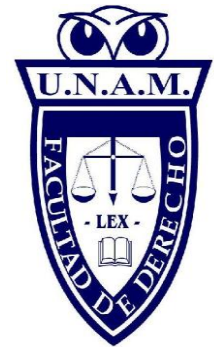




UNAM



**Universidad Nacional Autónoma de
México**

Facultad de Derecho

**“FLOTA MERCANTE MEXICANA EN EL
ÁMBITO DEL COMERCIO MARÍTIMO”**

Presenta:

Angélica Serafin Rojas

Asesor:

Dr. Alberto Fabián Mondragón Pedrero

Ciudad Universitaria 2014



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS

A Dios, al estar conmigo en todo momento, y por iluminarme en los instantes más difíciles de mi vida.

A mi madre que tanto quiero, la Sra. María de los Santos Rojas Rodríguez por su amor abundante, confianza y apoyo incondicional.

A mi padre el Sr. Ricardo Serafin Sandoval y hermanas, Nadia Grisel Serafin Rojas y Nidia Karen Serafin Rojas, mis grandes aliados quienes me han apoyado con palabras y consejos, que sin ellos hubiese sido imposible lograr este sueño.

A esa persona que confió en mí y me obsequió su apoyo.

Como especial agradecimiento al Dr. Alberto Fabián Mondragón Pedrero por haber aceptado conducirme en esta investigación, por su paciencia y atención, sin cuya colaboración hubiese sido imposible culminar con este sueño.

A la Universidad Nacional Autónoma de México, a la Honorable Facultad de Derecho y todos mis maestros.

ÍNDICE

Introducción.....	6
Capítulo 1.	
1. Estructura conceptual.....	8
1.1 Embarcación.....	8
1.2 Toneladas de Registro Bruto (TRB).....	10
1.3 Astillero.....	12
1.4 Naviero.....	13
1.6 Navegación.....	15
1.6.1 Altura.....	16
1.6.2 Cabotaje.....	16
1.8 Comercio marítimo.....	17
1.9 Empresa marítima.....	19
1.10 Exportación.....	20
1.11 Importación.....	21
1.12 Inversión extranjera.....	22
1.13 Inversión neutra.....	24
Capítulo 2.	
2. Antecedentes.....	26
2.1 Inicios del comercio marítimo en México.....	26
2.2 La construcción de los primeros puertos marítimos mexicanos.....	30
2.2.1 Puerto de Veracruz.....	31
2.2.2 Puerto de Matamoros	32
2.2.3 Puerto de Tuxpan	33
2.2.4 Puerto de Tampico	34
2.2.5 Puerto el Carmen	34
2.2.5 Puerto de Campeche	35
2.2.6 Puertos Tabasqueños.....	36

2.2.7 Puerto Sisal.....	36
2.3 Obstáculos que afectaron el comercio marítimo	37
2.4 Auge del comercio marítimo en México.....	41

Capítulo 3.

3. Marco jurídico.....	45
3.1 Derecho Marítimo.....	45
3.2 Derecho del Mar.....	48
3.3 Diferencias entre el Derecho Marítimo y Derecho del Mar.....	51
3.4 Marco jurídico nacional	
3.4.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	52
3.4.2 Ley Federal del Mar.....	56
3.4.2.1 Espacios Marítimos.....	56
3.4.2.2 El Mar Territorial.....	57
3.4.2.3 Aguas Marinas Interiores.....	59
3.4.2.4 Zona Contigua.....	60
3.4.2.5 Zona Económica Exclusiva.....	61
3.4.2.6 Plataforma Continental.....	63
3.4.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	64
3.4.4 Naturaleza jurídica de los buques.....	64
3.4.5 Principales actores en el servicio del transporte marítimo.....	66
3.4.5.1 Armador.....	66
3.4.5.2 Naviero.....	66
3.4.5.3 Operador.....	67
3.4.5.4 Propietario.....	67
3.4.5.5 Agente naviero.....	67
3.4.5.6 Tripulación.....	68
3.4.6 Marina Mercante Mexicana.....	68
3.4.7 Régimen de navegación.....	71
3.4.8 Propiedad de las embarcaciones	73
3.4.9 Contratos de utilización de las embarcaciones	75
3.4.9.1 Contrato de arrendamiento a casco desnudo.....	75

3.4.9.2	Contrato de fletamento	75
3.4.9.3	Contrato de transporte marítimo de mercancías.....	76
3.4.9.4	Contrato de transporte marítimo de pasajeros	77
3.5	Marco jurídico internacional.....	78
3.5.1	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR).....	78
3.5.2.	La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).....	79

Capítulo 4.

4.	Situación actual de la flota mercante mexicana.....	82
4.1	Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM).....	82
4.2	Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. (AMANAC).....	87
4.3	Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA).....	89
4.4	Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, A.C. (ANIERM).....	91
4.5	Problemas en torno a la flota mercante mexicana.....	94
4.5.1	Planes Nacionales de Desarrollo desde 1999.....	94
4.5.2	Puertos Mexicanos.....	99
4.5.3	Líneas Navieras.....	105
4.5.4	Flota Mercante Mexicana.....	109
4.5.5	Navegación de Altura y Cabotaje en el comercio marítimo.....	116
4.5.6	Tecnología en el sector marítimo.....	119
4.6	Explotación de los recursos derivados del mar con fines comerciales en México.....	124
4.7	Propuesta de estrategia para la obtención de mayores recursos derivados de las embarcaciones mexicanas.....	130
4.8	Beneficios de contar mayores embarcaciones mexicanas.....	134
	Conclusiones.....	136
	Anexos.....	139
	Fuentes de Consulta	141

Introducción

Este trabajo de investigación tiene por finalidad plantear el valor que tiene la flota mercante mexicana para el desarrollo del comercio marítimo y de la economía en el territorio mexicano, ya que éste cuenta con excelentes vías de comunicación al encontrarse rodeado de mares que le permiten el traslado de mercancías, bienes y servicios a cualquier parte del mundo.

El contenido refleja que la navegación fue para los pueblos antiguos un paso trascendental para el progreso de la población, pues sirvió para la obtención de un intercambio de alimentos y bienes materiales, así como una herramienta para transportar toda clase de personas, cosas o productos de diferentes dimensiones.

Justamente, y en atención a la preocupación por el incremento de la población junto con la exorbitante demanda de alimentos y de energía, ha generado que la flota mercante mexicana sea insuficiente para ofrecer un servicio de calidad y competitivo para el abastecimiento de productos.

La justificación de la investigación radica en la necesidad de apoyar a los buques mercantes mexicanos, toda vez que nuestra nación tiene posibilidades importantes de convertirse en una potencia marítima, con el incremento del comercio marítimo, el aprovechamiento de los recursos naturales, el aumento de las exportaciones y una mayor inversión en el país.

Para los fines de esta investigación en el capítulo primero se desarrollan los conceptos básicos relativos al tema que nos ocupa, con el objeto de permitir al lector un conocimiento previo al tema. El capítulo segundo narra brevemente la construcción de los primeros Puertos en México, así como los problemas que afectaron al sector y en qué momento comienza el auge del comercio marítimo a través de la historia. El tercer capítulo expone el marco jurídico del derecho marítimo mexicano, el cual presenta la legislación nacional que lo regula, como es el caso de los espacios marítimos mexicanos, el régimen de navegación de las

embarcaciones y los diversos contratos para la utilización de las embarcaciones tanto nacionales como extranjeras. Asimismo, contempla la legislación internacional, esto es, las convenciones internacionales que regulan el mar y el comercio en el transporte marítimo. Finalmente el capítulo cuarto señala la situación que atraviesa la flota mercante mexicana, las dificultades y problemas que favorecen la disminución de embarcaciones en el país. Al mismo tiempo, se exponen algunas instituciones creadas para el progreso del sector marítimo y el aprovechamiento de los recursos pesqueros. Además, se formula una propuesta de estrategia para la obtención de mayores recursos derivados de las embarcaciones mexicanas, exponiendo los beneficios económicos, comerciales, ambientales, políticos, culturales y educativos que se lograrían.

CAPÍTULO I. ESTRUCTURA CONCEPTUAL

El presente capítulo tiene como objetivo proporcionar un panorama de la terminología empleada en el ámbito marítimo, así como de los términos utilizados en el campo del comercio, con el fin de facilitar un acercamiento al tema materia de investigación que permita alcanzar su comprensión y aplicación, los cuales servirán de referencia a lo largo de este trabajo.

1.1 Embarcación

Es preciso tener una idea de lo que significa el término *embarcación*, ya que con ello se logrará explicar en qué consiste una flota mercante.

De manera preliminar, se iniciará con el significado que otorga el Diccionario de la Lengua Española, el cual atribuye a la palabra *embarcación*:

EMBARCACIÓN: *f. Barco (II Construcción capaz de flotar)*¹

Por otro lado, revisando la Terminología Marítima Portuaria, señala que una *embarcación* es:

*“Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”*²

De tal modo que hoy en día el significado que atribuye el Diccionario de la Lengua Española ha sido superado por el concepto que otorga la Terminología Marítima Portuaria, pues el primero no contempla la amplitud de su significado y es desde luego ilimitado, ya que se podría pensar que se está refiriendo a una plataforma, que como se debe saber es una estructura fija o flotante que no fue diseñada para navegar, de tal forma que si se analiza la segunda definición, y que para los fines

¹ *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima Segunda Edición.

² *Terminología marítima-portuaria*, Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, p. 17.

de esta investigación tomaré como referencia, se señala que una embarcación tiene como característica primordial el poder navegar, lo cual no añade el Diccionario en mención.

En este sentido, resulta importante señalar si existe una diferencia entre una embarcación, un buque o un barco, para lo cual, la misma Terminología Marítima, otorga al concepto de *barco*, el siguiente:

“Nombre genérico que se da a toda clase de embarcaciones cuya principal característica es la de poder flotar en el agua, utilizándose para transportar personas o bienes, y que pueden estar construidas a base de madera, hierro o acero. Sus sinónimos son nave, navío, buque o embarcación.”³

El concepto anterior, proporciona con claridad lo que se puede entender por la palabra embarcación, e incluso proporciona diversos sinónimos, como lo son: barco, buque, navío o nave. Además, establece los diversos materiales para su construcción y también señala algunos de los diferentes usos que se le pueden otorgar a una embarcación.

Por otro lado, la definición legal de la palabra embarcación se localiza en el artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual define a una *embarcación* como:

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

Por otra parte, para completar de manera más precisa la idea anterior, la Heroica Escuela Naval, atribuye a la palabra *buque*, el siguiente significado:

“El buque es un vehículo flotante que ha de reunir una serie de cualidades para navegar, derivadas del ámbito en que se desenvuelve y de su condición de móvil.

Las cualidades esenciales son: solidez, flotabilidad, estabilidad, velocidad, facilidad de gobierno [...]

³ Terminología marítima-portuaria. Op. Cit. p. 7

El buque tendrá cada una de estas cualidades en mayor o menor grado de acuerdo con la función para la que ha sido diseñado, siguiendo generalmente un criterio de compromiso entre ellas.”⁴

El análisis anterior sirve de apoyo para definir la palabra *flota*, la cual puede configurarse como el conjunto de embarcaciones de un país destinadas a un fin.

1.2 Toneladas de Registro Bruto (TRB)

Con relación al concepto toneladas de registro bruto (TRB) es preciso hacer mención que su utilización servirá para dar una idea de las medidas de una embarcación, toda vez, que existen diversas magnitudes en cuanto a su longitud, área, peso y volumen.

De manera inicial, comenzaré con la palabra *tonelada*, que se detalla de la siguiente manera:

*“Unidad de peso o de capacidad que se usa para calcular el desplazamiento de los buques”.*⁵

Ahora bien, para un mayor acercamiento al significado, debemos estar al tanto de la definición de tonelada de arqueo, la cual refiere lo siguiente:

*“Es la equivalente al volumen de cien pies cúbicos. Tonelada Moorson o Unidad de Arqueo”.*⁶

Los conceptos anteriores, a pesar de tener una estrecha relación no son equiparables ni tienen el mismo significado, esto es, que no pueden utilizarse indistintamente, pues mientras que el primero se utiliza para calcular, el segundo refiere a una medida específica que deberá tomarse como base.

⁴ *Conocimientos Marineros*, Heroica Escuela Naval, 1993, p. 7.

⁵ *Terminología marítima-portuaria*, Op. Cit. p.32.

⁶ Ídem.

Por otro lado, para la mayor comprensión de las TRG, conviene otorgar el concepto de *arqueo de un buque*, donde se tomará como referencia lo establecido en el Diccionario, y que señala:

ARQUEO DE BUQUES: *La medida de su capacidad o la determinación de su tonelaje. Tal medición, dada la silueta o configuración de los buques, contorno complicado de rectas y curvas, con innúmeras instalaciones interiores y exteriores, constituye difícil problema de cálculo, necesario no obstante, aporta aspectos fiscales, para propia seguridad de las embarcaciones, por influir ello en la carga que admiten y en la distribución de ésta.*⁷

En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI), ha realizado diversos trabajos para lograr unificar las normas de arqueo, y es así, que en el año de 1969 celebró en Londres una Conferencia Internacional sobre arqueo de buques, con el objetivo de establecer un sistema común que pudiese otorgar la forma de medición de los mismos. Sin embargo, no alcanzó los resultados esperados, debido a los diferentes puntos de vista de los países y, al no ser obligatorio, no se consiguió un buen resultado.

Es entonces, que la misma Organización Marítima Internacional emitió la resolución A. 493 (XII), la cual señala que el empleo de la expresión de “arqueo bruto” deberá utilizarse en lugar de “toneladas de arqueo bruto”.

En consecuencia nuestro Reglamento para el arqueo de embarcaciones mercantes en su artículo 4, otorga el siguiente significado:

ARQUEO BRUTO: *Es la expresión del tamaño total de la embarcación [..]*

A su vez, la Norma Oficial Mexicana puntualiza que existe una diferencia entre arqueo bruto y arqueo neto:

ARQUEO BRUTO: *0 unidades de arqueo bruto, es el volumen total de todos los espacios cerrados de una embarcación, expresado en toneladas*

⁷ GRECO, Orlando. *Diccionario de Comercio Exterior*, Valleta, Argentina, 2005, p. 43.

Moorson, que equivalen a 100 pies cúbicos o 2.83 metros cúbicos; se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc. Se conoce también como Tonelaje de Registro Bruto (TRB).

ARQUEO NETO: *0 unidades de arqueo neto, es el volumen de los espacios útiles reservados para el transporte de carga o pasajeros; también se expresa en toneladas Moorson. Se conoce también como Tonelaje de Registro Neto (TRN).⁸*

Por consiguiente, las medidas de una embarcación sirven de referencia para comprender la capacidad de explotación comercial, como para el cálculo de los servicios de pagos fiscales, en virtud de ello, no pueden estipularse las mismas contribuciones, ya que cada embarcación goza de una capacidad y dimensión diferente.

Concluimos entonces que no existe una unificación de conceptos para el arqueo en el ámbito internacional, lo cual resulta un verdadero conflicto para poder expresar la medición de las embarcaciones, y en virtud de ello, para este trabajo se tomará como referencia el arqueo bruto y arqueo neto, establecido por la Norma Oficial Mexicana de Terminología Marítima Portuaria.

1.3 Astillero

En relación al término *astillero*, el Diccionario otorga el siguiente significado:

ASTILLERO: *(De astilla). 1. m. Establecimiento donde se construyen y reparan buques.⁹*

Al respecto, la palabra *astillero* alude a un lugar con la tecnología suficiente para arreglar o construir cualquier tipo de embarcación.

Conviene añadir, un concepto más exacto de lo que representa un *astillero*, así la Terminología Marítima Portuaria atribuye el siguiente significado:

⁸ *Terminología marítima-portuaria*, Op. Cit. p.5

⁹ *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima Segunda Edición.

“Lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.”¹⁰

Así, en México existe un total de 10 astilleros situados en el Golfo, Caribe y Pacífico, los cuales pueden especializarse dependiendo del uso de las embarcaciones, la relevancia de éstos, radica en la necesidad de contar con las herramientas suficientes para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los diferentes tipos de buques, que pueda suministrar un avance y crecimiento en el ámbito del comercio marítimo, así como un mayor progreso en la construcción y reparación de embarcaciones.

1.4 Naviero

De manera inicial el Diccionario define a la palabra *naviero* como:

“NAVIERO: Propietario de una empresa de naves o el que las avitualla y pone el capital. Concerniente a las naves o a la navegación: empresa, acciones navieras”¹¹.

Por consiguiente, el diccionario señala que el naviero es el propietario, quien deberá encargarse de equipar, suministrar o abastecer con los insumos necesarios tanto a la tripulación como a la embarcación, sin embargo, la ley marca que también podrá fungir como naviero aquel que tenga bajo su posesión una embarcación.

A este respecto, la definición legal de naviero se localiza en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos conforme al artículo 2º, el cual asienta lo siguiente:

“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,

¹⁰ *Terminología marítima-portuaria*, Op. Cit. p. 5.

¹¹ GRECO, Orlando. *Diccionario de Comercio Exterior*, Op. Cit. p. 202

avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.”

Por otro lado, la Terminología Marítima Portuaria en palabras más sencillas define al *naviero* como:

“Persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión”¹²

Asimismo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Capítulo III titulado Empresas Navieras, otorga los requisitos para actuar como naviero mexicano lo cuales se enumeran a continuación:

Artículo 20.- *Para actuar como naviero mexicano se requiere:*

I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;

II. Tener domicilio social en territorio nacional;

III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y

IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.

El requisito señalado en la fracción IV, no será exigible a quienes manifiesten que sus embarcaciones estarán destinadas a la navegación interior para prestar servicios de transporte de pasajeros o pesca, o que se dedicarán a la operación de servicios de turismo náutico con embarcaciones menores de recreo y deportivas.

De las referencias anteriores, se desprende que un naviero representa un factor sustancial para el manejo de las embarcaciones que estén bajo su propiedad o posesión, puesto que deberá cumplir con un adecuado equipamiento, contar con una tripulación que tenga la capacidad para operar la embarcación, así como mantener todas las medias de seguridad pertinentes. Para que el naviero tenga el derecho de operar una embarcación deberá cumplir con los requisitos exigidos por la ley, pues cuenta con un alto grado de responsabilidad, que obliga a contar con los seguros marítimos adecuados para el caso de un accidente o siniestro marítimo.

¹² *Terminología marítima-portuaria*, Op. Cit. p.25.

1.5 Navegación

A modo inicial, el Diccionario atribuye a la palabra navegación lo siguiente:

“(Del lat. *navigatĭo*, *-ōnis*). 1. f. Acción de navegar. 2. f. Viaje que se hace con la nave. 3. f. Ciencia y arte de navegar”.¹³

El concepto anterior no integra la extensión de su significado, pues refiere solamente a una acción de viajar en cualquier tipo de nave, luego entonces para alcanzar una mejor precisión de la definición, resulta necesario acudir a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 2º fracción III, señala que la navegación es:

“La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados”.

Tomando en cuenta las referencias anteriores, la navegación dentro del territorio mexicano podrá ser realizada exclusivamente por las embarcaciones que cumplan con los requisitos establecidos en la ley, y para poder disfrutar del derecho de trasladarse por agua de un punto a otro, será necesario respetar y cumplir con los objetivos específicos que le hayan sido otorgados a la embarcación.

En este orden de ideas, resulta importante mencionar que existe una clasificación para la navegación de las embarcaciones que se encuentra dividida en dos tipos, y que a continuación se describen.

1.5.1 Navegación de Cabotaje

Partiré de la conceptualización que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo 38 fracción II, la cual define a la navegación de cabotaje como:

¹³ *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima Segunda Edición.

“Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos”.

Por otro lado, la Norma Oficial Mexicana, describe como navegación de cabotaje la siguiente:

*“Es la que se realiza entre puertos nacionales situados en un mismo litoral, o entre puertos nacionales situados en diferentes litorales sin tocar un puerto extranjero”.*¹⁴

Derivado de lo anterior, se entiende que la navegación de cabotaje es la que se realiza a nivel nacional, esto es, entre Puertos exclusivamente dentro del territorio mexicano.

1.5.2 Navegación de Altura

Para los mismos fines, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 38 fracción III, define a la navegación de altura como:

“Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros”.

Asimismo, tomando en cuenta la Terminología Marítima, la define como:

NAVEGACIÓN DE ALTURA: *Es la que se efectúa entre puertos nacionales y extranjeros, y entre puertos de otros países*¹⁵.

Luego entonces la navegación de altura es realizada a nivel internacional, es decir, entre puertos mexicanos y extranjeros, o bien, entre puertos extranjeros.

¹⁴ Terminología marítima-portuaria, Op. Cit. p. 25.

¹⁵ Ídem

En consecuencia, si existe la navegación de altura y cabotaje, por ende encontraremos la misma clasificación para los Puertos, es decir, en México contamos con Puertos de Altura y Cabotaje, también puede darse el caso de que en un mismo Puerto pueda coexistir un Puerto de Altura y Cabotaje.

Para concluir, ambos tipos de navegación representan un factor esencial en la economía del país, al contribuir en el comercio marítimo interior y exterior. Si bien es cierto, también implica un grado de responsabilidad de las dependencias administrativas encargadas de vigilar y coordinar que los tipos de navegación estén conforme al uso de las embarcaciones, porque si se trata de la navegación de altura, se debe estar no solo acorde con las disposiciones nacionales si no que también convendrá valorar las disposiciones internacionales que le sean aplicables.

1.6 Comercio Marítimo

Conviene señalar que el comercio marítimo, tiene sus orígenes en el derecho mercantil, y nace precisamente para regular las actividades comerciales, es decir, los actos y las relaciones de los comerciantes, quienes son personas físicas que de manera habitual realizan actos de comercio.

