahí le aguardaron atrás de los muros de la ciudad fortificada de Kadesh y la campaña terminó en 1291 a.C. con un Tratado entre Ramses II de los egipcios y Hattusili II de los hititas.

Dicho Tratado se labró en dos tablillas de plata con igual contenido, una depositada a los pies del dios Ra, y la otra tablilla en poder de los hititas quienes la depositaron a los pies del dios Tesub.

“De este Tratado podemos destacar lo siguiente:

“a) *Se recuerdan las antiguas alianzas entre los dos países.*

⁵⁷ Arellano García, Carlos. **Primer Curso de Derecho Internacional Público**. México. Editorial Porrúa, 1999, cuarta edición. pp.2-7.

- “b) *Se hace solemne declaración de paz.*
- “c) *Compromiso mutuo de mantener las antiguas fronteras.*
- “d) *Los dioses de ambos países son testigos de ambos Tratados.*
- “e) *Maldición al que lo violara primero.*
- “f) *Bendición a quienes lo observaran.*
- “g) *Se emplea, el texto del Tratado una doble versión, una en idioma egipcio y otra en idioma hitita.*⁵⁸

De los mismos hititas, encontramos que en las tablillas de Hattusa, se encuentran documentos importantes dentro de los cuales destacan los Tratados de paz. Cabe señalar que para que un Tratado fuera válido era necesario consignarlo por escrito.

También debemos destacar que los reyes hititas firmaron pactos de alianza en igualdad de condiciones, Tratados de protectorado, por ejemplo el firmado por el gran Supiluliuma con el reino mitanni, y Tratados de paz, mejor llamados de vasallaje, de los reyes hititas con aquellos pueblos a quienes derrotaron por completo, por ejemplo con el pueblo amurru. En estos Tratados se imponen a los derrotados una serie de deberes estrictos.⁵⁹

En China tenemos las obras de los grandes filósofos chinos, donde hacen observaciones en materia de limitaciones de la guerra, cumplimiento de los Tratados e imposición de penas internacionales que se remontan a antes del año 2500 a.C.⁶⁰

En la India en el siglo V a.C., encontramos una magnífica codificación denominada “código de Manú” hecha por el soberano indio cuyo nombre en sanscrito era, “Manusmirti”, dicho código es sumamente rico en literatura legal, y dentro de las normas jurídicas que contiene encontramos algunas de Derecho Internacional, como, en las relaciones con otros Estados se previenen los Tratados y las alianzas.⁶¹

En Grecia era de gran interés el campo internacional, encontramos que hay muchos acuerdos y convenios a veces incorporados en convenios políticos, en los

⁵⁸ *Ibidem.* pp. 7-10.

⁵⁹ *Ibidem.* pp. 10-12.

⁶⁰ *Ibidem.* pp. 15-17.

⁶¹ *Ibidem.* pp. 17-21.

que hace la concesión recíproca de libertad personal, protección a la propiedad, y del Derecho a adquirir propiedades inmuebles los ciudadanos de cada uno de los Estados firmantes, al modo que se hace hoy en los Tratados de comercio.⁶²

De la misma forma, Grecia hizo aportaciones al desarrollo del arbitraje entre Estados, así transformó, por medio de Tratados, en una institución firme y permanente. Por ejemplo, los atenienses y los beocios acordaron, por los años 244 a 243, en un Tratado, someter todas sus futuras diferencias al arbitraje de la ciudad de Lamia.⁶³

En el Imperio Romano, tenemos uno de los más bastos antecedentes en la materia que nos corresponde, encontramos que los Tratados se distinguían en dos clases:

“A. Tratados de amistad o paz (amicitia o pax), los cuales se dividían a su vez en tres:

“a. Indutiae o con termino fijo

“b. Foedus amicitiae causa factum, o de carácter indefinido.

“c. Sponsio o acuerdos concluidos bajo la responsabilidad de un magistrado en nombre del pueblo y con la aprobación y ratificación del Senado.

“B. Los Tratados de alianza, llamados foedus sociale, que creaban obligaciones de asistencia mutua entre los aliados. También tenían dos clases:

“a. Foedus equum, cuando las obligaciones eran iguales para ambos contratantes

“b. Foedus iniquum, cuando las obligaciones no eran iguales para ambos y en los cuales Roma dejaba ver con toda claridad su poderío.”⁶⁴

Los romanos basaban sus relaciones internacionales en el pueblo y el Senado. En relación con las formalidades de los Tratados internacionales estos

⁶² *Ibíd.* pp. 21-25.

⁶³ Stadtmüller, Georg. *Historia del Derecho Internacional Público*. Madrid, Editorial Aguilar, 1961. p. 26.

⁶⁴ José Eusebio Salgado y Salgado. *Op.cit.* p. 65.

eran solemnes y con validez perpetua, pues estos tenían un aspecto religioso y muy reglamentado.⁶⁵

Para los romanos, la violación de los Tratados era de gravedad extrema, como lo ilustra “Tulio” rey de los romanos: al castigar a “Metto Suffecio” de los albanos. Tulio mandó a traer dos cuadrillas, las cuales ordenó atarle a las piernas, lanzadas enseguida en opuesta dirección, quedando desgarrados los miembros de Metto.⁶⁶

En la *Historia romana* de Tito Livio, se hace una cronología de los Tratados celebrados por Roma, con lo cual nos damos cuenta de la gran importancia que tenía esta práctica para el imperio:

493 a.C. Tratado de alianza entre romanos y latinos.

400 a.C. Tratado en el que extiende el territorio romano hasta Lacio y sur de Etruria.

358 a.C. Tratado por el que los latinos renuevan alianza con Roma.

354 a.C. Tratado de alianza entre romanos y samnitas.

340 a.C. Tratado por el cual se disuelve la liga latina.

306 a.C. Tratado entre Cartago y Roma.

265 a.C. Tratado de alianza de Roma con Mamertinos.

241 a.C. Tratado por el que Cartago acepta la paz y renuncia a Sicilia.

226 a.C. Tratado del Ebro entre Roma y Asdrúbal, por el que los cartagineses se obligaron a no cruzar el río.

205 a.C. Tratado de paz con Filipo V de Macedonia.

108 a.C. Tratado de Aramea, por el que los romanos se comprometen a desocupar Siria.

La colonia fenicia de Cartago fundada entre los años 814 y 813 a.C., se convirtió en potencia marítima predominante en el Mediterráneo occidental, esta potencia se desarrolló en el área del Derecho Internacional y en especial en el área de los Tratados internacionales para asegurarse su monopolio comercial y naval por las vías marítimas que salían al océano Atlántico.

⁶⁵ Arellano García, Carlos. **Op.cit.** pp. 63-65.

⁶⁶ **Ibídem.** Pp. 21-31.

De este modo, Cartago y Roma celebraron varios Tratados, destacaremos los primeros dos, los cuales nos demuestran que Cartago estaba determinada por su dominio del mar y sus intereses comerciales:

El primero de ellos que circunscribían una zona reservada para los cartagineses que iban desde Cabo Hermoso, entre Túnez y Bizerta, hasta Mastia Cartagena.

En el segundo Tratado Roma tuvo que reconocer las aguas de Cerdeña y Libia como zona reservada a los cartagineses, consagrando el monopolio comercial de Cartagena, con este Tratado se les permitía abordar a las naves romanas, con la intervención de un heraldo o escriba cartaginés esto último según marcaba el primer Tratado.⁶⁷

Con este pequeño estudio damos cuenta de que desde la génesis de los Tratados se utilizan para reglamentar las relaciones internacionales de estas civilizaciones, a partir de Tratados de alianza, Tratados fronterizos, Tratados en materia consular, Tratados de paz, etc. También estos Tratados ya llevaban consigo un protocolo, tenían todo un protocolo y estaban llenos de solemnidad, si bien el derecho internacional no estaba desarrollado los Tratados internacionales tenían como testigos a los dioses, inclusive si vamos a la edad media en las invocaciones se hacía referencia a la santa trinidad, lo cual hasta cierto punto vinculaba a su calidad moral al incumplir, además el incumplimiento de las partes a sus obligaciones derivadas de los Tratados eran severamente castigadas, por lo que consideramos que si bien no tenían una regulación internacional eran un recurso muy importante para las relaciones de estos pueblos

2.1.2. LA COSTUMBRE INTERNACIONAL

Como hemos dicho antes el artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia establece las fuentes del Derecho internacional, y en especial en su inciso b) se habla de la costumbre de la siguiente forma:

“...La costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como siendo de Derecho.”⁶⁸

Por tanto, hay que decir que mientras el contacto entre Estados aumenta, al paso del tiempo ciertas normas de comportamiento con sentido jurídico se transforman en reglas, o prácticas generalmente aceptadas como de derecho, es decir costumbre internacional.

⁶⁷ Stadtmüller, Georg. *Op.cit.* pp. 20-21.

⁶⁸ **Estatuto de la Corte Internacional de Justicia**, Organización de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/spanish/aboutun/icjstat.htm> (fecha de consulta 1 de noviembre 2012).

Entonces hay que mencionar que la costumbre tiene características, las cuales nos dice Charles Rousseau son:

- a) La costumbre es la expresión de una *práctica común* que resulta de la repetición de ciertos actos.
- b) Debe ser presentada como *práctica obligatoria*, es decir debe ser constitutiva de derecho, u *Opinio juris sive necessitatis*, o simplemente *opinio juris* debe tener un sentido jurídico.
- c) Y por último esta debe ser *evolutiva*, es decir debe cambiar para poder perdurar en el tiempo.⁶⁹

Entendemos que la práctica constante se transformó en costumbre, y esta costumbre da origen a la muchas de las normas relativas al Derecho de los Tratados especialmente cuando hablamos de la conclusión, extinción así como efectos y limitaciones de los Tratados internacionales.

2.1.3. LA DOCTRINA

Edmund Jan Osmańczyk en la *Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas* nos dice que la doctrina es:

“Término filosófico que designa los principios de una ciencia, sabiduría o culto religioso.”⁷⁰

Esta definición habría que complementarla, y para esto recurriremos al artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia en su inciso d), en el cual nos dicen:

d. “Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones....”⁷¹

Entonces entendemos por doctrina, al conocimiento generado por los publicistas de mayor competencia, en ese sentido hablamos de sus libros, artículos, etc., estos expertos han efectuado notables aportes en el tema del Derecho de los Tratados. Las contribuciones de los autores fueron muy importantes para la formación y el desarrollo del Derecho internacional, de tal modo que muchos de estos autores tenían una amplia reputación internacional, como es el caso de Charles Rousseau, Lord Arthur McNair, Lassa Francis

⁶⁹ Rousseau, Charles. **Derecho Internacional Público**. España, Ediciones Ariel, 1961, segunda edición, aumentada y corregida de la versión castellana, con notas y bibliografía adicionales por Fernando Gimenez Artigues. Pp. 58-63.

⁷⁰ Osmańczyk, E.J. **Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas**. México-Madrid-Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 1976. P. 1567.

⁷¹ **Estatuto de la Corte Internacional de Justicia**, ONU. **Op.cit.**(fecha de consulta 8 de marzo de 2012).

Lawrence Oppenheim, entre otros, sus opiniones eran ampliamente utilizadas por los Estados como asesores, y en los tribunales arbitrales. Ernesto de la Guardia nos dice que estos aportes en materia del Derecho de los Tratados podemos clasificarlos en dos grupos:

Contemporáneos especializados en Derecho de los Tratados:

“Del pensamiento alemán, JELLINEK (Die rechtliche Natur der Staatenverträge, 1980); NIPPOLD (Der völkerrechtliche Vertrag, 1894); BITTNER (Die Lehre von völkerrechtlichen Urkunden, 1924); KRAUS (Système et fonction des traités internationaux, 1934); en la escuela anglosajona, McNAIR (después Lord Mc Nair) (The Law of Treaties, 1938; 2ª ed., 1961); entre los franceses y otros europeos, BASDEVANT (La conclusión, etc., 1926); HOIJER (Les traités internationaux, 1928); CHAILLEY (La nature juridique des traités internationaux selon le droit contemporain, 1932); FRANGUILIS (Théorie et pratique des traités internationaux, 1935); de VISSCHER (de la conclusión des traités internationaux, 1943); ROUSSEAU (Principes généraux de Droit International Public); BALLADORE-PALLIERI (La formation des traités dans la pratique internationale contemporaine, RDC, 1949-I, No 74), etc. y.

En segundo término, las obras y trabajos encaminados a la codificación, entre los cuales se destacan notablemente el Proyecto Harvad o Harvard Draft, y los informes de los relatores de la Comisión de Derecho Internacional⁷², así como los de este cuerpo en su conjunto.”⁷³

2.1.4. LA POLÍTICA, *REBUS SIC STANTIBUS*⁷⁴

Desde que existe la moral, la razón humana o el Derecho natural como un conjunto de principios de carácter ético concebido por la razón y común a todas las naciones, impusieron que los Tratados debían ser cumplidos. Ello lo vemos en los inicios de la norma *pacta sunt servanda*, nacida en el Derecho romano, seguido en la edad media y también familiarizada con el Derecho canónico, ya que este no sólo condenaba las mentiras o engaños como pecados, también determinaban el cumplimiento o incumplimiento de las promesas y que ha durado

⁷² Dicha comisión fue establecida por la Asamblea General en 1947, para promover el desarrollo progresivo del derecho internacional y su codificación.

⁷³ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. Cit.** pp. 96-97.

⁷⁴ Su traducción literal es “mientras estén así las cosas” y en Derecho Civil hacen referencia a la posibilidad de modificación o extinción de un contrato por alteración grave de las circunstancias que presidieron su celebración

hasta ser aceptada, ya en nuestros días como *norma fundamental* de todo el Derecho de los Tratados.

A pesar de esto, desde que hay pactos, éstos también se han visto violados, y han generado responsabilidades por ello, dichas represalias por lo común eran conforme a las relaciones de poder, es decir, por su capacidad de tomar represalias por el acto ilícito.

Sin embargo, lo que nos interesa de la política de poder, en el campo del Derecho de los Tratados, es la búsqueda de una justificación para no cumplir el Tratado.

Para lo cual tenemos que retomar a Santo Tomas de Aquino quien examina las excepciones al principio de la observancia debida, y llega a la conclusión, de que puede darse cuando el consentimiento fue prestado bajo la condición *implícita* de la existencia de ciertas circunstancias, y resulta que estas cambian o desaparecen.

Dicha cláusula se apoya en una base política, es decir, el Derecho de conservación, o de los intereses vitales del Estado, de este mismo modo Nicolás Maquiavelo nos dice:

“no debe, pues un príncipe ser fiel a su promesa cuando esta fidelidad le perjudica y han desaparecido las causas que les hicieron prometerla (El príncipe, cap. XVIII: “de qué modo deben guardar los príncipes la fe prometida”). Y añade” si todos los hombres fueran buenos no lo sería este precepto, pero como son malos y no serán leales contigo, tu tampoco debes serlo con ellos. Jamás faltarán a un príncipe argumentos para disculpar el incumplimiento de sus promesas.”⁷⁵

De igual manera Otto von Bismarck escribe en su testamento político escrito en 1827:

“...ya en el siglo pasado era peligroso hacer cálculos sobre la obligación absoluta de un texto de alianza, si las condiciones en las que el mismo había sido establecido que había modificaciones. ... la fuerza de los Tratados concluidos entre los grandes Estados se vuelve condicional en la lucha por la existencia. Jamás una nación consentirá en sacrificarse a la fidelidad hacia un pacto. Siempre jugara el ultra posee nemo obligatur⁷⁶” ... en los Tratados políticos

⁷⁵De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. Cit.** p. 99.

⁷⁶Las obligaciones no se extienden mas allá de las capacidades.

estipulan las obligaciones de las partes contratantes, la cláusula rebús sic estantibus se llama implícitamente admitida. ... pero ningún Tratado entre grandes potencias puede ofrecer la garantía de una duración eterna.”⁷⁷

Charles Rousseau advierte que esta cláusula necesitaba un acuerdo entre las partes o una decisión arbitral, pero que en la realidad esta cláusula se ha usado pero a partir del uso de la violencia, así se invoca la “cláusula” en los siguientes casos: la supresión del puerto Franco de Batum (1886); la anexión de Bosnia y Herzegovina por Austria-Hungría (1908); la proclamación de la independencia búlgara (1908); la denuncia unilateral China de los Tratados de 1913 y 1915 con Rusia y Mongolia (1919); la repudiación por la URSS de los Tratados concluidos por el Imperio ruso (1918-1919); el rechazo por la cámara de diputados francesa del Tratado de deudas con los Estados Unidos, basado sobre el supuesto del cobro de las reparticiones alemanas (1932); la declinación por parte de Francia, Gran Bretaña, y los miembros del *Commonwealth*, de la jurisdicción obligatoria de la Corte Permanente de Justicia Internacional (1939).

De tal manera que el principio de la terminación del Tratado, por “cambio fundamental de circunstancias” fue rechazado por la Convención de Viena en su artículo 62, de la siguiente manera:

“62. Cambio fundamental en las circunstancias. 1. *Un cambio fundamental en las circunstancias ocurrido con respecto a las existentes en el momento de la celebración de un Tratado y que no fue previsto por las partes no podrá alegarse como causa para dar por terminado el Tratado...”*

De modo que este cambio en las circunstancias no se puede alegar para el incumplimiento de un Tratado.

2.1.5. LA JURISPRUDENCIA

Incluida en el artículo 38 punto 1 inciso b) del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia de la siguiente forma:

“d. las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la

⁷⁷ *Ibídem.* p. 100.

*determinación de las reglas de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 59.*⁷⁸

Vemos que las decisiones judiciales o arbitrales en conjunto, son fuente general y auxiliar del Derecho internacional, sin embargo nos hablan del artículo 59 el cual nos dice que no es obligatoria más que para las partes en litigio de la siguiente manera

“Artículo 59”

*“La decisión de la Corte no es obligatoria sino para las partes en litigio y respecto del caso que ha sido decidido.”*⁷⁹

Entonces, hay que entender que en Derecho internacional las cortes no están obligadas a seguir decisiones previas, sin embargo, si una corte no puede hacer uso de regla alguna proveniente de los Tratados o la costumbre para un caso, puede crear nuevas reglas para tomar una decisión y es ahí donde se han introducido innovaciones en materia de Derecho Internacional, ya que estas decisiones han ganado aceptación general. Luego las cortes nacionales también son incluidas en el artículo 38 b) y en ellas se han hecho aportaciones en materia de inmunidad diplomática.⁸⁰

2.1.6. EL DERECHO CONVENCIONAL

Ernesto de la Guardia y Marcelo Delpech, nos mencionan que antes de la Convención de Viena de 1969 sólo hay un Tratado que intento codificar el Derecho de los Tratados: *La convención de La Habana sobre Tratados*, que fue adaptada en la VI Conferencia Interamericana, 1928. Los citados autores hacen una revisión de dicha Convención y sus semejanzas con la Convención de Viena, la cual presentamos a continuación:

“-La competencia para celebrar Tratados corresponde al derecho interno de los Estados (art. 1) (Comp. Convención de Viena, arts. 2 [c]. 7 y 46);

“- es condición esencial la forma escrita (art. 2) (Viena, art- 2 [a]);

⁷⁸ Estatuto de la Corte Internacional de Justicia. ONU, Op.cit.(fecha e consulta 16 de marzo de 2013).

⁷⁹ ⁷⁹ Idem.

⁸⁰ Boleslaw .A. Boczek. **international law a dictionary**. United states of America, scarecrow press, ,2005. Pp. 19-20. Kaczorowska, Alina. **Public International Law**.USA, routledge, 2010, 4 edition. pp. 56-58. Malanzuk, Peter. **Akehurst’s Modern Introduction to international law**. USA, routledge, 2002, seventh revise edition. pp. 51-52.

“-los Tratados deben ser publicados luego de vigentes, pero la omisión no afecta su vigencia (art 4);

“-los Tratados no son obligatorios sino después de ratificados, aunque ello no sea exigido por el propio Tratado (art. 5) (Viena, 11 a 14);

“-las reservas deben ser aceptadas, explícita o implícitamente; ellas sólo afectan a la cláusula pertinente, y no al conjunto del Tratado (regla panamericana) (art. 6) (Viena, arts. 20 y 21);

“-la falta de ratificación y las reservas son actos privativos de la soberanía nacional (art. 7) (Viena, arts. 14 y 19);

“-ningún Estado puede eximirse de cumplir un Tratado o modificarlo sin el acuerdo de los demás contratantes (art. 10) (Viena arts. 26, 39 a 41, 61, 62, 65, 66);

“-la ejecución de un Tratado puede ser garantizada por terceros Estados (art 13);

“-los Tratados terminan por cumplimiento, vencimiento de plazo, condición resolutoria, acuerdo común, renuncia del beneficiario, denuncia lícita, imposibilidad de ejecución (art. 14) (Viena arts.54, 56, 61);

“-Si las causas que le dieron origen han desaparecido (art. 14) (Viena, art. 62);

“-los Tratados no pueden ser denunciados sino por las causas previstas en ellos; a falta de estipulación prevalece la voluntad del Estado, previo cumplimiento de buena fe (art. 17) (Viena, arts. 54 y 56).

“- libre adhesión al Tratado, salvo oposición de alguna parte (art. 19) (Viena, art. 15).”⁸¹

De esta forma nos damos cuenta que la costumbre, además de las prácticas políticas y jurídicas de los Estados, fueron de gran importancia para la formación de la Convención que rige hoy día el Derecho de los Tratados, es decir la Convención de Viena de 1969, la cual revisaremos a continuación.

⁸¹ Idem.

2.2. CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS DE 23 DE MAYO DE 1969⁸²

A continuación presentaremos el índice temático de la Convención para poder entender tal instrumento jurídico internacional de manera más rápida y sin que tengamos que acudir al anexo a realizar alguna verificación.

- *Preámbulo*
- Parte I.- *Introducción* (art.1 a 5)
- Parte II.- *Celebración y entrada en vigor de los Tratados*
 - Sección 1.- *Celebración de los Tratados* (arts. 6 a 18)
 - Sección 2.- *Reservas* (arts. 19 a 23)
 - Sección 3.-*Entrada en vigor y aplicación provisional de los Tratados* (art. 24 y 25)
- Parte III.- *Observancia, aplicación e interpretación de los Tratados*
 - Sección 1.- *Observancia de los Tratados* (arts. 26 y 27)
 - Sección 2.- *Aplicación de los Tratados* (arts. 28 a 30)
 - Sección 3.-*Interpretación de los Tratados* (arts. 31 a 33)
 - Sección 4. - *Los Tratados y los terceros Estados* (arts. 34 a 38)
- Parte IV.- *Enmienda y modificación de los Tratados* (arts. 39 a 41)
- Parte V.- *Nulidad, terminación y suspensión de la aplicación de los Tratados*
 - Sección 1.- *Disposiciones generales* (arts. 42 a 45)
 - Sección 2.- *Nulidad de los Tratados* (arts. 46 a 53)
 - Sección 3.- *Terminación de los Tratados y suspensión de su aplicación* (arts. 54 a 64)
 - Sección 4.- *Procedimiento* (arts. 65 a 68)
 - Sección 5.- *Consecuencias de la nulidad, o terminación o la suspensión de la aplicación de un Tratado* (arts. 69 a 72)
- Parte VI.- *Disposiciones diversas* (arts. 73 a 75)
- Parte VII.- *Depositarios, notificaciones, correcciones y registro* (arts. 76 a 80)
- Parte VIII.- *Disposiciones finales* (arts. 81 a 85)

A continuación revisaremos a fondo lo que dice la Parte III, referente a la Observancia, aplicación e interpretación del citado convenio para poder saber cómo es que debe ser la efectiva aplicación de los Tratados internacionales.

⁸² Para efecto de esta parte del trabajo, las citas de **la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de mayo de 1969** será tomada de: <http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html>, por lo que ya no será mencionada la fuente solo el artículo.