Resulta aplicable al respecto, lo que establece el Código de Comercio en su artículo 3º, referente a los comerciantes, y que a letra dice:

Artículo 3o.- *Se reputan en derecho comerciantes:*

I.- Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria;

II.- Las sociedades constituidas con arreglo a las leyes mercantiles;

III.- Las sociedades extranjeras

De la transcripción anterior, se aprecia que el Código utiliza criterios específicos para distinguir la calidad de los comerciantes, entre las personas físicas quienes deberán realizar de manera obligatoria el comercio de manera habitual, mientras

que para las sociedades mercantiles y extranjeras no será necesario ejercer el comercio de manera habitual.

En este sentido, la palabra *comercio* ha sido definida por diversos autores, por ejemplo para Daniel Kuri Breña, el comercio puede conceptualizarse como:

“Los actos de comercio, que constituyen la materia mercantil, podemos definirlos como aquellos que tienen por fin la producción, la circulación y el cambio de bienes y servicios económicos con fines de mercado.”¹⁶

Es así que la finalidad del comercio es la producción, circulación y el intercambio de bienes y servicios, y que aunque el concepto no lo señale, resulta necesario la utilización de cualquier tipo de transporte, y éste dependerá de las necesidades de circulación en cuanto a tiempo, lugar, modo y forma.

Complementando la idea del comercio, el autor Arturo Díaz Bravo en su libro de *“Derecho mercantil”*, señala que existen tres características en todo acto de comercio, y son las siguientes:

- Interposición, todo comerciante adquiere un bien para recolocarlo, mediante la administración de insumos que le servirán para su reventa, o bien para combinarlos y tener como resultado una mercancía.
- Masividad, que es la reiteración de la profesión habitual del comerciante.
- Lucro, significa obtener una ganancia de los actos de comercio que se realicen, a esto se le conoce como la mercantilidad.¹⁷

Por lo expuesto, resulta conveniente señalar la definición legal que atribuye la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 2º fracción III, al *comercio marítimo* y que define como:

¹⁶ DÍAZ BRAVO, Arturo. *Derecho Mercantil*, IURE, México, 2011, págs. 52-53.

¹⁷ Ídem.

“Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación”.

El *comercio marítimo* es entonces realizado por las embarcaciones y artefactos navales, quienes efectúan actividades comerciales por vía marítima, utilizadas para el transporte de personas o mercancías, la exploración, esto es, investigaciones científicas por mar, y la explotación o captura de recursos naturales como es el caso de los yacimientos petroleros, e incluye de igual manera, las actividades de recreo y deportivas en mar.

1.7 Empresa marítima

Para entender la expresión de empresa naviera es necesario abordar el término “empresa”, donde diversos autores han proporcionado su concepto, por ejemplo para Jorge Barrera Graf *“es una figura esencial del nuevo derecho mercantil, que consiste en el conjunto de personas y cosas organizadas por el titular, con el fin de realizar una actividad onerosa, generalmente lucrativa de producción o de intercambio de bienes o de servicios destinados al mercado”*¹⁸. Por su parte Mantilla Molina la define como el *“conjunto de cosas y derechos combinados para obtener u ofrecer al público bienes o servicios, sistemáticamente y con propósito de lucro.”*¹⁹

Los conceptos de empresa son necesarios, ya que cumplen la función de regular las actividades comerciales de intercambio de bienes o servicios, donde las empresas deberán contar con un propósito lucrativo.

Analizada la palabra empresa, conviene ahora abordar al concepto legal de empresa naviera formulado por la Norma Oficial Mexicana, que a letra señala:

¹⁸ DÍAZ BRAVO, Arturo. *Derecho Mercantil*. Op. Cit. p. 47

¹⁹ Ídem.

“Es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal”.²⁰

Asimismo el Diccionario ha definido a la empresa naviera como empresa marítima, para lo cual señala:

EMPRESA MARÍTIMA: *Conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.*²¹

Derivado de lo anterior, la empresa naviera tiene como finalidad el operar y explotar embarcaciones que aunque no lo mencione la Norma Oficial Mexicana ni el Diccionario, tiene también un propósito de lucro, y que no interesa si la persona física o moral sea el propietario o únicamente actúe como poseedor de la embarcación, y se atiende a la idea de que no será necesario que ello constituya su actividad principal.

Finalmente, cabe subrayar que en México, las principales empresas navieras mexicanas cuentan con capital extranjero debido a la falta de recursos monetarios, pues dichas actividades comerciales representan fuertes cantidades de dinero, mismas que se explicara con mayor detenimiento en el capítulo cuarto.

1.8 Exportación

La *exportación* es de vital importancia, toda vez que resultará útil para los capítulos siguientes, debido a que representa gran parte del objetivo dentro nuestra investigación.

Así, la palabra *exportación* ha sido definida por el Diccionario de la siguiente manera:

²⁰ *Terminología marítima-portuaria*, Op. Cit. p.17.

²¹ DE PINA, Rafael. *Diccionario de Derecho*, Porrúa, México, 2003, p.265.

EXPORTACIÓN: *Envío de mercaderías o productos del país propio, o del que se mencione, a otro distinto.*²².

De acuerdo con la definición anterior de *exportación* podemos señalar que se trata de un intercambio de bienes o productos, que para realizarlo será necesario la utilización de un transporte de cualquier tipo, ya sea por vía marítima, aérea o terrestre.

Por su parte, el Diccionario de Comercio Exterior, atribuye a la misma palabra lo siguiente:

EXPORTACIÓN: *Bien o servicio vendido al exterior de un país. Salida de cualquier mercadería de un territorio aduanero. Atravesar la frontera, es decir, trasladar la mercadería de un país a otro. Venta de bienes de un país a otro u otros países, como contrapartida se da el ingreso de divisas. Venta de productos o prestación de servicios nacionales al extranjero.*²³

El significado anterior agrega la palabra *servicio*, de lo que resulta entonces que puede existir un intercambio tanto de bienes como de servicios y consecuentemente, los envíos realizados generan y promueven la venta de los productos nacionales así como la prestación de servicios en un país ajeno al propio.

En consecuencia, la promoción de las exportaciones es un tema que se ha convertido en uno de los principales objetivos de toda política económica, pues contribuye al ingreso de dinero y es aquí donde resalta la importancia de la flota mercante mexicana.

1.9 Importación

La *importación* en palabras sencillas otorgadas por el Diccionario, establece:

²² OSSORIO Y FLORIT Manuel et al. *Diccionario de Derecho I*, Heliasta, Argentina, 2007, p.551.

²³ GRECO, Orlando. *Diccionario de Comercio Exterior*, Op. Cit. p. 102.

IMPORTACIÓN: *Aquellos bienes y servicios introducidos dentro de un país por medio del comercio. [...]*²⁴

La idea anterior no abarca la extensión del significado de la palabra *importación*, únicamente enuncia que es la introducción de bienes y servicios, y por tanto, no se pueden apreciar las diferencias con la exportación.

Luego entonces, de acuerdo con un Diccionario de Comercio otorga a la *importación* el siguiente significado.

“Bien o servicio adquirido a no nacionales. Introducción de cualquier mercadería a un territorio. Operación de compra de bienes que efectúa alguien ubicado en un país a otro situado en el extranjero y que comprende tanto trámites de transporte como de introducción al país de destino. Introducción de productos de otra nación al mercado nacional”.²⁵

Por ello, la importación es la introducción de bienes y servicios extranjeros, donde dicho cumplimiento es realizado por algún medio de transporte que cumpla con el objetivo de enviar el bien o servicio nacional, al país extranjero.

Finalmente, el concepto en mención, hace notar que si un país aumenta el número de importaciones, puede resultar perjudicial para el desarrollo de su economía, al introducir de manera excesiva los bienes y servicios extranjeros a un país.

1.10 Inversión extranjera

Las empresas navieras acuden al apoyo del capital extranjero para iniciar y mantener cualquier tipo de embarcación, y por tal razón, resulta evidente definir como primer punto el concepto de inversión que se anota a continuación:

²⁴ SELDON, Arthur et al. *Diccionario de Economía*, Oikos-tau S.A., 4ª edición, 1986, p. 277

²⁵ GRECO, Orlando. *Diccionario de Comercio Exterior*, Op. Cit. p. 127

INVERSIÓN: *Alteración, trasposición. Colocación de dinero, para hacerlo productivo o precaverse de su desvalorización. Ocupación del tiempo.*²⁶

Al respecto, se entiende que la inversión tiene tres características principales, la distribución de dinero, la productividad y el tiempo.

Ahora bien, entendido el significado de inversión, resulta pertinente definir el concepto de inversión extranjera, que contempla lo siguiente:

“INVERSIÓN EXTRANJERA: *Ingreso de capitales pertenecientes a personas extranjeras, que se aplican a la adquisición de activos productivos en el país receptor de la inversión. La calificación de extranjera de una inversión varía en los distintos regímenes regulatorios de estos movimientos del capital, puede basarse en el origen de los fondos, en el domicilio o nacionalidad del inversor, o en otros posibles criterios. Los regímenes regulatorios pertinentes prohíben o limitan ciertos tipos de inversiones, las someten a aprobación previa, las condicionan a ciertos requisitos, impone su registro o aplican otras disposiciones dirigidas a aumentar la política oficial en la materia.*²⁷

Resulta en conveniencia que la inversión extranjera procede de fondos o personas de origen extranjero, sin embargo, debe tomarse en cuenta que existe una regulación que puede limitar la cantidad de inversión, así como ciertos requisitos que deberán cumplirse, mismos que dependerán de la norma de cada país que desee utilizar dicha inversión, y en nuestro caso, la aplicación que corresponde es la Ley de Inversión Extranjera.

En este sentido, conviene verificar el concepto legal de inversión extranjera que otorga la Ley de Inversión Extranjera, en su artículo 2º fracción II, que apunta lo siguiente:

²⁶OSSORIO Y FLORIT Manuel et al. *Diccionario de Derecho I*, Op. Cit., p.711

²⁷ Ídem

II. INVERSIÓN EXTRANJERA:

- a) La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas;*
- b) La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y*
- c) La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta Ley.*

Luego entonces, la definición señala que la inversión extranjera tiene participación de inversionistas de nacionalidad distinta a la mexicana, o bien, la inversión que efectúen las sociedades mexicanas con la mayor parte de capital extranjero.

Asimismo, los inversionistas extranjeros tienen ciertos límites en cuanto a su contribución, ya que existen algunas actividades que están reservadas de manera exclusiva al Estado, como por ejemplo, el petróleo y demás hidrocarburos.

Además, también hay determinadas actividades económicas que están limitadas de manera exclusiva para los mexicanos y sociedades mexicanas, es decir, que la participación de la inversión extranjera en esas actividades, deberá cumplir con un porcentaje determinado.

1.11 Inversión neutra

La inversión neutra resulta de vital importancia, porque ésta figura tiene grandes contrastes con los límites mencionados en la inversión extranjera. De ahí que las empresas o sociedades mexicanas dedicadas al ámbito marítimo, tengan la opción de acudir a la inversión neutra.

Precisamente, el concepto legal de la inversión neutra se encuentra regulado en el Título Quinto, artículo 18, de la Ley de Inversión Extranjera, el cual establece lo siguiente:

ARTÍCULO 18.- *La inversión neutra es aquella realizada en sociedades mexicanas o en fideicomisos autorizados conforme al presente Título y no se computará para determinar el porcentaje de inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas.*

El artículo anterior describe, que la inversión neutra significa que no será necesario computar el porcentaje de la inversión extranjera utilizada en las sociedades o fideicomisos autorizados.

En este sentido, la inversión neutra puede representar un grave problema, ya que el no computar la determinación del porcentaje de la inversión extranjera en las sociedades mexicanas, significaría la posibilidad de exceder los límites establecidos por la misma ley, y por tanto, la existencia de sociedades mexicanas con mayor porcentaje de capital extranjero.

CAPÍTULO II. ANTECEDENTES

El presente capítulo tiene como objetivo aportar una visión general de los hechos más relevantes del comercio marítimo y el desarrollo de las embarcaciones desde la antigüedad, donde la construcción de los puertos ha sido esencial para el sano crecimiento de nuestro país, pues se realizan diariamente diversos movimientos industriales y de comercio marítimo en donde destacan las actividades pesqueras y turísticas.

En este capítulo se expresarán los aspectos significativos que dieron vida al tráfico marítimo y que facilitaron el progreso de los principales Puertos en México, generando el aumento del intercambio comercial y la creación de nuevas políticas para el establecimiento del régimen comercial de altura y cabotaje, favoreciendo con ello, la instauración de diversas legislaciones en materia de navegación marítima. Asimismo, se enunciarán las circunstancias que obstaculizaron el fortalecimiento de las actividades marítimo-mercantiles dentro de los Puertos y el auge del comercio marítimo en México para el traslado de mercancías.

2.1 Inicios del comercio marítimo en México

La historia del comercio marítimo, se puede decir que comienza con los aztecas quienes establecieron un gran imperio que llegó hasta las costas del Golfo de México y del Océano Pacífico, esto es, que al encontrarse rodeados de mar, fue necesario iniciar la construcción de canoas para poder desplazarse de un río a otro, donde se llevaron a cabo actividades de pesca, transporte de personas y mercancías, lo cual impulsó la comercialización de diversos productos.

Lo anterior, hace referencia a que los aztecas contaban con zonas específicas para llevar a cabo las actividades marítimas, es decir, que se equiparaban a la función que realizan de los puertos, al establecer lugares determinados para realizar las actividades comerciales.

Los mayas por su parte, no contaban con ríos cercanos como el caso de los aztecas, sin embargo, para lograr desarrollarse como pueblo, utilizaron la vela para cruzar los mares y navegar en los ríos y lagunas para el transporte de mercancías, tales como: el algodón, el cacao y tejidos de diversos colores.

Fue así, como las diferentes tribus, mediante la navegación, conseguían satisfacer sus necesidades, al poder trasladarse de un lugar a otro y realizar el intercambio de alimentos, vasijas y armas, que se transportaban en canoas o trajineras; las embarcaciones en ese momento se orientaban por la brújula o compás magnético, los astros y el sol, tomando como principal punto de referencia para la navegación el Oriente.²⁸ Lo anterior revela que antes de la conquista de los españoles, nuestros pueblos antiguos ya se practicaban el cabotaje en el país.

Sin embargo, con la llegada de los conquistadores, surgió en los mares la navegación y el transporte marítimo formal, debido a que los españoles contaban con embarcaciones de vela equipadas, que sirvieron como base para la construcción de nuevas embarcaciones dentro del territorio mexicano.

Cabe señalar, que Hernán Cortes fue un protagonista dentro de la historia marítima ya que instruyó en el territorio de Anáhuac, la industria de construcción de embarcaciones tipo europeo, y cuyo lugar estaba ubicado en las orillas del lago de Texcoco, su objetivo era la realización de nuevas exploraciones y descubrimientos, sin embargo, estas construcciones sirvieron para la toma de Tenochtitlán y la captura de Cuauhtémoc.

En este sentido, el comercio marítimo para esta época no pudo desarrollarse como se esperaba, debido a las diferencias e intrigas políticas de conquista y descubrimientos de territorios entre Cortés y demás gobernadores españoles, lo cual, al poco tiempo se reflejó en la interrupción del progreso de las embarcaciones y el comercio marítimo.

²⁸ Cfr. DE DIOS BONILLA, Juan. *Historia Marítima de México*, Litorales, México, 1962, p.31.

No obstante, para Cortés resultaba inevitable continuar con las expediciones y descubrimientos por vía marítima, por lo cual emprendió sobresalientes actividades marítimas en la construcción de embarcaciones, mismas que incrementaron el comercio marítimo con Perú, y el fletamento de buques entre particulares para el traslado de mercancías. Sin embargo, para el año 1551 sucedió una catástrofe marítima de grandes pérdidas para la Colonia, “...una flota salida a la Nueva España, cargada de riquísimos frutos y cuantiosos caudales, naufragó en el canal de las Bahamas, pereciendo ahogados la mayor parte de los marineros y pasajeros que en ella iban...”²⁹

Transcurrieron los años sin registrar hechos importantes dentro de las actividades marítimas de la Nueva España, continuaron las expediciones que fracasaban debido al mal tiempo, seguidamente de numerosas muertes de marineros y pasajeros de manera frecuente, generando el descontento y temor del pueblo.

Cabe sentar que se iniciaron actividades marítimas en el Pacífico y con la apertura del comercio en Asia, alcanzó relevancia el gobierno español, debido a las variedades de sus mercancías, que tomaron como referencia el Puerto de Acapulco, el cual tomó importancia comercial para la Nueva España.

Durante aquella época, no existió una libertad para dedicarse al comercio marítimo ya que las mercancías debían contar con los permisos y autorizaciones correspondientes, es decir, cumplir con las tarifas y gravámenes establecidos; originando el problema de los ataques de piratas de manera alarmante, para lo cual, la Nueva España decretó que era obligación de los buques contar con artillería y armamento, para el caso de cualquier asalto pirata

Por otro lado, con el transcurso del tiempo, las regiones comenzaron a dividirse debido al avance tecnológico de sus transportes marítimos, la explotación de sus recursos y la ubicación geográfica en la que se encontraban.

“El comercio marítimo de la Nueva España, poco después de consolidado su gobierno bajo Hernán Cortés y las dos primeras Audiencias, podía

²⁹ DE DIOS BONILLA, Juan. Op. Cit., p. 69

*clasificarse en tres grupos: el netamente español, que se verificaba con la Madre Patria, el americano, que tenía lugar con las islas del Caribe y con las demás regiones del Nuevo Mundo; y el asiático, que tenían lugar con el Japón, la China y demás lugares del Poniente...*³⁰

Años más tarde y después de diversas luchas por lograr la libertad de México, el Ejército Trigarante logra consumar la Independencia el día 16 de Septiembre de 1810, y por consiguiente, logró iniciar una nueva etapa autónoma que la separaba de todos los inventos de España y sus ordenanzas, es decir, que el México independiente no contaba con una Marina Mercante propia, pues el comercio marítimo se realizaba con embarcaciones españolas.

Además de lo anterior, el México independiente, comenzó con numerosas dificultades, pues no sabía cómo administrar el país, ni el movimiento de las actividades marítimas.

*“...el comercio de México quedaba abierto a todas las naciones de la tierra, no se conocían los aranceles ni los puertos en que se podían hacer las operaciones de carga y descarga de mercancías de altura, dificultad que pronto se palpo al arribar algunos buques franceses y americanos con mercancías del exterior..”*³¹

Al mismo tiempo, se presentó un desequilibrio para el pago de las cuotas, y por tal razón, se estableció un arancel que funcionara en virtud del tipo de mercancía, sin embargo, existieron algunos productos industriales, agrícolas, máquinas e instrumentos que sirvieron para la minería, arte, libros no empastados, plantas, música impresa y algunos animales vivos que estaban libres del pago de dicho arancel.³²

Por otro lado, aproximadamente en el año de 1926 se delimitó la jurisdicción de cada Capitanía de Puerto quedando a cargo los Marineros Profesionales, que incluían servicios marítimos de guerra y mercantes, donde más adelante dichas

³⁰ DE DIOS BONILLA, Juan. Op. Cit., p. 111

³¹ *Ibíd.*, p. 213

³² Cfr. *ídem.*

facultades quedaron a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la cual creó la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante. Asimismo, durante aquel periodo, se desarrolló de manera gradual el servicio de practica, junto con la expedición de su Reglamento³³ lo que generó la llegada de un mayor número de embarcaciones a nuestro país.

Tiempo después, con la Revolución Constitucionalista comenzó una decadencia en las empresas del Golfo y del Pacífico quienes se vieron en la necesidad de tomar la decisión de vender y suspender los buques, generando el incremento de embarcaciones de pequeño tonelaje, y fue por ello que el gobierno tuvo que autorizar buques extranjeros para realizar operaciones de cabotaje dentro del territorio nacional mexicano.

Al aumentarse el número de embarcaciones de pequeño tonelaje dedicadas al tráfico marítimo de cabotaje, se desarrolló una competencia entre los *armadores*³⁴ perjudicando el progreso de la marina mercante por no existir un equilibrio entre el negocio de los fletes marítimos dentro de las utilidades. Para ello, el Departamento de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas estableció el “Control de Fletes y Pasajes” el cual regularía las tarifas fijas de la carga de mercancías de los buques.³⁵

2.2 La construcción de los primeros Puertos Marítimos en México

Conviene señalar que los antecedentes de los Puertos representan una larga historia marítima, ya que son amplios circuitos de comunicación con el mundo interior y exterior, por lo tanto, se expresarán únicamente los momentos más representativos que contribuyeron al desarrollo del comercio marítimo durante el inicio del México independiente.

³³ Cfr. DE DIOS BONILLA, Juan. Op. Cit., p. 592.

³⁴ Es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación.

³⁵ Cfr. DE DIOS BONILLA, Juan. Op. Cit., p. 604.

Así, este trabajo se enfocará en el Golfo de México, por la trascendencia del intercambio de bienes y servicios que se generaron dentro de los litorales más importantes, lo cuales se pueden delimitar en cinco estados de la República Mexicana: el tamaulipeco, veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco.

Empezaron a surgir disposiciones referentes a las actividades marítimas, como es el caso del Reglamento para el Comercio de Cabotaje, que entró en vigor en 1824, el cual señalaba que el tráfico de cabotaje debía hacerse únicamente con buques de bandera mexicana; y tres años más tarde, se logró la expedición del primer arancel para aduanas marítimas y de frontera.³⁶ Mientras tanto, el gobierno mexicano se dedicó al establecimiento de las relaciones diplomáticas con los países extranjeros para conseguir la firma de tratados de comercio y navegación.