2.2.1. OBSERVANCIA DE LOS TRATADOS, ARTÍCULOS 26 Y 27

“ARTÍCULO 26 PRINCIPIO “PACTA SUNT SERVANDA”

“26. *Pacta sunt servanda*”. *Todo Tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.* ⁸³

Hay que mencionar que este principio, por su naturaleza sólo fija un criterio por principio como que, un Estado no debe engañar a otro.⁸⁴

En otras palabras, y como nos dice Johann Kaspar Bluntschli en su ensayo de codificación, en el artículo 410 de su código:

*“La obligación de respetar Tratados descansa en la conciencia y en el sentimiento de justicia. El respeto de los Tratados es una de las bases necesarias de la organización política e internacional del mundo...”*⁸⁵

De tal modo que también resulta interesante revisar lo que conlleva la *buena fe* a lo que Erich Kaufmann nos dice:

*“Se ha señalado que el principio general de la buena fe exige que haya en la vida social y jurídica actos formales que merecen en razón de su forma particular, una estabilidad y fijeza particulares; los hay en todos los campos del derecho: se caracterizan por el hecho de que hay una presunción más o menos fuerte, en favor de su regularidad y validez, entre esos actos, que hacen ley ocupan un lugar preeminente: las leyes en derecho interno y las convenciones en derecho internacional, así como las sentencias y actos judiciales... . Convenciones deben hacer ley entre las partes; y ley comporta fe. ...”*⁸⁶

De tal forma, los conceptos de buena fe y *pacta sunt servanda* quedan estipulados en el preámbulo de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados en su cuarto párrafo el cual dice:

⁸³ Artículo 26.

⁸⁴ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo . **Op. Cit.** p. 276.

⁸⁵ Bluntschli, johan kaspar. **le droit international codifié**, París, 1886. Pp. 247-248. citado en de la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op.cit.** p. 227.

⁸⁶ Kaufmann, Erich. **les Règles générales du droit de la paix**, Paises Bajos, 1935. Pp. 106-515. citado en de la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo . **Op. Cit.** p. 276.

“Advirtiendo que los principios de libre consentimiento y de la buena fe y la norma *pacta sunt servanda* están universalmente reconocidos.”⁸⁷

El principio de la *buena fe* también es examinado por el Comité de las Naciones Unidas, en cuyo seno se llegó al siguiente consenso (Ginebra 1967):

“1) *Todo Estado tiene el deber de cumplir de buena fe las obligaciones que ha contraído en virtud de la Carta de las Naciones Unidas*

“2) *Todo Estado tiene el deber de cumplir de buena fe las obligaciones contraídas en virtud de los principios y normas del Derecho internacional generalmente reconocidas*

“3) *Todo Estado tiene el deber de cumplir de buena fe las obligaciones contraídas en virtud de acuerdos internacionales válidos con arreglo a los principios y normas de Derecho internacional generalmente reconocidos.*

“4) *Cuando las obligaciones derivadas de acuerdos internacionales estén en pugna con las obligaciones que impone a los Estados miembros de las Naciones Unidas la Carta de la Organización, prevalecerán estas últimas.*”⁸⁸

Nos damos cuenta, que este concepto está debidamente codificado y universalmente aceptado y que es una mezcla de preceptos morales que terminan en el hecho de que se cumplirán las obligaciones derivadas de la conclusión del Tratado, ya que corremos de la pauta de que se celebra el Tratado internacional dado la necesidad y la conjunción de las voluntades de los Estados para su celebración, entonces entendiendo el fundamento moral, pasaremos a revisar como debe ser la debida observancia de los Tratados.

ARTÍCULO 27 EL DERECHO INTERNO Y LA OBSERVANCIA DE LOS TRATADOS

“27. El derecho interno y la observancia de los Tratados. Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno

⁸⁷ Preámbulo.

⁸⁸ de la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo . **Op. Cit.** p. 277.

*como justificación del incumplimiento de un Tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46.*⁸⁹

Al hacer referencia el artículo 27, al artículo 46, y al hablarnos ambos de la relación entre Derecho Internacional y Derecho Interno, tendremos que estudiarlos de manera conjunta, entonces el artículo 46 nos habla:

“46. Disposiciones de derecho interno concernientes a la competencia para celebrar Tratados. 1. *El hecho de que el consentimiento de un Estado en obligarse por un Tratado haya sido manifiesto en violación de una disposición de su derecho interno concerniente a la competencia para celebrar Tratados no podrá ser alegado por dicho Estado como vicio de su consentimiento, a menos que esa violación sea manifiesta y afecte a una norma de importancia fundamental de su derecho interno.* “

“2. *Una violación es manifiesta sí resulta objetivamente evidente para cualquier Estado que proceda en la materia conforme a la práctica usual y de buena fe.* “⁹⁰

Según el Harvard Draft, la regla del artículo 27 está basada en la obligación contractual de las partes de un Tratado, niega que un Estado puede invocar lo previsto en su ley interna para evadir responsabilidad de observar sus obligaciones en un Tratado y en particular para justificar su **fallo en ejecutar** el Tratado. Por lo que, hay que entender que la ley interna de los Estados no solamente engloba la constitución, pero si incluye a esta misma, sus estatutos y su legislación ordinaria, es decir, esta disposición resulta importante ya que sin ella, los Estados serian capaces de liberarse de sus responsabilidades por su propia y unilateral acción legislativa. De esta misma forma la ley interna abarca, aquellas disposiciones que ya están en vigor y aquellas que se crearán subsecuentemente después de la celebración de un Tratado.⁹¹

Hay que aclarar que un Tratado no es obligatorio, sino cuando ha sido concluido por los órganos competentes sin perjuicio de que se violara una disposición de competencias para la celebración de Tratados, es decir, cuando se han observado todas las disposiciones del Derecho constitucional del Estado.

⁸⁹ Artículo 27.

⁹⁰ Artículo 46.

⁹¹ Harvard Draft, AJIL 29 (1935) suplement, 1036, citado en Eucen Villiger, Mark. **Commentary on the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties.** The Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 2009. Pp. 371-372.

De este modo, la Comisión de Derecho Internacional en su comentario al artículo 43 del Proyecto (artículo 46 de la Convención) hacen un resumen de las teorías sobre el delicado asunto del nexo del Derecho internacional y del Derecho interno.

- a) *“El derecho internacional abandona enteramente al derecho interno de cada Estado la determinación de los órganos y procedimientos por los cuales ha de expresarse la voluntad del Estado en obligarse por un Tratado. En consecuencia ese derecho interno rige con plenitud la materia, y todo consentimiento en obligarse por un Tratado expresado en el plano internacional en infracción de una norma constitucional anula o hace anulable tal acto.”⁹²*
- b) *“Una segunda corriente aun reconociendo las limitaciones constitucionales al derecho internacional, es más amplia en el propósito de resguardar la seguridad de los Tratados, a costa de un criterio más restrictivo para con el derecho interno. El Estado que impugna la validez de un Tratado por razones constitucionales solo puede invocar aquellas disposiciones de este orden que sean patentes y evidentes a los demás Estados con los cuales contrata.”⁹³*
- c) *“...En consecuencia, cuando un representante que según el derecho internacional sea competente para comprometer al Estado exprese por alguno de los procedimientos establecidos el consentimiento del Estado en obligarse por un Tratado, ha de considerarse en derecho internacional que el Estado queda obligado por el Tratado. Conforme a esta opinión el incumplimiento de los requisitos internos puede entrañar la invalidez del Tratado como legislación interna y hacer que al representante se le apliquen las disposiciones del derecho interno como consecuencia de sus actos , pero no menoscaba la validez del Tratado en derecho internacional siempre que el representante haya actuado dentro de sus facultades con arreglo al derecho internacional”⁹⁴*

Vemos que, a menos que sea evidente que un Tratado va en contra de su norma fundamental, no se puede alegar su validez⁹⁵, pero no se puede decir lo

⁹² De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op.cit.** 283 -284.

⁹³ **Idem.**

⁹⁴ **Idem .**

⁹⁵ aunque aun esta posibilidad es difícil de cumplir ya que en general los Estados someten a aprobación de su legislativo la celebración de un Tratado internacional y el que no se percaten que incumple con su norma fundamental hasta cierto punto es ilógico.

mismo de sus demás leyes, es decir aquellas que están debajo de dicha norma fundamental, de tal modo que la efectividad de la aplicación del artículo 27 obliga a los Estados a que sus leyes sean compatibles con aquellos Tratados que acaban de aceptar internacionalmente. Por otra parte en el caso de que el representante haya actuado sobrepasando sus facultades, un Estado no puede alegar su validez.

2.2.2. APLICACIÓN DE LOS TRATADOS ARTÍCULOS 28 A 30

“28. Irretroactividad de los Tratados. *Las disposiciones de un Tratado no obligarán a una parte respecto de ningún acto o hecho que había tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Tratado para esa parte ni de ninguna situación que en esa fecha haya dejado de existir, salvo que una intención diferente se desprenda del Tratado o conste de otro modo.*”⁹⁶

Creemos que este artículo es muy claro y sólo quedaría remarcar lo que nos dice la Comisión de Derecho Internacional en su comentario a este artículo, en el cual se marca que se debe hacer distinción entre un hecho que sucedió con anterioridad a la entrada en vigor del Tratado y un acto que se desarrolló con anterioridad pero sigue existiendo después de la entrada en vigor, en el último caso la irretroactividad no sufre quebranto alguno.⁹⁷

“29. Ámbito territorial de los Tratados. *Un Tratado será obligatorio para cada una de las partes por lo que respecta a la totalidad de su territorio, salvo que una intención diferente se desprenda de él o conste de otro modo.*”⁹⁸

Habríamos que marcar que la Comisión de Derecho Internacional en su Informe nos dice que:

“Hay coincidencia exacta entre la esfera de aplicación espacial del Tratado y la extensión territorial sometida la soberanía estatal.”⁹⁹

De tal modo que, se presume que cuando un Estado concluye un Tratado, éste aplica a su territorio completo, incluyendo mar territorial, espacio aéreo, así

⁹⁶ Artículo 28.

⁹⁷ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op.cit.** pp. 288-291.

⁹⁸ Artículo 29.

⁹⁹ Informe de la Comisión de Derecho Internacional (1966), Asamblea General, Documentos oficiales: XXI periodo de sesiones, Suplemento No 9 (A/6309/ Rev. 1) citado en de la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op.cit.** p. 276.

como áreas individuales y territorios necesarios, los cuales solamente serán mencionados cuando hay alguna razón especial para hacerlo, en particular para excluirlos de la aplicación del Tratado.¹⁰⁰

“30. Aplicación de Tratados sucesivos concernientes a la misma materia. 1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas, los derechos y las obligaciones de los Estados partes en Tratados sucesivos concernientes a la misma materia se determinarán conforme a los párrafos siguientes.

“2. Cuando un Tratado especifique que está subordinado a un Tratado anterior o posterior o que no debe ser considerado incompatible con ese otro Tratado prevalecerán las disposiciones de este último.

“3. Cuando todas las partes en el Tratado anterior sean también partes en el Tratado posterior, pero el Tratado anterior no quede terminado ni su aplicación suspendida conforme al artículo 59, el Tratado anterior se aplicará únicamente en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con las del Tratado posterior.

“4. Cuando las partes en el Tratado anterior no sean todas ellas partes en el Tratado posterior:

“a) en las relaciones entre los Estados partes en ambos Tratados se aplicará la norma enunciada en el párrafo 3:

“b) en las relaciones entre un Estado que sea parte en ambos Tratados y un Estado que sólo lo sea en uno de ellos, los derechos y obligaciones recíprocos se regirán por el Tratado en el que los dos Estados sean partes.

“5. El párrafo 4 se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 41 y no prejuzgará ninguna cuestión de terminación o suspensión de la aplicación de un Tratado conforme al artículo 60 ni ninguna cuestión de responsabilidad en que pueda incurrir un Estado por la celebración o aplicación de un Tratado cuyas

¹⁰⁰ Eucen Villiger, Mark. **Op.cit.** p. 394.

disposiciones sean incompatibles con las obligaciones contraídas con respecto a otro Estado en virtud de otro Tratado.”¹⁰¹

En su punto 1) se hace referencia al artículo 103 de la Carta de las Naciones Unidas que al respecto sugiere:

“En caso de conflicto entre las obligaciones contraídas por los Miembros de las Naciones Unidas en virtud de la presente Carta y sus obligaciones contraídas en virtud de cualquier otro convenio internacional, prevalecerán las obligaciones impuestas por la presente Carta.”¹⁰²

Como vemos, este artículo estipula la propia prevalencia de la Carta, entonces, la Comisión de Derecho Internacional hace referencia a este artículo en la Convención de Viena para elevar la Carta de la ONU al grado de jus cogens.

Con lo que respecta al punto 2), habría que afirmar que cuando hay dos Tratados sobre la misma materia y el primero no es invalidado por el segundo, es común que el último contenga una cláusula destinada a regular las relaciones entre ambos Tratados.

El punto 3) hace prevalecer el Tratado posterior y el Tratado anterior, es abrogado parcialmente en la medida de su compatibilidad, salvo intención contraria.

El punto 4) nos habla sobre el caso de que las partes en el Tratado anterior no sean todas ellas partes en el Tratado posterior, y en sus incisos nos explica que sucede en las relaciones entre los Estados partes en ambos Tratados y en caso de que un Estado que sea parte en ambos Tratados y un Estado que sólo lo sea en uno de ellos.

En el párrafo 5), se dice que la regla contenida en el párrafo cuatro se aplicará sin perjuicio en lo dispuesto en el artículo 41, la cual nos habla de los acuerdos para modificar Tratados multilaterales entre algunas de las partes únicamente, sin prejuzgar ninguna cuestión, determinación o suspensión conforme al artículo 60, se dice de la terminación de un Tratado o suspensión de su aplicación como consecuencia de su violación, ni tampoco ninguna cuestión de responsabilidad que pueda surgir de la celebración sucesiva de Tratados incompatibles.

De este modo el artículo 59, mencionado en la parte 3, del artículo 30) del citado instrumento internacional, argumenta:

¹⁰¹ Artículo 30.

¹⁰² Artículo 103.

“59. Terminación de un Tratado o suspensión de su aplicación implícitas como consecuencia de la celebración de un Tratado posterior. 1. Se considerará que un Tratado ha terminado si todas las partes en él celebran ulteriormente un Tratado sobre la misma materia y:

“a) se desprende del Tratado posterior o consta de otro modo que ha sido intención de las partes que la materia se rija por ese Tratado; o

“b) las disposiciones del Tratado posterior son hasta tal punto incompatibles con las del Tratado anterior que los dos Tratados no pueden aplicarse simultáneamente.

“2. Se considerará que la aplicación del Tratado anterior ha quedado únicamente suspendida si se desprende del Tratado posterior o consta de otro modo que tal ha sido la intención de las partes.”¹⁰³

Así, el artículo 59 nos menciona, los casos en que las partes sin poner término al primer Tratado ni modificarlo expresamente, celebran uno nuevo cuyas disposiciones son tan incompatibles con las del anterior que se presume la intención de invalidarlo, es decir, que se note la intención de las partes que la materia se rija por el nuevo Tratado.¹⁰⁴

2.2.3. INTERPRETACIÓN DE LOS TRATADOS, ARTÍCULOS 31 A 33

Para esta sección resulta interesante retomar la definición de Charles Rousseau sobre la interpretación, la cual hace una apreciación válida y es:

*“La operación intelectual que consiste en determinar el sentido de un acto jurídico, en precisar su alcance y en aclarar los puntos oscuros o ambiguos.”*¹⁰⁵

Entonces habríamos que contestar a la pregunta, ¿Quién puede interpretar?, pregunta que nos responde Ernesto de la Guardia de la siguiente manera:

¹⁰³ Artículo 59.

¹⁰⁴ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. cit.** pp. 288-305.

¹⁰⁵ Rousseau, Charles. **Principes généraux du Droit International Public.** Paris, Perdone, 1944. P. 631. citado en , de la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. Cit.** p. 311.

- “a) Los órganos internacionales. Esto puede ser a través de los propios Estados contratantes o por órganos internacionales de jurisdicción llamados a decidir por las partes, en cuyo caso tal interpretación limita su fuerza obligatoria a dichas partes en litigio y al caso decidido
- “b) Los órganos estatales de derecho interno. ... La interpretación puede hacerse por los órganos ejecutivos legislativos y judiciales.”¹⁰⁶

La Convención en sus artículos 31 y 32 sobre la regla general de interpretación y los medios de interpretación complementarios:

“31. Regla general de interpretación. I. Un Tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Tratado en el contexto de estos y teniendo en cuenta su objeto y fin.

“2. Para los efectos de la interpretación de un Tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:

“a) Todo acuerdo que se refiera al Tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del Tratado:

“b) Todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del Tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al Tratado;

“3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:

“a) Todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del Tratado o de la aplicación de sus disposiciones:

“b) Toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del Tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del Tratado:

“c) Toda forma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes.

¹⁰⁶ *Ibidem.* p. 312.

“4. Se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.”¹⁰⁷

“32. Medios de interpretación complementarios. *Se podrán acudir a medios de interpretación complementarios, en particular a los trabajos preparatorios del Tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:*

“a) Deje ambiguo u oscuro el sentido; o

“b) Conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable.”¹⁰⁸

De esta manera, vemos que en el artículo 31, nos obliga a interpretar de *buena fe*, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Tratado, tomando en cuenta su contexto, es decir, tomando en el cuenta preámbulo y los anexos, y respetando su objetivo y fin. Y en el 32 se nos hace la llamada de atención de que sólo se podrá recurrir a éstos para conformar el sentido que se dio según lo dispuesto en el artículo 31 o quede “ambiguo u oscuro el sentido” o “conduzca a un resultado manifiestamente absurdo o irrazonable.”, que no quede clara la interpretación, sin embargo, cabe aclarar que el usar los medios especificados en el artículo 32, es de gran ayuda y se pueden usar casi siempre, sin embargo, no se pueden presentar al principio de un litigio.¹⁰⁹

De tal manera podemos pasar al artículo 33 referente a Interpretación de Tratados autenticados en dos o más idiomas.

“33. Interpretación de Tratados autenticados en dos o más idiomas. *1. Cuando un Tratado haya sido autenticado en dos o más idiomas, el texto hará igualmente fe en cada idioma, a menos que el Tratado disponga o las partes convengan que en caso de discrepancia prevalecerá uno de los textos.*

¹⁰⁷ Artículo 31.

¹⁰⁸ Artículo 32.

¹⁰⁹ La Corte Internacional permitía como recurso los “*travaux préparatoire*”, pero no hacía uso seguido de estos. Ejemplo de esto fue el caso Lotus: no hay ocasión para observar los trabajos preparatorios si el texto de una convención es suficientemente claro por si mismo.

“2. Una versión del Tratado en idioma distinto de aquel en que haya sido autenticado el texto será considerado como texto auténtico únicamente si el Tratado así lo dispone o las partes así lo convienen.”

“3. Se presumirá que los términos del Tratado tienen en cada texto auténtico igual sentido.

“4. Salvo en el caso en que prevalezca un texto determinado conforme a lo previsto en el párrafo 1, cuando la comparación de los textos auténticos revele una diferencia de sentido que no pueda resolverse con la aplicación de los artículos 31 y 32, se adoptará el sentido que mejor concilie esos textos, habida cuenta del objeto y del fin del Tratado.”¹¹⁰

El cual no tiene mayor problema, y se refiere a la correcta traducción para evitar problemas que se puedan derivar de esto.¹¹¹

2.2.4. LOS TRATADOS Y LOS TERCEROS ESTADOS, ARTÍCULOS 34 A 38

Para el uso de este trabajo, sólo haremos un esbozo general, al considerarlos complementarios al tema, por lo que incluso no los comentaremos con detalle.

“34. Norma general concerniente a terceros Estados. Un Tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento.”¹¹²

“35. Tratados en que se prevén obligaciones para terceros Estados. Una disposición de un Tratado dará origen a una obligación para un tercer Estado si las partes en el Tratado tienen la intención de que tal disposición sea el medio de crear la obligación y si el tercer Estado acepta expresamente por escrito esa obligación.”¹¹³

“36. Tratados en que se prevén derechos para terceros Estados. 1. Una disposición de un Tratado dará origen a un derecho para un tercer Estado si con ella las partes en el Tratado

¹¹⁰ Artículo 33.

¹¹¹ De la Guardia, Ernesto y Delpech, Marcelo. **Op. Cit.** pp. 311-329.

¹¹² Artículo 35.

¹¹³ Artículo 35.

tienen la intención de conferir ese derecho al tercer Estado o a un grupo de Estados al cual pertenezca, o bien a todos los Estados y si el tercer Estado asiente a ello. Su asentimiento se presumirá mientras no haya indicación en contrario, salvo que el Tratado disponga otra cosa.

“2. Un Estado que ejerza un derecho con arreglo al párrafo 1 deberá cumplir las condiciones que para su ejercicio estén prescritas en el Tratado o se establezcan conforme a éste.”¹¹⁴

“37. Revocación o modificación de obligaciones o de derechos de terceros Estados.”

“1. Cuando de conformidad con el artículo 35 se haya originado una obligación para un tercer Estado, tal obligación no podrá ser revocada ni modificada sino con el consentimiento de las partes en el Tratado y del tercer Estado, a menos que conste que habían convenido otra cosa al respecto.

“2. Cuando de conformidad con el artículo 36 se haya originado un derecho para un tercer Estado, tal derecho no podrá ser revocado ni modificado por las partes si consta que se tuvo la intención de que el derecho no fuera revocable ni modificable sin el consentimiento del tercer Estado.”¹¹⁵

“38. Normas de un Tratado que lleguen a ser obligatorias para terceros Estados en virtud de una costumbre internacional. Lo dispuesto en los artículos 34 a 37 no impedirá que una norma enunciada en un Tratado llegue a ser obligatoria para un tercer Estado como norma consuetudinaria de derecho internacional reconocida como tal.”¹¹⁶

De esta forma sólo cabríamos en destacar que estos artículos consagran el principio de que los Tratados solo crean obligaciones entre las partes, o “*res inter alios acta*” y que sí, en dado caso un Tratado tuviese la intención de obligar a un tercero, no perteneciente al Tratado, sería necesario su consentimiento como base de la obligación para éste. Ahora, hemos visto que los Tratados deben cumplirse según los preceptos de moralidad ya que se da por supuesto que un

¹¹⁴ Artículo 36.

¹¹⁵ Artículo 37.

¹¹⁶ Artículo 38.

Estado los celebra para su aplicación e inclusive al celebrar un Tratado se debe concordar con las leyes locales de menor rango.

2.3. LEGISLACIÓN MEXICANA RESPECTO A LOS TRATADOS

Después de revisar la norma internacional acerca del respeto a los Tratados resulta de interés para nuestro estudio revisar lo que nos dice la legislación mexicana respecto a los Tratados internacionales, es decir, quién los celebra, quién los ratifica, cómo entran en vigor y en especial cómo se incorporan al orden jerárquico.

2.3.1. NEGOCIACIÓN, APROBACIÓN Y RATIFICACIÓN DE LOS TRATADOS

Normalmente los Estados tienen disposiciones específicas que se refieren a la “aprobación”, y “ratificación” de los Tratados internacionales por determinados órganos. En la gran mayoría de los países se solicita que los Tratados firmados por representantes de los Estados que formarán parte de un Tratado, sean ratificados por su poder legislativo, sea un Parlamento o bien una Cámara de Diputados.

Algunos ejemplos de lo anterior son:

- *Suiza, es el Consejo Federal el que celebra los Tratados con aprobación de la Asamblea Federal;*
- *Francia el Consejo Constitucional controla la compatibilidad de los Tratados con su constitución;*
- *De la misma forma en España, es el Tribunal Constitucional el que examina la compatibilidad de un Tratado;*
- *En Estados Unidos la mayor parte de los Tratados se someten a la aprobación del Poder Legislativo (a excepción de los executive agreement¹¹⁷).¹¹⁸*

¹¹⁷ Son Tratados que se caracterizan por la sencillez de su celebración, y por entrar en vigor de inmediato pues basta la firma de las partes para que entre en vigor. Esta práctica se origina en los Estados Unidos a finales del siglo XVIII.

La práctica de los Estados respecto a este tema nos dice que si la materia del Tratado es atribución exclusiva del órgano de Poder Ejecutivo, puede celebrarse un executive agreement ya que no se requiere la sanción de otro órgano del Estado.