Durante este periodo, se centraron en los intereses comerciales provenientes de Francia, Alemania, Estados Unidos de América y Gran Bretaña, los cuales no tenían límites, pues aún sin tener los tratados firmados, establecieron casas comerciales en las ciudades de los Puertos más significativos de México, logrando enriquecerse con los recursos del territorio mexicano.

2.2.1. Puerto de Veracruz

Fue el primer puerto y el más importante de tráfico marítimo internacional, resultó trascendente por su vinculación con diversas rutas de comunicación para llegar a los Estados Unidos de América, el Caribe y Europa. Sin embargo, durante los primeros meses el puerto se estableció como de cabotaje, permitiendo ser el principal centro de resguardo de todo tipo de mercancías.

Gracias a sus extensas vías de comunicación que lograban conectarse con diversos puertos y Estados de la República Mexicana, se consiguió un importante comercio intrarregional a través de las vías fluviales y caminos carreteros que permitieron el intercambio de todo tipo de bienes, que al mismo tiempo forjaban una excelente movilidad laboral.

³⁶ Cfr. VON Grafenstein Gareis Johanna, *El Golfo Caribe y sus Puertos*, Instituto Mora, México, 2006, p. 475.

El tráfico marítimo del Puerto de Veracruz, se caracterizó por encontrarse dentro de los principales puertos de México para el intercambio de bienes y servicios, por lo que no se hicieron esperar dentro del puerto, las diversas intervenciones extranjeras que propiciaron enfrentamientos bélicos, fuertes enfermedades que se convirtieron en epidemias, generando muchas pérdidas humanas, y sobre todo, el temor de contagio, entre los pasajeros y comerciantes dedicados a las actividades marítimas, estos hechos impidieron que el Puerto continuara con su libre desarrollo.

En este sentido, el comercio marítimo se trasladó a otros fondeaderos menores y la población sufrió las consecuencias de la suspensión del comercio, tales como: la crisis económica local, la falta de ingresos y la carencia de víveres, por lo que la migración de sus pobladores, no se hizo esperar.

Por otra parte, durante el Porfiriato se fundó una notable apertura comercial y mejoras a las instalaciones portuarias donde comenzaron a funcionar nuevas sedes administrativas, servicios para la aduana marítima, migración de pasajeros, correos, telégrafos y muelles en el Puerto, generando la movilización de grandes cantidades de henequén, metales industriales, cobre, café y grana.

2.2.2. Puerto de Matamoros

Se le consideró como un puerto estratégico, al ser un puente de entrada y salida de mercancías a lo largo del Río Bravo, además de ser el punto de referencia con el exterior del noratlántico mexicano.

El Puerto creció ágilmente en virtud de su profundidad, la cual permitía la entrada de barcos de calado regular, por tal razón, logró convertirse en un puerto de altura gracias a las vías de comunicación que alcanzaba a conectar con puertos estadounidenses, de la Habana y Gibraltar.

En el puerto se fijó el comercio interior y exterior, cobró a los propios inversionistas impuestos de guerra, controló la Aduana Marítima por un lapso de 2 años y permitió el establecimiento de comerciantes estadounidenses, franceses,

ingleses e irlandeses, canalizó principalmente el comercio de algodón y mercancías provenientes del extranjero.³⁷

Este puerto mostró una intensa actividad marítima de mercaderías extranjeras y de intercambio comercial costero dentro del territorio mexicano, en la región del noreste, mediante el sistema ferroviario que comunicaba con Monterrey, el cual contribuyó al movimiento de mercancías a otros estados, como Nuevo Laredo.

2.2.3. Puerto de Tuxpan

Inicialmente, mediante un decreto se estableció como un puerto de cabotaje, pero con el transcurso del tiempo pasó a ser un puerto de altura para contrarrestar la imposición de las fuerzas navales francesas y estadounidenses, pero no duró debido a las circunstancias geográficas y políticas que tuvo que atravesar este puerto para finalmente concretarse como de cabotaje. Estos hechos permitieron la apertura del tráfico de embarcaciones y la habilitación de un muelle que permitiría la producción de actividades de carga y descarga en el mar.

La importancia comercial de este puerto, se logró con los puntos de salida que utilizó para los productos de exportación, dentro de los cuales, resaltan los diferentes tipos de maderas, piloncillo, mantas, aguardiente de caña, chicle, cera miel y hule.³⁸

Cabe señalar, que las zonas en donde desemboca el río Tuxpan, sirvieron para la entrada de embarcaciones y el desembarque de mercancías que apoyaron el comercio interior y exterior, mismos que llegaban a cubrir los distintos puertos del Golfo de México, pero especialmente para el envío de mercaderías al puerto de Veracruz.

³⁷ Cfr. TRUJILLO, Bolio Mario. *El golfo de México en la centuria decimonónica*, Porrúa, México, 2005, págs. 38-41.

³⁸ *Ibíd.*, págs. 50-52.

2.2.4. Puerto de Tampico

Se le consideró como el segundo puerto más visitado del Golfo de México, resaltó debido al gran crecimiento marítimo comercial, el cual no tardó en declararse como puerto de altura. De ahí salía la plata, pieles, maderas, azúcar, café y tabaco, además de recibir productos estadounidenses, como la harina y diversas armas.

Este puerto comenzó a caracterizarse por el aumento de la circulación de comerciantes ingleses, franceses, estadounidenses, alemanes e italianos, quienes se establecieron en la zona, hasta formar una villa, donde la mayor parte de la población estaba conformada por comerciantes extranjeros.

Fue así, que se declaró abierto el comercio exterior, y una vez abierto, se hizo presente un gran tráfico de embarcaciones extranjeras, tales como los barcos de vapor , los cuales, intensificaron las actividades navieras y el aumento del comercio marítimo.

Asimismo, se realizaron importantes obras portuarias de profundidad que alcanzaron hasta los siete metros, logrando la entrada y salida de nuevos barcos con mayor calado y el progreso del intercambio de mercancías.

A su vez, gracias al funcionamiento del ferrocarril que unió a San Luis Potosí con Tampico y la vía férrea Monterrey-Tampico y la capital de Nuevo León con el Golfo, fortaleció el comercio marítimo y el mercado interno del puerto, pues una vez que la mercancía llegaba al puerto, podía enviarse fácilmente a cualquier otro estado.

2.2.5. Puerto El Carmen

Fungió como centro exportador de maderas preciosas y tintóreas provenientes de los bosques tropicales de Campeche y Tabasco, llegó a ser un punto de entrada para la diversidad de mercancías extranjeras de consumo interno para el sureste mexicano.

Se desempeñó como puerto de cabotaje en un principio, pero más adelante fue declarado como puerto de altura, a pesar de los problemas administrativos que tenía debido a su falta de jurisdicción, pues dependió durante mucho tiempo del estado de Puebla y Tabasco, pero, finalmente se estableció bajo la autoridad y territorialidad de Yucatán.

Desarrolló el comercio exterior con Europa y Estados Unidos, y en el interior primordialmente con Campeche, Coatzacoalcos y Tabasco. Se le reconoció por su alta capacidad para recibir un gran número de embarcaciones ya que podían entrar y salir sin ninguna restricción.

Posteriormente, gracias a la prosperidad de la isla del Carmen en el año de 1854, se fundó la Escuela Náutica y consecuentemente la actividad portuaria se fortaleció con el establecimiento de una Aduana Marítima.³⁹

2.2.6. Puerto de Campeche

Se caracterizó por un considerable tráfico marítimo que ofrecía seguridad a las embarcaciones que llegaran al puerto, a pesar de ser una zona recurrente al que acudían los piratas, ya que contaba con una extensa bahía que lograba la posibilidad de recibir numerosas embarcaciones de extenso calado, oportunidad que los piratas no podían desperdiciar para efectuar sus asaltos y llevarse diversas mercancías.

Este puerto, trabajó como puerto de altura y cabotaje, el cual desarrolló el incremento del comercio interior y exterior, ejerciendo como actividad adicional, la de funcionar como astillero, pues realizaba construcciones y arreglos de algunas embarcaciones utilizando excelentes maderas, logró preparar una gran cantidad de fragatas de guerra, la construcción de toda una flotilla mexicana y algunas reparaciones de barcos y vapores averiados.

³⁹ Cfr. TRUJILLO, Bolio Mario. Op. Cit., p. 95

Consecuentemente el puerto de Campeche se convirtió en el centro principal de construcción de barcos mexicanos, tanto de buques mayores como naves menores, cobrando su importancia principalmente en el litoral veracruzano, tabasqueño, campechano y yucateco.

2.2.7. Puertos Tabasqueños

El estado de Tabasco contaba con puertos costeros y uno fluvial, en el se concentró el mercado interno y productos para la exportación, lo cuales sirvieron como puntos intermediarios para hacer comercio de cabotaje en el litoral y en la red fluvial de Tabasco.

Dentro de los puertos tabasqueños, el puerto llamado Frontera resultó significativo al fungir como puerto de altura y cabotaje, a pesar de contar con una escasa profundidad para el atraco de buques, y cuya población en su mayoría eran pescadores e indígenas.

En general, su trascendencia se configuró debido a la red fluvial de comunicación, para comercializar productos de tierra, tales como: el cacao y algunos bienes de exportación como lo son las maderas preciosas de caoba y el cedro, mismos que provenían de Chiapas.

Se caracterizó por ser la principal puerta de salida de mercancías de productos agrícolas y el punto de ingreso de los productos provenientes de Veracruz, Chiapas, y de la República de Guatemala, con ello se consiguió registrar la entrada de numerables pasajeros provenientes de diferentes partes de México, el aumento del comercio exterior y un gran movimiento interno de personas dentro del puerto.

2.2.8. Puerto Sisal

En un principio Sisal operó como puerto menor para la exportación, pero poco a poco se convirtió en el principal puerto de entrada y salida mercantil para el tráfico de cabotaje y altura, de productos reservados a la ciudad de Mérida y al puerto de

Campeche. Se proveyó de comerciantes de diversas áreas como Guatemala, Chiapas, Tabasco y Oaxaca.

Con los años el puerto fue abierto al comercio exterior, aunque sus actividades se vieron afectadas por el gran número de intentos de Yucatán por separarse de la nación mexicana. Sin embargo, sobresalió al ser un punto de salida de la exportación del henequén hacia Estados Unidos de América y Europa.

Los problemas continuaron pues las personas adineradas e influyentes de Yucatán, las cuales comenzaron a argumentar que este era un puerto que no contaba con las condiciones de sanidad pertinentes, dicho sector de personas tenían como objetivo, que el puerto se encontrara más cerca de Mérida para realizar el tráfico marítimo de importación y exportación, y así, obtener concesiones para elegir a Progreso como puerto y quedarse con la mayor parte de los ingresos que resultaran de éste.

Finalmente, se logró el traslado de la Aduana Marítima de Sisal a Progreso, y se convirtió en un puerto de cabotaje con poca actividad portuaria, pero con una excelente comunicación fluvial y ferroviaria que conectaba a diversos estados de la República Mexicana.

2.3 Obstáculos que afectaron el comercio marítimo.

Para lograr comprender los problemas que hoy afectan la flota mercante mexicana dentro del comercio, resulta importante estar al tanto de los obstáculos que afectaron dichas actividades comerciales dentro la historia marítima mexicana, ya que servirá, para conocer los problemas que afectaron la evolución del comercio, y posteriormente, en el capítulo cuarto realizar un análisis que permita saber si estas dificultades, aún en la actualidad perjudican el desarrollo del comercio marítimo nacional e internacional, y así, saber si se han resultado las carencias que perjudican actualmente el intercambio de mercancías por vía marítima.

En este sentido, los principales problemas que afectaron el comercio marítimo, fueron los de origen meteorológico, de salud con la aparición de nuevas enfermedades, los repetidos ataques de piratas, las numerosas intervenciones extranjeras y finalmente, el contrabando que dio como resultado la corrupción y los intereses políticos dentro del comercio marítimo.

Los problemas meteorológicos afectaron en gran medida el intercambio de bienes y servicios por vía marítima, pues con la aparición de los nortes y los fuertes vientos en septiembre, generó que los nortes se concentran más débiles y propició que hasta marzo se hicieran más fuertes, éstos al no tener una duración establecida comenzó la incertidumbre y la interrupción para la navegación de los buques que debían permanecer atracados en los muelles o puertos.

Debido a los problemas meteorológicos, la comunicación entre los puertos quedaba obstaculizada por la falta de contacto con las embarcaciones, lo cual afectaba el traslado de mercancías y el intercambio de bienes y servicios en las diversas regiones comerciales.

Asimismo, las tormentas generaron importantes dificultades en la navegación que durante muchos años, antes y después del México independiente, se perdieron múltiples vidas y grandes cantidades de mercancías, lo que representaba notables pérdidas económicas y de trabajo.

Al término de los fuertes vientos en las regiones, comenzaron las enfermedades como fiebre amarilla y el vomito negro, las cuales causaban temor y generaba que la gente huyera a otros lugares cercanos. El vómito negro se desplegó en la población extranjera y sobre todo en los mexicanos de tierra adentro, donde morían alrededor 100 personas en un día.⁴⁰

Sin embargo, este tipo de enfermedades para los extranjeros que poseían casas comerciales no generaba ningún problema, ya que su codicia e interés por el dinero era más fuerte que la preservación de su propia vida

⁴⁰ Cfr. VON Grafenstein Gareis Johanna, Op. Cit., p. 476.

Aparecieron otras plagas como el sarampión, la cual era desconocida en ese entonces, así como la de la langosta, estas enfermedades costaron al país más de un millón de pesos, sin contar con que los buques mercantes eran apresados por los extranjeros, intensificando el incremento de pérdidas monetarias.

Por otra parte, el problema de los piratas se generó primordialmente en las costas mexicanas y del Caribe, en donde aparecieron numerosos piratas que contaban con verdaderas flotillas bien armadas, y quienes inquietaron las costas del Golfo de México, sobre todo en Campeche y Yucatán.

En ciertas regiones como la Laguna de Términos los piratas ya habían logrado instalarse, pues llegaron a tener toda una estación naval donde entraban y salían tripulantes de diversas nacionalidades como franceses, ingleses y holandeses, quienes comercializaban libremente y hacían grandes exportaciones.⁴¹

Sin embargo, debido a la lejanía de los puertos europeos de las rutas de América, los piratas tuvieron que buscar otros puntos de ataque, para continuar con su riqueza.

Las intervenciones extranjeras fueron otro inconveniente, ya que la ocupación de las fuerzas navales invasoras dentro los principales puertos mexicanos afectaron durante varios años el comercio marítimo, dando como resultado, la falta de control en la entrada y salida de los buques.

México contaba con una escasa marina mercante, lo que hacía más difícil contrarrestar los bloqueos extranjeros, sobre todo, los constantes bombardeos estadounidenses en las costas del Atlántico mexicano, que colaboraron a la firma del Tratado de Guadalupe Hidalgo, en donde México pierde 263, 866 kilómetros cuadrados, así como los puertos comerciales pertenecientes a esa parte del territorio mexicano.

⁴¹ Cfr. TRUJILLO, Bolio Mario. Op. Cit., p. 129

Aunado a lo anterior, las presiones de la Triple Alianza, esto es, España, Inglaterra y Francia amenazaron con invadir a México. Sin embargo, únicamente Francia decide invadir diversos puertos para comenzar a controlar el comercio de importación y exportación en el Golfo de México durante 2 años.

Cabe mencionar, que el intercambio mercantil de manufacturas extranjeras y la salida de materias primas mexicanas representó otra dificultad, pues los barcos extranjeros contaban con mayor capacidad de cargamento, que rebasaban por más de la mitad a las pequeñas y medianas embarcaciones mexicanas, ello generó, el otorgamiento de mayores concesiones a compañías navieras extranjeras, mismas que controlaron el comercio de importación y exportación en los puertos del Golfo de México.

Por otro lado, el problema del contrabando en la historia marítima representó una gran pérdida de recursos para el erario nacional. Sin embargo, dicha actividad se fomentó con la participación del gobierno, al establecer las tarifas en las aduanas marítimas y fronterizas.

Se dice que los impuestos eran excesivos, por lo que las casas mercantiles se vieron obligadas a revocar las órdenes de embarque, dicho contrabando contribuyó a la corrupción dentro de la administración y la actividad de los comerciantes, pues de ahí se obtenían cuantiosas ganancias prohibidas.

Entre las dificultades más alarmantes se encuentran los intereses políticos, que influyeron en gran medida en el progreso o el estancamiento del comercio marítimo.

Se aplicaron altas tarifas que tenían dos objetivos, obtener los recursos necesarios para el funcionamiento del comercio y atender las demandas económicas de los políticos, quienes incrementaron el contrabando y la corrupción.

Finalmente, fue la inestabilidad de los gobiernos, un gran obstáculo para el desarrollo marítimo, pues dio lugar a una gran cantidad de conflictos internos, los

cuales sirvieron para que otras naciones se decidieran a realizar múltiples intervenciones extranjeras, además de los cambios en las legislaciones portuarias, que se acomodaron de igual manera conforme a los intereses particulares de los políticos, que afectaron el progreso de la flota mercante mexicana.

2.4 Auge del comercio marítimo en México

México cuenta con grandes extensiones de mar, por lo que el hombre se vio en la necesidad de comunicarse de manera más eficaz por vía marítima para satisfacer sus necesidades; tales hechos, contribuyeron a la apertura del comercio entre los Puertos del Golfo de México, así como el intercambio de mercancías entre diversas poblaciones, lo cual benefició a la evolución del comercio marítimo mexicano.

Con el transcurso de los años, el desarrollo tecnológico fue innovando el tipo de material utilizado para la construcción de las embarcaciones, es decir, que la madera fue reemplazada por el hierro y el acero, creando buques más rápidos y seguros, así como de mayor calado para el transporte de pasajeros y mercancías.

Debido a lo anterior, las embarcaciones tomaron importancia en el sector económico para la explotación de los recursos naturales y el fomento del comercio marítimo, convirtiéndose en algo necesario la regulación de la navegación nacional e internacional de los buques.

“Se originaron los espacios marítimos y se regularon las actividades de los Estados sobre el agua y dentro de ésta los mares, así como la riqueza que encierran, dando un alcance a nivel mundial más equitativo, justo y democrático.”⁴²

⁴² GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier Antonio. *Problemática del cabotaje en México*, Porrúa, México, 2002, p. 16.

Antes de la independencia de México, se alcanzaron numerables avances en materia de navegación y construcción de buques, gracias al desarrollo marítimo que España había implementado.

“México se inició en el campo de la cultura marítima, tocándole en suerte ser la ciudad donde se escribió y publicó el PRIMER TRATADO de Construcción Naval y de Navegación en América que más tarde fue adoptado como texto en otros países.”⁴³

A éste paso, el comercio creció rápidamente, generando embarcaciones de mayor tecnología para el traslado de mercancías y personas, así como el establecimiento de un orden jurídico internacional que contemplara la navegación de los buques por los mares y océanos de las diversas naciones.

Conviene resaltar, que antes de la independencia de México, se suscitó el aumento de entrada y salida de mercancías con Asia, lo que motivó a España a crear una reglamentación del comercio marítimo, mediante diversas ordenanzas y disposiciones para la exportación e importación de determinados productos. Sin embargo, no se contaba con suficientes puertos para la ejecución de dichas actividades, y a pesar de ello, continuó el incremento del comercio hasta extenderse a diferentes países de Europa, América y Asia, lo que propició la habilitación de un mayor número de Puertos que sirvieron para el desarrollo del comercio marítimo.

Cuando México se concibió como país independiente, contaba con pocas embarcaciones, esto es, algunas lanchas de vela y botes de remos, las cuales fueron construidas por el reino español, y para alcanzar el progreso de las actividades marítimas, se preparó en los principales puertos artificiales el servicio de *dragado*⁴⁴; sin embargo, para llevarse a cabo este servicio se contrataron *dragas*⁴⁵ extranjeras que resultaban muy caras para el país, y por consiguiente, el

⁴³ DE DIOS BONILLA, Juan. Op. Cit., p.100

⁴⁴ Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, canales, ríos, lagos, etc.

⁴⁵ Embarcación dotada de medios para limpiar y dar la profundidad adecuada a puertos, canales, río, etc.

gobierno decidió comprar su primer draga que llamó "Porfirio Díaz", y que sirvió para el desarrollo del servicio marítimo.

Por otra parte, la intervención de las empresas navieras del Pacífico y la Mexicana del Golfo, fueron de trascendencia durante aquella época, ya que contribuyeron al progreso de la Marina Mexicana, aportando a las embarcaciones mayor calidad y el aumento de su volumen, las cuales fueron construidas con materiales más resistentes.

La apertura del comercio marítimo en México, se fue regulando e intensificando gracias a los intereses y necesidades especiales que se requerían para el traslado de mercancías a diferentes continentes, utilizando los buques como principal medio de transporte, mismos que facilitaron la comunicación internacional.

Durante la independencia de México, fueron creciendo las actividades comerciales, así como el número de embarcaciones y mercancías, los capitales extranjeros y pasajeros, tales hechos contribuyeron a la creación de nuevos decretos para la apertura de puertos de tráfico mercantil, lo que favoreció el intercambio comercial, así como la navegación de altura y cabotaje. No obstante, estas actividades resultaron contradictorias, pues se realizaban mayores importaciones, que beneficiaron económicamente a gran parte de Europa y Estados Unidos de América.

A este respecto, la navegación de altura y cabotaje dentro de la región costera mexicana tuvo gran trascendencia por su intensa actividad marítimo-mercantil, gracias a los recursos naturales que se encuentran en el litoral del Golfo de México y el avance tecnológico que se inició en la época de la República Restaurada y que se consolidó en el Porfiriato al lograr la remodelación de los puertos mexicanos y sus embarcaciones.