Respecto a este tema la Secretaría de la ONU durante las conferencias para adoptar la Convención de Viena de 1969 se pronunció de la siguiente forma: “El Tratado en forma simplificada, lejos de ser excepcional, es

Para el caso de México tenemos los Tratados serán negociados o celebrados por el Poder Ejecutivo, o sea, el Presidente de la República, artículo 89 fracción X, Aprobados por el Senado de la República artículo 76 fracción I y ratificados por el Poder Ejecutivo, es decir el Presidente de la República según se puede constatar en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.¹¹⁹

2.3.2. PUBLICACIÓN

La Constitución no menciona nada con relación a la publicación de los Tratados, sin embargo, a nuestro auxilio viene Tena Ramírez en su libro Derecho Constitucional Mexicano al comentar lo siguiente; En México, con relación a la publicación de los Tratados, para que un ciudadano mexicano pueda cumplirlos, deben de publicarse luego de ser ratificados o adheridos por el Presidente de la República en el Diario Oficial de la Federación (DOF), según lo dispone el artículo 3º del Código Civil Federal “Las leyes, reglamentos, circulares o cualesquiera otras disposiciones de observancia general, obligan y surten sus efectos tres días después de su publicación en el periódico oficial.

Entonces si el Tratado no es publicado en el Diario Oficial de la Federación no es obligatorio que el ciudadano mexicano lo cumpla.

2.3.3. ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL

Debido a que el Derecho Internacional no nos dice en qué manera los Estados deben incorporar estas normas a su Derecho interno, de ahí que los Estados resuelvan de manera particular el problema de la incorporación de estas normas así como el de su jerarquía. Para el caso de México, el artículo 133 es de especial relevancia, ya que éste trata la incorporación de los Tratados a nuestro sistema jurídico y por ende su jerarquía dentro del mismo.

Dicho artículo tiene como antecedente el artículo 237 del Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana o Constitución de Apatzingán, del 22 de octubre de 1814:

“Entretanto que la Representación nacional. De que trata el capítulo antecedente, no fuere convocada, y siéndolo, no dictare y sancionare la Constitución permanente de la Nación, se observará

muy frecuente y su uso se va generalizando cada vez más... las diferencias jurídicas en la medida en que verdaderamente existen, entre los Tratados en forma debida y los Tratados en forma simplificada, radican casi exclusivamente en el procedimiento de celebración y entrada en vigor. Las normas de derecho relativas a la validez, la eficacia y los efectos, la ejecución y el cumplimiento, la interpretación y la extinción se aplican a toda clase de acuerdos internacionales”. Palacios Treviño, Jorge. **Op.cit.** pp. 165-168.

¹¹⁸ **ibídem.** p. 112.

¹¹⁹ Tena Ramírez, Felipe, **Derecho Constitucional Mexicano.** México, Editorial Porrúa, 1996. pp. 415-419.

inviolablemente el tenor de este decreto, y no podrá ponerse alteración, adición ni supresión de ninguno de los artículos en qué consiste esencialmente la forma de gobierno que prescribe. Cualquier ciudadano tendrá derecho para reclamar las infracciones que notare.”¹²⁰

Este artículo ya hablaba de la supremacía de dicho Decreto constitucional, aun así, no es sino hasta la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos, del 4 de octubre de 1824, cuando en su artículo 161, fracción III, se hace mención expresa de los Tratados.

“Art 161. Cada uno de los Estados tiene la obligación:”

“III. De guardar y hacer guardar la Constitución y Leyes Generales de la Unión, y los Tratados hechos o que en adelante se hicieren por la autoridad suprema de la Federación con alguna potencia extranjera.”¹²¹

A lo cual le siguió la constitución de 1857 en su artículo 126, la cual establecía:

“Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella, y todos los Tratados hechos o que se hicieren por el presidente de la República con la aprobación del Congreso, serán Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, Leyes o Tratados a pesar de las disposiciones en contrario que puedan haber en las constituciones o Leyes de los Estados.”¹²²

Con lo que respecta a la constitución de 1917, el artículo 133 sufrió una reforma en 1934 quedando en los términos aún en vigor:

“Esta Constitución, las Leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado, serán Ley Suprema de toda la Unión. Los

¹²⁰ Decreto Constitucional Para la Libertad de la América Mexicana sancionado en Apatzingan a 22 de octubre de 1814, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, <http://www.juridicas.unam.mx/infjur/leg/conshist/pdf/1814.pdf> (fecha de consulta: 8 de marzo de 2012).

¹²¹ Constitución Federal de los Estado Unidos Mexicanos de 1824, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1671/35.pdf> (fecha de consulta: 8 de marzo de 2012).

¹²² Constitución Federal de los Estado Unidos Mexicanos de 1857, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, <http://www.juridicas.unam.mx/infjur/leg/conshist/pdf/1857.pdf> (fecha de consulta: 8 de marzo de 2012).

jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y Tratados a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones de los Estados”¹²³

Vemos que las constituciones desde la de Apatzingán ya se ocupaban de los Tratados internacionales y de cómo serían incorporados al orden interno hasta llegar al texto vigente del artículo 133, del cual nos ocuparemos a continuación.

2.3.4. JERARQUÍA DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES DENTRO DEL SISTEMA CONSTITUCIONAL MEXICANO

En México existen diversas posiciones acerca de la interpretación del artículo 133, entre ellas destacan:

- a) *“Los Tratados y las Convenciones internacionales están por encima de la Constitución.”*
- b) *“Estas normas jurídicas están al mismo nivel de las normas constitucionales y forman parte de la constitución.”*
- c) *“El nivel jerárquico de los Tratados y de las Convenciones depende de su materia, de tal suerte que se trata de los Derechos Humanos, las normas de Derecho Internacional están por encima de la constitución.”¹²⁴*

De tal modo, el 30 de junio de 1992 la Suprema Corte de Justicia de la Nación, adoptó la tesis P.C/92, la cual dice que:

“De conformidad con el artículo 133 de la constitución, tanto las leyes que emanen de ella, como los Tratados internacionales, celebrados por el Ejecutivo Federal, aprobados por el Senado de la República y que estén de acuerdo con la misma, ocupan, ambos el rango inmediatamente inferior a la constitución en la jerarquía de las normas en el orden jurídico mexicano. Ahora bien, teniendo la misma jerarquía, el Tratado internacional no puede ser criterio para determinar la constitucionalidad de una ley ni viceversa. (Amparo en revisión 2069/91, Manuel García Márquez).”¹²⁵

Sin embargo, el 28 de octubre de 1999, la Suprema Corte de Justicia, en su gaceta “Semana Judicial de la Federación”, en Materia Constitucional, cambia de parecer al respecto de la interpretación del artículo 133, diciéndonos que:

¹²³ **Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos**, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/> (fecha de consulta: 8 de marzo de 2012).

¹²⁴ Alcaraz Orozco, José de Jesús, **Fundamentos teóricos para una correcta interpretación del Artículo 133 de la Constitución mexicana**, Tepantlato, núm 21(abril 2011):pp. 17-21.

¹²⁵ Palacios Treviño, Jorge, **Op.cit.** p. 192.

“...Esta Suprema Corte de Justicia considera que los Tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y local.”¹²⁶

En otras palabras la jerarquía queda del siguiente modo:

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
2. Los Tratados
3. Leyes Federales, y
4. Leyes locales.

Con esto nos queda claro que no se debe adoptar Tratados que se opongan a la Constitución Política Mexicana y que sólo la norma fundamental está por encima de los Tratados, dejando en un plano inferior a las Leyes Federales y locales.

Cabe mencionar que, esta interpretación deriva de que estos compromisos internacionales son asumidos por el Estado Mexicano en su conjunto y comprometen a todas sus autoridades frente a la comunidad internacional.¹²⁷

Por otra parte la Suprema Corte de Justicia de la Nación en su tesis XVI/2001, apoya la de 1999 diciendo que:

“... Esta Corte percibe que los Tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y el local;... en esta materia no existe limitación competencial entre la federación y las entidades federativas, esto es no se toma en cuenta con la competencia federal o local del contenido del Tratado sino que por mandato expreso del propio artículo 133 al Presidente de la República y el Senado pueden obligar al Estado mexicano en cualquier materia independientemente que para otros efectos sea competencia de las entidades federativas.”¹²⁸

Recordemos lo aprendido de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969, es decir que las leyes de menor rango no pueden ir en contra de los Tratados ni las leyes existentes ni las que se promulguen en un futuro, por otra parte esto también aplica a los congresos locales y todo aquel

¹²⁶ México, Semanario Judicial de la Federación y su gaceta, Tomo X, noviembre de 1999, Tesis: P. LXXVII/99. P. 46.

¹²⁷ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso. **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos comentada y concordada Tomo V.** México, Editorial Porrúa, UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2004. p. 136.

¹²⁸ Palacios Treviño, Jorge. **Op.cit.** p. 198.

ciudadano que sea de su interés determinado Tratado. Ahora, sobre esta misma tesis habría que destacar lo siguiente:

“... Dicha libertad y soberanía se refiere a los asuntos concernientes a su régimen interno en tanto no se vulnere el Pacto Federal, por que deben permanecer en unión con una federación según los primeros de la Ley Fundamental;... los Tratados internacionales son aplicables aún en contra de las constituciones estatales y locales y no pueden ser desconocidas por los congresos y autoridades locales.”¹²⁹

Inclusive en 2003, la Comisión de Relaciones Exteriores del Senado, formuló una propuesta para modificar el artículo 133:

“Esta Constitución, los Tratados celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado y las leyes federales que estén de acuerdo con la misma serán la Ley Suprema de los Estados Unidos Mexicanos. En caso de conflicto entre los Tratados internacionales y las leyes federales tendrán primacía los primeros.”¹³⁰

Observamos que hay concordancia con lo que estipula la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 y lo que nos marca la constitución, referente al respeto de los Tratados y el fundamento de que sea así, por ejemplo, el hecho de que exista el Pacto Federal significa que los estados tienen que aplicar los Tratados aún en contra de sus leyes locales, es por eso que llegamos a la conclusión que las leyes federales o bien las locales no pueden contradecir a los Tratados internacionales y del mismo modo las autoridades locales y congresos deben hacerse del conocimiento de los Tratados para así aplicarlos.

En general, durante este capítulo revisamos los antecedentes de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969, para lo que contemplamos los primeros Tratados internacionales celebrados es decir, la práctica de las civilizaciones antiguas que nos dieron la base del Derecho de los Tratados, se destacaron las obras sobre esta materia además de la labor de la Comisión de Derecho Internacional, el derecho consuetudinario, jurisprudencia y doctrina, etc. Con todo esto, nos damos cuenta que la Convención mencionada,

¹²⁹ *Ibidem.* p. 199.

¹³⁰ *Idem.*

así como los principios de los Tratados, se dieron con el paso de la historia, y representó un gran esfuerzo su codificación.

Luego se revisa la citada Convención, haciendo énfasis en su parte III, referente a la observancia, aplicación e interpretación de los Tratados, enseguida nos damos cuenta que en ésta se enuncia que los Tratados se deben cumplir conforme a la buena fe y con el precepto de que los Estados no se deben engañar y que los Tratados deben ser cumplidos. De tal manera, que no es justificable la nulidad a menos que un Tratado vaya claramente en contra de la norma fundamental de dicho Estado y que por lo tanto, las demás leyes que componen el sistema jurídico deben ir acorde o deben ser adecuadas a los compromisos adquiridos con los Tratados. Por otro lado, se da todo un marco para su correcta interpretación y por ende aplicación, por lo que nos resulta claro, que no hay justificación para que un Estado incumpla o viole un Tratado internacional del cual sea parte.

Para finalizar se revisa el proceso que se sigue de acuerdo a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos para poder celebrar un Tratado internacional, de tal manera que se puede apreciar que la celebración de un Tratado implica la afluencia de las voluntades tanto del ejecutivo como del legislativo por lo cual nos queda claro que para que se acepte el Estado debe revisar que este concuerde o que no cause conflicto con su norma interna o viceversa que la norma interna de menor jerarquía concuerde con los Tratados. De tal modo se estudió como los Tratados internacionales se integran en el orden jurídico mexicano, con lo que, y en conjunción al punto anterior se entiende que no se debe adoptar un Tratado que se oponga a la Constitución, y que no sea de interés para el País. Haciendo referencia al primer capítulo “un Tratado se celebra para ser ejecutado” y no sería conveniente formar parte de un Tratado que no es de interés y no es aplicado en debida forma, en el segundo caso por ejemplo, haciendo Leyes Federales y Leyes Locales que vayan en contra de los Tratados internacionales aceptados por el Estado.

Supondríamos que si en México se respeta el Derecho de los Tratados y la Constitución una ley federal no debería violar lo que dicen los Tratados internacionales de los que México es parte.

CAPITULO III: ANÁLISIS DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

3. ANÁLISIS DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

En este último capítulo a partir de lo aprendido en los capítulos anteriores revisaremos la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1 de junio de 2006, si es que viola los Tratados internacionales de los que México es Parte y que competen según el tema de la ley, para esto recurriremos a los Tratados internacionales, a los medios de interpretación de los Tratados, así como las otras fuentes como la realidad internacional, la costumbre, la doctrina, al Derecho comparado para poder hacer una crítica objetiva de la ley, determinar si viola los Tratados y que tan grave es dicha violación.

3.1. CAPITULADO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN DEL 1 DE JUNIO DE 2006

Consideramos adecuado el hacer un capitulado de dicha ley para auxiliarnos al hacer verificaciones, además de ser el modo de hacer ver al lector a lo que se refiere dicha ley. A continuación se muestra el capitulado:

Última reforma publicada DOF 26-05-2011

- **Título primero** - Disposiciones generales
- **Capítulo I** - Ámbito de aplicación de la ley (artículos 1 al 6)
- **Capítulo II** - Autoridad marítima (artículos 7 al 9)

- **Título segundo** - De la marina mercante
- **Capítulo I** - Abanderamiento y matrícula de embarcaciones (artículos 10 al 14)
- **Capítulo II** - Registro público marítimo nacional (artículos 15 a 19)
- **Capítulo III** - Empresas navieras (artículos 20 y 21)
- **Capítulo IV** - Agentes navieros (artículos 22 a 24)
- **Capítulo V** - Tripulación (artículos 25 a 30)
- **Capítulo VI** - Educación marítima mercante (artículos 31 y 32)
- **Capítulo VII** - De la coordinación administrativa en materia de desatención de tripulaciones extranjeras en embarcaciones extranjeras (artículos 33 a 35)

- **Título tercero** - De la navegación
- **Capítulo I** - Régimen de navegación (artículos 36 a 44)
- **Capítulo II** - Arribo y despacho de embarcaciones (artículos 45 a 56)
- **Capítulo III** - Pilotaje (artículos 55 a 58)
- **Capítulo IV** - Remolque maniobra en puerto (artículo 59)
- **Capítulo V** - Señalamiento marítimo, y ayudas a la navegación (artículos 60 a 64)

- Capítulo VI - De las inspecciones (artículos 65 a 75)
- Capítulo VIII - Prevención y control de la contaminación marina (artículos 76 y 77)
- **Título cuarto** - De la propiedad de las embarcaciones
- Capítulo I - Disposiciones generales (artículo 78)
- Capítulo II - Modos de adquisición de la propiedad (artículos 79 a 83)
- Capítulo III - Copropiedad marítima (artículos 84 a 86)
- Capítulo IV - Amarre, abandono y desguace de embarcaciones (artículos 87 a 90)
- Capítulo V - De los privilegios marítimos (artículos 91^a 100)
- Capítulo VI - De la hipoteca marítima (artículos 101 a 106)
- **Título quinto** - De los contratos de utilización de embarcaciones
- Capítulo I - Disposiciones comunes (artículos 107 a 113)
- Capítulo II - Contrato de arrendamiento a casco desnudo (artículos 114 a 118)
- Capítulo III - Contratos de fletamento (artículos 119 a 127)
- Capítulo IV - Contrato de transporte marítimo de mercancías (artículos 128 a 137)
- Capítulo V - Contrato de transporte marítimo de pasajeros (artículos 138 a 147)
- Capítulo VI - Contratos de remolque transporte (artículos 148 a 151)
- **Título sexto** - De los riesgos y accidentes de la navegación
- Capítulo I - Abordajes (artículos 152 a 156)
- Capítulo II - Averías (artículos 157 a 160)
- Capítulo III - Búsqueda, rescate y salvamento (artículos 161 a 166)
- Capítulo IV - Remociones y derelictos (sic) o restos de naufragio (artículos 167 a 174)
- Capítulo V - Responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos (artículos 175 a 179)
- Capítulo VI - Investigación de accidentes o incidentes marítimos (artículos 180 a 185)
- **Título séptimo** - Del seguro marítimo
- Capítulo I - Disposiciones comunes (artículos 186 a 210)
- Capítulo II - Seguro de mercancías (artículos 211 a 239)
- Capítulo IV - Seguro de fletes (artículos 240 y 241)
- Capítulo V - Seguro de responsabilidad civil (artículo 242)
- Capítulo VI - Dejación de bienes asegurados (artículos 243 a 253)
- **Título octavo** - De las compraventas marítimas
- Capítulo único - Disposiciones generales (artículos 254 a 263)

- **Título noveno** - Disposiciones procesales marítimas
- **Capítulo I** - Disposiciones generales (artículos 264 a 267)
- **Capítulo II** - Embargo o retención de embarcaciones o carga (artículos 268 a 274)
- **Capítulo III** - Ejecución de la hipoteca marítima (artículo 275)
- **Capítulo IV** - Reclamación por abordaje (artículos 276 a 279)
- **Capítulo V** - Declaración, compromiso y liquidación por avería común (artículos 280 a 299)
- **Capítulo VI** - Remuneración por salvamento (artículos 300 a 303)
- **Capítulo VIII** - Limitación de la responsabilidad civil (artículos 304 a 322)
- **Título décimo** - Sanciones
- **Capítulo único** - Disposiciones generales (artículos 323 a 328)

3.2. CARTA DEL DOCTOR RAÚL CERVANTES AHUMADA AL EX PRESIDENTE CARLOS SALINAS DE GORTARI REFERENTE A LA LEY DE NAVEGACIÓN DEL 23 DE DICIEMBRE DE 1993

Hemos decidido comentar dicha carta para que el no versado en la materia tenga una idea desde hace cuanto es que empezaron a haber grandes lagunas en el tema. Tenemos que al aprobarse la ley de navegación del 23 de diciembre de 1993, y publicarse en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994, no se tomó en cuenta la carta enviada por el Doctor Raúl Cervantes Ahumada al ex Presidente Carlos Salinas de Gortari, a la que se sumaron más estudiosos de la materia, en dicha carta se señalan múltiples errores de la ley predecesora de la que nosotros estudiaremos.

En la referida carta se exponen los errores de la ley, de los cuales destacaremos los siguientes:

1. Debían respetarse la jerarquía de las leyes que la Constitución nos da, porque que dicha Ley de Navegación de 1993 violaba los Tratados internacionales.
2. Se pretendía legislar sobre artículos que son de materia internacional, lo que nos hace ver la negación entre la realidad nacional e internacional de dicha ley, es decir, se nota la contradicción entre lo que dispone la sociedad internacional y lo que se dice en lo nacional.

Estos comentarios de Cervantes Ahumada y los profesores de la Cátedra de Derecho Marítimo, nos introducen a los errores contenidos en la ley vigente, por lo que a continuación se hará revisión de los mismos.¹³¹

3.3. VIOLACIONES EN EL TÍTULO PRIMERO- DISPOSICIONES GENERALES

El buque es de suma importancia para el Derecho Marítimo, ya que, éste representa los intereses de aquellos vinculados con la aventura marítima, por otra parte otros autores nos dicen que la definición de buque es de suma importancia para muchas áreas del derecho marítimo, el crédito marítimo, el seguro marítimo y en general para todo el comercio marítimo, Por lo tanto, este concepto debería ser el adecuado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En este título primero en su capítulo I ámbito de aplicación de la ley, encontramos que en el artículo 2 inciso IV y V se nos dan las siguientes definiciones:

“IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.”

“V. Artefacto Naval: Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.”¹³²

Luego entonces, debemos entender bien el concepto de buque para lo que recurrimos a diferentes autores, leyes y tratados que nos ayudaran a entender este apartado. Raúl Cervantes Ahumada, nos da su definición de buque la cual es:

¹³¹Es importante hacer mención que para esta parte medular del trabajo de investigación hemos acudido como fuente primordial a la tesis para obtener el grado de Doctor en Derecho elaborada por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado además del Manual de Derecho Marítimo del mismo autor, por lo que hemos seguido su metodología, tratando de enriquecer aquellos errores que persistentes desde la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1993 y encontrando otros nuevos.

¹³²Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Cámara de Diputados, <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf> (fecha de consulta 26 noviembre 2011).

*“Buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo”.*¹³³

Omar Olvera de Luna opina que:

*“Buque es todo vehículo flotante apto para la navegación.”*¹³⁴

Nos damos cuenta que el artículo citado nos habla de los “*artefactos navales*” de una forma confusa, Nos hemos percatado que el concepto de buque, nos percatamos que el brindado por la ley y los proporcionados son limitados, a lo cual habría que remarcar que el concepto de buque ha evolucionado a lo largo del tiempo y con los avances tecnológicos y las necesidades, por lo que hay que revisarlo a fondo.

Acudiremos al Reglamento del Registro Mercantil Español del 14 de diciembre de 1956, Artículo 146, el cual nos dice que:

*“Se reputarán buques para los efectos del Código de Comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial.”*¹³⁵

Como podemos ver, en esta definición se incluyen a los artefactos navales, asimismo, los ingleses en la sección 313 (1) de la MSA o Merchant Shipping Act de 1995, define al buque para incluir todo tipo de buque utilizado en la navegación. La misma definición está dada por el artículo 24(1) de la Supreme Court Act o SCA de 1981, que también incluye a su definición el aerodeslizador.¹³⁶

De una forma parecida en la Hong Kong Ordinance en su artículo 12E(1) también incluye el aerodeslizador de la siguiente manera:

¹³³ José Eusebio Salgado y Salgado, **Manual de Derecho Marítimo Tomo I**, Alemaniaia, Editorial Academica Española, 2012, dos tomos. p. 393.

¹³⁴ **Idem.**

¹³⁵ Menéndez Meléndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. **Código de las Leyes Marítimas**, Boletín Oficial del Estado: 1404. citado en José Eusebio Salgado y Salgado. **Op. Cit.** p. 391.

¹³⁶ Mandaraka-Sheppard, Aleka. **Modern Maritime Law and Risk Management**. Inglaterra, Oxford England ,Routledge-CavedishTaylor and Francis Group, 2007. P. 16.

“Barco incluye cualquier descripción de buque usado en la navegación e incluye aerodeslizadores, sujeto a cualquier regulación hecha por gobernador...”¹³⁷

En la Customs and Excise act de 1996 de Nueva Zelanda se agrega el submarino de la siguiente forma:

“buque usado en la navegación, que no sea un buque únicamente propulsado por remos; e incluye aerodeslizadores y submarinos.”¹³⁸

En el United States Code de 2007 en su título 1, capítulo 1, artículo 3 se nos da la definición de buque de la siguiente forma:

“La palabra “buque” designa toda clase de embarcaciones u otros dispositivos artificiales usados, o capaz de ser utilizados, como medio de transporte en agua.”¹³⁹

Entonces vemos que las definiciones de buque que hemos utilizado son diversas y cada una aporta nuevas cosas a la misma, por lo que resulta necesario recurrir a una definición más elaborada por lo que recurriremos a Salgado y Salgado quien nos da su definición:

“Buque es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes o navales, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.”¹⁴⁰

En los Tratados internacionales de los cuales México es Parte se incluye el concepto de artefacto naval dentro del de buque, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 en Londres (Convenio MARPOL/73/78), publicados en el Diario Oficial de la Federación el 7 y 8 de julio de 1992, definen el buque en el artículo 2 inciso 4) de la siguiente manera:

¹³⁷ **High Curt Ordinance**, World Intellectual Property Organization.
http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=187130 .

¹³⁸ **Customs and Excise Act 1996**, Parliamentary Counsel Office.
<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1996/0027/latest/DLM377342.html>.

¹³⁹ **United States Code de 2007**, Legal Information Institute, Cornell University law scholl.
<http://www.law.cornell.edu/uscode/text/1/chapter-1>

¹⁴⁰ José Eusebio Salgado y Salgado. **Op. Cit.** p. 409.