Es así, que la regulación de los puertos mexicanos se logró con la promulgación de la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993 y su Reglamento que se expidió el 21 de noviembre de 1994, junto con la Ley de Navegación del 4 de enero del mismo

año que se abrogó por la Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006, hechos que han contribuido a la modernización de los puertos.

CAPÍTULO III MARCO JURÍDICO.

3.1 Derecho Marítimo

Para el Doctor en Derecho, Francisco Carlos López Rueda, el método de aplicación del derecho marítimo es histórico-evolutivo, toda vez que la navegación es una actividad que se ha realizado desde los orígenes de las primeras civilizaciones y que se ha transformado a través de los años.

Definir al derecho marítimo es un tema delicado, pues el mismo autor señala que el concepto “...no tiene un objeto natural perfectamente delimitado ni unos caracteres tasados e inmutables ...es, por tanto un derecho relativo. No hay una definición legal del derecho marítimo ..”.⁴⁶

Es así, que los doctrinarios no han llegado a un acuerdo para definirlo, pues cada autor ha realizado su propio concepto, clasificándolo dentro de un derecho público, privado o internacional; sin embargo, todo concepto debe de modificarse y adecuarse de acuerdo la evolución de las embarcaciones en su tecnología, la navegación y el comercio marítimo.

Aunado a lo anterior, el derecho marítimo goza de múltiples expresiones, tales como: derecho marítimo, derecho de la navegación marítima, derecho marítimo internacional, derecho comercial marítimo, derecho del mar, entre otros, ello ha generado una gran discusión, pues cada persona lo define dependiendo de su rama de estudio, ya sea administrativa, internacional, científica o jurídica.⁴⁷

Para el francés Ripert, conforme al código de comercio español de 1885, lo identificó exclusivamente como un derecho mercantil marítimo, es decir, dentro del derecho privado.

⁴⁶ LÓPEZ RUEDA, Francisco Carlos. *Concepto y caracteres del derecho marítimo*, Pontificia Universidad Javeriana, 2003, p. 234.

⁴⁷ Cfr. GABALDÓN GARCÍA. José Luis. *Cursos de Derecho Marítimo Internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012, p.37.

En este sentido, concebir al derecho marítimo únicamente como un derecho mercantil que contemple las relaciones jurídicas entre el mar y el comercio marítimo ya no es admisible, ya que en la actualidad se trata de un derecho que goza de una especial naturaleza, al apoyarse en diferentes materias según sea el caso para su aplicación, esto es, que en los fenómenos marítimos existen dos tipos de interés: tanto el público como el privado.

Cabe señalar, que las normas que integran el derecho marítimo siempre van a estar relacionadas con las embarcaciones, los sujetos que actúan en la navegación, los diferentes contratos, accidentes y seguros marítimos, por lo cual, es inevitable el apoyo de diversas materias para lograr su correcta aplicación.

Para el autor del libro *“Concepto y caracteres del derecho marítimo”*, Francisco Carlos López Rueda, señala que el derecho marítimo es:

“El conjunto de normas jurídicas que regulan los hechos y las relaciones surgidas con ocasión de la navegación con el mar.”⁴⁸

Para profundizar el concepto de derecho marítimo, otra noción establece:

“...es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos.”⁴⁹

Los conceptos anteriores concuerdan con la idea, que el derecho marítimo regula la navegación de las embarcaciones dentro del mar, sin importar el objeto de su navegación.

⁴⁸ LÓPEZ RUEDA, Francisco Carlos. Op. Cit., p. 239.

⁴⁹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Derecho Marítimo*, Porrúa, México, 2001, p. 6.

Asimismo, otra acepción del derecho marítimo señala:

Es aquel que “..entra al estudio principalmente de la empresa marítima, si se entiende por tal la que se dedica habitualmente al tráfico marítimo;.. pues todo “tráfico” presupone comercio. Pero resulta que, con el mar como escenario, se efectúan otras operaciones no definitivamente comerciales, como: la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales, etcétera.”⁵⁰

El concepto anterior añade, que además de regular la navegación en el mar, también se encarga de estudiar a la empresa marítima, así como verificar que las embarcaciones de estas empresas cuenten con los permisos necesarios para poder navegar, respecto de la actividad que vaya a realizar dentro del mar.

Para complementar las ideas anteriores, otra forma de definir al derecho marítimo expresa lo siguiente:

“...estudia la problemática de la empresa marítima si se entiende por tal a la que se dedica con habitualidad al tráfico marítimo. Téngase en cuenta que el concepto de tráfico es de total contenido económico y por tanto no es propio de este lugar precisarlo, sino que ha de ser extraído de su correspondiente disciplina de Economía marítima.”⁵¹

Así, José Eusebio Salgado y Salgado en su libro titulado “*El conocimiento de embarque y su régimen internacional*”, define al derecho marítimo como:

“El conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marinos.”

Por otra parte, el autor del libro “*Problemática del cabotaje en México*” define que el derecho marítimo es:

⁵⁰ OLVERA DE LUNA, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, Porrúa, México, 1981, p. 11-12.

⁵¹ HERNÁNDEZ YZAL, *Santiago. Derecho Marítimo I*, Cadi, Barcelona, 1968, p.10.

*“..un conjunto de normas que regulan la conducta del ser humano y de los Estados encaminados al mejoramiento y conservación de los recursos naturales del mar y su distribución jurisdiccional que deberá ser equitativa y justa”.*⁵²

José Luis Gabaldón García, señala que se trata de un derecho que contempla y regula las situaciones relacionadas con los vehículos de la navegación, los sujetos que intervienen en la navegación, los contratos de utilización de las embarcaciones, los accidentes y el seguro marítimo.⁵³

Derivado de los conceptos anteriores, se entiende que el derecho marítimo regula las relaciones jurídicas tanto públicas como privadas de la navegación, y para que exista este derecho, debe haber un contacto entre el mar y un buque.

En la actualidad a este derecho se le debe otorgar una visión más amplia del objeto de su regulación, ya que no solo se basa en las empresas marítimas y actividades como el comercio y transporte, pues incluye también otras como la navegación para la exploración, explotación, construcción, dragado, de recreo y deportivas.

La evolución del derecho marítimo, le ha permitido ser flexible y novedoso, pues actualmente no se puede concebir únicamente como una rama del derecho mercantil, ya que necesita de diversas materias para su estudio y aplicación, tales como: el derecho internacional, administrativo, laboral, penal, entre otros.

3.2 Derecho del Mar

Siguiendo con la investigación, resulta pertinente comprender el significado del derecho del mar, mismo que servirá para diferenciar ante cual derecho nos encontramos, dependiendo del caso concreto.

⁵² GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier. Op. Cit., p.23.

⁵³ Cfr. GABALDÓN GARCÍA. José Luis. Op. Cit., p.37.

En este sentido, para el doctrinario Brunetti citado por Omar Olvera Luna, el derecho del mar es visto como:

“... un producto de las necesidades de la industria, del transporte naval, y no como una aplicación a éste de las reglas del comercio terrestre y de su carácter orgánico, lo cual permite considerarlo como un conjunto de instituciones con finalidad bien acusada, y con caracteres y normas propias.”⁵⁴

Bajo este contexto, se trata de un derecho que tiene su propia reglamentación, que se creó para regular el orden jurídico del transporte marítimo, sin transgredir las reglas del comercio.

Asimismo, otra concepción del derecho del mar, señala:

“...cuando el estudio ha de referirse a aspectos más amplios que los de la actividad de las empresas del tráfico marítimo se suele denominar a la disciplina derecho del mar.”⁵⁵

El concepto anterior resulta incompleto, pues no delimita los aspectos que incluye el derecho del mar, al establecer únicamente que se trata de un derecho que comprende actividades que van más allá de las empresas marítimas.

Por otro lado, el derecho del mar visto desde otro punto de vista, establece:

“..es la rama del Derecho con mayor vocación a lo universal y por lo tanto, a lo internacional, en la tendencia al logro de una unificación de las normas reguladoras de los problemas del mar en gran parte han sido formuladas con base en las costumbres marítimas, los armadores, comerciantes y marineros han recopilado sus costumbres y han estructurado las nuevas normas que se han impuesto sobre las reglas oficiales obsoletas.”⁵⁶

⁵⁴ OLVERA DE LUNA. Op. Cit., p. 13

⁵⁵ HERNÁNDEZ YZAL. Op. Cit., p.10.

⁵⁶ GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier. Op. Cit., p.34

Es entonces que este derecho unifica las normas que regulan el mar a nivel internacional, las cuales se crearon de acuerdo a las costumbres de los sujetos que intervienen en cualquier tipo de navegación.

Juan Luis Cifuentes Lemus da otra noción del Derecho del Mar, refiriendo:

*“El derecho del mar es una de las ramas más importantes del derecho internacional, y permite resolver las reclamaciones que los Estados hacen, de acuerdo con sus intereses nacionales, sobre la utilización de los recursos del océano”.*⁵⁷

Para la Organización de Naciones Unidas, el Derecho del Mar contempla que:

*“Está regido principalmente por la ["Convención de las Naciones Unidas para el Derecho del Mar"](#), la cual se considera uno de los instrumentos más completos del derecho internacional y establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización y derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos.”*⁵⁸

Se puede concluir que el derecho del mar contiene aspectos del ámbito internacional, pues se encarga de reunir las normas y las reglas que deberán seguir las embarcaciones, los negocios marítimos, las personas y los trabajadores de cada país que tengan como punto de conexión los mares y océanos.

El derecho del mar, también verifica los aspectos de soberanía, y jurisdicción, los derechos y obligaciones dentro de los mares de las Naciones que no se encuentren dentro de su zona jurisdiccional; pudiendo aplicar los métodos que fueron creados para la solución de controversias y el conflicto de leyes en los mares.

⁵⁷ CIFUENTES LEMUS, Juan Luis et al. *Derecho del Mar. Mar Territorial y Mar Patrimonial* (Consulta en INTERNET http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/volumen2/ciencia3/100/html/sec_11.html), México, 02/09/2013, 18:56

⁵⁸ CINU, Naciones Unidas Centro de Información (Consulta en INTERNET <http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/dermar.htm>), México, 04/09/2013, 21:09

Para que se pueda mantener un control de los aspectos anteriores, la CONVEMAR establece como principales autoridades dentro del Derecho del Mar: el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS), la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y la Organización Marítima Internacional (OMI).

3.3 Diferencias entre el Derecho Marítimo y Derecho del Mar

Ambos términos tienen diferentes alcances, es por ello, que resulta importante conocer las principales características que existen entre cada uno.

Derecho Marítimo	Derecho del Mar
<ul style="list-style-type: none"> • Se le identifica principalmente dentro del área mercantil y administrativa. • Se rige por el orden jurídico que haya establecido cada país dentro de su zona jurisdiccional. • Regula el transporte marítimo comercial, la navegación y todo lo relativo a las actividades del hombre en el mar y bajo el mar, dentro de su zona jurisdiccional. • Tiene intereses de dos tipos: públicos y privados. • La Secretaría de 	<ul style="list-style-type: none"> • Se le identifica dentro del área internacional. • Unifica las normas y reglas que deberán cumplir los Estados con respecto al orden jurídico para los mares y océanos. • Regula y resuelve los derechos privados y las reclamaciones de los Estados con respecto al orden económico internacional justo y equitativo • Toma en cuenta los intereses y necesidades de todos los países. • La principales autoridades son:

<p>Comunicaciones y Transportes y la Marina Mercante actúan como principales autoridades.</p>	<p>el Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS), la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental y la Organización Marítima Internacional (OMI).</p>
---	---

3.4 Marco jurídico nacional

3.4.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En nuestra Carta Magna, se pueden encontrar los principios que han forjado las bases para la reglamentación del derecho marítimo mexicano, creando así, nuestra legislación marítima.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reglamenta diversos aspectos del ámbito marítimo, tales como: los límites de las zonas marinas, el dominio de los recursos naturales y las facultades del Ejecutivo Federal, así como las del Congreso de la Unión, respecto del entorno del comercio marítimo.

De manera inicial, el artículo 27 constitucional especifica los derechos y los límites que corresponden a la Nación en cuanto a la propiedad de tierras y aguas que estén comprendidas dentro del territorio nacional mexicano, estableciendo como un derecho, la transmisión del dominio de éstas a los particulares; así como tomar las provisiones necesarias para lograr el mantenimiento y mejoramiento de tierras, aguas y bosques; además, la Nación tendrá el dominio directo de todos los recursos naturales, como: la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; también son propiedad de la Nación, las aguas de los mares territoriales que estén fijados por el Derecho Internacional, las aguas marinas interiores, lagunas o esteros que pertenezcan a su territorio nacional, así también; que la Nación ejerce una zona económica exclusiva, la cual se

extenderá a doscientas millas náuticas, donde se establecen los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes.

En el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se encuentran los requisitos para los cargos y funciones de los sujetos que intervienen en las embarcaciones, tales como: capitanes, patronos, maquinistas, mecánicos, los servicios de practica y en general para todo el personal que tripule alguna embarcación y que enarbole la bandera mexicana, será indispensable contar con la calidad de ser mexicano por nacimiento.

A su vez el artículo 42 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, enumera las partes que integran el territorio nacional, como lo son: las islas que incluyen arrecifes y cayos, las islas de Guadalupe y Revillagigedo, la plataforma continental y los zócalos submarinos, las aguas marítimas interiores y las de los mares territoriales que fije el Derecho Internacional.

Por otra parte el artículo 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone las competencias de las partes integrantes del territorio nacional y del espacio situado sobre el territorio nacional, los cuales, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, exceptuando las islas en las que hayan establecido la jurisdicción los Estados.

En el artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se establecen las facultades del Congreso relacionadas con el derecho marítimo, como es el caso de la fracción XIII, que señala la facultad del Congreso de dictar leyes que declare buenas o malas las presas del mar, así como leyes de derecho marítimo de paz y guerra; en su fracción XVII dispone la facultad de dictar leyes para el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal; en la fracción XXIX se encuentra la facultad de crear las contribuciones para el comercio exterior, el aprovechamiento y la explotación de los recursos naturales que comprenden las zonas marinas y partes integrantes del territorio nacional; en la fracción XXIX-F señala que podrá expedir leyes para la inversión mexicana y su regulación de la misma para el desarrollo nacional; la fracción XXIX-K menciona la facultad de expedir leyes en materia de turismo; y finalmente, en su fracción

XXIX-L señala, que corresponderá la expedición de leyes en el ámbito de sus respectivas competencias en materia de pesca y acuicultura.

En el artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, contempla como facultad exclusiva del senado, la de aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Presidente de la Republica Mexicana suscriba, lo cual resulta trascendente para las cuestiones de derecho del mar.

El artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce la calidad de autoridad marítima del presidente, señalando las facultades y obligaciones del presidente en su fracción X, establece la facultad de celebrar y ratificar los tratados con aprobación del Senado, así como dirigir la política exterior. observando los siguientes principios: la autodeterminación de los pueblos; la no intervención; la solución pacífica de controversias; la proscripción de la amenaza o el uso de la fuerza en las relaciones internacionales; la igualdad jurídica de los Estados; la cooperación internacional para el desarrollo; el respeto, la protección y promoción de los derechos humanos y la lucha por la paz y la seguridad internacionales; y en su fracción XIII, se encuentra como facultad marítima exclusiva del presidente, la de habilitar toda clase de puertos, adunas marítimas y fronteras, debiendo estableces su ubicación de éstas.

Se puede decir, que dichas atribuciones se concentran principalmente en tres Secretarías de Estado, que son: la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, la Dirección General de Marina Mercante y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.⁵⁹

En cuanto a la de resolución de controversias, el artículo 104 fracción IV, dispone que los Tribunales de la Federación serán competentes para conocer y resolver de las controversias que se susciten en materia de derecho marítimo.

⁵⁹ Cfr. GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS. Op. Cit., p.31.

Por otra parte, en el artículo 118 constitucional, señala que los Estados no podrán decidir sin el consentimiento del Congreso de la Unión, en cuanto al establecimiento de los derechos de tonelaje de una embarcación ni de los puertos, así como la de imponer contribuciones o derechos de importaciones o exportaciones; ni la capacidad de tener alguna tropa permanente o buques de guerra.

En el estudio del artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos se establecen las reglas del trabajo y de protección social, siendo importante, ya que los trabajadores de una embarcación o de un puerto, están sometidos a diferentes peligros, es por eso, que en este artículo se contempla la obligación de cumplir con las normas de seguridad, así como velar por los derechos y obligaciones del trabajador y el patrón.

No debe pasar desapercibido el artículo 131 de la Carta Magna que especifica como una facultad privativa de la Federación, la de regular el comercio exterior, en cuanto a la entrada y salida de mercancías, la imposición de gravámenes de mercancías que se importen o exporten, entre otras. Asimismo, el Presidente de la República Mexicana con la aprobación del Congreso podrá aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de importación o exportación, o bien, restringir o prohibir algunas de éstas con el fin de regular el comercio exterior, la economía y la estabilidad de algún producto nacional.

En cuanto al orden jerárquico de las leyes, el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone que la Constitución tiene supremacía plena, por sobre las leyes reglamentarias y los tratados que de ella emanen, sin ser contrarios a las disposiciones establecidas en nuestra Constitución y que sean celebrados por el Presidente con ratificación del Senado.

Finalmente el artículo 134 de la Ley Fundamental señala: *“...las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes y prestación de servicios para el Estado, deberán ser llevados a cabo en las mejores condiciones disponibles de precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás*

circunstancias pertinentes".⁶⁰ Se entiende que al decir todo tipo de bienes, se incluyen las embarcaciones, que se pueden obtener mediante compra, o bien, mediante el arrendamiento que en derecho marítimo es entendido como el fletamento.

3.4.2 Ley Federal del Mar

3.4.2.1 Espacios Marítimos

La delimitación de los espacios marítimos comenzó después de la Segunda Guerra Mundial; al iniciarse una explotación de los recursos naturales, lo que dio lugar, a la creación de la reglamentación de cada zona del mar.

Los espacios marítimos tienen como objeto la delimitación de fronteras con respecto a la Mar Territorial, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental, mismos que forman parte del territorio mexicano, y que se encuentran regulados en la Ley Federal del Mar, la cual contempla que el territorio va más allá de estos espacios donde la nación ejerce su competencia y derechos de soberanía que estarán de conformidad con esta Ley, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el derecho internacional, este último, participará cuando se trate de la regulación del orden jurídico de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de recursos, la preservación y el estudio del medio marino y sus recursos vivos.

Para delimitar estas zonas, se tomaron en cuenta los hechos históricos, políticos y geográficos; propiciando diversas interpretaciones y posiciones de las direcciones de la costa de cada Estado.

En este sentido, la delimitación de los espacios marítimos fue establecida por la voluntad de cada Estado; sin embargo; la validez de su delimitación resulta un

⁶⁰ GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS. Op. Cit., p.32.

tema de derecho internacional, ya que la voluntad de cada Estado ribereño debe adecuarse a la delimitación establecida por este derecho.⁶¹

Lo anterior, resulta trascendente para México, pues cuenta con una extensión de 10 kilómetros de costas en el Golfo de México, el Mar Caribe, el Golfo de California y el Océano Pacífico.

3.4.2.2 El Mar Territorial

El mar territorial, tiempo atrás fue de gran interés para la defensa, la seguridad nacional y los recursos naturales, pues la expansión de la soberanía en el mar era una inquietud debido a las diversas guerras, por lo que fue necesario establecer los criterios y límites de cada espacio marítimo, tomando en cuenta un orden justo y equitativo de los mares y océanos entre las Naciones.

Cada Estado tiene derecho a fijar su mar territorial hasta donde sea razonable, pues debe atender los aspectos de carácter geográfico, geológico y biológico, que se adecuen a las necesidades de su población en cuanto a la defensa, la seguridad nacional y economía.

Conforme a la Ley Federal del Mar y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), el mar territorial tiene una anchura de 12 millas marinas (22,224 metros), medidas que se han elaborado conforme a sus respectivas leyes tanto nacionales como internacionales.

El Mar Territorial es parte del territorio nacional y se ejerce la soberanía de la Nación, que se extiende al espacio aéreo, lecho y al subsuelo del mismo. La limitación que tiene para ejercer su soberanía es el permitir a los buques de todos los Estados sean ribereños o sin litoral, el derecho del *paso inocente*.⁶²

⁶¹ Cfr. VALLATA MARRÓN, José Luis. *Derecho Internacional Público*, Porrúa, México, 2009, p. 179.

⁶² De acuerdo con la CONVEMAR, lo define como la navegación por el mar territorial sin penetrar las aguas interiores, ni hacer escalas en alguna rada (lugar de fondeadero a corta distancia de la costa) o instalación portuaria, navegación hacia las aguas interiores o para salir de ellas o hacer una escala en una rada o instalación portuaria; el paso debe ser rápido y no interrumpido; no debe ser perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad.

Luego entonces, para el doctrinario Modesto Seara Vázquez, el mar territorial puede definirse como:

*“...el espacio marítimo situado entre el mar nacional y el alta mar. Forma parte del territorio del Estado, que ejerce sobre él plena soberanía.”*⁶³

Considerando lo anterior, resulta necesario saber, que el *mar nacional* es la extensión del territorio de un Estado, que goza de plena soberanía, teniendo como límite dentro de sus aguas, las bases donde se establece la extensión del mar territorial. El mar nacional, contiene lagos, mares interiores, puertos, ciertas bahías y golfos, canales y ríos que no sean internacionales, ya que éstos, están regulados por normas especiales.⁶⁴

Mientras que la *alta mar* “es la zona donde los Estados ribereños no tienen derechos de soberanía ni jurisdicciones especiales. La alta mar se encuentra más allá de toda jurisdicción territorial o especial de los Estados ribereños y empieza ahí donde termina la zona económica exclusiva.”⁶⁵

Cabe señalar que su régimen jurídico, está apoyado por los principios de igualdad y libertad; entendiendo esta libertad de los mares como: la libertad de navegación, de pesca, de tender cables y tuberías submarinos, de sobrevuelo y de construir islas artificiales y otras instalaciones.

En cuanto a la libertad de pesca, es un tema especial debido a la evolución que se ha generado en esta actividad, pues se ha tenido que controlar esta libertad en la alta mar para regular la explotación pesquera mediante diversas disposiciones y convenciones internacionales.

⁶³ SEARA VÁZQUEZ, Modesto. *Derecho Internacional Público*, Porrúa, México, 2006, p.260.

⁶⁴ *Ibíd.*, p.p. 257-258

⁶⁵ VALLATA MARRÓN, José Luis. *Op. Cit.*, p. 190.

3.4.2.3 Aguas Marinas Interiores

De acuerdo con la Ley Federal del Mar, en su artículo 36, señala que las aguas marinas interiores son:

“...aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas a partir de las cuales se mide el mar territorial..”

La misma ley establece que se ejercerán los derechos de soberanía que se extienden al espacio aéreo sobre las aguas marinas interiores, al lecho y al subsuelo de esas aguas.

La Ley Federal del Mar, incluye dentro de estas aguas las siguientes áreas:

- La parte norte del Golfo de California.
- Las Bahías internas
- Los Puertos
- Las internas de los arrecifes
- Las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios.

Asimismo, en las aguas interiores se encuentran comprendidos los mares interiores, lagos, lagunas, los brazos de mar, los esteros y bahías.⁶⁶

Tiene como límite interior la *línea de bajamar*⁶⁷ a lo largo de la costa y como límite exterior coincide con las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial.

En consecuencia, si embarcaciones extranjeras navegan en las aguas marinas interiores mexicanas, quedaran reguladas por esta Ley y su Reglamento, así como por otras disposiciones aplicables de derecho internacional.

⁶⁶ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op. Cit., p. 36.

⁶⁷ Es la línea de mayor flujo y refluo donde llegan las aguas marinas a lo largo de las costas.

Las aguas marinas interiores también son conocidas como aguas internas y forman parte del territorio nacional, donde el Estado puede ejercer su soberanía atendiendo los principios del derecho internacional.

3.4.2.4 Zona Contigua

Al igual que los espacios marítimos anteriores, la Zona Contigua está reglamentada por la Ley Federal del Mar, la cual ha incorporado las disposiciones establecidas por la CONVEMAR.

En relación al concepto de Zona Contigua, el significado que le han atribuido es el siguiente:

“Es el área adyacente al mar territorial del Estado ribereño, y su límite no podrá exceder las 24 millas náuticas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial; tiene propósitos de fiscalización, aduaneros, de inmigración o sanitarios”.⁶⁸

Para comprender lo que abarca la Zona Contigua, conviene señalar que una milla náutica equivale a 1,852 metros y que sus competencias refieren principalmente a mantener un control y evitar todo tipo de violaciones en cuanto a las actividades fiscales, aduanales, de migración y sanitarias.

Al respecto, en el artículo 33 de la CONVEMAR, señala lo siguiente:

“... el Estado ribereño podrá tomar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir las infracciones de sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial;

⁶⁸ Miguel Ángel Bustamante Martínez y Héctor Maldonado Clemente. *“Delimitación de los espacios marítimos”*, *Cultura Estadística y Geografía*. (INEGI, México D.F., Revista de información y análisis de 2002, núm. 19) p. 39.

b) Sancionar las infracciones de esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en su mar territorial.”

Del artículo anterior, se observa que no contempla los derechos de actividades de pesca, a pesar de ser una zona que se conecta con la ZEE como con el mar territorial.

En la zona contigua existe la libertad de navegación, salvo las restricciones antes descritas y el Estado ejerce plena soberanía, teniendo como limitante el derecho de paso inocente como en el caso del mar territorial.

3.4.2.5 Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Inicialmente conforme a la Convención de Ginebra para poder distinguir la Zona Económica Exclusiva del mar territorial se le denominó como Mar Patrimonial, el cual no podía exceder de veinte millas; sin embargo, en nuestra Ley Suprema se decidió tomar en cuenta las corrientes de la tercera conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual establece que no deberá extenderse esta Zona, más allá de 200 millas marinas.

La Zona Económica Exclusiva resultó un tema en controversia pues se inició un interés de los Estados ribereños en las pesquerías para tomar las medidas necesarias para la conservación de éstas.

Es así, que con el avance tecnológico la pesca se convirtió en una industria, lo cual amenazó con una sobre-explotación y la extinción de los recursos naturales, luego entonces, los Estados ribereños visualizaron que era necesario contar con una explotación exclusiva, es decir, crear una reglamentación para la pesca dentro de sus costas, este hecho comenzó a reflejar una separación de los Estados desarrollados y los que se encontraban en vías de desarrollo.

En este sentido, se iniciara con una definición de Zona Económica Exclusiva vista desde un punto de vista geográfico, la cual señala lo siguiente:

“Es una zona situada más allá del mar territorial y adyacente a éste; su anchura no se extenderá más allá de 200 millas náuticas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial.”⁶⁹

Por otro lado, tomando en cuenta el artículo 27 la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Zona Económica Exclusiva se encuentra delimitada de la siguiente manera:

“...fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial.”

Los derechos de soberanía y el alcance de jurisdicción que se ejerce dentro de ésta zona, se encuentran contemplados en la CONVEMAR y en la Ley Federal del Mar en su artículo 46 fracción primera,:

I.- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, ya sean renovables o no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la Zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos,

Para el cumplimiento de éstos derechos, el Ejecutivo Federal se encargará de dictar las medidas pertinentes para la administración y conservación de la exploración y explotación de los recursos naturales vivos y no vivos.

En la fracción segunda del mismo artículo, establece que la jurisdicción de esta Zona se encuentra sujeta al derecho internacional para poder intervenir en:

- El establecimiento y utilización de islas artificiales.
- La investigación científica marina.

⁶⁹ Miguel Ángel Bustamante Martínez y Héctor Maldonado Clemente, Op. Cit. p. 39.

- La preservación del medio marino.

En este sentido el Ejecutivo Federal, será el encargado de velar el cumplimiento de los derechos de soberanía y jurisdicciones dentro de la ZEE, actuando para ello, conforme al derecho internacional.

Asimismo, deberá respetarse el goce de los Estados extranjeros para la libertad de navegación, sobrevuelo, tender cables y tuberías submarinos; así como la operación de embarcaciones y aeronaves que deberán ser compatibles con el derecho internacional.

Es así, que las expresiones de los derechos de soberanía y las jurisdicciones se establecen para fines específicos y no como de reconocimiento de soberanía, como es el caso de las aguas interiores y el mar territorial.

3.4.2.6 Plataforma Continental

En la Plataforma Continental, se llevan a cabo los descubrimientos de petróleo y gas, lo que generó un gran interés entre los Estados para efectuar el ejercicio de estos derechos en los yacimientos.

Se trata de un fenómeno geológico, que tiene de profundidad aproximadamente 200 metros, donde México cuenta con una extensa Plataforma Continental en el Golfo de México y el Caribe.⁷⁰

En la Ley Federal del Mar en su artículo 62, coincide junto con el derecho internacional, al establecer que la Plataforma Continental comprende lo siguiente:

“..el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los

⁷⁰ Cfr. VALLATA MARRÓN, José Luis. Op. Cit., p. 187

casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional. La definición anterior comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional.”

Por su parte, la CONVEMAR en su artículo 76, establece que su anchura se limita a 200 millas náuticas, contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide el mar territorial. Tiene un borde exterior del margen continental el cual se extiende a más de 200 millas náuticas contadas de las líneas base de donde se mide el mar territorial y esta amplitud no podrá exceder 350 millas náuticas ni podrá alargarse después de las 100 millas náuticas.

En la Plataforma Continental la nación ejerce su soberanía para efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales; sin embargo, nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de las autoridades competentes mexicanas. El ejercicio de estos derechos de la Nación no deberá afectar la navegación, derechos y libertades de otros Estados.

3.4.3 Ley de Navegación y Comercio Marítimos

3.4.4 Naturaleza jurídica de los buques

Antes de iniciar con la reglamentación de los mares y las embarcaciones con el entorno marítimo, resulta conveniente explicar las características de la naturaleza jurídica, que describen en su totalidad a un buque.

La naturaleza jurídica de un buque, determina que es un material tangible en la categoría de las cosas, lo que significa que es un objeto sobre el cual recaen ciertos derechos.

Es entonces, que un buque es una cosa que no es susceptible de titularidad de derechos y obligaciones; es una cosa compuesta, integrada por cosas simples que están conectadas entre sí y que son objeto de un tratamiento jurídico unitario⁷¹. Tiene un valor económico y susceptible de apropiación. Es un bien mueble que navega y que implica la existencia de la movilidad. Y finalmente, es un bien mueble registrable, esto es, que tiene una individualización e identificación registral.⁷²

De lo anterior, se desprende que un buque es una construcción unitaria que está integrada por cosas simples unidas, pero que al mismo tiempo, el conjunto de ésta construcción llamada buque, tiene una individualidad a la que se le otorga ciertos atributos de la personalidad, tales como: domicilio, nombre y nacionalidad.

- El domicilio de una embarcación se obtiene del puerto donde fue registrada o matriculada.
- El nombre, es un requisito indispensable elegido al gusto del propietario, y que no puede ser igual al de otra embarcación.
- El buque debe contar con un número internacional que se adecue a las reglas de la OMI:
- La nacionalidad de un buque sirve para vincularlo con la legislación de un Estado con respecto a los deberes y responsabilidades públicas, es decir, que funciona para resolver los conflictos de competencias y saber qué tribunal y ley es competente. Cada Estado, va establecer los requisitos y condiciones necesarios para que se pueda conceder a una embarcación su nacionalidad; únicamente se tiene el derecho a enarbolar una bandera, es decir, que si un buque enarbolará dos banderas, no podrá ampararse bajo ninguna de esas nacionalidades y será considerado un buque sin nacionalidad.

⁷¹ No se deben confundir con los simples accesorios que son cosas fungibles y consumibles.

⁷² Cfr. GABALDÓN GARCÍA. José Luis. Op. Cit., p.p.381-382

3.4.5 Principales actores en el servicio del transporte marítimo

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos hace referencia de los sujetos que intervienen en el transporte marítimo, es por ello, que este tema tiene como objetivo, permitir un mejor conocimiento, comprensión y aplicación de los términos empleados, con el fin de lograr identificar la competencia de cada ente que participe en las operaciones marítimas y que se presentan a continuación.

3.4.5.1 Armador

La Terminología Marítima Portuaria, define al armador de la siguiente manera:

“Es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación.”⁷³

3.4.5.2 Naviero

La definición legal de naviero se localiza en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, conforme al artículo 2º, el cual asienta lo siguiente:

“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.”

La misma ley señala los requerimientos para actuar como navieros mexicanos, y que a letra dice:

Artículo 20.- Para actuar como naviero mexicano se requiere:

⁷³ Terminología marítima-portuaria. Op. Cit. p. 5.

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;*
- II. Tener domicilio social en territorio nacional;*
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y*
- IV. Ser propietario o poseedor de una o varias embarcaciones cuyo tonelaje total sea de un mínimo de 500 toneladas de registro bruto.*

3.4.5.3 Operador

Conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 2º fracción X, señala que operador es:

“La persona física o moral, que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.”

3.4.5.4 Propietario

La Ley de Navegación en su artículo 2º fracción VIII, define al propietario como:

“La persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.”

3.4.5.5 Agente naviero

Es la persona física o moral que está facultada para actuar en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, que actúe en su nombre o bien en representación de tres tipos: agente naviero general, agente naviero consignatario y agente naviero protector, mismos que se explican en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 22, que a letra dice:

- I.- Agente naviero general, quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de*

arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima;

II.- Agente naviero consignatario de buques, quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación conforme al artículo 24 de esta Ley; y

III.- Agente naviero protector, quien será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

3.4.5.6 Tripulación

En la Ley de Navegación en su artículo 25, señala que la tripulación son aquellas personas que prestan un servicio a bordo de las embarcaciones o artefactos navales, que deberán tener una dotación mínima de tripulantes dependiendo del tipo de embarcación.

Los capitanes, pilotos navales, maquinistas, mecánicos y en general las personas que tripulen un buque mexicano, será requisito indispensable ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.

3.4.6 Marina Mercante Mexicana

Conforme a lo dispuesto en la misma Ley de Navegación, para que una embarcación sea considerada como mexicana, deberá abanderarse y matricularse en cualquier capitanía de puerto del territorio mexicano, dicha solicitud debe ser realizada por el propietario o naviero.

Todos los buques estarán obligados a satisfacer las condiciones de seguridad establecidas por la ley nacional e internacional, así como el documento que acredite la dimisión de bandera del país de origen, en el caso de que la embarcación haya sido construida en otro país.

La matriculación de las embarcaciones, es un documento que contiene el tipo de servicio que ofrecerá la embarcación, para ello, existe una clasificación descrita en el artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio marítimos, que es de dos tipos: por su uso y por sus dimensiones, que a continuación se señalan:

Por su uso, en embarcaciones:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivas;
- e) 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.
- f) Mixto de carga y pasaje; y
- g) Dragado.

Por sus dimensiones, en:

a).- Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: todo aquel de quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y

b).- Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado.

Por otro lado, para cumplir con los requisitos establecidos por la ley de Navegación, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, donde se llevan a cabo los registros de embarcaciones mayores y se podrán inscribir los siguientes actos jurídicos contemplados en el artículo 17 que a letra dice:

- I.- Los correspondientes a navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar sus estatutos sociales o, actas de nacimiento;*
- II.- Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público;*
- III.- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;*
- IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;*
- V.- Las resoluciones judiciales y administrativas que consten de manera auténtica; y*
- VI.- Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.*

La autoridad encargada de abanderar y matricular una embarcación, es la Dirección General de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Conviene resaltar, que todas las embarcaciones que naveguen en las vías mexicanas deberán estar abanderadas, matriculadas y registradas en un solo Estado y enarbolar la bandera mexicana en el punto más alto, de conformidad con la CONVEMAR y demás leyes aplicables.

Las personas físicas y morales mexicanas, podrán solicitar el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones, en caso de que sean de su propiedad o bien, bajo su posesión mediante un contrato de arrendamiento financiero, de conformidad con el artículo 11 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La solicitud del propietario o naviero de abanderar una embarcación como mexicana, deberá cumplir con anterioridad todas las normas de inspección y

certificación correspondientes. La autoridad marítima expedirá un pasavante de navegación, en tanto se tramita el certificado de matrícula mexicana que tendrá vigencia indefinida y podrá ser cancelado, conforme a los supuestos del artículo 14 de la Ley de Navegación.

Existe también la matriculación consular que se realiza en el extranjero por la autoridad consular mexicana, quien se encarga de hacer el abanderamiento de la embarcaciones de manera provisional, mediante la expedición de un pasavante, que otorga derecho a un solo viaje con destino a algún puerto mexicano donde se tramitara la matrícula.

Asimismo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 12, establece los supuestos para que una embarcación pueda ser considerada de nacionalidad mexicana y que a letra dice:

- I.- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley;*
- II.- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;*
- III.- Las decomisadas por las autoridades mexicanas;*
- IV.- Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y*
- V.- Las que sean propiedad del Estado mexicano.*

En este sentido, el derecho marítimo deberá atender las reglas y convenciones internacionales, ya que el artículo anterior es el fundamento para acudir al Tribunal Internacional del Derecho del Mar, en caso de alguna controversia.

3.4.7 Régimen de navegación

De manera preliminar, la navegación en los espacios marítimos mexicanos y la llegada de embarcaciones a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz para todos los Estados conforme al principio de reciprocidad internacional. Sin embargo, por razones de seguridad nacional o interés público, se podrá negar la navegación en éstas zonas.

Conforme al artículo 38 de la misma ley, la navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en tres tipos:

I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial;

II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y

III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

En otras palabras, se entiende que la navegación de altura es la navegación nacional, es decir, la que se realiza únicamente dentro de los espacios marítimos mexicanos; mientras que la de altura, es la navegación internacional, que es efectuada en los puertos extranjeros.

Cabe destacar, que México tiene la obligación de atender los Tratados Internacionales en materia de explotación y operación de las embarcaciones, tanto en la navegación de altura como de cabotaje y estarán reservadas a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Bajo este contexto, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 40 establece lo siguiente:

“La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción y mantenimiento portuario, y el dragado podría realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, siempre y cuando exista reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales y cumpliendo con las disposiciones legales aplicables.”

De lo anterior se desprende la importancia de la reciprocidad entre México y los demás países, para el caso de la operación y explotación de las embarcaciones, mismas que podrán realizarse por navieros extranjeros siempre y cuando exista esta reciprocidad, debiendo dar en primer lugar, preferencia a los mexicanos.

El mismo artículo apunta, que en caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o en caso de una causa de interés público, se podrán otorgar permisos temporales, los cuales, tienen una duración de tres meses sin derecho a renovación por más de siete veces para una misma embarcación.

Finalmente, la navegación de cabotaje podrá otorgarse cuando se trate de:

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

3.4.8 Propiedad de las embarcaciones

De manera inicial, todas las embarcaciones y artefactos navales son bienes muebles que estarán sujetos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y demás disposiciones señaladas en el Código Civil Federal.

Conviene señalar que, una *“embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, sus equipos y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato, lo que constituye una universalidad de hecho.”*⁷⁴

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos enumera los elementos de individualización de una embarcación, la cual conservará su identidad, aun si se llegara a cambiar cualquiera de los elementos que se refieren a continuación:

⁷⁴ Artículo 78, segundo párrafo. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

- ✓ Nombre
- ✓ Matrícula
- ✓ Puerto de matrícula
- ✓ Nacionalidad
- ✓ Señal distintiva
- ✓ Unidades de arqueo bruto.

Además, la propiedad de una embarcación deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor público, con los elementos de individualización anteriormente referidos y estar inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.

La misma ley en su artículo 80, establece otros modos de adquisición de la propiedad de una embarcación, y que se describen a continuación:

- Contrato de construcción
- Dejeción válidamente aceptada por el asegurador. Lo que significa que el propietario deja el bien al asegurador y transfiere la propiedad
- Buena presa calificada por tribunal competente, conforme al derecho internacional. Un ejemplo de ello es que sea capturado en la guerra.
- Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo con el derecho internacional. Es decir, cuando existen conflictos bélicos hay forzosamente una indemnización.
- Requisa. Debe ser mediante una sentencia.
- Abandono a favor de la Nación en los términos de esta Ley. Es mediante un juicio donde primero se adjudica y posteriormente se manda al desguace.

Por otro lado, cuando se trata de una embarcación en construcción, existen dos tipos de contratos de compraventa establecidos por la Ley de Navegación:

- De compraventa de cosa futura, el astillero tiene la obligación de aportar los materiales y la propiedad se trasladara al adquirente hasta que este terminado el proceso de construcción.

- De obra, cuando el naviero aporta los materiales de construcción, y por tanto, se considera desde el inicio de su construcción de su propiedad

3.4.9 Contratos de utilización de las embarcaciones

Las embarcaciones ofrecen una diversidad de servicios, donde el usuario podrá elegir aquel que este acorde a sus necesidades para la realización de sus fines comerciales, y que se explican a continuación.

3.4.9.1 Contrato de arrendamiento a casco desnudo

Conforme al artículo 114 de la Ley de Navegación, en este contrato 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.

El contrato de arrendamiento a casco desnudo, deberá estar por escrito en una *póliza de arrendamiento*⁷⁵ y regirse por la voluntad de las partes, y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por la Ley de Navegación y demás disposiciones supletorias.

3.4.9.2 Contrato de fletamento

Los sujetos que intervienen en este contrato se denominan fletante y fletador, el primero se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad a disposición de un fletador, quien éste a su vez deberá realizar el pago de un flete.

Los contratos de fletamento se clasifican de dos tipos: por tiempo y por viaje. En el contrato de fletamento por tiempo, el fletante se obliga a poner una

⁷⁵ Deberá contener los elementos de individualización de la embarcación, el nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario, el lugar y condiciones de entrega de la embarcación y de la restitución de la misma, la duración del arrendamiento, el monto y forma del pago del flete y la facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

En el contrato de fletamento por viaje, el fletante se obliga a poner todo o una parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

Cabe resaltar que todas las acciones derivadas de los diversos tipos de contratos de fletamento prescribirán en un año.

3.4.9.3 Contrato de transporte marítimo de mercancías

En este contrato el naviero o el operador se obligan mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

El contrato deberá constar en un conocimiento de embarque, expedido por el transportista. Este conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

Conforme al artículo 131 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el conocimiento de embarque deberá contener los siguientes requisitos:

- I. Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador;*
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;*
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;*
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación;*
- V. Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;*
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;*
- VII. Mención de los puertos de carga y destino;*
- VIII. Mención de la modalidad y tipo de transporte;*
- IX. Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y*

X. Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

Las disposiciones anteriores se aplicarán a los contratos de transporte marítimo de mercancías, siempre y cuando el puerto de carga o de descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano, y por las disposiciones de la Ley de Navegación; o bien, que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

3.4.9.4 Contrato de transporte marítimo de pasajeros

En este tipo de contrato, el naviero o el operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje, mismo que deberá constar en un boleto que será al portador o nominativo.

La obligación del naviero u operador de entregar al pasajero el boleto respectivo, deberá contar los siguientes requisitos:

- ✓ Nombre y domicilio del naviero u operador;
- ✓ Nombre del pasajero;
- ✓ Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- ✓ Ruta o recorrido;
- ✓ Precio del pasaje;
- ✓ Fecha y lugar de embarque;
- ✓ Puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje; y
- ✓ El nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador.