“Por buque se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.”¹⁴¹

Luego, los artefactos flotantes y navales son incluidos en el concepto de buque y que este Tratado tan importante y ambicioso en su materia no puede tener un concepto equivoco o incompleto de buque¹⁴². Por otra parte, el Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, Convenio OPRC/90, Diario Oficial de la Federación 6 de febrero de 1995 nos dice algo muy parecido en su artículo 2 inciso 3):

“Buque: Toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.”¹⁴³

Ese mismo Convenio define la Unidad Mar Adentro u “offshore unit,” estableciendo una clara diferencia, entre ésta (plataformas fijas y flotantes) y el buque, y por ende con el artefacto naval.

“Unidad Mar Adentro: toda instalación o estructura mar adentro fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga y descarga de hidrocarburos.”¹⁴⁴

Nos percatamos que las plataformas marinas fijas o flotantes de exploración no son buques, ya que no participa de las características de estar dedicada a la navegación y al transporte de mercancías o pasajeros, ni tampoco artefactos navales, ya que no son auxiliares de la navegación, contrario a lo que dice la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Ahora, habría que revisar lo que dice el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989, que es parte del Convenio SOLAS/74, adoptado por la

¹⁴¹ **Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 MARPOL 73/78.**

<http://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>.

¹⁴² Esta definición incluyó a las plataformas fijas y flotantes con usos exclusivos de prevenir la contaminación en el medio marino.

¹⁴³ **Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC/90)**, 1990. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0401/BV040120C.pdf>

¹⁴⁴ **Idem.** History of SOLAS, International Maritime Organization.

Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.649(XVI) del 19 de octubre de 1989, CODIGO MODU en su artículo 1.3 Definiciones.¹⁴⁵

“a) Unidad móvil de perforación mar adentro o unidad, toda nave apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o a la explotación de los recursos naturales del fondo marino, tales como los hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.”

“b) Unidad de superficie, toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.”

“c) Unidad autoelevadora, toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar”.

“d) Unidad estabilizada por columnas, toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones.”¹⁴⁶

Esto nos da a entender que hay varios tipos de las plataformas marinas fijas o flotantes. Por último revisaremos lo que nos dice el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos del naufragio de 2007, convención que los ingleses han adoptado a través de Wreck Removal Convention Act 2011, la cual en su artículo 1, punto 2 nos dice:

“Buque”: todo tipo de embarcaciones de navegación marítima, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas flotantes, salvo cuando tales plataformas estén emplazadas y dedicadas a la exploración, explotación o producción de recursos minerales del fondo marino.”¹⁴⁷

<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx> (fecha de consulta 11 de junio 2012).

¹⁴⁵ José Eusebio Salgado y Salgado. **Op.cit.** p. 395.

¹⁴⁶ **Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989.** <http://www2.scjn.gob.mx/Tratadosinternacionales/.../11293015.doc>.

¹⁴⁷ **Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos del naufragio de 2007**, Organización Marítima Internacional.

http://www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Internacional/Destacados/leg-conf%2016-19_convenio_restos_naufragio.pdf.

Entendemos que el concepto de buque se incorpora a los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes o navales, entre otras. Por otra parte, la definición que se da de artefacto naval en la ley, es confusa y no nos dice que estos deben ser auxiliares de la navegación, por lo que consideramos inadecuada la definición que da la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente además de que no acepta lo que los Tratados internacionales nos señalan y esto no solo es engrosar un concepto, si no que este se va modificando y muchos de los Tratados citados tienen por objeto el buque, es decir reglamentar algo de él, y el que el concepto no esté bien en la ley, puede dejar de lado a otro tipo de construcciones que deberían ser reglamentadas de igual manera.

También, en el mismo artículo 2, fracción IX, relativo a naviero o empresa naviera, que se define de la siguiente forma:

“IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.”¹⁴⁸

Al respecto, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del 7 de febrero de 1986,¹⁴⁹ Diario Oficial de la Federación del 17 de marzo de 1988, en el artículo 2, referente a definiciones, se nos indica:

“Se entiende por "naviero" el propietario o el arrendatario a casco desnudo, o cualquier otra persona natural o jurídica a la que se

¹⁴⁸ Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Op.cit.

¹⁴⁹ El 7 de febrero de 1986 la Convención de Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques fue terminada. Este Tratado represento la culminación de los esfuerzos necesarios para definir los elementos necesarios para el registro de buques en un registro nacional. dentro de este se hace referencia a la relación autentica, naviero, administrador, registro, y el rol del pabellón.

hayan asignado formalmente las obligaciones del propietario o del arrendatario a casco desnudo.”¹⁵⁰

Más adelante el mismo artículo nos dice:

“Se entiende por "arrendamiento a casco desnudo" un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho a designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento.”¹⁵¹

Dicho de otra forma, sería lo que Robert Peroni nos explica en su libro “International income taxation” que al pie citamos:

“Un arrendamiento a casco desnudo es un contrato para la utilización de un buque o aeronave mediante el cual el arrendatario está en completa posesión, control y mando de la nave o aeronave. Por ejemplo, en un arrendamiento a casco desnudo, el arrendatario es responsable de la navegación y la gestión del buque o aeronave, la tripulación, suministros, reparaciones y mantenimiento, tasas, seguros, gastos, comisiones y otros gastos relacionados con el uso del buque o aeronave. El arrendador de la nave no atiende los gastos o responsabilidades de la operación del buque o aeronave.”¹⁵²

Comprendemos que el fletador a casco desnudo es la persona que tiene la posesión exclusiva y el control de la nave durante la vigencia del Contrato, este tipo de contrato de utilización permite que el arrendatario se convierta en el armador o empresa armadora aunque éste no sea el propietario del buque. Pudiendo así constatar lo anterior al revisar la siguiente definición:

“Armador. Persona natural o jurídica que sea o no propietaria de la nave, la apareja, pertrecha y expide a su nombre y por su cuenta y su riesgo; percibe las utilidades que produce, y soporta todas las responsabilidades que la afecta”¹⁵³

¹⁵⁰ **Decreto de promulgación del convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques**, adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el 7 de febrero de 1986. Artículo 2. <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/normatividad/web/puertosyMarinaMercante/58.pdf> (fecha de consulta 28 de noviembre del 2011).

¹⁵¹ **Idem.**

¹⁵² J. Peroni, Robert. **International income taxation**, Chicago, CCH a Wolters Kluwer bussines, 2008. P. 160.

¹⁵³ Osorio Arcila, Cristóbal. **Diccionario de Comercio Internacional**. Colombia, Ecoe ediciones, 2006. p. 25

Dichas definiciones nos ayudan a distinguir entre uno y otro, siendo el primero el dueño de las embarcaciones (una persona o una empresa) y el segundo el que siendo o no su dueño lo prepara para su explotación, cabe destacar, que si el naviero explota sus buques comercialmente, este será un naviero armador. Por otro lado en el libro Manual de Derecho Marítimo se establece la diferencia entre uno y otro diciendo que el naviero o empresa naviera es la persona física o moral propietaria de una o varias embarcaciones y que el armador o empresa armadora es la persona física o moral que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario.¹⁵⁴

Estos conceptos son diferentes y no pueden ser utilizados como sinónimos. Además, es cierto que en el medio marítimo gran parte de los propietarios de buques explotan marítima y comercialmente sus buques, hay otra parte que no siendo propietarios, con el arrendamiento se convierten en armadores.

En el Artículo 6º de la Ley de Navegación Vigente, nos da una serie de leyes para que acudamos en el caso de tener que tratar con determinado tema a falta de una disposición expresa en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, luego estas son:

- I. Ley General de Bienes Nacionales;
- II. Ley Federal del Mar;
- III. Ley de Puertos;
- IV. El Código de Comercio y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- V. La Ley Federal de Competencia Económica;
- VI. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- VII. Los Códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles;
- VIII. La Ley del Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros;
- IX. La Ley Federal del Trabajo; y
- X. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.¹⁵⁵

Al respecto se han dejado de lado importantes leyes de gran importancia para resolver de manera adecuada determinados problemas como lo son, los problemas laborales, o los delitos marítimos, de tal forma nos referimos a la Ley Federal del Trabajo y el Código Penal Federal.”¹⁵⁶

¹⁵⁴ **Ibíd.** p. 293.

¹⁵⁵ **Ley de Navegación y Comercio Marítimos.Op.cit.**

¹⁵⁶ José Eusebio Salgado y Salgado. **La historia de un proyecto de ley :la ley de navegación y comercio marítimos.** México, Facultad de Derecho, UNAM, 2006, Tesis para obtener el grado de Doctor en Derecho. p. 106.

La legislación que nos interesa observar es el Código Penal Federal, en su artículo 146, cuya aplicación se debe a los delitos típicos marítimos, como son entre otros, la piratería y la baratería del capitán o de la tripulación, que nos hace ver quiénes son los piratas, diciéndonos:

“I.- Los que perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo; y”

“II.- Los que yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata.”

“III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.”¹⁵⁷

Notemos que en su fracción III se habla del corso¹⁵⁸ y en especial sobre el corsario que ostente dos patentes de corso y/o aquel que se encuentre cometiendo actos de guerra contra buques o aeronaves mexicanas, de tal modo que entendemos que el corso está permitido salvo el caso anterior, sin embargo la Declaración que Reglamenta diversos puntos de Derecho Marítimo del 16 de abril de 1856, anexa al Tratado de París del 30 de marzo de 1856, Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1909, nos dice en su artículo 1° que *“queda abolido en lo sucesivo el corso.”*¹⁵⁹

¹⁵⁷ **Código Penal Federal.** Cámara de Diputados. Artículo 146. <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9.pdf> (fecha de consulta 27 de noviembre 2011).

¹⁵⁸ Institución que data desde la Edad Media, por medio de esta un particular obtiene autorización (por medio de la “letra de marca” o la “patente de corso”) para realizar actos de guerra por cuenta de uno de los beligerantes en contra del otro, a estos corsarios se les exigía una fianza y el sometimiento de las presas a tribunales especializados.

Su abolición fue producto de numerosos esfuerzos, por ejemplo: Tratado de 1675 en el que convienen en abolir el Corso Suecia y las Provincias Unidas; Tratado de 1785 Prusia y los Estados Unidos de América; el no uso de Francia y Gran Bretaña del corso durante la guerra de Crimea de 1854 contra Rusia; durante el congreso de Panamá en 1826 se dio un voto de abolición al corso, todo esto hasta llegar a la Declaración de París de 16 de abril de 1856, En Antokoletz, Daniel, **Tratado de Derecho Internacional Público tomo III.** Buenos Aires, La Facultad, 1951, quinta edición. p. 434.

¹⁵⁹ **Declaración que Regula Diversos puntos de Derecho Marítimo**, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM. <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/3/1158/26.pdf> (fecha de consulta 21 de marzo 2012).

Si bien no es un error directo de la Ley de Navegación vigente, si es un error de proceso legislativo. Cabe destacar que este Tratado, fue publicado en 1909, por lo que es lamentable que a la fecha exista este tipo de errores.¹⁶⁰

3.4. VIOLACIONES EN EL TÍTULO SEGUNDO- DE LA MARINA MERCANTE

Revisaremos el Título II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El primer artículo en revisar de este Título Segundo, es el artículo 10, donde se clasifican las embarcaciones y artefactos navales. Que su punto I inciso e) clasifica las embarcaciones y artefactos navales por su uso, se nos habla de embarcaciones y/o artefactos de extraordinaria especialización, a lo cual nos surge la pregunta ¿Qué son las embarcaciones o artefactos de extraordinaria especialización? A lo cual nos responde el artículo a citar:

“Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.”¹⁶¹

El Convenio MARPOL73/78 acude a nuestro auxilio, ya que de el desprendemos que los artefactos flotantes y navales son buques y que se clasifican por el tipo de su construcción, y dentro de ésta corresponde a los buques de fines especiales.

Las plataformas fijas y flotantes con fines especiales que logran la prevención de la contaminación del medio marino por hidrocarburos, según la regla 21 del anexo I, “reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos”, estos deben tener las siguientes equipos para ellos:

Dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos y equipos separados de agua de hidrocarburos.”

“a) Tanques de fangos.

¹⁶⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit.** pp. 86-109.

¹⁶¹ **Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.**

- “b) Llevar un registro, aprobado por la administración, para todas las operaciones en donde se produzcan descargas de hidrocarburos o mezclas oleosas.
- “c) En zonas especiales queda prohibida la descarga de hidrocarburos, y materias oleosas, salvo que trate de salvar la vida humana en el mar, excepción que permite tal descarga. A menos que la misma sin dilución no exceda las 15 partes por millón, la que está permitida.
- “d) A menos de 15 millas marinas de la tierra más próxima la descarga de hidrocarburos o mezclas oleosas, está prohibida, salvo que ocurra la excepción mencionada en el inciso anterior o bien se trate de descargar sin dilución que no excedan de 100 partes por millón. Si el país tiene reglas más severas se deberán respetar estas.”¹⁶²

Dentro de la clasificación de buques especiales, podemos encontrar; plataformas marinas de exploración o explotación de los hidrocarburos líquidos y gaseosos, rompehielos, cableros, hospitales, dragas, fábricas, oceanográficos, diques flotantes, estaciones meteorológicas, remolcadores, asistencia y salvamento, buques faro, buques isla, gánguiles, buques de posicionamiento dinámico, buques grúa, artefactos flotantes o navales, aliscafos, barcas, aerodeslizadores, abastecedores y sumergibles, entre otros. No por ello son de extraordinaria especialización ya que hoy día son bastante comunes, por lo que, resulta ser absurdo que se le dé una regulación distinta a las demás embarcaciones y artefactos navales según el artículo 4 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.¹⁶³

En otro gran error, en el artículo 25 párrafo 3 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se ve una clara violación a los Tratados internacionales que México ha celebrado y ratificado, en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ya que este artículo deja fuera a una gran parte del personal embarcado que la OIT si defiende como gente de mar.

“No se considerarán tripulantes de las embarcaciones y artefactos navales, al personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración; en las embarcaciones pesqueras al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las

¹⁶² Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit.** pp. 61-70.

¹⁶³ **Idem.**

*actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.*¹⁶⁴

De manera que, recurriremos al Convenio 8, “Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio”, del 15 de junio de 1920, Diario Oficial de la Federación del 4 marzo de 1940, donde se define a la “gente de mar” en su artículo 1. Inciso 1) para demostrar nuestra idea:

*“A los efectos del presente Convenio la expresión ‘gente de mar’ comprende todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación.”*¹⁶⁵

El Convenio 134, relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente de mar del 30 de octubre de 1970, Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1975, en su artículo 1 inciso 1) nos señala lo siguiente:

*“A los efectos del presente Convenio, la expresión “gente de mar” se aplica a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.”*¹⁶⁶

El Convenio 166, “Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado)” del 9 de octubre de 1987, Diario Oficial de la Federación del 26 de marzo de 1991 y el Convenio 164, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente de Mar del 8 de octubre de 1987, Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 1990, en sus artículos 1, inciso 4); acuden a nuestro auxilio diciendonos:

“A los efectos del presente Convenio los términos ‘gente de mar’ o ‘marinos’, designan a todas las personas empleadas con cualquier

¹⁶⁴ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

¹⁶⁵ Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio (Convenio revisado en 2006 por el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC). <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C008> (fecha de consulta 28 de noviembre 2011).

¹⁶⁶ Convenio 134, relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente de mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/user_upload/dgmm/CONVENIOS/MULTILATERALES/Convenio134_relativo_a_la_Pre.pdf :(fecha de consulta 21 de marzo 2012).

cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio.”¹⁶⁷

Podemos ver que “gente de mar”, es la forma en que se denomina a los trabajadores a bordo de los buques, por lo que, las definiciones dadas por los Tratados internacionales reflejan una mayor conciencia a la amplia gama de personas empleadas en el mar. De modo que, no puede haber duda del error en esta disposición, es decir, la Ley de Navegación deja de lado a una cantidad de trabajadores que no considera como tripulantes, cosa contraria a lo que nos marcan los Tratados internacionales.

En el capítulo VII de este mismo Título referente “De la Coordinación Administrativa en Materia de desatención de Tripulaciones Extranjeras en Embarcaciones Extranjeras” en sus artículos 33 a 35, que a continuación citamos:

“Artículo 33.- *Lo dispuesto en este capítulo será aplicable en caso de que una embarcación con bandera extranjera se encuentre en vías navegables mexicanas y la autoridad marítima competente presuma que la tripulación ha sido abandonada o corra el peligro de perder la vida o se ponga en riesgo su integridad corporal.”*

“Artículo 34.- *El procedimiento de coordinación de competencias entre autoridades administrativas regulado en este capítulo, no restringirá de forma alguna las facultades de cada una de dichas autoridades. Todas ellas estarán obligadas a facilitar de modo expedito la solución efectiva de las contingencias referidas en el artículo anterior.”*

“Artículo 35.- *Cuando surja una situación regulada según se dispone en este capítulo, las autoridades y partes del mismo deberán desahogar el siguiente procedimiento:”*

“I. *Dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación, o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado, el capitán de toda embarcación o,*

¹⁶⁷ **Convenio sobre la repatriación de la gente de mar** (revisado) del 9 de octubre de 1987. <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C166> (fecha de consulta 28 de noviembre 2011).

Convenio 164, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente e Mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/normatividad/web/puertosityMarinaMercante/61.pdf> (fecha de consulta 28 de noviembre 2011).

en su ausencia, el oficial que le siga en mando, o bien la persona que acredite la representación legal de los tripulantes, estarán legitimados para solicitar se levante un acta de protesta ante la capitanía de puerto, de conformidad con lo establecido en el capítulo precedente;”

“II. En un plazo de tres días hábiles luego de la presentación de la protesta, la capitanía de puerto que haya conocido de la misma deberá notificar sobre el conflicto existente al cónsul del pabellón de la embarcación y a aquellos de la nacionalidad de los tripulantes, a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, a la Secretaría de Salud, al Instituto Nacional de Migración, a la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, y a la Administración Portuaria, para que actúen en el ámbito de su competencia y sus funciones;”

“III. En el mismo plazo establecido en la fracción que antecede, la capitanía de puerto deberá citar al agente naviero consignatario de la embarcación y en su caso, al propietario de la misma para que en un plazo de diez días hábiles desahoguen una audiencia en las oficinas de la capitanía de puerto, en donde plantearán a la autoridad los mecanismos para resolver la situación, los cuales deberán incluir como mínimo la sustitución y repatriación de los tripulantes, así como la gestión segura de la embarcación. Tomando en consideración los planteamientos expuestos, la capitanía de puerto establecerá un plazo que no podrá exceder de quince días hábiles para el cumplimiento de las obligaciones adquiridas. La autoridad levantará un acta de dicha audiencia y los que en ella intervengan deberán firmarla;”

“IV. Durante el plazo de ejecución de las obligaciones adquiridas de acuerdo con la fracción anterior, la autoridad marítima estará facultada para solicitar las reuniones de verificación que considere necesarias;”

“V. En caso de incumplimiento de las obligaciones adquiridas de conformidad con la fracción III de este artículo, la autoridad marítima será la competente para coordinar las acciones tendientes a dar solución a la contingencia; y”

“VI. Una vez que la tripulación haya sido desembarcada y esté comprobado su buen estado de salud, el Instituto Nacional de Migración tramitará la repatriación a costa del naviero o del propietario de la embarcación de modo solidario. Entre tanto, el agente naviero consignatario y en su caso el propietario de la misma embarcación de modo solidario, sufragarán la manutención integral de los tripulantes a ser repatriados. La Secretaría verificará el cumplimiento de esta obligación.”¹⁶⁸

Nos llama la atención que después de tres días de empezado este procedimiento se le informa al cónsul, lo cual resulta contradictorio si tomamos en cuenta que México siempre ha defendido que se le informe de inmediato al cónsul cuando un connacional se encuentra arrestado, para que se lleve a cabo el “debido proceso”¹⁶⁹. Veámoslo de otra forma, al no hacer el aviso consular en tiempo y forma se entorpece con las “funciones consulares” estipuladas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares del 24 de abril de 1963, Diario Oficial de la Federación del 11 de septiembre de 1968, en su artículo 5, incisos a), e), y k).

“Artículo 5: FUNCIONES CONSULARES (sic)”

“Las funciones consulares consistirán en:”

a) *“Proteger en el Estado receptor los intereses del Estado que envía y de sus nacionales, sean personas naturales o jurídicas, dentro de los límites permitidos por el derecho internacional;”*

...

a) *“Prestar ayuda y asistencia a los nacionales del Estado que envía, sean personas naturales o jurídicas;”*

...

¹⁶⁸ **Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.**

¹⁶⁹ Debido proceso: Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter, en el artículo 8 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, del 22 de noviembre de 1969 al cual México se adhirió el 24 de marzo de 1981, Diario Oficial de la Federación del 7 de mayo de 1981.

k) *“Ejercer, de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado que envía, los derechos de control o inspección de los buques que tengan la nacionalidad de dicho Estado, y de las aeronaves matriculadas en el mismo y, también, de sus tripulaciones; ...”*¹⁷⁰

Es así que estas funciones consulares se ven entorpecidas por la demora del aviso consular. Así en el artículo 73, fracción I, de la convención de Viena determinó que este convenio no afectaría a otros acuerdos internacionales entre las partes firmantes, esto de la siguiente forma:

**“RELACIÓN ENTRE LA PRESENTE CONVENCIÓN
Y OTROS ACUERDOS INTERNACIONALES”**

“1. Las disposiciones de la presente Convención no afectarán a otros acuerdos internacionales en vigor entre los Estados que sean parte en los mismos.”

*“2. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención impedirá que los Estados concierten acuerdos internacionales que confirmen, completen, extiendan o amplíen las disposiciones de aquélla.”*¹⁷¹

De tal forma, recurrimos a la Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, del 12 de agosto de 1942 que entró en vigor el 1 de Julio de 1943, que en su artículo XII, nos dice:

“ARTÍCULO XII.”

“1. Las operaciones relativas al salvamento de las embarcación pertenecientes a cualquiera de las Altas Partes Contratantes que naufragaren en las costas de la otra Alta Parte Contratante, serán dirigidas por el funcionario consular del país a que pertenezca la embarcaciones y dentro de cuyo distrito hubiere tenido lugar el naufragio, o por alguna otra persona autorizada para este fin por la ley del país mencionado y cuya identidad se dará a conocer a las autoridades locales por el funcionario consular.”

“2. Las autoridades locales del Estado receptor comunicarán inmediatamente el suceso al funcionario consular o a la otra persona autorizada a que se refiere el párrafo anterior y tomarán, entre tanto, todas las medidas que fueren necesarias para la protección de las personas y conservación de los efectos del buque

¹⁷⁰ Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, Organización de los Estados Americanos. <http://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convvienaconsulares.htm> (revisado 27 de marzo de 2012).

¹⁷¹ Idem.

que hubiere naufragado. Dichas autoridades sólo intervendrán para mantener el orden, para proteger los intereses de las personas en el salvamento, si éstas no pertenecieron a la tripulación del barco naufrago y para asegurar la ejecución de las disposiciones que deban cumplirse para la entrada y exportación de las mercancías salvadas, las cuales no estarán sujetas al pago de derechos de aduana a menos que se destine, posteriormente, al consumo del país en el que naufragio haya tenido lugar.”¹⁷²

No debemos olvidar que el buque y la tripulación están sometidos a la legislación del Estado cuyo pabellón porta el buque de manera compatible con las exigencias de la soberanía del Estado en el que se encuentra, luego hay que avisar al Cónsul, quien representa a su Estado en dicha circunscripción, lo que ocurre en un buque de su nacionalidad para que asuma las medidas conducentes a favor de sus nacionales y los proteja.

De tal modo se debe hacer la notificación consular antes de lo que marca la ley, ya que en el artículo 33 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se dice que el capítulo en revisión aplica a buques con bandera extranjera que se presuma su tripulación ha sido abandonada o corra peligro de perder la vida o en peligro de su integridad personal. Por otra parte, y como ya mencionamos, es congruente que se haga esta notificación consular lo más rápido posible, si tomamos en cuenta el trato que exigimos para nuestros connacionales en otros países, y en específico en Estados Unidos.

Ramón Xílotl nos hace ver que la institución consular actual surgió en los puertos del Medio Oriente y al cónsul se le reconoció como marítimo ya que arbitraba controversias de este medio, de tal modo, las funciones consulares referentes a la marina mercante se encuentran entre las tareas más antiguas de la misión consular.¹⁷³

Notamos que son pocas las disposiciones referentes a la labor del cónsul dentro de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si tomamos en cuenta que en su artículo primero, referente al ámbito de aplicación, entre lo que regula se encuentra la marina mercante.

“Artículo 1.- “

“Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.”

¹⁷² Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, del 12 de agosto de 1942. <http://www.conofam.org.mx/pdf/marcos/Marco09.pdf>, (fecha de consulta 2 de abril de 2012).

¹⁷³ Xílotl Ramírez, Ramón. **Derecho Consular Mexicano**. México, Editorial Porrúa, 2009. p. 393.

“Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta Ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a la Secretaría de Marina.”¹⁷⁴

Tenemos que recordar que el cónsul tiene obligación respecto a la marina mercante y la marina de guerra, por lo que en esta ley se deberían abordar dichas obligaciones, es por eso que señalamos los siguientes artículos los cuales son referentes a las labores del cónsul:

- Artículo 7.- Donde nos dice que el cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto es autoridad en materia de Marina Mercante, o en su circunscripción siempre que una embarcación requiera su intervención, en los casos que marca la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Artículo 12.- Referente a la capacidad del cónsul mexicano de abanderar una nave provisionalmente a petición del propietario o naviero mediante la expedición de un pasavante.
- Artículo 33 a 35.- En los cuales se nos habla del cónsul al hablarnos, de la notificación consular derivado del abandono de un buque con pabellón extranjero.
- Artículo 79 .- Para al documento que hace constatar la propiedad de una embarcación, si este fue otorgado en el extranjero, deberá ser legalizado ante el cónsul.
- Artículo 87.- Derivado del amarre de un buque, si esta embarcación tiene pabellón extranjero, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes deberá notificar al cónsul del país de la bandera de la embarcación, para realizar lo conducente según los Tratados internacionales.
- Artículo 183.- Resultado de un abordaje, y de su investigación, se nos explica que cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el cónsul a solicitud del denunciante podrá estar presente durante el levantamiento del acta de protesta

Queremos destacar que México ha celebrado una gran cantidad de Tratados en materia consular, y que de estos se desprenden muchas normas sobre las labores del cónsul en el mar, a continuación la lista de Tratados de los que México es parte:

- Convención sobre Agentes Consulares, firmada el 20 de febrero de 1928 en La Habana, Cuba, aprobada por la Cámara de Senadores el 23 de octubre del siguiente año y depositado el instrumento de ratificación ante la Unión Panamericana en Washington, D.C., con fecha 26 de diciembre de 1929.

¹⁷⁴ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. **Op.cit.**

- Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, firmada en dicha ciudad el 7 de octubre de 1963, con una reserva; aprobada por el Senado, el 24 de diciembre de 1964 y publicado su decreto de promulgación en el Diario Oficial de la Federación del 22 de septiembre de 1968
- Convención Consular con Panamá, firmada en firmada el 19 de julio de 1928, aprobada por la Cámara de Senadores el 7 de diciembre del mismo año y promulgada el 25 de abril de 1930, después del canje y ratificaciones hecho el 12 de abril de 1930
- Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, del 12 de agosto de 1942 que entró en vigor el 1 de julio de 1943
- Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, firmado 24 de diciembre de 1954, Diario Oficial de la Federación del 1 de Abril de 1955
- Convenio Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, firmado en Moscú, el 18 de mayo de 1978, Aprobado por el Senado el 16 de noviembre de 1978, entró en vigor el 9 de agosto de 1979, después de la desaparición de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas esta propuso subrogarse los Tratados celebrados entre estos, por lo cual sigue estando en vigor entre México y la Federación de Rusia.
- Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Popular de Bulgaria, firmado en la Ciudad de México, el 1 de octubre de 1984, Diario Oficial de la Federación del 3 de julio de 1986, entro en vigor el 6 de junio de 1986.
- Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Popular de Polonia, firmada en la Ciudad de Varsovia, Polonia, el 14 de junio de 1985, Diario Oficial de la Federación del 14 de junio de 1986.
- Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y la República Popular China, firmado en la Ciudad de Beijing, China, el 7 de diciembre de 1986, Diario Oficial de la federación del 9 de marzo de 1988 con un Acuerdo Modificatorio, celebrado mediante canje de Notas intercambiadas en Beijing, el 1 de febrero y 30 de noviembre de 1988, que no requirió de sanción legislativa ni fue publicado en el Diario Oficial de la Federación.

Inferimos que de estos Tratados y aunados con la costumbre internacional se desprenden muchas más obligaciones del cónsul en la materia de estudio. De tal forma, Salgado y Salgado nos dice que la ley del Servicio Exterior Mexicano del 23 de diciembre de 1993, con sus reformas del 4 de enero y el 11 de octubre de

1994, no nos dice de forma extensiva de las funciones marítimas del cónsul.¹⁷⁵ Por tanto, podemos pensar que hay un enorme hueco en ambas leyes, tanto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como en la Ley del Servicio Exterior. Este enorme hueco se puede traducir en desconocimiento de nuestros cónsules en el tema, pudiendo ocasionar que no realicen sus funciones de forma efectiva, lo cual es alarmante, a lo cual hay que aunarle el hecho de que en formación académica la dejan de lado.

3.5. VIOLACIONES EN EL TÍTULO TERCERO- DE LA NAVEGACIÓN.

Respecto de los señalamientos marítimos y las ayudas a la navegación¹⁷⁶, en el artículo 63 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se nos hace ver que son responsables de su construcción, instalación, operación y conservación los concesionarios de la administración portuaria integral o API, los cuales son puertos de administración privada encomendados a una sociedad mercantil, de la misma forma el artículo 63 también los hace responsables de las terminales marítimas, instalaciones portuarias y vías navegables, de la siguiente manera:

“Artículo 63.- Los concesionarios de las administraciones portuarias integrales, terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables serán responsables de: construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y llevar a cabo las ayudas a la navegación, con apego a lo que establezca el reglamento respectivo, las reglas de operación de cada puerto y el título de concesión. No obstante lo anterior, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este capítulo, sin perjuicio de la responsabilidad de los concesionarios.”¹⁷⁷

Recordamos la tendencia actual de los Tratados internacionales, de responsabilizar a los Estados o autoridades del mantenimiento y operación de tal señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, porque, son los recursos del Estado, y en un momento determinado este será el que se haga responsable de

¹⁷⁵ Para mayor información referirse a la obra “Manual de Derecho Marítimo” Tomo II capítulo IX del José Eusebio Salgado y Salgado

¹⁷⁶ Significan un artefacto, externo al buque, transporte u otro, siendo de interés para la navegación segura, ayudas a la navegación también incluyen “señales de peligro”.// Dependiendo del contexto ayudas a la navegación también significan un instrumento abordo o un artefacto similar osado para asistir en la navegación de un buque// Artefacto visual, acústico o de radio externo a la nave designado a asistir a determinar el curso seguro del buque, o advertir de los peligros y obstrucciones. En. K. Walker, George. **Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1989 Convention.** The Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 2012. pp. 90-91.

¹⁷⁷ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

los daños y perjuicios que un particular como la API provoque por no atender debidamente este tema.

Así, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995 (Convenio CLC/92), nos señala con toda claridad en su artículo III párrafo 2) inciso c):

“2. No se imputará responsabilidad alguna al propietario [del buque] si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:

“c) Se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.”¹⁷⁸

El anterior Convenio fue seguido de igual forma por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996 (Convenio SNPP/96) en su artículo 7, párrafo 2 inciso c).

Sí se deja la responsabilidad relativa al señalamiento marítimo y ayudas a la navegación a particulares, se puede hacer al Gobierno Mexicano caer en una serie de responsabilidades derivadas de los actos de dichos particulares.

En dicho caso se debería de tomar en cuenta que; *En los grandes países es el Estado, a través del Gobierno o una autoridad específica, el que tiene a su cargo tal actividad relativa al señalamiento marítimo y a las ayudas a la navegación, además de que la mayoría de las veces su construcción y ubicación los determinan el ejército, caso de los Estados Unidos, o bien la armada en el caso de otros grandes países, como los Europeos, debido a su importancia, ya que tal situación se deriva de la seguridad nacional que representan el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, además de que son siempre de interés y utilidad públicos.*¹⁷⁹

En el Capítulo VII, “Prevención de la contaminación marina”, artículo 77, del Título Tercero, “De la navegación” corresponde a los vertimientos en el mar:

¹⁷⁸ Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992. http://www.ehu.es/ceinik/Tratados/19TRATADOSSOBREDERECHOMARITIMO/TDM193_1.pdf (fecha de consulta 28 de noviembre 2011).

¹⁷⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op.cit.* p. 149.

“Artículo 77.- *La distribución de competencias de las dependencias de la Administración Pública Federal en materia de prevención y control de la contaminación marina, se basará en las siguientes normas, para lo cual dichas dependencias estarán obligadas a celebrar los convenios de coordinación necesarios que garanticen la efectiva prevención y control bajo la responsabilidad de sus titulares, quienes deberán además dar seguimiento estricto de su aplicación:”*

“A. *La Secretaría, certificará e inspeccionará en el ámbito portuario que las embarcaciones cumplan con lo establecido en el presente capítulo y, reportará inmediatamente a las demás dependencias competentes cualquier contingencia en materia de contaminación marina. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.”*

“B. *La Secretaría de Marina, en las zonas marinas mexicanas establecidas en la Ley Federal del Mar, vigilará el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo. De igual manera, verificará las posibles.”*

“C. *La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, coordinará los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.”¹⁸⁰*

Respecto al inciso A., estas competencias no le corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sino a la Secretaría de Marina, ya que a ésta última le corresponde todo lo relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 29 de diciembre de 1972, también llamado Convenio de Londres que dice en su artículo sexto inciso d):

“Cada Parte Contratante designará una autoridad o autoridades apropiadas para:”

¹⁸⁰ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

“d. Vigilar y controlar individualmente o en colaboración con otras Partes y con Organizaciones Internacionales competentes las condiciones de los mares para los fines de este Convenio.”¹⁸¹

De tal modo, hay que destacar que el designado para estas labores en la práctica es la Secretaría de Marina, pues ninguno de los anteriores cuenta con buques capaces de realizar las tareas asignadas. Además respecto al punto C, la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales no “se podrá coordinar” con la Secretaría de Marina en los casos de descarga y derrames accidentales, como nos lo indica el artículo citado, ya que la Secretaría de Marina, es la coordinadora y ejecutora del Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo además de que es esta última la que tiene los buques para realizar las funciones correspondientes.

Lo anterior, lo podemos ilustrar al recordar el Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas del 24 de julio de 1980 y su acuerdo que lo modifica, Diario Oficial de la Federación del 25 de enero de 1991, en su artículo V y el Anexo VI:

*“**ARTÍCULO V:** La coordinación del Plan compete primordialmente, con respecto a los Estados Unidos de América, a la Guardia Costera de los Estados Unidos de América y al Equipo Nacional de Respuesta de los Estados Unidos de América y con respecto a los Estados Unidos Mexicanos a la Secretaría de Marina, sin menoscabo de las funciones, atribuciones y responsabilidades que la Ley le asigna a las otras Dependencias Federales, Estatales y Municipales que se integran en este Acuerdo Bilateral, mismas que se encuentran en el Anexo VI punto 6.2.”¹⁸²*

En la praxis, derivado de este Acuerdo son sin lugar a duda la guardia costera para los Estados Unidos y la Secretaría de Marina

¹⁸¹ Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 29 de diciembre de 1972. <http://ministeriopublico.poder-judicial.go.cr/coop-intern/inst-inter/08/07.pdf>.

¹⁸² Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Organización de las Naciones Unidas. http://www.pnuma.org/deramb/compendio_legislacion/LegislacionInternacional/TratadosInternacionales/TratadosBilaterales/Contaminaci%F3n%20del%20Medio%20Marino%20por%20Derrames%20de%20Hidrocarburos.pdf (fecha de consulta 23 de marzo de 2012).

SEMAR para México los que coordinaran y aplicaran el plan de contingencia, luego en el anexo VI se habla de las demás instituciones que participaran y el orden jerárquico para efectos del asunto tratado.

“ANEXO VI”

“6. Dependencias coordinadoras y auxiliares a que se refiere el artículo V del Acuerdo.

...

“6.2 Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos:”

“Autoridad coordinadora:”

“Secretaría de Marina.”

“Dependencias Auxiliares.”

“Secretaría de Gobernación.”

“Secretaría de Relaciones Exteriores.”

“Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos.”

“Secretaría de Programación y Presupuesto.”

“Secretaría de Comunicaciones y Transportes.”

“Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas.”

“Secretaría de Salubridad y Asistencia.”

“Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial.”

“Departamento de Pesca.”

“Petróleos Mexicanos (PEMEX).”¹⁸³

Reafirmamos que la Secretaria de Marina es la coordinadora de los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo, ya que este es el que cuenta con los buques para llevarlo a cabo, prueba de esto son los Tratados anteriormente mencionados, por otra parte, hay que destacar que en el citado acuerdo ni siquiera se menciona la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, como Dependencia auxiliar.

3.6. VIOLACIONES EN EL TÍTULO QUINTO- DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES

En el artículo 111, correspondiente al Capítulo I, “Contratos de fletamento”, nos clasifica a los contratos de fletamento de la siguiente manera:

“Se consideran contratos de utilización de embarcaciones:

“I. De arrendamiento a casco desnudo;

“II. De fletamento por tiempo;

“III. De fletamento por viaje;

¹⁸³ Idem.

“IV. De transporte marítimo de mercancías;

“V. De transporte marítimo de pasajeros;

“VI. De remolque transporte; y

“VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.”¹⁸⁴

Lo antes mencionado lo resolvemos con el artículo 114 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, el cual nos dice:

“En virtud del contrato de arrendamiento a casco desnudo, el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.”¹⁸⁵

La ley nos destaca que el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo son sinónimos. En ese sentido el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en Ginebra, Suiza el 7 de febrero de 1986, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988, nos hace notar en su artículo 2, “Definiciones”, donde nos habla del contrato de arrendamiento a casco desnudo:

“Se entiende por ‘arrendamiento a casco desnudo’ un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho de designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento.”¹⁸⁶

Como podemos ver ni dicho Convenio, ni en las definiciones anteriormente dadas, se dice que el arrendamiento a casco desnudo es fletamento, y esto es porque no son lo mismo. El arrendamiento o locación es un contrato por el cual

¹⁸⁴ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

¹⁸⁵ Idem.

¹⁸⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. Op.cit, p. 178.

una parte, llamado locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte, llamada locatario, por un periodo de tiempo determinado y mediante el pago de un precio también determinado, el contrato es el mismo sí se trata de un buque a casco desnudo o limpio, o bien, sí es armado y equipado. Ahora podemos definir el contrato de fletamento de la siguiente forma

*“Un contrato de fletamento es un contrato con el cual el armador contrata a su barco, o parte de él, para el transporte de mercancías. Generalmente este contrato toma la forma tanto de la póliza de fletamento como del conocimiento de embarque.”*¹⁸⁷

Así, el fletamento, en general, es el contrato por el cual el armador en correspondencia con un flete pagado, se obliga a cumplir con un buque determinado, uno o más viajes preestablecidos (fletamento por viaje), o bien dentro de un tiempo convenido (fletamento a tiempo). Por otra parte:

*“En el fletamento el fletante debe entregar siempre el buque equipado, tripulado y bien armado. En tanto, que en el arrendamiento a casco desnudo esa obligación pasa al arrendatario.”*¹⁸⁸

Además, existen las pólizas de fletamento que podemos definir de la siguiente forma:

*“Póliza.1. Liberanza o instrumento en el que se da orden para percibir o cobrar algún dinero 2.- documento justificativo del contrato en seguros, fletamentos, operaciones de bolsa y otras negociaciones comerciales.”*¹⁸⁹

“Póliza de fletamento. [un contrato de fletamento]... por el que se compromete el armador a poner en disposición del fletador todo o parte el buque, con el fin de efectuar un transporte determinado para una duración o un recorrido determinados, mediante un precio también fijo.” ...¹⁹⁰

“En el negocio marítimo el acuerdo entre las partes se legitima por medio del contrato de fletamento (contract of affreightment), esto es, una persona física o jurídica pone a disposición de otra, un buque para transportar mercancías a cambio de un precio denominado flete

¹⁸⁷ Rapalje, Stewart y L. Lawrence, Robert. **A dictionary of american and english law; with definitions of the technical terms of the canon and civil law, Vol 1.** new jersey , the lawbook exchange, 2002, tercera edición. P. 38.

¹⁸⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit**, p. 178.

¹⁸⁹ Osorio Arcila, Cristóbal. **Diccionario de Comercio Internacional.** Colombia, Ecoe ediciones, 2006. p. 262.

¹⁹⁰ **Ibidem.** p. 263.

(freight). Este contrato se firma de mutuo acuerdo entre las partes y sus condiciones y términos se plasman en un documento, la póliza de fletamento (charter party). Esta tiene carácter probatorio del acuerdo contractual. En el fletamento propiamente dicho se distinguen dos variedades fundamentales, en función de que el fletamento sea por tiempo (time-charter), o por viaje (voyage-charter).¹⁹¹”

Hallamos que estas pólizas son el documento que prueba la existencia del contrato de fletamento, sea éste a tiempo o por viaje. Entonces resulta de interés revisar el artículo 107 de la vigente Ley de Navegación que nos dice que:

“Cuando en los contratos regulados por el presente título, las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de dicho clausulado se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de la referida correspondencia.”¹⁹²

Este artículo sirve para confirmar este error, ya que sí se recurre a las cláusulas de las pólizas de fletamento, no nos confundiríamos puesto que estos contendrán los nombres de los contratos internacionalmente reconocidos y correctos como ya explicamos.

3.6.1. ARTÍCULO 129 REFERENTE AL TRANSPORTE MULTIMODAL

El transporte, y en este caso el transporte multimodal es uno de los factores de mayor importancia para el desarrollo económico de las sociedades actuales, ya que la tendencia es a minimizar el tiempo que toma llevar una mercancía de la fábrica de origen a su lugar de destino, como puede ser otra fábrica o una bodega, de tal suerte, Jean Hoffman nos advierte lo siguiente.

“El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización. Junto con las comunicaciones la liberalización del comercio y la tecnología de computadoras, la mayor eficiencia de los servicios portuarios y de

¹⁹¹Freire Seoane, Jesús y González Laxe, Fernando. **Economía del Transporte Marítimo**. España, NETBIBLIO, 2003. P. 15.

¹⁹² **Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.**

*transporte marítimo han facilitado la compra y la venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. La tecnología de la información es la base de la economía de servicios posindustrial. La liberalización del comercio permite la asignación eficaz de los recursos a escala global. Finalmente, las telecomunicaciones y el transporte son las herramientas necesarias para transmitir información y trasladar bienes de un punto a otro del globo.*¹⁹³

Ciertamente, hoy día es común que el vendedor y el comprador no se vean las caras durante un negocio internacional, dado la evolución de las tecnologías y en especial del internet, ahora, lo anterior causa un mayor dinamismo en el comercio internacional y una mayor competencia. El día de hoy lo que se busca es el acortar procesos, tal es el caso del transporte, lo cual Marian Hoeaks nos ejemplifica de la siguiente forma:

*“Históricamente, la carga que se transporta desde un lugar interior de un continente, una planta de fabricación, a un lugar interior en otro continente, como el almacén de un comerciante, viajaba en tres contratos distintos de transporte, y probablemente concluidos con tres compañías separadas. Como resultado, se descarga y se carga entre los diferentes modos de transporte usado. El primer cargamento viajaría por tierra con una carta de porte de la planta de fabricación hasta el puerto de carga, después viajara por mar bajo un conocimiento de embarque hasta el puerto donde descargará. Después de esto, la carga completa su viaje por tierra bajo otro documento de transporte. Cada uno de esos tres contratos de transporte sería jurídicamente distinto y por lo tanto cada uno será sujeto a un régimen legal propio. Hoy día, mucho de este “transporte puerta a puerta” se realiza bajo un solo contrato de transporte, el contrato de transporte multimodal.”*¹⁹⁴

Es por eso que es importante destacar que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos solo se nos habla del transporte multimodal en el artículo 129, de la siguiente forma:

¹⁹³ Hoffman, Jean. **Concentración en los servicios de líneas regulares: Causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo.** Santiago de Chile, CEPAL, Naciones Unidas, 2000. p.34. citado en Martner Peyrelongue, Carlos, **Transporte multimodal y globalización en México.** México, Trillas 2008. p. 17.

¹⁹⁴ Hoeks, Marian. **Multimodal Transport Law.** The Netherlands, Kluwer Law International, 2010. p. 3.

“Artículo 129.- *El contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.”*

“En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea de transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, el documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.”¹⁹⁵

Es claro que la Ley no se encarga de este tipo de transporte tan importante en el comercio internacional, por lo cual nos ocuparemos de hablar sobre la importancia de éste, utilizando la misma metodología que utilizamos para señalar los demás errores de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

3.6.1.1. EL CONTENEDOR

El uso de los contenedores ha ayudado a la sofisticación y eficiencia del transporte de mercancías. Los antecedentes del uso del contenedor se remontan mucho tiempo atrás, hay evidencia de que durante el reinado de Luis XIV de Francia 1643 a 1715, se utilizaban grandes cajas para mover implementos de construcción para reparar las fortalezas, las que no se destruían podían volverse a emplear.

El contenedor fue usado durante siglos en la guerra y en el transporte de mercancías, pero no fue sino hasta los años cincuenta del siglo XX en que los cargadores empezaron a usar los contenedores con verdaderas ventajas económicas y operativas. Luego, la introducción de los contenedores permitió los procesos de manipulación de la carga para obtener un alto nivel de estandarización con lo cual se superara muchas de las dificultades técnicas derivadas del transbordo de mercancías.

A finales del siglo XX los contenedores cargaban alrededor del 95% de cargas generales que se mueven entre los continentes. De tal forma que en 2008 “Maersk line” maneja 26 buques portacontenedores, entre los cuales incluye el buque portacontenedores más grande del mundo. A continuación una tabla que nos muestra el avance en la capacidad de carga TEU que manejan las Navieras o Alianzas.

¹⁹⁵ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

CUADRO 1: Capacidad de Twenty-foot Equivalent Unit o TEU por Naviera

Naviera o alianza	1993 (miles de TEU)	1993 (porcentaje de TEU)	Naviera o alianza	2005 (miles de TEU)	2005 (porcentaje de TEU)
Maersk Line	174.1	4.8	Grand Alliance	1290.2	15.1
Sea Line	147.8	4.0	Maersk-Sea Land	1005.6	11.8
Evergreen	144.1	3.9	MSC	713.8	8.3
NYK	122.1	3.3	New World Alliance	690.1	8.1
Mitsui OSK	91.0	2.5	United Alliance	452.0	5.3
P&O	81.0	2.2	Evergreen Line	450.9	5.3
K-Line	80.2	2.2	CMA-CGM	427.0	5.0
Hanjin Shipping	72.4	2.1	China Shipping CL	304.8	3.6
Nedlloyd Lines	75.9	2.1	Cosco	299.9	3.5
Zim Israel	71.4	2.0	CSAV Group	231.4	2.7
APL-Line	69.5	2.0	K-Line	219.6	2.6
Hapag-Loyd	63.2	1.7	Zim	210.4	2.4
Neptune O. Line	59.2	1.6	Hamburg sud	191.3	2.2
Cosco	58.6	1.6	Yangming	189.9	2.2
Yangming	56.3	1.5	CP Shiping	179.2	2.1
Resto	2290.6	62.5	Resto	1694.3	19.8
Total Mundial	3662.4	100.0	Total Mundial	8550.4	100
*TEU es la unidad equivalente a 20 pies.					