3.5 Marco jurídico internacional

3.5.1 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La CONVEMAR fue suscrita en Montego Bay, Jamaica en 1982, y se realizaron cuatro convenciones de Ginebra en 1985 sobre:

- El mar territorial y la zona contigua
- La alta mar
- Plataforma continental
- La pesca y la conservación de los recursos de alta mar⁷⁶.

“La Convención de Montego Bay codifica el Nuevo Derecho del Mar y desarrolla nuevas figuras jurídicas, como la Zona Económica Exclusiva, los Estados y las Aguas archipelágicas, los Fondos Marinos y Oceánicos, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos y el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.”⁷⁷

Consta de 320 artículos y 9 anexos que establecen las normas para los límites marítimos. Además, tiene 4 Órganos marítimos que todos los Estados miembros tiene la obligación de respetar las disposiciones que de ellos emanen, y son los siguientes:

- Autoridad Internacional de los Fondos Marinos
- Tribunal Internacional del Derecho del Mar
- Comisión de Límites de la Plataforma Continental
- Organización Marítima Internacional

En este sentido, la CONVEMAR es un excelente instrumento para la solución de controversias, pues contiene la reglamentación de los espacios marítimos, el acceso a los mares y océanos, la navegación y la protección del medio marino, la

⁷⁶ Cfr. VALLATA MARRÓN, José Luis. Op. Cit., p. 173.

⁷⁷ LÓPEZ-BASSOLS. Hermilo. *Los nuevos desarrollos del derecho internacional público*, Porrúa, México, 2008, p. 309.

utilización equitativa y eficiente de sus recursos vivos y la facilitación de la comunicación internacional.

Su principal objetivo es el de contribuir al orden económico internacional justo y equitativo, tomando en cuenta los intereses del ser humano, de cada país en desarrollo u en vías de desarrollo sean ribereños o sin litoral.

México firmó la CONVEMAR el día 10 de diciembre de 1982, y fue aprobada por el Senado el 29 de diciembre del mismo año, siendo México uno de los primeros países en ratificarla el día 21 de febrero de 1983, y fue promulgada el 18 de mayo de 1983.⁷⁸

Finalmente, se puede observar que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la legislación marítima nacional mexicana, adoptan los principios y normas establecidos por el derecho internacional o derecho del mar con el fin de solucionar los problemas de los espacios marinos y el respeto de la soberanía de todos los Estados, estableciendo un orden jurídico de navegación en los mares y océanos.

3.5.2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Fue creada como un órgano permanente de la Asamblea General de las Naciones Unidas en el año de 1964. Los trabajos de la UNCTAD, son realizados por una Junta de Comercio y Desarrollo, la cual se encargó de crear una Comisión de Transporte Marítimo que contribuyera al mejoramiento y desarrollo del mismo; además, sirve de apoyo para a crear y reforzar las marinas mercantes los países en desarrollo.⁷⁹

⁷⁸ Cfr. GÓMEZ-ROBLEDO, Alonso. *El Nuevo Derecho del Mar*, Porrúa, México, 1986, págs. 15-16.

⁷⁹ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo. *Manual de Derecho de la Navegación*, Depalma, Buenos Aires, 2000, p. 25.

La UNCTAD tiene como principales características, el velar por los sectores de comercio, finanzas, tecnología, inversión y desarrollo sostenible. Asimismo, busca aportar estrategias para los países en vías de desarrollo, las cuales aumenten sus oportunidades en el comercio, la inversión y el desarrollo.

Dichas estrategias tienen como objetivo el poder ayudar a resolver los problemas derivados de la mundialización, así como la integración a la economía global en igualdad de condiciones.

La UNCTAD cumple su mandato a través de:

- El análisis de políticas
- Las deliberaciones intergubernamentales
- La búsqueda del consenso y la negociación
- El control, la ejecución y el seguimiento
- La cooperación técnica⁸⁰

De esta manera, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, enumera como principios fundamentales los siguientes:

- i. Necesidad de acrecentar el comercio de productos primarios, semielaborados y manufacturados de los países en vías de desarrollo, que puedan aumentar sus exportaciones.
- ii. Medidas que aseguren precios estables de las exportaciones de los países en vías de desarrollo.
- iii. Tomar las medidas que afecten las exportaciones de los países en vías de desarrollo y la expansión del comercio internacional.
- iv. La creación de métodos y organismos que contribuyan a la expansión del comercio internacional.⁸¹

Con este esquema, los programas que elabora la Comisión de Transporte Marítimo, contienen aspectos económicos y comerciales con respecto a la

⁸⁰ CINU, Naciones Unidas Centro de Información (Consulta en INTERNET <http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/otros/unctad.htm>), México, 06/11/2013, 17:29

⁸¹ Cfr. QUINTANA ADRIANO. Elvia Arcelia. *El Comercio Exterior de México. Marco jurídico, Estructura y Política*, Porrúa, México, 2010, p. 268

reglamentación de los transportes marítimos, así como el establecimiento de marcos normativos e institucionales propicios para la adopción de políticas y estrategias integrales nacionales y regionales en materia de transporte y comercio marítimo.

CAPÍTULO IV. SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

En este último capítulo se ilustrarán los principales organismos que sirven de apoyo al sector marítimo para llevar a cabo sus propósitos y poder desarrollar el progreso de la marina mercante.

Asimismo, se explicarán las dificultades que atraviesa nuestra flota mercante mexicana, y la falta de interés en el comercio marítimo por parte de nuestras autoridades, es decir, los motivos reales del porqué los mexicanos no contamos con una flota mercante de primer mundo, a pesar de ser un país que goza de una vasta extensión marítima, donde el transporte por mar podría facilitar el intercambio comercial y ser más eficiente; lo cual beneficiaría a nuestra economía y al incremento de bienes y servicios en nuestro país.

Además, se expondrá la importancia de nuestros recursos derivados del mar y una propuesta que pueda ayudar a desarrollar al sector marítimo mediante el aprovechamiento de nuestros recursos provenientes del mar; y los beneficios que se obtendrían de contar con una flota mercante mexicana competitiva a nivel mundial.

4.1 Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM)

Es una de las Instituciones más importantes de interés público que representa al sector marítimo y portuario en el ámbito nacional, y que se encarga de agrupar:

- ✓ Las empresas navieras mexicanas,
- ✓ Terminales portuarias,
- ✓ Prestadores de servicios portuarios, y
- ✓ Administraciones portuarias integrales (APIS).

Este organismo empresarial tiene como principales objetivos proponer ante las instancias correspondientes medidas tendientes al fomento y desarrollo del transporte marítimo, la marina mercante, los puertos y las actividades conexas.

Además, funciona como un órgano de consulta y de colaboración con el Estado Mexicano para diseñar y ejecutar políticas e instrumentos que faciliten la expansión de las actividades marítimas.⁸²

La CAMEINTRAM, contempla en su artículo 6 de sus Estatutos, los siguientes objetivos, que a letra dicen:

- 1) Representar, promover y defender los intereses generales del sector de la industria nacional del transporte marítimo y las actividades portuarias.
- 2) Representar, promover y defender los intereses generales de los industriales afiliados a la Cámara.
- 3) Ser órgano de consulta y colaboración del Estado para el diseño y ejecución de políticas, programas e instrumentos que faciliten la expansión de la actividad económica.
- 4) Estudiar todas las cuestiones que afecten a la actividad industrial que la constituye y promover ante las instancias correspondientes las medidas que tiendan al fomento y desarrollo del transporte marítimo, la marina mercante, los puertos y las actividades conexas.

Bajo este contexto, la CAMEINTRAM protege y fomenta todo tipo de transporte marítimo, es decir, cualquier embarcación o artefacto naval. Asimismo, coadyuva al desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, al ser un interlocutor que representa a todos los integrantes de la industria marítima ante los actores públicos y privados con los que interactúa.

Es entonces, que la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo resulta primordial para continuar con el impulso de la flota mercante y la marina mercante mexicana, para que México pueda seguir fortaleciendo, promoviendo e invirtiendo en este sector.

Asimismo, esta Institución ha logrado ser trascendental para la Dirección General de Marina Mercante, ya que puede proponer nuevas estrategias en cuanto al

⁸² CAMIENTRAM, Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (Consulta en INTERNET <http://www.cameintram.org/home.html>), México, 10/11/2013, 14:29

fomento y desarrollo de las actividades marítimo-portuarias, lo que ha significado convertirse en un órgano importante de consulta para el estudio de diversas cuestiones relativas al transporte marítimo.

Noticias recientes de la CAMEINTRAM señalan que tuvo su primera reunión de Consejo, donde acordó entregar la agenda de trabajo para este 2013 al nuevo coordinador de Puertos y Marina Mercante, Guillermo Ruiz de Teresa; dentro de los temas que destacan son los relativos a la reactivación del cabotaje mediante la generación de una ley que impulse a la marina mercante, dotar con gente especializada y más calificada a la industria, dándole prioridad a la capacitación del capital humano e implementar en el plan de estudios materias de carácter *offshore*.⁸³

Además, el nuevo presidente de la CAMEINTRAM Juan Pablo Vega, exhortó al gobierno federal a apoyar el tráfico de cabotaje para que los empresarios puedan tener seguridad jurídica, así como impulsar la construcción naval y la educación náutica en México.

No obstante a lo anterior, la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo no ha podido defender ni promover a las embarcaciones mexicanas, pues actualmente existe un abandono en este sector, en cuanto a la construcción de nuevas embarcaciones debido a la falta de personal capacitado para la realización de nuevos proyectos y programas que apoyen a la infraestructura marítima.

La CAMEINTRAM como Institución mexicana tiene la obligación de defender los intereses del país y de sus nacionales, lo cual no ha sabido cumplir pues la mayor parte de las instalaciones portuarias en México han sido concesionadas a empresarios extranjeros a través de las API'S, a falta de recursos financieros que no alcanzan a cubrir los empresarios mexicanos junto con el Gobierno Federal.

⁸³ Cfr. T21MX, (Consulta en INTERNET <http://t21.com.mx/maritimo/2013/03/03/cameintram-buscara-reunion-guillermo-ruiz-teresa>), México, 20/11/2013, 11:34

Aunado a lo anterior, surgen los intereses económicos de los empresarios que poseen un gremio muy cerrado en este sector, pues son ellos quienes mueven la economía nacional en este rubro, y que por lo tanto, no permiten que se desarrollen nuevos financiamientos y empresarios, al querer ser los únicos que intervengan en las cuestiones marítimo-portuarias, debido a que se han percatado del poder y la riqueza que les otorga el mar.

Al mismo tiempo, los empresarios acuden al auxilio de la inversión extranjera para la conformación de sus empresas marítimas, toda vez que la Ley de Inversión Extranjera, en su Capítulo III, referente a las Actividades y Adquisiciones con Regulación Específica, señala lo siguiente:

ARTÍCULO 7o.- *En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:*

...

III.- *Hasta el 49% en:*

...

s) *Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuacultura;*

t) *Administración portuaria integral;*

u) *Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;*

v) *Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;*

La misma ley señala que la participación de inversión extranjera tiene como límite el 49% y no podrá ser rebasado directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece.

Sin embargo, la Ley de Inversión Extranjera en su artículo 8 establece que la inversión extranjera podrá tener un porcentaje mayor al 49% mediante una resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras en las siguientes actividades económicas y sociedades:

I.- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II.- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura;

De este modo, la misma ley contempla en el Título Quinto, la posibilidad de la Inversión Neutra donde no se computa el porcentaje de la inversión extranjera en el capital social de sociedades mexicanas. Par ello, se requiere de la resolución favorable de la Comisión en el caso de que la inversión extranjera pretenda participar en una proporción mayor al 49% del capital social de una sociedad mexicana. Únicamente será posible cuando el valor total de activos de las sociedades, al someter la solicitud de adquisición, rebase el monto que determine anualmente la propia Comisión.

Debido a lo antes mencionado, nuestras propias Instituciones junto con la CAIMEINTRAM no protegen la industria del transporte marítimo en México; toda vez que nuestros mares son explotados por empresarios extranjeros, dado que se les otorgan facilidades para poder participar en este sector.

Como consecuencia, las pocas empresas mexicanas que existen cuentan con inversión extranjera, por falta de ingreso de capitales para poner en marcha una embarcación, ya que para ello se necesita de una suma de grandes cantidades de dinero para poder equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad y explotar las embarcaciones; mismas actividades que no alcanzan a cubrir las empresas mexicanas sin ayuda extranjera. Por lo que urge el apoyo de las autoridades y de las personas involucradas en este sector, para recuperar nuestro tráfico marítimo y la creación de una educación marítima que se oriente a promover el desarrollo del transporte marítimo.

4.2 Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C. (AMANAC)

Es una Asociación que se constituyó desde el 6 de agosto de 1987 con la finalidad de contar con una Institución que defienda los intereses de los Agentes Navieros Mexicanos.

Se trata de un órgano que tiene representación ante las autoridades marítimas, las prestadoras de servicios, los sindicatos de trabajadores marítimos portuarios, las asociaciones y las cámaras gremiales nacionales e internacionales.

La AMANAC se encarga de otorgar a sus socios asesoría especializada en materia legal, económica, administrativa, soporte técnico, y muchas más actividades que se realizan en el sector marítimo portuario. Ya que ellos se encargan de todos los actos y gestiones que se les encomienden en relación con la embarcación o puerto que se les consigne.

Actualmente, reúne a los Agentes Navieros Mexicanos más importantes de nuestro país, representando el 95% de los buques nacionales y extranjeros que arriban a los puertos mexicanos, los cuales se encargan de movilizar la importación y exportación de mercancías, hidrocarburos y personas.⁸⁴

En este sentido, se trata de un Órgano que apoya únicamente a las personas que pertenecen a esta asociación, mediante la instauración de Delegaciones Portuarias, en el caso de algún problema en la operación de las embarcaciones, o bien, en la carga y descarga de mercancías.

En otras palabras, la AMANAC además de reunir y apoyar a las empresas navieras mexicanas, contribuye al diseño y ejecución de políticas marítimas y comerciales, así como a los programas e instrumentos que impulsen al sector marítimo. Al mismo tiempo, ésta Asociación observa el mantenimiento de un equilibrio en intereses públicos y privados; es decir, entre la autoridad marítima correspondiente y las mismas empresas a través de sus agentes navieros.

⁸⁴ AMANAC, Asociación Mexicana de Agentes Navieros. (Consulta en INTERNET <http://www.amanac.org.mx/sitio2008/index.html>), México, 10/11/2013, 18:32

La Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C, ha participado de manera relevante en el sector marítimo; prueba de ello fue la presentación del Congreso número XIX, el cual llevó por tema “Retos e Iniciativas de los Puertos Mexicanos”, tuvo como objetivo la difusión de las medidas de simplificación administrativa para agilizar los procesos en los puertos en cuanto a los trámites de inspección, registro y otros procesos relacionados con el arribo de mercancías. También puntualizó los temas referentes al comercio exterior a nivel mundial, así como la tendencia de crecimiento del transporte en México, comparada con otras naciones.⁸⁵

Dicha Asociación señala que existe una falta de coordinación de las autoridades, y que por lo tanto, las recientes obras de infraestructura en los Puertos, pierden valor cuando las autoridades efectúan revisiones que duran hasta varios días y la mercancía se queda retenida con productos perecederos, y que se echan a perder en las terminales portuarias, lo que presenta un problema para los agentes navieros para el cumplimiento de sus obligaciones y contratos, donde la mayor parte de esas detenciones resultan ser injustificadas.⁸⁶

De tal suerte que esta Asociación ha servido para formular nuevas propuestas y estar al tanto de lo que sucede en el mar, las embarcaciones, el comercio marítimo y los puertos, ya que se ha preocupado por cuidar tanto sus intereses comerciales como así también los temas que envuelven al sector marítimo; pues si bien es cierto, urge tener una verdadera coordinación entre autoridades y particulares, ya que toda la infraestructura y tecnología que pueda invertirse no funcionará si no se tienen verdaderos programas que impulsen la facilidad de trámites en los puertos para el progreso del sector comercial, así como el comienzo de una verdadera cultura marítima.

⁸⁵ Cfr. Estrategia empresarial turística portuaria (Consulta en INTERNET <http://estrategiaempresarial.mx/index.php/explore/portada/puerto/item/480-la-amanac-celebrara-su-xix-congreso-anual-de-agentes-navieros-en-ensenada>), México, 22/11/2013, 10:12

⁸⁶ Cfr. T21MX, (Consulta en INTERNET <http://t21.com.mx/maritimo/2013/10/18/mejor-infraestructura-no-compensa-descoordinacion-autoridades-puertos>), México, 22/11/2013, 11:34

La Asociación Mexicana de Agentes Navieros A.C., resulta ser trascendental para nuevas estrategias en el comercio marítimo, pues aunque dicha Asociación vele principalmente por la movilización de la importación y exportación de mercancías, hidrocarburos y personas, al mismo tiempo se preocupara por todo el entorno marítimo, ya que de ello depende el buen desempeño de su trabajo como agentes navieros, lo que provoca su lucha por mejores condiciones en las actividades administrativas dentro los puertos, así como en materia legal y de soporte técnico; hechos que de una manera u otra contribuyen al progreso e interés de la industria del transporte marítimo.

4.3 Comisión Nacional de Acuacultura y Pesca (CONAPESCA)

Se trata de un órgano desconcentrado de la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), que sirve para dirigir las actividades de pesca y acuacultura, que se compromete a la legalidad, calidad y transparencia en estos sectores.

La CONAPESCA se encarga de desarrollar programas del sector pesquero y acuícola impulsados por la SAGARPA con la finalidad de apoyar al productor, pescador o ciudadano interesado en realizar actividades pesqueras y acuícolas.⁸⁷

Fomenta y desarrolla mecanismos de coordinación con diferentes instancias para implementar políticas, programas y normatividades que conduzcan y faciliten el desarrollo competitivo y sustentable del sector pesquero y acuícola del país.

Es un Organismo que se encuentra en constante movimiento y progreso para poder transmitir la preservación y seguridad de las especies marinas, así como garantizar una buena calidad de los mares y el aprovechamiento de los recursos en nuestro país.

⁸⁷ SAGARPA, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Consulta en INTERNET http://www.conapesca.sagarpa.gob.mx/wb/cona/cona_inicio), México, 10/11/2013, 19:55

La CONAPESCA es una Comisión trascendental para aumentar el movimiento de nuestros recursos derivados del mar, esto es, realizar actividades pesqueras y acuícolas a través de las embarcaciones mexicanas. Para lograr lo anterior, es necesario que nuestro país cuente con buques de elevada tecnología que le permita poder explotar de manera sustentable el sector pesquero.

De tal forma, existe también una Cámara Nacional de la Industria Pesquera y Acuícola (CANAINPESCA) que es un organismo integrado por el sector empresarial privado en México, el cual se encarga de defender los intereses de la actividad pesquera nacional, que se encuentra en abandono total por parte de las autoridades mexicanas, pues no se ha logrado ser una potencia comercial pesquera a falta de embarcaciones dedicadas a ésta actividad.

De este modo, resulta significativo contar con estas instituciones, ya que nuestro país posee extensas costas que ofrecen un potencial invaluable de riqueza natural, así como de mares que fomentan las actividades marítimo-comerciales que permitan que México se convierta en una potencia mundial marítima.

Es de considerarse, que esta Comisión Nacional de Acuicultura y Pesca, debe redoblar esfuerzos para la promoción de los recursos pesqueros, y enfocar más investigaciones para una orientación responsable de tales recursos´

Asimismo, es necesario que promueva mejoras en la tecnología dedicada a las actividades de pesca y calidad en los productos, sin necesidad de tener un mayor costo en el mercado.

Por otro lado, resulta fundamental que la flota mexicana comience a funcionar con apoyo de instalaciones portuarias suficientes y adecuadas en los puertos y terminales, que permitan el desarrollo integral de la actividad pesquera en México, ya que uno de los principales problemas que enfrenta la industria pesquera actualmente, es la carencia de un sistema eficaz para la distribución y mercadeo de tales recursos, que facilite la disponibilidad de los productos en las diferentes regiones del país. Pues en este momento, no contamos con embarcaciones que

se dediquen a esta actividad; por lo que México tiene que recurrir a buques extranjeros para poder explotar nuestros mares.

Fomentar la diversificación pesquera y acuícola, generaría nuevas alternativas para la obtención de ingresos y apertura de trabajo para los mexicanos. Además, se podrían aprovechar los recursos marítimos y la posición geográfica para conectarse a diversos destinos como lo han hecho los “Tigres Asiáticos”; donde su éxito de ser hoy día grandes potencias, se debe a su desarrollo marítimo, el cual incluye dentro de sus hábitos alimenticios una dieta de los recursos provenientes del mar, lo que hace productivo su comercio interior y exterior, así como el abastecimiento de alimento para su población; y que nuestro país podría tomar como ejemplo para empezar a dedicarle mayor jerarquía al entorno marítimo.

4.4 Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, A.C. (ANIERM)

Es un organismo especializado en comercio exterior, creado en el año de 1944 con el objetivo de promover la internacionalización de las empresas, productos y servicios mexicanos, logrando ser el Organismo más importante de importación y exportación del país.⁸⁸

La Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana se trata de una entidad civil sin ánimo de lucro que agrupa y representa no sólo a importadores y exportadores de una amplia gama de productos, sino también a operadores logísticos, agentes aduanales, instituciones de crédito, empresas de servicios y, en general, a toda la comunidad vinculada directa o indirectamente con el comercio exterior mexicano.⁸⁹

⁸⁸ Galeón Hispavista (Consulta en INTERNET <http://picex.galeon.com/productos513483.html>) México, 11/11/2013, 8:10

⁸⁹ Méxicoport (Consulta en INTERNET <http://www.mexicoport.com/empresa.php?id=361>) México, 11/11/2013, 21:10

Asimismo, la ANIERM ofrece servicios de representación a empresas en materia de comercio exterior. Dichas actividades y programas buscan que todas ellas tengan un mejor desempeño en los mercados internacionales, para que puedan llegar a ser más eficientes y competitivas en el intercambio.