(*) Fuente: Martner Peyrelongue, Carlos, **Transporte multimodal y globalización en México**. México, Trillas 2008, p.66 .Con datos de la revista *Containerisation International*

Hay que señalar que, la carga transportada bajo un contrato multimodal no es siempre llevada en un contenedor, y que a su vez el transporte por un solo método puede ser cargado en un contenedor.¹⁹⁶

Así, debemos decir que el contenedor debe de tener las siguientes características según la International Stándar Organization, ISO:

- “De carácter permanente, y por tanto, lo bastante fuerte para poder ser utilizados repetidamente;”

¹⁹⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Manual de Derecho Marítimo Tomo II**, Alemanaia, Editorial Academica Española,2012. pp. 14-26 y Hoeks, Marian. **Op.cit.** pp. 1-6.

- “Destinado especialmente a facilitar el transporte de mercancías en uno o más medios de transporte sin manipulación intermedia de la carga;”
- “Dotado de dispositivos que faciliten su manipulación y, en particular su trasbordo de un medio de transporte a otro;”
- “Diseñado de forma que se pueda llenar y vaciar fácilmente.”
- “Que tenga capacidad mínima de un metro cúbico (35.3 pies cúbicos) o más.”¹⁹⁷

Sin embargo, Salgado y Salgado nos agrega que: De preferencia deben usarse los dos tipos principales de 20’ de largo, con capacidad para 20 toneladas y de 40 de largo con capacidad para 30 toneladas; y respecto al tercer punto, deben tener esquineros para esto.¹⁹⁸

3.6.1.2. CONCEPTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Las expresiones transporte combinado, transporte intermodal y transporte multimodal son utilizadas en la actualidad de forma indistinta, sin embargo, vale la pena definir su significado, para determinar las diferencias entre cada una de éstas.

De esta forma, comenzaremos con el primer concepto, del de la Real Academia Española desprendemos que:

“Transporte:”

“1. transporte, m. acción y efecto de transportar o transportarse // 2. sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. El transporte público.// 3. Vehículo dedicado a tal misión.// 4. Buque de transporte.”

“V. Aviación de Transporte // Navío de transporte.”

“transportar (Del lat. transportāre).”

“1. tr. Llevar a alguien o algo de un lugar a otro.// 2. tr. portear (ll conducir o llevar por un precio).// 3. tr. Mús. Trasladar una composición de un tono a otro.// 4. prnl. Enajenarse de la razón o del sentido, por pasión, éxtasis o accidente.”

“(Del lat. combināre).”

¹⁹⁷ Mercado, Salvador. **Tráfico Internacional: administración y aplicaciones**. México, LIMUSA, 2008. p. 67.

¹⁹⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit.** p. 309.

“1. tr. Unir cosas diversas, de manera que formen un compuesto o agregado.// 2. tr. Unir o juntar escuadras o ejércitos.// 3. tr. **concertar** (ll traer a identidad de fines).// 4. tr. Dep. Dicho de varios jugadores del mismo equipo: En fútbol especialmente, pasarse el balón.// 5. tr. Quím. Unir dos o más sustancias en proporciones determinadas, para formar otra nueva con propiedades distintas. U. t. c. prnl.// 6. intr. **pegar** (ll armonizar).// 7. prnl. Dicho de dos o más personas: Ponerse de acuerdo para una acción conjunta.”¹⁹⁹

De tal manera que afirmamos que esto se refiere a algo compuesto al destacar la definición de Salvador Mercado quien nos dice:

“El Transporte Combinado. Supone la conducción de un vehículo de transporte a través de otro, por ejemplo, el sistema conocido como Piggy Back; (un semirremolque sobre un vagón plataforma de ferrocarril). O un vagón de ferrocarril sobre un transbordador.”²⁰⁰

Así, pasamos al segundo al concepto de transporte intermodal, del cual nos habla el mismo autor de la siguiente forma:

“El Transporte Intermodal. Significa un enfoque de sistema de todas las actividades y funciones de cadena de distribución para disminuir y, de ser posible eliminar las interrupciones en el movimiento de las mercancías y los equipos de transporte desde el punto de origen hasta el punto destino.”²⁰¹

Luego Sergio Ruiz Olmedo nos advierte que:

“El término ‘intermodal’ tiene un carácter más bien técnico- comercial y se refiere a la relación entre diversos medios de transporte que buscan ofrecer soluciones conjuntas. El término es usado por otros especialistas para distinguir los casos donde se intervienen exclusivamente los modos marítimos y ferroviarios”²⁰²

Pasaremos al concepto de transporte multimodal, que es el que utilizaremos para este trabajo, del cual Salvador Mercado nos marca que:

“El transporte Multimodal. Es el traslado de mercancías utilizado más de un tipo de transporte en su trayecto de origen a destino. Si ambos

¹⁹⁹ Real Academia Española. **Op.cit.**

²⁰⁰ Mercado, Salvador. **Op.cit.** p.63.

²⁰¹ **Idem.**

²⁰² Ruiz Olmedo, Sergio. **Tratado practico de los transportes en México. Logística para los mercados globales.** México, editorial 20+1, 2007. p.239. citado en Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit.** p.37.

*puntos se ubican en distintos países se le denomina transporte multimodal internacional.*²⁰³

Sobre el mismo, Carlos Martner Perelong nos dice:

*“Integración de los diversos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías. En otras palabras, los modos de transporte marítimos y terrestre (y en ocasiones aéreo) son coordinados e integrados en un solo sistema o red, que busca eliminar las rupturas de carga para que los productos fluyan entre lugares distantes en el menor tiempo posible y con la mayor certeza.”*²⁰⁴

Por último, Marian Hoeks nos marca que:

“Un único contrato de transporte por el que una única compañía promete a un expedidor transportar mercancías. Qué bien:

“a) Prescribe el uso de al menos dos diferentes modos de transporte:

*“b) Permite el uso de más de un modo de transporte, mientras que dos o más modos de transporte se utilizan realmente durante su ejecución.”*²⁰⁵

Además nos resalta que el punto b es de particular interés en relación con la tendencia actual de realizar el transporte sobre la base de contratos que no prescriben claramente el modo o modos de transporte que se utilizarán. Estos contratos dejan esto a la discreción de la compañía en alguna forma y se denominan como "no especificado" o "contratos opcionales de carro".

De tal modo destacaríamos del transporte multimodal que:

- Se da a través de un contrato de transporte, por el cual una única empresa se compromete a transportar las mercancías
- Se usan al menos dos modos de transporte en una sola red de distribución física de las mercancías.
- Se intenta eliminar las rupturas de carga es decir este será realizado como una sola operación
- Si ambos puntos se ubican en distintos países se le denomina transporte multimodal internacional según el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del

²⁰³ Mercado, Salvador. **Op.cit.** p.63.

²⁰⁴ Martner Peyrelongue, Carlos. **Transporte multimodal y globalización en México.** México, Trillas 2008. p. 17.

²⁰⁵ Hoeks, Marian. **Op.cit.** p.67.

24 de agosto de 1980 Diario Oficial de la Federación del 27 de abril de 1982.

Nos damos cuenta que el transporte multimodal, combinado e intermodal, son conceptos diferentes, sin embargo puede utilizarse simultáneamente, como nos dice Salvador Mercado:

“Por ejemplo, un operador de transporte multimodal emite un solo conocimiento de embarque para las mercancías transportadas por un autotransporte que más tarde se cargará sobre un vagón plataforma de ferrocarril para efectuar parte del viaje, a fin de integrar las funciones de la cadena de distribución y optimizar el sistema resultante.”²⁰⁶

y el cual es el que debe usarse en México por las razones que expondremos a lo largo de este apartado del transporte multimodal.

3.6.1.3. VALOR ECONÓMICO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Actualmente, la producción tiene una concepción integral, se compone de actividades como el transporte, el almacenamiento y la distribución física, las cuales anteriormente, funcionaban separadas y no integradas a ella, es decir, hoy día lo importante es la cadena integrada o total del transporte.

En ese sentido, la acción del intermodalismo tiende a convertir los puertos donde se usa en nodos centrales de gestión y procesamiento de flujos de materiales, también, amplía su zona de influencia terrestre, o “*hinterland*”²⁰⁷. De esta forma los puertos más dinámicos provocan que aumente la competencia con la zona de influencia terrestre de puertos vecinos, llegando a conformar “*hinterlands*” comunes con un alto nivel de competitividad. Esto ha causado la pérdida de la posición monopólica de muchos puertos respecto a sus zonas de influencia tradicionales.²⁰⁸

²⁰⁶ Mercado, Salvador. **Op.cit.** p. 63.

²⁰⁷ *Hinterland* es uno de los conceptos más importantes de la geografía del transporte, pero a menudo el significado exacto es vago. Literalmente, significa la tierra detrás de una ciudad o un puerto. El “*hinterland*” de un puerto es la zona de la cual se extraen los clientes de los puertos:

Área donde un puerto tiene una posición de monopolio; Área de origen y destino del puerto, es decir, la región interior proporcionada por un puerto; región en la cual el servicio portuario vende e interactúa con su carga; Alcance del mercado del puerto, es decir, las zonas de donde se origina la carga, así como las áreas del puerto de destino por las que la carga atraviesa. Algunos puertos tienen un “*hinterland*” que se extienden por muchos estados, mientras que otros puertos tendrán “*hinterlands*” más pequeños tendrán. En. **Free trade zone and port hinterland development**. Thailand, United Nations Publications, 2005. p. 14.

²⁰⁸ Mercado, Salvador. **Op.cit.** pp. 15-19.

Otro efecto de este desarrollo tecnológico es el acelerado crecimiento de tamaño y la capacidad de carga de los buques. Según Óscar De Buen, los buques portacontenedores han transitado tecnológicamente al menos por cuatro generaciones: la primera generación es de los setenta y cargaban alrededor de 500 a 1000 TEUs; la segunda generación se dio entre los años setentas y ochentas, durante esta época se construyeron buques portacontenedores celulares que cargaban alrededor 1500 y 2000 TEUs; en 1983 surge la tercera generación llamados buques de clase Panamax 2000-2500 y 3500 TEUs con la anchura máxima para pasar por el Canal de Panamá 32 metros o 13 contenedores de manga; a fines de 1980 surge la cuarta generación con los buques Pos-Panamax que cargaban alrededor de 3500 y 5000 TEUs con una manga de 16 contenedores, actualmente se habla de los Superpos-Panamax con capacidad de 9000 TEUs.

Este desarrollo tecnológico se ve reflejado en los tiempos y la cantidad de viajes realizados en las rutas fijas, por ejemplo, en la década de 1960 una embarcación en la ruta Europa-Australia realizaba en promedio 2.2 viajes redondos al año a fines de los ochentas, y con ayuda de los contenedores en las terminales especializadas y con el aumento en la velocidad de los buques, se alcanza 5.5 viajes redondos promedio en la misma ruta.²⁰⁹

Todas estas mejoras exigen que los puertos sean puertos HUB o puertos pivote los cuales los podemos definir de la siguiente forma:

“Puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Generan así negocios para la economía local al transportar el comercio que no es del entorno cercano al propio puerto.”²¹⁰

Vemos que estos puertos funcionan distinto que los tradicionales que utilizan un sistema point-to-point, en ese sentido Jean-Paul Rodrigue nos dice tres ventajas de estos puertos HUB:

- a) *“Economías de la escala en conexiones, que ofrecen una alta frecuencia de servicios, lo cual se traduce en mayor oferta de rutas y diversidad de orígenes-destinos articulados en un solo punto, esto es, en el hub portuario. Por ejemplo, en vez de tener un servicio por semana entre cualquier par origen-destino del modelo point-to-point, ahora podrían ser posibles múltiples servicios semanales, mediante la interconexión de rutas que permite el hub.”*

²⁰⁹ **Ibidem.** pp. 30-35.

²¹⁰ Hoffman, Jean. **Op.cit.** p. 122. citado en Martner Peyrelongue, Carlos. **Op.cit.** p.79.

- b) *“Economías de la escala en los hubs, derivadas de la concentración de carga y los servicios de información, procesamiento, consolidación y transporte para grandes volúmenes de mercancías, dirigidas hacia múltiples regiones o continentes.*
- c) *“Economías de alcance en el uso de las instituciones compartidas de trasbordo. Esto puede tomar varias dimensiones, tales como costos más bajos para los usuarios, así como infraestructuras y servicios especializados que utilicen el puerto hub.”²¹¹*

En este breve estudio del transporte multimodal y la estructura tecnológica que éste conlleva, damos cuenta que el futuro del transporte así como una gran oportunidad para el país está en el desarrollo de dicho tipo del transporte multimodal, ya que, dado la situación geográfica de México podríamos ser una gran opción para abastecer los grandes puertos HUB.

A continuación pasaremos a revisar cómo se regula dicho modo de transporte, ya que como lo dijimos anteriormente la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no se encarga de esto.

3.6.2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCIAS DEL 24 DE MAYO DE 1980.

En el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980, Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1982 se establecen las condiciones generales de los contratos de transporte multimodal, la reglamentación y responsabilidades para el Operador del Transporte Multimodal, y consta de un preámbulo, 8 partes generales y un anexo, como sigue:

“I.- Disposiciones generales (arts. 1 al 4).

“Artículo 1.- Definiciones.

“Artículo 2.-Ambito de aplicación.

“Artículo 3.-Aplicación obligatoria.

“Artículo 4.- Reglamentación y control del transporte multimoal.

“II.-documentación (arts. 5 al 13).

²¹¹ Rodrigue, Jean-Paul, **Transport Geography on the Web**, Canada, Hofstra University Department of Economics & Geography,2004. citado en Martner Peyrelongue, Carlos. **Op.cit.** p.80.

- “Artículo 5.- Emisión del documento de transporte multimodal.*
- “Artículo 6.- Documento de transporte multimodal negociable*
- “Artículo 7.- Documento de transporte multimodal no negociable.*
- “Artículo 8.- Contenido del documento de transporte multimodal.*
- “Artículo 9.- Reservas del documento de transporte multimodal.*
- “Artículo 10.- Valor probatorio del documento de transporte multimodal.*
- “Artículo 11.- Responsabilidad por emisiones o falsas declaraciones intencionales.*
- “Artículo 12.- Garantía proporcionada por el expedidor.*
- “Artículo 13.- Otros documentos.*
- “III.-Responsabilidad del operador de transporte multimodal (arts 14 al 21)*
- “Artículo 14.- Periodo de responsabilidad.*
- “Artículo 15.- Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados agentes y otras personas.*
- “Artículo 16.- Fundamento de la responsabilidad.*
- “Artículo 17.- Causa concurrente.*
- “Artículo 18.- Limitación de responsabilidad.*
- “Artículo 19.- Daños localizados.*
- “Artículo 20.- Responsabilidad extracontractual.*
- “Artículo 21.- Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad.*
- “IV.- Responsabilidad del expedidor (arts. 22 y 23).*
- “Artículo 22.- De norma general.*
- “Artículo 23.- Normas relativas a las mercancías peligrosas.*
- “V.- Reclamaciones y acciones (arts. 24 al 27).*
- “Artículo 24.- Aviso de pérdida, daño o retraso.*

“Artículo 25.- Prescripción de las acciones.

“Artículo 26.- Jurisdicción.

“Artículo 27.- Arbitraje.

“VI.-Disposiciones complementarias (arts. 28 al 31).

“Artículo 28.- Estipulaciones extracontractuales.

“Artículo 29.- Avería gruesa.

“Artículo 30.- Otros convenios.

“Artículo 31.- Unidad de cuenta o unidad monetaria y convención.

“VII.- Cuestiones aduaneras (art. 32).

“Artículo 32.- Transito aduanero.

“VIII.- Clausulado final (arts. 33 al 40).

“Artículo 33.- Depositarios.

“Artículo 34.- Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.

“Artículo 35.- Reservas.

“Artículo 36.- Entrada en vigor.

“Artículo 37.- Fecha de aplicación.

“Artículo 38.- Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes.

“Artículo 39.- Revisión y enmienda.

“Artículo 40.- Denuncia.

“Anexo.: Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal de mercancías.”²¹²

²¹² Martínez González, Ángel. **La Contradicción entre el Régimen Jurídico Nacional del Transporte Multimodal de Mercancías y el Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías Suscrito por México, en Cuanto a la Responsabilidad del Operador.** México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM., Tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho, 2000. pp. 29-31.

A continuación explicaremos algunos aspectos del Transporte Multimodal usando en parte artículos de la citada convención. En el artículo primero referente a las definiciones, inciso 2 se nos dice que es el Operador de Transporte Multimodal u OTM, o Combined Transport Operator en inglés de la siguiente forma

“2. Por operador del transporte multimodal se entiende toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participen en las operaciones de transporte multimodal, y asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del contrato.”²¹³

Entendemos que el OTM trabaja como sujeto responsable de la operación de transporte multimodal, por otra parte, el OTM normalmente son compañías navieras o de transitarios establecidos con el fin de dar servicio *puerta a puerta* bajo el concepto de transporte multimodal.²¹⁴

En ese mismo, artículo pero en su inciso 3 y 4 nos marca lo que debemos entender por “contrato de transporte multimodal” y “documento de transporte multimodal” expresándonoslo de la siguiente forma:

“3. Por contrato de transporte multimodal se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal, internacional de mercancías.”²¹⁵

“4. Por documento de transporte multimodal se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.”²¹⁶

Por lo tanto, el documento de transporte multimodal es el que prueba la existencia del contrato de transporte multimodal, luego, es documento representativo de la carga, es decir, que sin la entrega del documento no se podrá recoger la mercancía. Así, si revisamos que algunos autores en inglés le llaman

²¹³ **Convenio Internacional de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980**, Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1982, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0402/BV040207C.pdf> (fecha de consulta 3 de octubre del 2012).

²¹⁴ Camona Pastor, Francisco. **Manual del Transportista**. España, ediciones Díaz Santos, 2005. pp. 331-336.

²¹⁵ **Ibidem.**

²¹⁶ **Idem.**

“multimodal transport bill of lading”, un ejemplo es Edwar G. Hinkelman quien en su libro titulado *Importers Manual U.S.A* nos dice acerca del conocimiento de embarque:

“Un conocimiento de embarque es un documento emitido por un transportista a un buque-por (exportador / vendedor / expedidor), firmada por el capitán, agente o propietario de un buque, evidencia escrita respecto a la recepción de la mercancía, la condiciones en que se realiza el transporte (contrato de transporte), y el compromiso de entregar las mercancías en el puerto prescrito de destino al titular legítimo del conocimiento de embarque.

“... hay diferentes tipos de conocimiento de embarque...”²¹⁷

Para después darnos una lista de tipos de conocimientos de embarque en la cual se encuentra el Multi-Modal Bill of Lading. De la misma forma el Español Francisco Carmona Pastor, nos da su definición de Bill of Lading.

“...es un recibo de la mercancía embarcada firmado por el capitán presentando estos tres aspectos:”

“1. Es una prueba o evidencia del contrato de transporte.

“2. Es un recibo de las mercancías abordo.

“3. Es un documento acreditativo de la propiedad de la mercancía sin el cual no se pueden retirar los derechos de tránsito mediante la transferencia del conocimiento de embarque a un tercero por medio de un simple endoso.

“La facultad expresada en el número 3 es de gran importancia puesto que las mercancías se venden, con frecuencia en tránsito transfiriéndose su propiedad al transferir el conocimiento de embarque.

“El conocimiento de embarque, no es un contrato de transporte, puesto que no contiene cláusulas, las cuales, normalmente, están reflejadas en la Póliza de fletamento.”²¹⁸

De la misma forma que el autor anterior, éste nos da las clases de conocimientos entre las cuales se encuentra el combinado o multimodal, con esto no queda duda en lo que nos dice Salgado y Salgado, que éste es al Contrato de

²¹⁷ Hinkelman G, Edward. *Importers Manual USA*. USA, World Trade Press, 2004. P. 316.

²¹⁸ Camona Pastor, Francisco. *Op.cit.* pp. 28-31.

Transporte Multimodal, como el conocimiento de embarque lo es al contrato de transporte marítimo.

Posteriormente en el inciso 5 se nos da la definición de expedidor de la siguiente forma:

“5. Por "expedidor" se entiende toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte; multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.”²¹⁹

En otras palabras el expedidor es aquel por cuya orden y cuenta se realiza el curso de la mercancía en el transporte multimodal. Derivado de este convenio daremos a continuación las obligaciones de cada una de las partes

OTM:

- a) Emitir el documento de transporte multimodal, al tomar las mercancías bajo su custodia pudiendo ser o no negociable y lo firmará él o una persona autorizada por él.²²⁰
- b) Entregar las mercancías al consignatario, si lo considera necesario puede pedir la devolución del documento de transporte multimodal original debidamente endosado.²²¹
- c) Puede establecer reservas sobre los datos que el expedidor le proporcione si sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia. Sin no se hacen reservas se entenderá que ha procedido de buena fe, y que la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento son ciertos.²²²
- d) Su responsabilidad comprende desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega. Se

²¹⁹ **Convenio Internacional de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980**, Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1982, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0402/BV040207C.pdf> (fecha de consulta 7 de junio del 2013).

²²⁰ Artículo 5.

²²¹ Artículo 6.

²²² Artículo 10.

considera que la mercancía esta bajo custodia del operador cuando, recibe las mercancías del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales. según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia se hayan de poner éstas para ser transportadas. Se acaba la responsabilidad del Operador en el momento en que las haya entregado: poniéndolas en poder del consignatario; - entregandolas a una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.²²³

- e) Será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte²²⁴
- f) Será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas bajo su cargo adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.²²⁵

Expedidor:

- a) Garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud de los datos, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia para que se incluyan en el documento de transporte multimodal. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados.²²⁶
- b) Marcar y etiquetar las mercancías peligrosas, además de notificarle al operador sobre esto, el expedidor será responsable de los perjuicios derivados de no notificar al operador.²²⁷

Luego de haber desarrollado un poco el tema tenemos que recordar que esta Convención no ha entrado en vigor internacionalmente y que ella misma en su artículo 4 dispone:

²²³ Artículo 14.

²²⁴ Artículo 15.

²²⁵ Artículo 16.

²²⁶ Artículo 12.

²²⁷ Artículo 23.

“1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.

“2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.”²²⁸

Derivado de que no ha entrado en vigor el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de agosto de 1980 la secretaria de la UNCTAD comenzó a buscar otras formas de llegar a este fin. Incluida la promoción de disposiciones concernientes a las responsabilidades del operador del transporte multimodal, estos trabajos dieron como resultado la creación de las reglas de la UNCTAD/ICC para el Documento del Transporte Multimodal las cuales fueron adoptadas en junio de 1991 y publicadas el 1 de enero de 1992, estas reglas son voluntarias y no obligatorias.

Lo que nos interesa de esto es mencionar que ambas buscan la unificación del Derecho en esta materia, entonces nos damos cuenta de que hay mucho material con el cual trabajar, y que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos debería ocuparse de este modo de transporte más allá de lo que nos dice en el artículo 129, ya que éste es un tipo de transporte que hoy día se practica en todo el mundo, y en esta disposición de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos según lo estudiado en este trabajo, no nos dice prácticamente nada. Por otra parte se debe tener una ley en esta materia adecuada a la realidad internacional

²²⁸ **Convenio Internacional de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980**, Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1982, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0402/BV040207C.pdf> (fecha de consulta 3 de junio del 2013).

no como lo hace nuestro Reglamento para el Transporte Multimodal que es incompleto y contrario del convenio que dice reglamentar.

1.7. VIOLACIONES EN EL TÍTULO SEXTO- DE LOS ACCIDENTES Y RIESGOS DE LA NAVEGACIÓN

En el Capítulo IV referente a “remociones y derelictos o restos de naufragio”, inmediato llama la atención que el Título está mal ya que la palabra remoción de restos náufragos en inglés Wreck, como nos dice la OMI incluye los echazones, restos flotantes, objetos que se arroja al mar señalados con una boya y derelictos en la orilla del mar o el agua de los marea, por lo que el termino está mal utilizado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos²²⁹. Luego en su artículo 167, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos habla de lo que se hace en caso de encontrar un buque a la deriva en peligro de hundimiento de la siguiente manera:

“Artículo 167.- Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y a juicio de la autoridad marítima, pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o bien para la preservación del ambiente, conforme al Convenio de Limitación de Responsabilidad de 1976, deberá llevarse a cabo lo siguiente:

“I. La autoridad marítima notificará al propietario o naviero la orden para que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo;

“II. Previa notificación de la orden al propietario o naviero, en los supuestos en que exista una posible afectación al ambiente marino, la autoridad marítima estará obligada a obtener una opinión de la autoridad ambiental competente;

²²⁹Mankabady, Sair. **The International Maritime Organization: Accidents at Sea.** USA. International Maritime Organization, p. 174.

“III. El plazo para cumplir con la orden será de tres meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la autoridad marítima estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes; y

“IV. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el naviero o el propietario deberá informar a la autoridad marítima sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden.”²³⁰

De esto hay que destacar que en el párrafo I y el III se nos habla del hundimiento del buque, ya sea por el propietario del buque o la autoridad marítima, a esto se le llama vertimiento según la Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 o Convención de Montego Bay, Diario Oficial de la Federación del 1º de junio de 1983 en su artículo 1 inciso 4) y 5), donde se define contaminación del medio marino y el vertimiento, de la siguiente manera :

“Artículo 1 Términos empleados y alcance

“1. Para los efectos de esta Convención:

...

“4) Por contaminación del medio marino se entiende la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligros para la salud humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento;

“5) a) Por vertimiento se entiende:

“i) La evacuación deliberada de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

“ii) El hundimiento deliberado de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar...”²³¹

²³⁰ Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.

²³¹ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, 1982), Derecho Internacional Público. <http://www.dipublico.com.ar/instrumentos/57.html> , (fecha de consulta 28 de marzo del 2012).

Debemos remarcar que esta Convención es un Tratado ley, la cual por primera vez suponía la codificación y progresivo desarrollo del Derecho del Mar, la protección y preservación del medio marino es Tratado como una parte esencial del régimen legal que rige el uso de los mares, incluyendo la exploración, explotación de sus recursos. Por otra parte, en la tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se llegó a la conclusión de que se debe armonizar las leyes nacionales y reglamentos con las reglas internacionales, estándares y practicas recomendadas para la protección y preservación del medio marino,²³² lo cual nos da ejemplo de la tendencia a la unificación de la ley en la materia.

En la tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar comprendida de 1973 a 1982 fueron considerados la contaminación marina a nivel mundial junto con múltiples fuentes, y el problema de la protección y preservación del medio marino de manera extendida a todas las zonas marinas, desde las aguas interiores a alta mar, incluyendo los fondos marinos.²³³

Se nos dice en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, Diario Oficial de la Federación del 16 de julio de 1975 en su artículo 1 a):

“A los efectos del presente Convenio:”

“a) Por "vertimiento" se entiende:”

“i) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;”

“ii) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.”²³⁴

²³² Alexander Yankov, presidente en el tercer comité en la tercera conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, *“The law of the sea Conference at Crossroads”*, (1977): 31, 36 citado en Center for Oceans Law and Policy University of Virginia School of Law. **United Nations Convention on the Law of the Seas 1982 A Comentario Vol VII**. Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers, 2002. p. 12.

²³³ *Ibidem*. pp . 3-6.

²³⁴ **El Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias 1972**, http://www.cpn.gob.gt/leyes_Tratados/London%20Dumping%20Convention.pdf , (fecha de consulta 28 de marzo del 2012).

Más adelante, el mismo convenio en su artículo IV, menciona, que se debe prohibir el vertimiento:

“Conforme a las disposiciones del presente Convenio, las Partes Contratantes prohibirán el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en cualquier forma o condición...”²³⁵

Derivado de estos Tratados y de otros más, mencionados a lo largo de este trabajo, en materia de contaminación marina existiría una obligación para los Estados de no contaminar y prever accidentes, para así evitar el daño, al respecto, en el mismo Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, se da una lista de aquellos que pueden ser aceptados, es decir, la “lista de desechos u otras materias cuyo vertimiento podrá considerarse”, que figura en los anexos del protocolo, en la cual figuran los siguientes:

- *“Materiales de dragado “*
- *“Fangos cloacales”*
- *“Desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado”*
- *“Buques y plataformas u otras construcciones en el mar a condición de que se haya retirado la mayor cantidad posible de materiales que puedan producir residuos flotantes o contribuir de otra manera a la contaminación del medio marino”*
- *“Materiales geológicos inorgánicos inertes”*
- *“Materiales orgánicos de origen natural”*
- *“Objetos voluminosos constituidos principalmente por hierro, acero, hormigón y materiales igualmente no perjudiciales en relación con los cuales el impacto físico sea el motivo de preocupación, y solamente en aquellas circunstancias en que esos desechos se produzcan en lugares tales como islas pequeñas con comunidades aisladas en que no haya acceso práctico a otras opciones de evacuación que no sean el vertimiento.”²³⁶*

La Ley de Navegación vigente no nos dice nada sobre si al buque se le deben retirar las sustancias que puedan producir contaminación, ni tampoco hace

²³⁵ **Idem.**

²³⁶ Organización Marítima Internacional OMI. **Directrices Relativas al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias 1972.** Londres: Organización Marítima Internacional, 2006 . p. 1.

referencia a las directrices derivadas del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, utilizadas para orientar sobre los materiales que se pueden considerar para el vertimiento (“Directrices generales”), directrices específicas, aquellas que incluyen procedimientos paso a paso para evaluar los materiales cuyo vertimiento puede considerarse (“Directrices específicas”), directrices para la protección del medio ambiente de los efectos de la radiación ionizante (Directrices para la aplicación del concepto de *minimis*), ni a las orientaciones sobre la implantación nacional del Protocolo de 1996 relativo al Convenio Londres de 1972.²³⁷

Por lo que consideramos un error que la Ley no haga referencia a algún documento que nos de las pautas para el vertimiento del buque, o que no se especifique bajo qué condiciones se da el vertimiento, ya que de la forma que se encuentra el artículo 167 de Ley de Navegación vigente resulta dudoso, si el buque vertido se encuentra dentro de lo permitido por el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972.

En el capítulo VI, referente a la “Investigación de accidentes marítimos”, artículos 181 a 184 se nos habla de la investigación que se debe llevar a cabo por un accidente marítimo. Luego en los artículos 181 y 183 se marca la obligación de levantar el acta de protesta de todo accidente marítimo de la siguiente forma:

“Artículo 181.- *El capitán o patrón de toda embarcación o en su ausencia el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo; así como de cualquier otro hecho de carácter extraordinario relacionado con la navegación o con el comercio marítimo. Se entenderá por acta de protesta la descripción circunstanciada de hechos, levantada ante la autoridad marítima, que refiera alguno de los accidentes o incidentes marítimos señalados en el artículo siguiente.”*

“Artículo 183.- *En materia de abordaje, estarán legitimados para solicitar ante la autoridad marítima el levantamiento de las actas de protesta correspondientes, los capitanes, los patrones y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas en el mismo.*

²³⁷ Mayores referencias revisar: Organización Marítima Internacional OMI. **Directrices Relativas al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias 1972.** Londres: Organización Marítima Internacional, 2006.

“Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación, esté presente durante las diligencias que se practiquen. En caso de que el denunciante sea un tripulante y no domine el idioma español, la autoridad marítima deberá proveer gratuitamente el traductor oficial.”²³⁸

Es necesario recordar que Gay de Montellá, nos dice que el protesto es sólo una formalidad, un trámite que resulta inútil y engorroso ya que no prejuzga ni prueba nada.²³⁹ De esta forma en la Convención de Bruselas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre 1910, Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1929 en su artículo 6, nos reafirma que la protesta es una formalidad sin valor²⁴⁰:

“Artículo 6.-La acción en resarcimiento de daños sufridos por consecuencia de un abordaje no está subordinada a que se haya extendido una protesta ni a ninguna otra formalidad especial.”²⁴¹

Podemos percatarnos del por qué las legislaciones modernas han eliminado tal requisito. Ahora, la misma ley en su artículo 154 nos remite (con el nombre equivoco de la convención), a la Convención de Brúcelas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre 1910, Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1929, de la siguiente forma:

“Artículo 154.- Todos los casos de Abordaje se resolverán de conformidad con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecida en esta Ley.”²⁴²

²³⁸ **Idem.**

²³⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op.cit.** p. 215.

²⁴⁰ El origen de la protesta proviene de la ordenanza francesa de 1618 que imponía la obligación de promover la acción dentro de las veinticuatro horas de sufrido el daño, sí el accidente hubiera ocurrido en puerto, bahía u otro lugar que el capitán pudiera alcanzar. Hoy en día casi todas las legislaciones han abandonado esta formalidad. **Enciclopedia Jurídica Omeba Tomo XXIII**, Argentina, Ancalo S.A. 1976. pp. 674-676.

²⁴¹ **Convención de Brúcelas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre 1910**, lex nova portal jurídico.
http://portaljuridico.lexnova.es/legislacion/JURIDICO/81889/convenio-internacional-para-la-unificacion-de-ciertas-reglas-en-materia-de-abordaje-firmado-en-brus#A0013_00 (fecha de consulta 2 de abril 2012).

²⁴² **Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op.cit.**

Es así que nos damos cuenta que la propia ley contradice lo que el Tratado nos marca, aún cuando ésta misma nos envía a dicho Convenio, además de que no tiene sentido alguno tener esta formalidad, que si bien para algunos países de habla inglesa si tiene valor para nosotros no. dejando a la ley en comento atrasada

4. CONCLUSIONES

Las conclusiones de este trabajo las desarrollaremos de forma sintetizada, procurando mantener un orden tanto de los capítulos, como de los temas que en este trabajo se tratan.

En primer capítulo explicamos todo lo relativo a los Tratados internacionales, de tal forma que de los mismos se desprenden las siguientes características:

- Es un acto de Derecho internacional regido por el mismo
- Son fuente del Derecho Internacional
- Celebrado por escrito entre dos o más sujetos de Derecho Internacional
- Es una manifestación de voluntad única
- Se necesita la concurrencia de voluntades de por lo menos dos sujetos de Derecho Internacional
- Tiene como fin crear, modificar o definir relaciones o efectos legales entre sujetos de Derecho Internacional

Con lo cual entendemos que un Tratado es un acuerdo escrito regido por el Derecho internacional que conjunta la voluntad de dos o más sujetos de Derecho internacional, destinado a crear, modificar o definir efectos legales entre las partes. Estos, dentro de su estructura cuentan con un preámbulo, la cual sirve para conocer la razón de la celebración del Tratado internacional, una parte dispositiva o cuerpo normativo del Tratado, y una parte final en la cual se especifica la duración, denuncia, ratificación, etc. Por otra parte estos tienen un gran número de denominaciones como lo son; Declaración, Convenio, Convención, Estatuto, *modus vivendi*, entre otros, pero que sin importar su denominación son Tratados internacionales.

Los Tratados se puede clasificar de diversas formas para ayudar a comprender mejor un Tratado, estas clasificaciones nos pueden ayudar a entender por ejemplo la amplitud, o determinados rasgos característicos de los Estados contratantes, de las clasificaciones destacamos: por la intención de los contratantes respecto a la participación, es decir a la apertura a nuevos miembros, en abiertos y cerrados; por su número de partes, en bilaterales y Multilaterales; y un poco más complicada los relativos al contenido de sus normas, Tratados-contrato que presuponen dos partes contratantes y crea obligaciones jurídicas que se extinguen con el cumplimiento de éste y que en el mejor de los caso es fuente de Derecho solo para las partes, y los Tratados-ley que conjunta voluntades

comunes hacia un mismo fin y por tanto admite una gran cantidad de partes, crea reglamentación jurídica que puede trascender el círculo de los contratantes.

Independientemente de cómo los clasifiquemos, los Tratados se rigen por los siguientes principios, los cuales se han dado a través del tiempo, con la costumbre y el mismo desarrollo del Derecho de los Tratados; **“pacta sunt servanda”** que expresa que los Tratados deben ser cumplidos conforme a la buena fe, este principio lo recogemos del Derecho romano y el Derecho canónico y no solo implica la moralidad de cumplir con el Tratado si no que también determina el cumplimiento de las obligaciones contraídas con un Tratado; **“res inter alios acta”** es decir que los Tratados sólo crean obligaciones entre las partes, lo cual por consiguiente nos indica que no genera efectos a terceros Estados. esto con sus debidas excepciones las cuales fueron tratadas durante el capítulo; **“ex consensu advenit vinculum”** que nos indica que el consentimiento es la base de la obligación jurídica ya que un estado no acepta en obligarse por un Tratado si no da su consentimiento, es decir, si no forma parte de dicho Tratado; **“jus cogens”** la cual significa que un Tratado sería nulo cuando fuera en contra de una norma imperativa del Derecho Internacional, dichas normas no están debidamente esclarecidas debido a que éste debe ser reconocido por la comunidad internacional, por lo cual muy pocas normas han sido claramente reconocidas como parte del jus cogens, entre ellas está la prohibición del genocidio, la esclavitud, violaciones a la autodeterminación de los pueblos entre otros. Ciertamente damos cuenta de que estos principios se basan en la moralidad y el respeto de las obligaciones contraídas al formar parte de un Tratado, en resumen un Tratado sólo ejerce sobre las partes ya que dan su consentimiento en obligarse, luego éstas se comprometen a cumplir sus obligaciones conforme a la buena fe y nunca un Tratado puede versar en un tema que vaya contra los principios del Derecho Internacional, por ejemplo un Tratado que violente los derechos básicos del ser humano.

Por lo tanto partimos de la idea de que los Tratados son celebrados para ser ejecutados, porque existe una necesidad entre las partes de reglamentar o crear relaciones en determinado ámbito, ahora dichas normas creadas a partir de un Tratado deben ser aceptadas e incorporadas al orden interno. Al respecto existen algunas teorías, la dualista y los monistas, que para usos de este tema solo se diferencian en la forma en que aceptan las normas de Derecho internacional ya que como lo dijimos antes los Tratados se celebran para aplicarse, es decir, en una se aceptan directamente (“monismo”) dado que basta la ratificación seguida de su publicación en periódico oficial para aceptar dichas normas, y aquellos que las aceptan de forma indirecta (“dualismo”), ya que necesita de su recepción por medio de una ley.

En seguida revisamos lo que nos dice el Derecho Internacional sobre el Derecho de los Tratados, por lo que primero revisamos los antecedentes de la convención que regula los Tratados, es decir la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969. Así, a través del estudio de los primeros Tratados internacionales, al revisar las enseñanzas de los sumerios, los hititas, los chinos, los hindúes, los griegos, los romanos y los cartagineses al respecto, nos damos cuenta de lo siguiente; el primer Tratado se remonta a 2700 a.C., entre el señor de Lagash y el señor de Umma (un Tratado de fronteras); ya eran de forma escrita; los Tratados eran considerados solemnes en algunos casos sagrados, haciendo referencia a la observancia de los dioses sobre éstos; se sancionaba el no cumplimiento de éstos, en algunos casos de forma muy severa; se celebraban en una gran cantidad de temas, límites territoriales, para imponer penas a los adversarios derrotados, alianzas, Tratados de paz, convenios políticos, etc. Por lo cual vemos que desde sus inicios los Tratados eran de suma importancia y se usaban para reglamentar las relaciones entre Estados.

Por otra parte, revisamos las fuentes utilizadas para el desarrollo de la Convención de Viena de 1969 dentro de las cuales tenemos:

- el Derecho consuetudinario, es decir la costumbre entendiéndola como un comportamiento repetido y aceptado generalmente con sentido jurídico y que perdura a través del tiempo, de tal suerte que muchas de las normas que conocemos sobre los Tratados provienen de esta fuente.
- La doctrina o el conocimiento generado por los publicistas de mayor competencia en este caso, ya que los de más reconocimiento llegaron a fungir como asesores de los Estados o fueron gran influencia para decisiones arbitrales, al igual que éstos, el trabajo de los relatores de la Comisión de Derecho Internacional fue de gran importancia ya que esta comisión fue la encargada de codificar el Derecho de los Tratados.
- La jurisprudencia, es decir las decisiones judiciales o arbitrales en su conjunto, a partir de las decisiones de las cortes se desprendieron muchas novedades en materia de Derecho Internacional, inclusive de las cortes nacionales se desprendieron muchas normas en materia de inmunidades diplomáticas.
- Las lecciones de la cláusula “*rebus sic stantibus*”, la cual nos dice que: existe la posibilidad de no cumplir un Tratado por la alteración de las circunstancias que precedieron su celebración. No obstan cuando se celebró la Convención de Viena, se dejó esclarecido que el cambio de circunstancias no puede alegarse para el incumplimiento de un Tratado (Convención de Viena artículo 62); y el Derecho convencional, haciendo

referencia a Convención de La Habana sobre Tratados que tuvo lugar durante la VI Conferencia Interamericana de 1928.

Posteriormente, pasamos a la revisión de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados del 23 de mayo de 1969 de la cual revisamos la Parte III, referente a la Observancia, aplicación e interpretación de los Tratados, de esta parte destacamos que:

- Los Tratados deben ser cumplidos de buena fe: por una parte tenemos que este precepto se basa en la conciencia y en el sentimiento de justicia, es decir que un Estado no debe engañar a otro; por otra parte nos dice que los Estados tienen un interés real de mantener sus relaciones de derecho, por lo que al celebrar un Tratado hay consentimiento y éste a su vez da vida a las obligaciones contraídas.
- A menos que sea evidente que un Tratado va en contra de su norma fundamental, no se puede alegar su validez o justificar su fallo al aplicarlo, pero no se puede decir lo mismo de sus demás leyes, es decir aquellas que están debajo de dicha norma fundamental, de tal modo que los Estados deben procurar que sus leyes, tanto las que están en vigor como aquellas que se creará después de la celebración de un Tratado, sean compatibles con dichos Tratados aceptados internacionalmente.
- Cuando un representante haya actuado sobrepasando sus facultades respecto a la celebración de Tratados, un Estado no puede alegar su validez, a menos que dicha violación afecte a una norma fundamental de su Derecho interno
- Las disposiciones de un Tratado no obligan a una parte respecto de ningún acto o hecho que haya tenido lugar con anterioridad a la fecha de entrada en vigor del Tratado salvo que esta intención se desprenda del Tratado
- Al concluir un Tratado, éste aplica al territorio completo del Estado, por otra parte, áreas individuales y territorios necesarios, serán mencionados cuando hay alguna razón especial para hacerlo, en particular para excluirlos de la aplicación del Tratado
- Los Tratados sucesivos en una misma materia se aplican conforme a lo que nos dice el artículo 30 de la Convención
- Los Tratados se deben interpretar de *buena fe*, conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del Tratado, tomando en cuenta su contexto, es decir, tomando en cuenta preámbulo, cuerpo y los anexos, y respetando su objetivo y fin, y se podrá

recurrir a los medios complementarios de interpretación, cuando no quede clara la interpretación, sin embargo, cabe aclarar que estos medios complementarios se pueden usar casi siempre, sin embargo, no se pueden presentar al principio de un litigio

- Los Tratados sólo crean obligaciones entre las partes, o “*res inter alios acta*” y que en dado caso de que un Tratado tuviese la intención de obligar a un tercero sería necesario su consentimiento como base de la obligación para éste.

Asimismo resulta interesante abordar el problema de la jerarquía de los Tratados dentro de la legislación mexicana, además de lo que nos dice la norma interna acerca del respeto a los Tratados internacionales, de tal forma que en el caso mexicano los Tratados internacionales se celebran por el Ejecutivo, son aprobados por el Senado de la República, ratificados por el Ejecutivo y publicados en el Diario Oficial de la Federación.

Referente a la incorporación del Tratado internacional a la norma interna y sobre su jerarquía tenemos el artículo 133 Constitucional, de tal modo que apoyándonos en las tesis de la Suprema Corte de Justicia, la de 28 de octubre de 1999 y su tesis XVI de 2001, e inclusive en la propuesta para modificar este artículo del 2003, llegamos a que los Tratados ocupan el segundo peldaño abajo de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por encima de Leyes Federales y Leyes Locales, y que esto tiene todo un sustento legal que inclusive se basa en el Pacto Federal como sustento de la supremacía de los Tratados internacionales sobre las leyes locales y federales.

Pasamos a nuestro tercer y último capítulo, en el cual se realiza la parte práctica del trabajo, es decir, la revisión de algunos artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del Diario Oficial de la Federación del 1 de junio de 2006, que consideramos van en contra de los Tratados internacionales. En ese sentido hay que destacar que ya había un antecedente, cuando se promulgó la ley del 4 de enero de 1994, el Doctor Raúl Cervantes Ahumada apoyado por los profesores de la cátedra de Derecho Marítimo: Marcela Carrasco Bretón, Virgilia Núñez Tobar, Oscar Medina Xochihua, Víctor Manuel Monroy, Omar Olvera de Luna, Bonifacio Sánchez y José Eusebio Salgado y Salgado, envió una carta al ex presidente Carlos Salinas de Gortari, expresando su opinión sobre la Ley, y remarcando entre otras cosas, que a través de esta Ley se violan varios Tratados internacionales, además de que contiene una cantidad de definiciones que resultan absurdas si se toma en cuenta lo aceptado en dichos Convenios y en la realidad internacional.

Así en el artículo 2 inciso IV y V pertenecientes al título primero capítulo primero de la ley se nos da la definición de embarcación y artefacto naval, los cuales consideramos de una pobreza extrema si tomamos en cuenta lo que nos dicen los estudiosos en la materia, las leyes de otros países y sobre todo lo aceptado en Tratados internacionales de los cuales México es parte, como el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 en Londres (Convenio MARPOL/73/78), publicados en el Diario Oficial de la Federación el 7 y 8 de julio de 1992, el Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (Convenio OPRC/90) Diario Oficial de la Federación 6 de febrero de 1995, el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989, que es parte del Convenio SOLAS/74, adoptado por la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.649(XVI) del 19 de octubre de 1989, (CODIGO MODU) y el Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos del naufragio de 2007 adoptado ya por algunos países como el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Derivado de lo anterior concluimos que la tendencia es que al concepto de buque se le incorporen los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes o navales, entre otras, a diferencia de la definición tan pobre que se nos da en la Ley vigente. Por otro lado, vemos que la tendencia es que en el concepto de buque se incluya el artefacto naval, cosa que no hace la Ley, además de que resulta confusa la definición dada y de no marcar que estos deben ser auxiliares de la navegación.

Luego en el mismo artículo pero en la fracción X se nos da la definición de Naviero o empresa naviera, en la cual se nos da de forma sinónima naviero y armador, de forma errónea esto es comprobable si recordamos el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del 7 de febrero de 1986, Diario Oficial de la Federación del 17 de marzo de 1988, donde se nos da la definición de naviero, y se nos marca que este es el propietario del buque, mientras que el armador es aquel que explota marítima y comercialmente la embarcación por su cuenta, sin ser su propietario, mediante el contrato de arrendamiento.

En el Artículo 6º del mismo título primero de la Ley de Navegación Vigente, nos remite a unas cuantas leyes que pueden aplicarse ante la falta de una disposición expresa de la Ley, sin embargo omite algunas de importancia como lo es el Código Penal Federal, el cual en su artículo 146, cuya aplicación se debe a los delitos típicos marítimos, en dicho artículo se nos habla en su inciso III del corso, aun cuando éste quedo abolido por la Declaración que Reglamenta

diversos puntos de Derecho Marítimo del 16 de abril de 1856, anexa al Tratado de París del 30 de marzo de 1856, Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1909, dicho error es lamentable ya que tiene más de 100 años abolido el curso.

Pasando al artículo 10 perteneciente al título segundo referente a la marina mercante, en su punto I inciso e) se clasifican las embarcaciones y artefactos navales por su uso, y se nos habla de embarcaciones y/o artefactos de extraordinaria especialización, así, si revisamos el Convenio MARPOL73/78, se desprende que los buques se pueden clasificar por el tipo de su construcción, y dentro de ésta corresponde a los buques de fines especiales, las plataformas marinas de exploración o explotación de los hidrocarburos líquidos y gaseosos, rompehielos, cableros, hospitales, dragas, fábricas, oceanográficos, diques flotantes, estaciones meteorológicas, remolcadores entre otros, por otra parte una ley no debe dar clasificaciones, y en todo caso la que da es de una pobreza inmensa. Sin embargo no por ello son de extraordinaria especialización, ya que hoy día son bastante comunes, por lo que resulta absurdo la denominación de extraordinaria especialización, ya que no es coherente según la realidad internacional.