Como parte de su plan de trabajo para este año, esta Asociación se ha dedicado a impulsar y elevar la calidad de servicios y productos para el intercambio comercial. Y que dentro de sus principales objetivos se encuentran:

- El fortalecer y diversificar la oferta exportable del país
- Simplificar las operaciones de las grandes empresas e incentivar sus inversiones ayudándolas a simplificar sus acciones.
- Agilizar la internación de productos estratégicos.
- Incorporar a las Pequeñas y Medianas Empresas (PyMEs) al comercio exterior.
- Mayor integración para homologar procesos para la comercialización y logística al exterior del país para abrirnos a nuevos mercados.⁹⁰

La importancia de la ANIERM radica en la promoción del libre mercado y las prácticas sanas de competencia, que permitan a las empresas importadoras y exportadoras un mayor desempeño a nivel internacional respecto del comercio marítimo.

Lo anterior permite que México tenga un soporte dentro de la importación y exportación necesaria para el desarrollo del país, ya que el sector marítimo tiene un sinnúmero de cuestiones que pueden ayudarlo a diversificar y fortalecer su oferta, logrando así una cultura marítima en nuestro país.

Sin embargo, pareciera ser que esta Asociación no se encuentra interesada en la industria del transporte marítimo, a pesar de ser de suma importancia para generar mayores importaciones y exportaciones; toda vez que del total del

⁹⁰T21MX (Consulta en INTERNET <http://t21.com.mx/general/2013/05/17/anierm-apunta-diversificacion-las-exportaciones-aumentar-comercio>) México, 23/11/2013, 11:10

comercio exterior que se realiza en nuestro país, únicamente el 0.2 es manejado por embarcaciones mexicanas, donde la única naviera que ha tenido relevancia en nuestro comercio exterior, es la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM).⁹¹

Asimismo, esta Organización no ha sabido participar de manera activa, a pesar de ser un tema que le corresponde para luchar por mejoras en los mecanismos de importación y exportación puesto que no hizo nada para evitar *“la modificación al artículo 15 fracción V de la ley, la cual amplía de cinco a siete días libres el almacenamiento y custodia de las mercancías de importación en los recintos fiscalizados marítimos”*.⁹²

Lo anterior es un tema preocupante, ya que al ampliarse los días de almacenamiento de las mercancías, implica un retroceso en el entorno marítimo, pues a pesar de la formulación de los nuevos trámites vía Internet, aumentar dicho periodo hasta siete días resulta un “incentivo” que va en contra de la eficiencia y de la lógica del transporte, así como de las operaciones en la terminales portuarias.

Posiblemente para algunos importadores, en este caso, los menos eficientes, les conviene la ampliación del tiempo dado que lo podrán utilizar para ahorrar sus costos de almacenamiento, y así, trasladarán sus ineficiencias a los puertos que serán casi como bodegas de almacenamiento, hechos que apoyaran a eliminara por completo la competitividad y eficiencia en los puertos; y que por lo tanto, toda la inversión en infraestructura no servirá de nada si no se tiene una verdadera planeación.

Por lo antes expuesto, es importante que la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana y las autoridades en conjunto, tomen las medidas necesarias de planeación y coordinación para la creación de protocolos en el movimiento de mercancías, donde se limiten las revisiones exhaustivas y el tiempo de las cargas de importación para obtener así mayor

⁹¹ Cfr. GABALDÓN GARCÍA. José Luis. Op. Cit., p. 65

⁹² T21MX (Consulta en INTERNET <http://t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/10/17/ley-aduanera-representa-retroceso>) México, 23/11/2013, 19:10

capacidad y eficiencia, evitando el congestionamiento en los procesos de las terminales portuarias.

De tal manera que México debe tomar como referencia la experiencia de otras potencias marítimas, como es el caso de Estados Unidos de América quien otorga como máximo 3 días lo que conlleva a reducir la estadía y ser mas ágiles y eficientes dentro del sector de importación y exportación de mercancías.

Es entonces, que se debe comenzar con un verdadero vínculo de autoridades tanto del legislativo, como de las autoridades marítimas y asociaciones del ramo de la industria del transporte marítimo para la instauración de estrategias; así como contar con gente especializada en éste sector, que se dedique a la protección y desarrollo del comercio marítimo mexicano.

4.5 Problemas en torno a la flota mercante mexicana

4.5.1 Planes Nacionales de Desarrollo desde 1995

Inicialmente es preciso reconocer que en los últimos cuatro Planes Nacionales de Desarrollo, esto es, de 1999 a la fecha, ha habido una falta de interés en el sector marítimo-portuario por parte del Ejecutivo y que a continuación se describe.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000 elaborado por ex presidente Ernesto Zedillo Ponce de León, destacó que el crecimiento económico podría generarse mediante el uso eficiente de los recursos. Que México contaba con grandes deficiencias en materia de infraestructura, especialmente en el sector de comunicaciones y transportes.

En el mismo documento, resaltó la falta de accesos terrestres en algunos puertos marítimos y fronterizos. Indicando que la mayor parte de los puertos marítimos necesitan ampliarse y modernizarse; que las ayudas a la navegación en los litorales del país resultan insuficientes, ya que la flota mexicana ha sufrido un gran número de desabanderamientos.

Como parte de su estrategia para el desarrollo del sector marítimo, señaló lo siguiente:

“Se impulsará la participación privada en la actividad portuaria, para fomentar la libre competencia y fomentar el desarrollo industrial, comercial y turístico, propiciando mayores oportunidades de empleo y mejores condiciones de vida para los trabajadores portuarios. En este marco, se concesionará la operación de las terminales especializadas de contenedores, se privatizarán las terminales de carga general y la prestación de los servicios portuarios.”⁹³

Este Plan Nacional de Desarrollo tuvo un total de 95 páginas, al cual le dedicó únicamente al tema de la flota mercante mexicana y el sector portuario menos de 4 párrafos, restándole poca importancia al tema; a pesar de que nuestro país se encuentra entre dos grandes océanos el Atlántico y el Pacífico.

Es indiscutible que en esa época debieron tomarse las medidas necesarias para comenzar a trabajar y hacer de México una potencia en el ámbito marítimo, toda vez que nuestro país cuenta con excelentes vías de comunicación a cualquier parte del mundo, y se observa como única estrategia de ese entonces, la participación privada, es decir, no contempló otros mecanismos de coordinación para la planeación y presupuestación de políticas que apoyen a este sector.

Aunado a lo anterior, se dice que al finalizar el sexenio del Presidente Ernesto Zedillo, se otorgaron 577 permisos especiales de navegación a 55 empresas y 262 embarcaciones, concentrándose el 82% en cuatro banderas: Estados Unidos, Panamá, Liberia y Vanuatu.⁹⁴ Lo que significó, que la mayoría de las embarcaciones que realizarán el cabotaje en México fueran extranjeras y así, nuestro comercio marítimo comenzará a manejarse por manos extranjeras

Por otro lado, en el Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006 realizado por el ex presidente Vicente Fox Quesada señaló que para lograr una competitividad resulta imprescindible una inversión considerable en infraestructura, debido a que

⁹³ *Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31-05-1995.

⁹⁴ Cfr. Orizaba en Red (Consulta en INTERNET <http://www.orizabaenred.com.mx/cgi-bin/web?b=VERNOTICIA&%7Bnum%7D=54692>), México, 01/11/2013, 11 :30

en el año 2000 México ocupó la posición 38 en cuanto a infraestructura básica mundial; resaltando que se requiere mayores niveles de inversión para mejorar ese factor de competitividad.

Destacó los factores del transporte que tienen problemas y que deben subsanarse en cuanto a la red carretera, los problemas de conexión entre las principales ciudades, así como los puertos marítimos y fronterizos, pues éstos reducen la eficiencia del transporte al aumentarse los costos y penalizar la competitividad de la economía en su conjunto.

En este Plan Nacional de Desarrollo, como nueva idea surgió el enfoque para la mejora en la infraestructura del transporte multimodal (carretero, ferroviario, marítimo y aéreo), lo cual, tiene relevancia, pues el transporte marítimo funcionaría de manera más eficiente si cuenta con el apoyo de todos estos sectores.

Asimismo, añadió la importancia de los servicios ágiles de comunicación y un buen sistema de transporte, pues éstos permiten la integración de los mercados. Subrayó que es fundamental asegurar la modernización y expansión de la infraestructura, así como la calidad en la prestación de servicios de comunicaciones y transportes.

De esta manera, se pretendió facilitar la interconexión para el mejoramiento de los costos y servicios en todo tipo de transporte. Sin embargo, de acuerdo con las estadísticas que se muestran al final de este tema, revelan que esto no sucedió para el transporte marítimo, ya que la flota mercante mexicana disminuyó de manera alarmante. Y de igual forma, no se tomó en cuenta como en años anteriores, la importancia de nuestros mares y embarcaciones mexicanas.

Conjuntamente, de acuerdo con el diputado José Manuel del Río Virgen quien afirmó que durante el gobierno de Vicente Fox, de 109 barcos que operaban, al final solo quedaron 89 embarcaciones, esto es, apenas el 0.1 % de transportación marítima mundial, situación que originó que las navieras mexicanas recurran a las

banderas de conveniencia, lo que se traduce en fuga de ingresos y una reducción de trabajo para los mexicanos.⁹⁵

Siguiendo con el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 elaborado por el ex presidente Felipe Calderón Hinojosa; asentó que durante los últimos años en cuanto a transportes, la inversión aumentó, pero que fue insuficiente para la modernización y la infraestructura de éste sector.

En materia portuaria señaló los principales desafíos a cumplir y que a letra dice:

"En materia portuaria, los retos principales son la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, además de llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo.

Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos y fomenten la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales."⁹⁶

Al respecto, dentro de sus principales objetivos se estableció el incremento de la infraestructura y la modernización portuaria, el aprovechamiento de los recursos y el mejoramiento a la circulación marítima.

Finalmente el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, expuesto por el Presidente Enrique Peña Nieto, resalta la importancia de tener 11,500 km de costas y de contar con 117 Puertos mexicanos para el movimiento de la carga comercial, destacando que para poder competir a nivel mundial se necesita contar con mayor infraestructura para el flujo de productos, servicios y traslado de personas de manera ágil y eficiente.

Señala la problemática de no contar con los Puertos adecuados para atender a los buques de gran calado, ya que con ello se limitan oportunidades con respecto

⁹⁵ Cfr. Orizaba en Red (Consulta en INTERNET <http://www.orizabaenred.com.mx/cgi-bin/web?b=VERNOTICIA&%7Bnum%7D=54692>), México, 01/11/2013, 19:30

⁹⁶ *Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012*. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31-05-2007

al crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior.

Estableció como principales objetivos, el modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, formulando como principales estrategias para el sector marítimo portuario, las siguientes:

- *Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.*
- *Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.*
- *Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.*
- *Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.*
- *Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.*
- *Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello tecnologías de punta.*
- *Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.*
- *Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.⁹⁷*

No debe pasar desapercibido, que como parte de la mejora y modernización del sector marítimo y como uno de los objetivos del actual Plan Nacional de Desarrollo en cuanto agilizar los trámites, fue cumplido al ofrecerse desde el primero de octubre de 2013 en el portal de internet, 21 trámites en línea donde los ciudadanos podrán realizar diversos procedimientos sin necesidad de acudir a las

⁹⁷ *Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.* Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20-05-2013

oficinas o capitanías de Puerto. Los trámites puestos a disposición vía internet están relacionados con el Registro Público Marítimo Nacional, Tráfico Marítimo, Matrículas, Equipo naval, Protección Marítima y Portuaria, Inspección y Seguridad Marítima.⁹⁸

En definitiva, se puede observar que en todos los Planes Nacionales de Desarrollo tienen en común la importancia de lograr un progreso en la infraestructura marítimo-portuaria y el fortalecimiento de la marina mercante; éstos son problemas que han ido aumentando desde hace algunos años, lo que hace difícil lograr su regeneración, pues ya no son suficientes sus políticas, ya que se necesita de una real inversión para aprovechar que México es un país marítimo y rico en diversidad de recursos naturales al estar rodeado de dos grandes océanos.

Al mismo tiempo, las propuestas y estrategias de todos los sexenios antes mencionados, no se han cumplido en su totalidad debido a la falta de interés de las autoridades y de poca visión de las ventajas económicas que se podrían obtener si nuestro país contara con embarcaciones mexicanas competitivas y una eficiente marina mercante; temas que se desarrollan con mayor precisión a lo largo de este trabajo.

4.5.2 Puertos Mexicanos

A través de los puertos se constituyen áreas estratégicas para los puntos de acceso y salida tanto de bienes como de personas. Es así, que en el comercio marítimo se ha exigido siempre una infraestructura de vanguardia para el arribo y despacho de las embarcaciones.

Conviene explicar de manera inicial que un *Puerto* es “*el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención*”

⁹⁸ Cfr. SCT Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Puertos y Marina (Consulta en INTERNET <http://www.sct.gob.mx/despliega-noticias/article/facilita-puertos-y-marina-mercante-tramites-a-usuarios/>), México, 02/11/2013, 15:00

de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento ; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.”⁹⁹

En este sentido, la República Mexicana tiene un total de 17 entidades federativas que cuenta con un litoral, esto significa que son puntos estratégicos para la localización de los Puertos y que se integran por las siguientes regiones:

- En el noroeste: Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa.
- Noreste: Tamaulipas.
- Occidente: Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán.
- Sur: Oaxaca, Guerrero y Chiapas.
- Golfo: Veracruz y Tabasco
- Península de Yucatán: Campeche, Yucatán y Quintana Roo.

De manera más precisa, México cuenta con un total de 114 puertos, teniendo 56 terminales habilitadas en el Pacífico y 58 en el Golfo de México y el Caribe; 66 son puertos de tráfico de Altura y Cabotaje y 48 exclusivamente de Cabotaje.

El servicio de transporte marítimo entre los puertos de un mismo país se le conoce como Tráfico de Cabotaje, y cuando se trata de un servicio en puertos distintos del de su país se le conoce como Tráfico de Altura. Así también, existe una gran variedad de puertos de acuerdo al tipo de servicio que se ofrece, como lo son: los puertos interiores, pesqueros, turísticos, industriales, artificiales, especiales, fluviales y naturales.

Cabe resaltar, que a partir de los años noventa, México publicó diversas leyes para el apoyo al sector marítimo-portuario, con la publicación de la Ley de Puertos y la Ley de Navegación; ello generó un cambio estructural, al establecerse un régimen que definió un nuevo modelo de organización denominado

⁹⁹ *Terminología marítima-portuaria*. Op. Cit. p.28

Administraciones Portuarias Integrales (APIS),¹⁰⁰ donde el gobierno mexicano determinó descentralizar la administración de los puertos para lograr la autonomía y promover la autosuficiencia de los puertos.

Las Administraciones Portuarias Integrales fomentan el comercio, reducen costos y cuidan el entorno ecológico; están programadas para el desarrollo, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público y de la federación, con lo cual se pretende impulsar la participación privada en la construcción de obras portuarias.

Sin embargo, lo anterior no ha sucedido, debido la falta de tecnología y de interés en el ámbito marítimo, pues no se ha generado una verdadera inversión en la infraestructura, ya que existe ineficiencia para las operaciones comerciales, una mala calidad de los servicios, falta de productividad, pero sobre todo la limitada competitividad de nuestros puertos en comparación con los extranjeros.¹⁰¹

Por otro lado, se puede observar que los recursos emitidos por las Administraciones Portuarias Integrales resultan insuficientes para la realización de sus programas estratégicos de desarrollo, pues el sistema portuario nacional aún no logra competir con otros países, a pesar de contar con más de 11,000 km de costas mexicanas, lo que debería impulsar a las APIS y al gobierno a invertir más recursos a este sector.

México pierde competitividad debido al pago elevado de fletes marítimos y restricciones de comunicación con otros medios de transporte diferente del marítimo. Así, diversos estudios se reflejan que la mayor conectividad la registra Estados Unidos, Europa y regiones de Asia; donde México presenta índices muy bajos con respecto a éstos países¹⁰²

¹⁰⁰ En total son 24 APIS con 13 en el Pacífico y 11 en el Golfo. Existen 16 APIS Federales, 5 Estatales y 3 Privadas. A través de ellas se fomenta la participación privada para la construcción e mayor infraestructura para las instalaciones portuarias y de servicios.

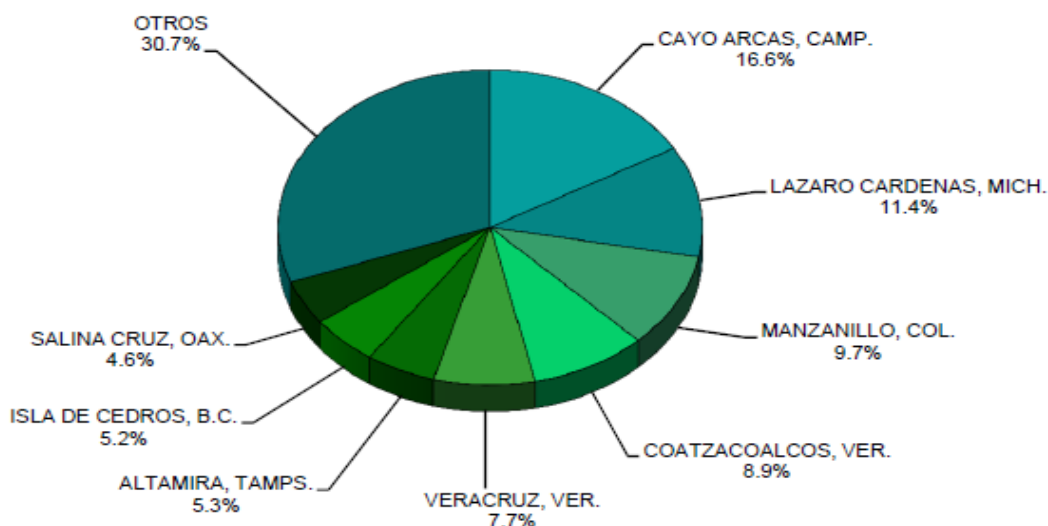
¹⁰¹ Cfr. ZEPEDA Jorge Antonio. *Introducción al derecho portuario mexicano*, API Tampico, México, noviembre 1999, p. 8

¹⁰² Cfr. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Dirección de Desarrollo Portuario (Consulta en INTERNET <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-sac.pdf>), México, 09/11/2013, 18:00

Aunado a lo anterior, a pesar de contar con 114 puertos, solamente en 41 puertos se genera un movimiento de actividades comerciales, turísticas e industriales; mientras que en los otros 71 puertos restantes están bajo la responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.¹⁰³

Otro problema, es el crecimiento desbalanceado entre los diferentes puertos, lo que hace notar su carencia de integración regional y falta de política en este sector. Para demostrarlo se expondrán los porcentajes del mes de septiembre del año en curso, en cuanto al tráfico de altura como de cabotaje en los puertos mexicanos.

PARTICIPACIÓN EN EL MOVIMIENTO DE CARGA



Origen: SCT. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Estadísticas Mensuales de Movimiento Portuario del mes de septiembre 2013.

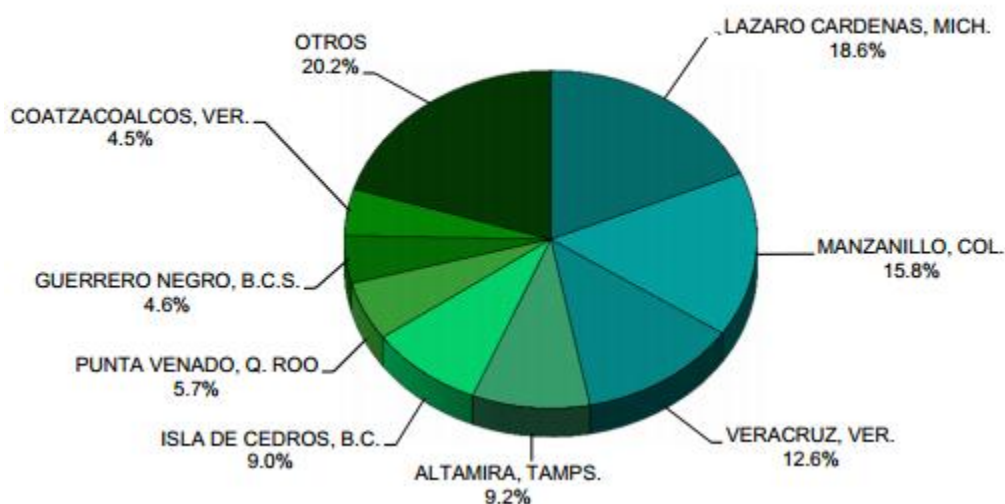
De la gráfica anterior se desprende que el movimiento nacional de carga se concentra solo en algunos puertos, como es el caso del puerto de Cayo Arcas en Campeche que está por encima de todos con un 16.6%, siguiéndole el de Lázaro Cárdenas con un 11.4% y el de Manzanillo con un 9.7%, dejando así, en el cuarto lugar al puerto de Coatzacoalcos con un 8.9% a pesar de haber sido en su época un puerto con excelente movimiento comercial gracias a su privilegiada ubicación que le ayudó a tener más inversión desde el comienzo de su funcionamiento.