En artículo 25 párrafo 3 de la Ley de Navegación se nos da la definición de tripulantes, o gente de mar para los Tratados internacionales, en la definición dada por la Ley de Navegación se deja fuera de esta denominación a una gran cantidad de trabajadores lo cual es una clara violación a los Tratados internacionales celebrados en el seno de la Organización Internacional del Trabajo OIT ya que en los convenios se nos dice que gente de mar son las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima. Dicha definición se nos da en los siguientes convenios: el Convenio 8, “Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio”, del 15 de junio de 1920, Diario Oficial de la Federación del 4 marzo de 1940, el Convenio 134, relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente de mar del 30 de octubre de 1970, Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1975, el Convenio 166, “Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado)” del 9 de octubre de 1987, Diario Oficial de la Federación del 26 de marzo de 1991 y el Convenio 164, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente de Mar del 8 de octubre de 1987, Diario Oficial de la Federación del 7 de agosto de 1990.

En el capítulo VII de este mismo título referente en sus artículos 33 a 35, se da el procedimiento de coordinación de competencias entre autoridades administrativas en caso de que una embarcación con bandera extranjera se encuentre en vías navegables mexicanas y la autoridad marítima competente presuma que la tripulación ha sido abandonada o corra el peligro de perder la vida

o se ponga en riesgo su integridad corporal. En dicho procedimiento no es hasta después de tres días de empezado éste que se le informa al cónsul, sin embargo al no hacer el aviso consular en tiempo se entorpece con las “funciones consulares” estipuladas en la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares del 24 de abril de 1963, Diario Oficial de la Federación del 11 de septiembre de 1968, en su artículo 5, incisos a), e), y k).

Luego vemos que México tiene nueve Tratados internacionales celebrados con otros países, los cuales no son contradictorios de la Convención de Viena sobre Relaciones Consulares del 24 de abril de 1963 según su artículo 73 fracción I, dentro de estos Tratados internacionales se encuentra la Convención Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, del 12 de agosto de 1942 que entró en vigor el 1 de Julio de 1943, que en su artículo XII, ya que en este se nos dice que el aviso consular debe ser inmediato en el caso de naufragio, es decir que la tripulación ha sido abandonada o corra el peligro de perder la vida o se ponga en riesgo su integridad corporal, por otro lado, es congruente que se dé la notificación consular de forma inmediata si se toma en cuenta que este Derecho se pelea para nuestros connacionales en el extranjero.

Así, resulta de interés mencionar que en todó la Ley de Navegación se nos habla de las funciones consulares en solo seis artículos, luego acudiendo a otros autores vemos que la Ley del Servicio Exterior Mexicana tampoco se ocupa de forma adecuada de las labores del cónsul en materia, lo cual puede resultar en una mala ejecución de las labores de nuestros cónsules en la materia, por otra parte, esto demuestra que nuestras leyes no están acorde a lo que México ha aceptado en los Tratados internacionales en materia consular.

En el artículo 63 vemos lo deslindado de la ley con la realidad internacional, al decirnos que son responsables de su construcción, instalación, operación y conservación los concesionarios de la administración portuaria integral, así como los de las terminales marítimas, instalaciones portuarias y vías navegables, sin embargo, en los grandes países es el Estado, a través del Gobierno o una autoridad específica, el que tiene a su cargo tal actividad relativa al señalamiento marítimo y a las ayudas a la navegación. Por otra parte, hay que recordar, que la tendencia actual de los Tratados internacionales es de responsabilizar a los Gobiernos o autoridades del mantenimiento y operación de tal señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, con lo cual, el Gobierno Mexicano puede caer en una serie de responsabilidades derivadas de los actos de dichos particulares.

Pasando a otro artículo, en el Capítulo VII, “Prevención de la contaminación marina”, artículo 77, del Título Tercero, “De la navegación” corresponde a los vertimientos en el mar, en este artículo se le da a la Secretaría

de Medio Ambiente y Recursos Naturales una serie de capacidades, como lo es el coordinar los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo, lo cual resulta poco práctico e ilógico, si tomamos en cuenta que la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales no tiene ningún buque capaz de realizar las tareas asignadas, luego está el Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas del 24 de julio de 1980 y su Acuerdo que lo modifica publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de enero de 1991 que pone a la Secretaria de Marina como coordinadora de dicho acuerdo de cooperación, lo cual sería lo lógico tomando en cuenta que es ésta la que posee los buques para llevar a cabo esta labor.

En el artículo 111, correspondiente al Capítulo I, “Contratos de fletamento” del título quinto “de los contratos de utilización de las embarcaciones”, nos da una clasificación de los contratos de fletamento, dicho artículo se relaciona con el 114 donde se nos dice que el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos, luego a través del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en Ginebra, Suiza el 7 de febrero de 1986, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988, y otras definiciones dadas en esa sección nos dimos cuenta que no son lo mismo y no se pueden considerar sinónimos. Después la misma Ley en su artículo 107 nos confirma el error ya que sí revisamos las cláusulas de las pólizas de fletamento como nos dice este artículo, no nos confundiríamos ya que estas si van de acuerdo a la realidad internacional.

En el Capítulo IV referente a “remociones y derelictos o restos de naufragio” del título sexto “de los accidentes y riesgos de la navegación”, en su artículo 167, nos habla de lo que se hace en caso de encontrar un buque a la deriva en peligro de hundimiento, destacando que se nos hablan del hundimiento del buque, ya sea por el propietario del buque o la autoridad marítima, a esto se le llama vertimiento según los Tratados internaciones, el cual, además está prohibido por el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, a menos, que se haya retirado la mayor cantidad posible de materiales que puedan producir residuos flotantes o contribuir de otra manera a la contaminación del medio marino, caso en el cual puede ser aceptado, sin embargo, la Ley de Navegación vigente no nos dice nada sobre si al buque se le debe retirar las sustancias que puedan producir contaminación, ni tampoco hace referencia a las directrices derivadas del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972 con lo cual no podemos asegurar el cumplimiento del requisito

anterior, por lo que dicha disposición resulta confusa, incompleta e incluso puede llegar a estar en contra del citado Tratado internacional al no asegurarnos las condiciones del vertimiento. Por otra parte la palabra “derelitos” utilizada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no existe, en todo caso según la Real Academia Española sería “derrelictos”.

Y por último, en el capítulo VI, referente a la “Investigación de accidentes marítimos”, artículos 181 a 184 se nos habla de la investigación que se debe llevar a cabo por un accidente marítimo. Del cual cabe destacar que en los artículos 181 y 183 se nos habla de la obligación de levantar un acta de protesta, concepto que según algunos autores y la Convención de Bruselas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre 1910, Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1929, es una formalidad sin valor, por lo cual las legislaciones modernas han eliminado tal requisito. Incluso en el artículo 154 de la Ley de Navegación vigente se nos remite a la Convención anteriormente citada para resolver estos casos, lo cual resulta en una contradicción.

Del mismo modo notamos que no se adecuan las leyes que se crearán subsecuentemente después de la celebración de un Tratado, como lo vimos en el artículo 46 de la Convención de Viena de 1969, caso ejemplar el del corso que no obstante que tiene 156 años abolido sigue figurando en el citado artículo del Código Penal Federal, o los varios conceptos que resultan confusos y equívocos si los comparamos con los estipulado en los Tratados.

Posteriormente, si los Tratados se celebran para ser ejecutados y cumplidos, México debería estar preparado para acatar sus compromisos aceptados a través de los Tratados, además debería estar preparado para usar los conceptos utilizados en los Convenios Internacionales y no utilizar muchos de los cuales hemos revisado a lo largo de este trabajo. Sin embargo, hay una gran cantidad de violaciones a los Tratados internacionales a lo largo de esta Ley, lo cual nos hace preguntarnos si nuestros legisladores están debidamente capacitados en materia de Derecho de los Tratados.

Ciertamente podemos encontrar evidencia de que durante el proceso de creación de ley se realizan sesiones de conferencias, con especialistas sobre los temas versados dicha ley, esto lo podemos hallar en sus resolutivos y en oficios derivados del proyecto de ley, además, la Cámara de Diputados tiene sus propias comisiones encargas de apoyar en determinados temas, por ejemplo, la comisión de relaciones exteriores, o bien la comisión de marina, entonces resulta preocupante que a la hora de aprobar una ley nuestros legisladores aprueben leyes con errores colosales como los que hemos observado en este trabajo, debemos entender este fenómeno de varias formas; que nuestros legisladores

tiene una probada despreocupación por lo que sucede en el ámbito internacional y marítimo de este país. Que aprueban leyes o proponen leyes con propósito de vanagloriarse a sí mismo sin importar la calidad de la ley, prueba de esto es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 2006 propuesta por nuestro ex presidente Vicente Fox Quesada, la cual contiene grandes similitudes a leyes anteriores y otras más de otros países, lo cual como ya vimos no significa que esté bien hecha. Que se hace caso omiso de los especialistas citados para el proceso legislativo, y otros más preocupados por la calidad de las mismas como Cervantes Ahumada y todos los especialistas en Derecho Marítimo que se sumaron a su preocupación.

Es realmente alarmante ya que en la sociedad actual la realidad nacional está ampliamente amalgamada con las relaciones internacionales, las cuales tienen como uno de sus instrumentos el Derecho Internacional y en específico los Tratados Internacionales donde se aplica gran parte de este, esta situación nos lleva a grandes pérdidas económicas, políticas y en general la imagen que refleja el Estado al exterior y es ahí donde afirmamos que es necesario que en general los que nos gobiernan tomen una conciencia de lo que sucede en todo el mundo.,

Es en los Tratados Internacionales donde queda plasmada la realidad no solo internacional sino nacional, pues hoy día la globalización nos lleva a una realidad internacional en la que cada vez la influencia del exterior al interior de un Estado es cada día es más evidente, véase en la moda, los gustos homogeneizados entre la gente hoy día, o bien en un aspecto más fuerte el caso de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues la tendencia a la unificación internacional del Derecho Marítimo, que se está dando a través de la aprobación de Tratados internacionales en este tema, de la adopción de costumbres internacionales y a través de la aceptación de un texto similares en sus diversas leyes marítimas internas, como también mediante el reenvío a una ley determinada, lo cual le da un carácter único y universal al mismo,

Como ejemplo distinto al visto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, vemos que el ciberespacio está marcando nuevas pautas para evaluar lo que consideran Seguridad Nacional algunos países como Estados Unidos de América, la República Popular China, Iran, y toda la Union Europea, entre otros, haciendo que reformen sus cuerpos normativos. Salta la necesidad de que aquellos que estudiamos Relaciones Internacionales nos acerquemos cada vez más al Derecho en algunas materias para poder reforzar nuestro conocimiento, acercarnos más a temáticas como el Derecho Marítimo, al Derecho Internacional, al Derecho Informático, a estudiar temáticas como el arbitraje, a las temáticas de inversión extranjera, el Derecho Internacional de los Negocios, etc.,

No cabe duda que a consecuencia de todo lo anterior, la mayor parte de los juicios en materia marítima se prefieren llevar a cortes extranjeras como en los Estados Unidos y Gran Bretaña, además no solo es el hecho de que se incumpla con los Tratados internacionales, si no que como lo vimos muchos de estos errores nos pueden llevar a reclamaciones, pérdidas económicas, desaprovechamiento de los puertos mexicanos e inclusive a una mala actuación de nuestros agentes consulares. En seguida este ejercicio es aplicable a cualquier ley federal o local y no sorprendería que otras leyes estuvieran en la misma situación ya que al menos por conexión revisamos unas cuantas leyes más, las cuales no salieron bien libradas en este tema. Con lo cual reafirmamos nuestra posición y remarcamos la necesidad de una verdadera cultura en todos los aspectos y profesionalismo de los legisladores y gobernantes.

BIBLIOGRAFÍA

Antokoletz, Daniel

Tratado de Derecho Internacional Público, Buenos Aires, La Facultad, quinta edición, 1951, tres tomos

Alcaraz Orozco, José de Jesús

Fundamentos teóricos para una correcta interpretación del artículo 133 de la constitución mexicana. Tepantlato, Núm 21, abril 2011, páginas 17 A 21

Arellano García, Carlos

Primer curso de Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa, Sexta edición, 2006, 836 páginas

Baena, Josep

Transporte internacional, Barcelona, Logis Books, 2002, 63 Páginas

Bustamante Morales, Miguel Ángel

Los créditos documentales en el comercio internacional, México, Trillas, 2011, 270 Páginas

Carbonell, Miguel

Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos comentada y concordada. México, Editorial Porrúa, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, UNAM, 2004, varios tomos

Carmona Pastor, Francisco

Manual del transportista, España, Ediciones Díaz Santos, 2005, 482 páginas

De La Guardia, Ernesto y Delpech Marcelo

El Derecho de los Tratados y la Convención de Viena, Buenos Aires, La Ley Sociedad Anónima editora e impresora, 1970, 569 páginas

Diccionario Jurídico Mexicano. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, Editorial Porrúa, S.A. serie e. varios, Numero 30, 1985, VIII tomos

Directrices relativas al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras materias 1972, Organización Marítima Internacional OMI, Londres, Organización Marítima Internacional, 2006, 203 páginas

Enciclopedia Jurídica Omeba, Argentina, Ancalos S.A. 1954-1999. XXVI tomos

Eucen Villiger, Mark

Commentary on the 1969 Vienna Convention on the law of treaties, Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 2009, 1057 páginas

Fassbender, Bardo y Peters. Anne

The Oxford Handbook of the history of International Law, United Kingdom, Oxford University Press, 2012, 1228 páginas

Free Trade Zone and port hinterland development, Korean Maritime Institute, United Nations Publications, 2005, 130 páginas

Freire Seoane, Jesús y Gonzáles Laxe, Fernando

Economía del transporte marítimo, España, Netbiblio, 2003, 195 páginas

Gómez-Robledo Verduzco, Alonso y Witker, Jorge

Diccionario de Derecho Internacional, México, UNAM/Editorial Porrúa, 2001, 354 páginas

H. Kindred, Hug y Brooks, Mary

Multimodal transport rules, Netherlands, Kluwer law international, 1997, 211 páginas

Hoeks, Marian

Multimodal transport law, Netherlands, Kluwer law international, 2010, 532 páginas

Hikelman G, Edward

Importes Manual USA, USA, World Trade Press, fourth edition, 2004, 963 páginas

Hollier, Tim

Sourcebooks on Public International Law, United Kingdom, Grovendish Publishing Limited, 1998, 883 páginas

Intermodal freight transport institutional aspects, Organization for Economic Co-operation and Development OECD, 2001, 72 páginas

J. Peroni, Robert,

International income taxation 2008-2009 edition, CHICAGO, CCH a Wolters Kluwer Bussines, 2008, 2901 páginas

Jeréz Riesco, José Luis

Comercio Internacional, España, ESIC editorial, cuarta edición, 2011, 60 páginas

Lawrence Oppenheim, Lassa Francis

International Law a Treatise Vol II, New Jersey, The Lawbook Exchange, third edition, 2008, 671 páginas, III tomos

López-Bassols, Hermilio

Los nuevos desarrollos del Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa, segunda edición, 2008, 805 páginas

Mandaraka-Shepard, Aleka

Modern Maritime Law and risk management, United Kingdom, Oxford England, Routledge-Cavedish Taylor and Francis group, 2007, 1061 páginas

Maresca, Adolfo

Las relaciones consulares, Madrid, Editorial Aguilar, colección jurídica Aguilar, 1974, 539 páginas

Martínez Gonzales, Ángel

La contradicción entre el régimen jurídico nacional del transporte multimodal de mercancías y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías suscrito por México en cuanto a la responsabilidad del operador, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, UNAM, Tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho, 2000, 105 páginas

Martiner Peyrelongue, Carlos

Transporte multimodal y globalización en México, México, Trillas, 2008, 248 páginas

McNair, Arnold Lord

Thr law of treaties, United Kingdom, Cleredon Press Oxford, second edition, 1986, 801 páginas

Mercado, Salvador

Tráfico Internacional: administración y aplicaciones, México, LIMUSA, 2008, 197 páginas

Moreno Quintana, Lucio M. Bollini Shaw, Carlos M.

Derecho Internacional Público, Sistema Nacional de Derecho y Política Internacional, Argentina, Librería del Colegio Buenos Aires, 1950,837 páginas

Ortiz Ahlf, Loretta

Derecho Internacional Público, México, Oxford University Press, tercera edición, 2004, 684 páginas

Osorio Arcila, Cristóbal

Diccionario de comercio internacional, Colombia, ECOE Ediciones, 2006, 411 páginas

Osmañczyk, E.J.

Enciclopedia mundial de relaciones internacionales y Naciones Unidas, México Madrid-Buenos Aires, Fondo de Cultura Economica, 1236 páginas

Palacios Treviño, Jorge

Tratados, Legislación y Práctica en México, México, Secretaría de Relaciones Exteriores acervo histórico diplomático, Cuarta edición, 2007,302 páginas

Potemkin, V.P. y otros

Historia de la Diplomacia, México, Editorial Grijalbo S.A., 1968 traducido al español del ruso por José Lain de la segunda edición corregida y aumentada. III tomos

Rapalje, Stewart y Lawrence, Robert

A Dictionary of American and English law; with definitions of the technical terms of the canon and civil laws, vol I, New Jersey, The Lawbook Exchange, 2002, third edition, 1409 páginas, varios tomos

Rousseau, Charles

Derecho Internacional Público, España, Ediciones Ariel, segunda edición 1961, aumentada y corregida de la versión castellana, con notas y bibliografía adicionales por Fernando Giménez Artigues,751 páginas

Salgado y Salgado, José Eusebio

El Derecho Mexicano a la Luz de las Relaciones Internacionales. Caso de los Tratados ratificados o bien adheridos por México, Multidisciplina, núm 10, septiembre-diciembre 2011, páginas 9-32

El derecho de los Tratados. Importancia de la interpretación, publicación e implementación, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Apuntes de la cátedra de Derecho Internacional Público 2012

La historia de un proyecto de Ley: la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, México, Facultad de Derecho, UNAM, 2006, Tesis para obtener el grado de Doctor en Derecho.

La interpretación, publicación e implementación de los Tratados, PEMEX-LEX, núm 89-90, noviembre-diciembre 1995

Manual de Derecho Marítimo Tomo I, Alemania, Editorial Académica Española, 2012, 664 páginas, II tomos

Manual de Derecho Marítimo Tomo II, Alemania, Editorial Académica Española, 2012, 668 páginas, II tomos

Seara Vázquez, Modesto

Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa, vigésimo cuarta edición, 2009, 991 páginas

Sepúlveda, César

Derecho Internacional, México, Editorial Porrúa, vigésimo sexta edición, 2009, 737 páginas

Stadtmuller, Georg

Historia del Derecho Internacional Público, Madrid, Editorial Aguilar, 1961, varios tomos

United Nations Convention On the Law of the Seas 1982 a comentary, Center for oceans law and policy University of Virginia school of law, Netherlands, Martinus Nijhoff Publishers, 2002, varios tomos

Vallarta Marrón, José Luis

Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa, Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2006, 578 páginas

Xilotl Ramírez, Ramón

Derecho Consular mexicano, México, Editorial Porrúa, 2009, 616 páginas

PAGINAS WEB

Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas, Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente, Organización de las Naciones Unidas:

http://www.pnuma.org/deramb/compendio_legislacion/LegislacionInternacional/TratadosInternacionales/TratadosBilaterales/Contaminaci%F3n%20del%20Medio%20Marino%20por%20Derrames%20de%20Hidrocarburos.pdf

Declaración que Regula Diversos puntos de Derecho Marítimo, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM:

<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/3/1158/26.pdf>

Carpizo, Jorge

La interpretación del artículo 133 Constitucional, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM:

<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/boletin/cont/4/art/art1.pdf>

Carta de la Organización de las Naciones Unidas, Organización de las Naciones Unidas: <http://www.un.org/es/documents/charter/>

Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro de 1989:

<http://www2.scjn.gob.mx/Tratadosinternacionales/.../11293015.doc>

Código penal federal del 14 de agosto de 1931, Cámara de Diputados:

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/9.pdf>

Constitución Federal de los Estado Unidos Mexicanos de 1824, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM:

<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1671/35.pdf>

Constitución Federal de los Estado Unidos Mexicanos de 1857, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.:

<http://www.juridicas.unam.mx/infjur/leg/conshist/pdf/1857.pdf>

Constitución Federal de los Estado Unidos Mexicanos, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM: <http://info4.juridicas.unam.mx/ijure/fed/9/>

Convencion Consular entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, del 12 de agosto de 1942:

<http://www.conofam.org.mx/pdf/marcos/Marco09.pdf>

Convención de Brúcelas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre 1910, lex nova portal jurídico:

http://portaljuridico.lexnova.es/legislacion/JURIDICO/81889/convenio-internacional-para-la-unificacion-de-ciertas-reglas-en-materia-de-abordaje-firmado-en-brus#A0013_00

Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados del 22 de mayo de 1969 Diario Oficial de la Fedración del 14 de febrero de 1975:

<http://www.derechos.org/nizkor/ley/viena.html>

Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales del 21 de mayo de 1986 Diario Oficial de la Federacion del 28 de abril de 1988:

<http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/I2.pdf>

Convención de Viena sobre Relaciones Consulares, Organización de los Estados Americanos:

<http://www.oas.org/legal/spanish/documentos/convvienaconsulares.htm>

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay 1982, Derecho Internacional Público:

<http://www.dipublico.com.ar/instrumentos/57.html>

Convenio 134, relativo a la prevención de los accidentes del trabajo de la gente de mar de 1970, Diario Oficial de la Federación del 21 de enero de 1975, Secretaria de Comunicaciones y Transportes:

http://www.sct.gob.mx/uploads/media/37_C134_Convenio_sobre_la_prevenion_de_accidentes.pdf

Convenio 164, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente e Mar, Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/normatividad/web/puertosyMarinaMercante/61.pdf>

Convenio Internacional de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980, Diario Oficial de la Federación del 24 de abril de 1982, Secretaría de Comunicaciones y Transportes:
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0402/BV040207C.pdf>

Convenio Internacional de Nairobi sobre la remoción de restos del naufragio de 2007, Organización Marítima Internacional:
http://www.directemar.cl/images/stories/Marco_Normativo/Internacional/Destacados/leg-conf%2016-19_convenio_restos_naufragio.pdf

Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC/90), 1990. Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/BV04/BV0401/BV040120C.pdf>

Convenio internacional para prevenir la contaminación por buques de 2 de noviembre de 1973 y su protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978, MARPOL 73/78:

<http://www.cetmar.org/documentacion/MARPOL.pdf>

Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 1992:

<http://www.ehu.es/ceinik/Tratados/19TRATADOSOBREDERECHOMARITIMO/TDM1931.pdf>

Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio (Convenio revisado en 2006 por el Convenio sobre el trabajo marítimo (MLC)):

<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C008>

Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimientos de desechos y otras materias 1972:

http://www.cpn.gob.gt/leyes_Tratados/London%20Dumping%20Convention.pdf

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado) del 9 de octubre de 1987:

<http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convds.pl?C166>

Customs and excise act 1996, Gran Bretaña, parliamentary counsel office:

<http://www.legislation.govt.nz/act/public/1996/0027/latest/DLM377342.html>

Decreto de promulgación del convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en la ciudad de Ginebra, Suiza, el 7 de febrero de 1986:

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/normatividad/web/puertosyMarinaMercante/58.pdf>

Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, Organización de las Naciones Unidas:

<http://www.un.org/spanish/aboutun/icjstat.htm>

High Court Ordinance, China, World Intellectual Property Organization:

http://www.wipo.int/wipolex/en/text.jsp?file_id=187130

Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 1 de junio de 2006, Cámara de Diputados:

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>

Méndez Silva, Ricardo

Los principios del derecho de los Tratados, Boletín mexicano de Derecho Comparado, núm . 7, 1970:

<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/boletin/cont/7/art/art4.pdf>

Pacto de la Liga de Naciones, Derecho Internacional Público:

<http://www.dipublico.com.ar/instrumentos/9.html>

Real Academia Española:

<http://www.rae.es/rae.html>

United States Code de 2007, Estados Unidos de America, Cornell University School:

<http://www.law.cornell.edu/uscode/text/1/chapter-1>