¹⁰³ Cfr. Guía de Servicios de Transportes Marítimos en México 2009. (Consulta en INTERNET http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/transporte/guia_new_2009.pdf), México, 09/11/2013, 11:02

Debido a lo anterior, hoy en día se puede constatar que existe un desarrollo comercial diferente entre cada puerto, no obstante que México tiene un total de 114 puertos de los cuales solo aprovecha unos cuantos para el movimiento comercial; al mismo tiempo refleja carecer de una verdadera política marítima nacional y una falta de visión para la creación de infraestructura y explotación de su ubicación marítima.

Por otro lado, la siguiente gráfica expone el movimiento de carga en los puertos comerciales del mes de septiembre del presente año, es decir, que presenta el tráfico de altura como de cabotaje, ya que la anterior únicamente exhibe los números del movimiento de carga nacional.

PARTICIPACIÓN EN EL MOVIMIENTO DE CARGA



Origen: SCT. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Puertos. Estadísticas Mensuales de Movimiento Portuario del mes de septiembre 2013.

La gráfica anterior hace saber que el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán tiene mayor movimiento de carga con un 18.6%, seguido del de Manzanillo con un 15.8 % y Veracruz con un 12.6%; teniendo menor presencia otros puertos como Guerrero, Punta Venado e Isla Cedros. Reflejando así, que existe un intercambio comercial concentrado en pocos puertos a pesar de que nuestro país cuenta con 66 puertos que son de tráfico de Altura y Cabotaje, pero que no cuentan con la infraestructura necesaria para poder cumplir con la demanda de servicios, o bien,

al no poder recibir embarcaciones de dimensiones mayores a 500 toneladas de arqueo bruto.

El sector portuario nacional no cuenta con la modernización y los mecanismos necesarios para lograr un financiamiento que genere competitividad y eficacia en los puertos mexicanos; es por ello, que resultan insuficientes los programas de coordinación para este sector, no obstante que México tiene una posición estratégica, al encontrarse enlazado con diversos destinos geográficos del mundo y extensos kilómetros de costas.

En consecuencia, es cierto que el sistema portuario nacional apoya al crecimiento de la economía mexicana, al comercio exterior así como el abastecimiento de bienes y servicios. Por lo que es importante dotar a los puertos de infraestructura para tener las condiciones de competencia tanto interior como con el mercado mundial.

Además, es urgente que se instalen en todos los puertos la capacidad adecuada para satisfacer la demanda y no solo poner atención en los puertos que tienen mayor participación de carga. Para ello, es importante la colaboración de personas especializadas que cuenten con los conocimientos necesarios en este sector, y que intervengan los gobiernos estatales, municipales y federales para la creación de proyectos que generen un potencial para la industria marítimo-portuaria, ya que la coordinación entre autoridades y particulares resulta primordial para un eficiente desarrollo portuario.

De tal suerte que para conseguir lo anterior, se requiere que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contribuya a mejorar el enlace con otros medios de transporte, a modo que se puedan conectar los diversos tipos de transporte para que el movimiento de carga sea más eficiente y rápido.

4.5.3 Líneas Navieras

La posición geográfica de México permite que la mayoría de su comercio exterior sea a través del transporte marítimo, ya que nuestro país se encuentra rodeado por el Golfo de México y el Océano Pacífico, otorgando una accesibilidad a los diversos destinos geográficos.

México tiene una conexión con 532 destinos para cualquier parte del mundo lo que posibilita mayores índices para que México pueda aumentar sus exportaciones, y que otros países se dediquen a la importación en nuestro territorio. Sin embargo, esto no ha sido posible debido a diversos factores que se han dado a conocer a lo largo de este trabajo, como lo es también la falta de líneas navieras mexicanas que se dediquen al comercio marítimo.

Actualmente México a través de sus puertos marítimos promueve el transporte de mercancías bienes o personas, donde los importadores y exportadores se benefician de este tipo de comercio, a través de las 82 líneas navieras que arriban a puertos mexicanos procedentes y con destino a África, América, Asia, Europa y Oceanía.

Dentro de éstas 82 líneas navieras, únicamente 5 de ellas son mexicanas y, cuentan con servicios en los 5 continentes, y se enumeran a continuación:

1. MP Line;
2. Naviera Armamex, S.A. de C.V.;
3. PMI Trading LTD;
4. Terminales Marítimas Transunisa; y
5. Transportación Marítima Mexicana.

En virtud de lo anterior, la siguiente tabla ilustra las 82 líneas navieras de los diversos países que arriban a los puertos mexicanos; y que de las cuales llegan a 11 puertos del Golfo de México, siendo el Puerto de Veracruz el que tiene más arribos con 37 líneas navieras. Mientras que por el Océano Pacífico llegan 30

líneas navieras en 10 puertos, teniendo más movimiento el Puerto de Manzanillo con 22 líneas navieras.¹⁰⁴

LÍNEAS NAVIERAS QUE TOCAN PUERTOS MEXICANOS

NACIONALIDAD	NUM.
ALEMANA	5
ARGENTINA	2
ASIÁTICA-SINGAPUR	1
BRASILEÑA	2
CANADIENSE	2
CHILENA	4
CHINA	2
COREANA	1
DANESA	4
DOMINICANA	1
ESTADOUNIDENSE	21
FRANCESA	3
GRIEGA	3
HOLANDESA	2
INGLESA	3
ISRAELÍ	2
JAPONESA	3
MEXICANA	5
NORUEGA	4
PANAMEÑA	2
PORTUGUESA	1
SINGAPURENSE	2
SUIZA	1
SUIZA / ITALIANA	1
TAIWANESA	1
UK	3
VENEZOLANA	1
TOTAL	82

Origen: SCT. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Dirección General de Marina Mercante. Líneas Navieras Regulares. Guía de Servicios de Transporte Marítimo en México, 2009.

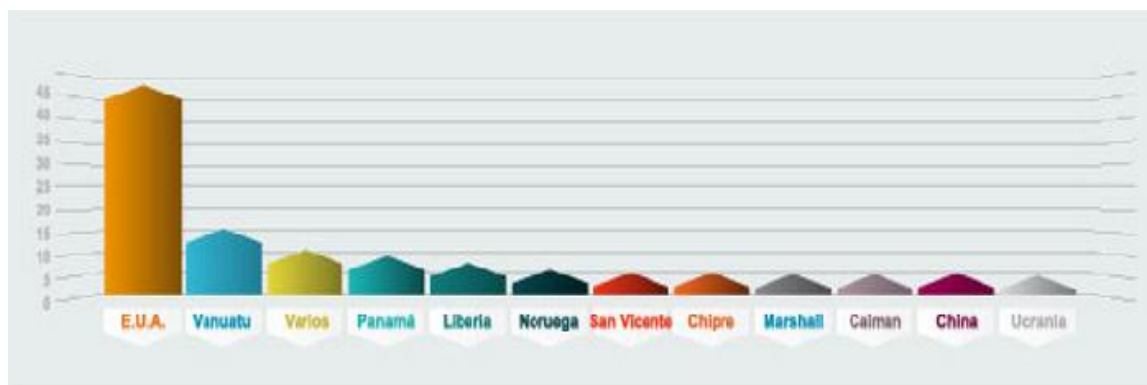
Derivado de lo anterior, se observa un movimiento importante de líneas navieras extranjeras en los puertos mexicanos, lo que demuestra que las autoridades mexicanas y demás asociaciones enfocadas en la industria marítima, han consentido que las líneas navieras extranjeras se encarguen de explotar nuestros mares, a pesar de ser un derecho que corresponde a los mexicanos por naturaleza.

Asimismo, revela un control total por parte de las navieras de Estados Unidos de América, al tener un total de 20 líneas navieras que llegan a explotar nuestros puertos. En consecuencia, se hace ver el abandono total de la explotación

¹⁰⁴ Cfr. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. *Guía de Servicios de Transporte Marítimo en México*, 2009.

marítima en nuestro país, ya que se está dejando esta industria en manos extranjeras; provocando con ello, grandes pérdidas para nuestra economía.

Por otro lado, la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, proyecta la siguiente gráfica con respecto al porcentaje de servicios que han prestado en el país:



Origen: CAMEINTRAM. Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo.

No cabe duda, que la bandera de Estados Unidos de América ha predominado con un 45% por sobre la bandera de Vanuatu y Panamá; lo que refleja que este sector está olvidado para México, pues no hay reacciones por parte del Gobierno Mexicano para crear estrategias y programas de trabajo que eviten que éstas potencias se apoderen de nuestros mares

Al permitirse que sean las líneas navieras extranjeras las que tengan mayor participación en nuestros puertos, considero que se está contraviniendo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que en su artículo 27, establece:

“Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

...

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales...”

Lo anterior establece que pertenece a la Nación la propiedad de tierras y aguas dentro de sus límites, así como el dominio directo de sus recursos naturales. Sin embargo, hoy día esta disposición se está infringiendo, toda vez que el dominio de nuestros mares, esta en potencias marítimas extranjeras, quienes tienen la infraestructura en su flota mercante para la realización de dichas actividades; lo que deja en evidencia la incompetencia que tiene México en sus embarcaciones, las cuales no son capaces de explotar esta riqueza y por lo tanto, se refleja la falta de líneas navieras nacionales en el país, y como consecuencia, se le otorga la transmisión del dominio directo de los recursos naturales a potencias extranjeras.

Por tales motivos es importante que las autoridades consideren que no es posible permitir que predominen líneas navieras extranjeras por sobre las nacionales, pues no tendría caso invertir en infraestructura y tecnología marítimo-portuaria, si al final de cuentas son los extranjeros quienes se llevan nuestras riquezas.

Es indispensable apoyar a este sector con la creación de líneas navieras nacionales, que cuenten con embarcaciones competentes dedicadas al tráfico interior y de cabotaje; mediante el apoyo al desarrollo de agrupaciones empresariales dedicadas al sector marítimo que genere una productividad laboral.

Es preciso que se cimenten políticas que se adapten a la realidad nacional donde se tenga una actitud de colaboración entre el sector público y privado, donantes y socios multilaterales que pueden satisfacer la inversión en infraestructura y modernización portuaria y de transporte marítimo.

El papel del sector público nacional es trascendental para la financiación en este sector, pues debe promover incentivos que ofrezcan garantías o avales que promuevan el financiamiento y el desarrollo de las líneas navieras mexicanas a nivel nacional y regional.

Dichas estrategias deben estar encaminadas a aprovechar al máximo la contribución de las inversiones del sector público y privado que facilite las medidas necesarias para la explotación de los recursos naturales dentro territorio

mexicano, así como del comercio, para que de esta manera, el sector empresarial mexicano se interese en la creación de nuevas líneas nacionales mexicanas.

4.5.4 Flota Mercante Mexicana

El territorio mexicano está dotado de una extraordinaria extensión de costas y mares, lo que hace de él un país marítimo debido a su naturaleza geográfica y la variedad en sus recursos naturales. Sin embargo, México no ha podido beneficiarse de tales privilegios, pues existen diversos motivos por los cuales no cuenta con una flota mercante mexicana competitiva, para poder explotar sus riquezas marítimas de manera sustentable.

Es así, que entre los principales problemas destacan la falta de interés del Poder Ejecutivo para la instauración de programas de desarrollo e inversión en el sector marítimo-portuario, pues como ya se ha explicado anteriormente, su política y estrategias resultan insuficientes, ya que a través de los años nuestras embarcaciones han ido en decremento y ha ocasionado que se debilite el comercio marítimo. Mientras que los buques extranjeros, han logrado conservar su lugar dentro de los mares mexicanos para su explotación.

Para ilustrar lo anterior, se exponen las siguientes tablas que contienen las cifras de la Coordinación General de Marina Mercante desde el año 1986 hasta 2008 con respecto al tráfico de cabotaje y altura de las embarcaciones mexicanas y extranjeras.

TOTAL de CABOTAJE				
Años	Nacional	Extranjera	Total	Indicador
1986	29,576,899	16,781,925	46,358,824	63.8%
1987	35,428,822	15,824,935	51,253,757	69.1%
1988	38,505,755	14,933,870	53,439,625	72.1%
1989	39,964,121	16,384,419	56,348,540	70.9%
1990	43,688,389	17,534,512	61,222,901	71.4%
1991	44,651,383	16,122,716	60,774,099	73.5%
1992	48,357,619	14,486,978	62,844,597	76.9%
1993	44,653,792	16,910,001	61,563,793	72.5%
1994	47,021,070	22,428,900	69,449,970	67.7%
1995	47,646,407	18,004,879	65,651,286	72.6%
1996	51,054,107	12,906,156	63,960,263	79.8%
1997	39,120,747	22,220,009	61,340,756	63.8%
1998	36,642,015	23,254,846	59,896,861	61.2%
1999	39,419,544	24,748,126	64,167,670	61.4%
2000	45,180,009	22,891,572	68,071,581	66.4%
2001	48,881,421	15,301,860	64,183,281	76.2%
2002	46,908,912	18,301,576	65,210,487	71.9%
2003	50,546,028	17,045,033	67,591,061	74.8%
2004	47,580,333	19,700,143	67,280,476	70.7%
2005	51,401,941	24,147,332	75,549,273	68.0%
2006	49,097,206	22,222,527	71,319,733	68.8%
2007	39,267,753	26,008,740	65,276,493	60.2%
2008	41,436,217	25,392,859	66,829,076	62.0%

Origen: Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2008. Serie histórica del transporte de carga en altura y cabotaje.

Lo anterior obedece a que la participación de México en el transporte de carga de cabotaje entre los años 1989 a 1992 logró mantenerse con el apoyo de las embarcaciones nacionales; mientras que las extranjeras aún no lograban consolidarse como número uno dentro de nuestro tráfico de cabotaje. A pesar de ello, no se consiguió mantener el aumento de la flota mercante nacional, pues de acuerdo con la tabla, tuvo altos y bajos a través de los años, lo que fue debilitando poco a poco este sector y mostrando la falta de coordinación entre autoridades.

Por otro lado, la siguiente gráfica muestra los índices del tráfico de altura realizado en nuestro país durante los mismos años.

TOTAL DE ALTURA				
Años	Nacional	Extranjera	Total	Indicador
1986	4,178,328	91,775,401	95,953,729	4.4%
1987	3,458,236	98,931,588	102,389,824	3.4%
1988	3,527,661	103,374,447	106,902,108	3.3%
1989	2,527,969	101,831,833	104,359,802	2.4%
1990	2,858,431	105,058,223	107,916,654	2.6%
1991	2,932,518	110,576,081	113,508,599	2.6%
1992	1,888,819	117,095,093	118,983,912	1.6%
1993	985,981	117,873,643	118,859,624	0.8%
1994	1,060,694	116,626,313	117,687,007	0.9%
1995	496,540	121,804,549	122,301,089	0.4%
1996	1,086,186	144,469,930	145,556,116	0.7%
1997	1,668,229	151,728,052	153,396,281	1.1%
1998	1,464,006	165,957,427	167,421,433	0.9%
1999	770,470	171,690,665	172,461,135	0.4%
2000	516,372	175,055,377	175,571,749	0.3%
2001	649,334	170,221,625	170,870,959	0.4%
2002	545,692	182,787,991	183,333,682	0.3%
2003	606,926	188,471,606	189,078,532	0.3%
2004	443,234	187,757,024	188,200,258	0.2%
2005	234,538	197,317,626	197,552,164	0.1%
2006	13,513	198,262,611	198,276,124	0.01%
2007	6,437	188,115,488	188,121,925	0.00%
2008	86,559	182,876,801	182,963,360	0.05%

Origen: Anuario Estadístico del Transporte Marítimo 2008. Serie histórica del transporte de carga en altura y cabotaje.

Las cifras anteriores resultan alarmantes, pues se observa que la flota nacional ha ido en decremento en comparación con las embarcaciones extranjeras, las cuales visiblemente han ido evolucionando y elevando sus números de transportación de altura. Es por ello, que nuestros buques no pueden competir a nivel mundial, pues hace falta una renovación de la flota mercante mexicana que pueda hacer largos recorridos a diversos destinos del mundo.

Se observa entonces que en los planes nacionales de desarrollo no se han implementado verdaderas estrategias que mejoren el trabajo dentro del sector marítimo-portuario, ya que resultan insuficientes para que las embarcaciones mexicanas sean competitivas a nivel internacional.

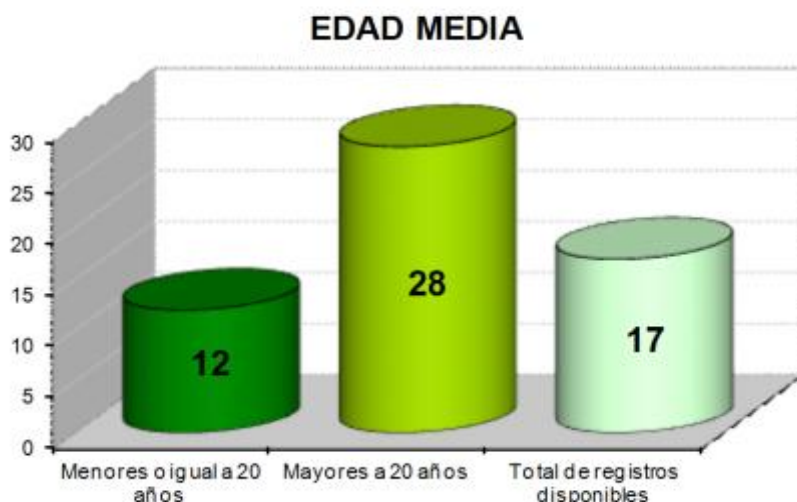
Por otra parte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes junto con la Coordinación General de Marina Mercante no han sabido proyectar verdaderas estrategias de ley, de trámites e infraestructura para la flota mexicana; a pesar de los múltiples beneficios que de ello se obtendría.

No debe pasar desapercibido la problemática que atraviesan las embarcaciones mexicanas, ante la falta de renovación y construcción de nuevos buques que contengan mejor tecnología, pues actualmente México cuenta las mismas embarcaciones de hace 20 y 25 años; lo cual se demuestra con las siguientes gráficas que se presentan a continuación:

Antigüedad de la flota mexicana

Intervalos de edad	Nº de barcos	Edad (Promedio)
Menores o igual a 20 años	88,952	12
Mayores a 20 años	44,234	28
Total de registros disponibles	133,186	17
Nº de barcos s/año	34,316 = 20%	
Nº de barcos c/año	133,186 = 80%	
Total de barcos	167,502 = 100%	

Origen: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Estadística de Flota Nacional 2013.*



Origen: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Estadística de Flota Nacional 2013.*

Es entonces, que se puede confirmar que la flota mercante mexicana resulta pobre y casi obsoleta, ya que más de la mitad de sus barcos, resultan ser mayores de 20 años, y si se toma en cuenta que la vida de un barco es de 25 años, conforme a la normatividad establecida por la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la cual nuestro país pertenece. México está funcionando con embarcaciones que rebasan la edad permitida ocasionando una impresionante contaminación marina.

En este sentido, el tener embarcaciones que sobrepasan su vida útil, genera perjuicios en la economía y el comercio marítimo, ya que es necesario estar haciendo frecuentes reparaciones, lo que implica pérdida de tiempo y de dinero. Así entonces, para el caso de mercancías y pasajeros, no es posible tener una seguridad y certeza en cuanto al cumplimiento de los términos establecidos en sus contratos, lo que genera pérdidas al comercio marítimo y la economía nacional.

Aunado a eso, otro problema grave que enfrenta nuestra flota mercante mexicana, es el no poder cumplir con los compromisos internacionales de los que México es parte al haber firmado y ratificado, y que por lo tanto transgrede, siendo uno de ellos el *Acuerdo por el que se establece la antigüedad que deben tener las embarcaciones que pretendan obtener la matrícula y bandera mexicanas*.¹⁰⁵ El cual establece en sus considerandos:

“ III.- Que nuestro país es parte contratante del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS), enmendado, cuyo Artículo I obliga a los Gobiernos Contratantes a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio que se le destine;

IV.- Que es propósito de la Autoridad Marítima Mercante lograr que la flota de embarcaciones que enarbole la bandera mexicana, cuente con las

¹⁰⁵ Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12/06/2008.

mejores condiciones de seguridad para la navegación y para preservar la vida humana en el mar, así como prevenir sucesos de contaminación marina, ante lo cual es necesario establecer parámetros técnicos que permitan reducir los riesgos de la navegación y uno de ellos es sin duda, que las embarcaciones cuenten al momento de matricularse y abanderarse como mexicanas, con cuando menos el cuarenta por ciento de su vida útil en atención a su fecha de construcción;”

Es evidente que este Convenio tiene como finalidad, reducir los riesgos de navegación, salvaguardar la vida humana y la prevención de la contaminación marina; debido a que la navegación de un barco de más de 20 años es contaminante, pues su tecnología va siendo obsoleta y consecuentemente no cuenta con las nuevas reglas que establece la OMI con respecto a la seguridad y sostenibilidad ambiental de transporte marítimo.

En consecuencia, al tener una flota mercante obsoleta, México se convierte en un país altamente contaminante de aire y agua a nivel mundial, al no contar con las medidas necesarias ambientales, de infraestructura y operaciones más resistentes para hacer diesel de buena calidad para sus embarcaciones.

Asimismo, conviene resaltar que nuestra flota mercante mexicana tiene mayor cantidad de buques entre 100 y 500 toneladas de registro bruto (TRB); esto es, embarcaciones de pequeñas dimensiones, debido a la dificultad para mantener barcos con más de 1,000 TRB. Cifras que se ilustran en la siguiente tabla:

Número de embarcaciones matriculadas

Toneladas de Registro Bruto	Número de barcos	Total de TRB
TRB > 100	2,486	3,225,289.341
TRB > 500	710	2,912,470.586
TRB > 1,000	500	2,774,967.747
Total matriculadas	167,502	3,605,387.048

Origen: Secretaría de Comunicaciones y Transportes. *Estadística de Flota Nacional 2013.*

Para comprender con exactitud la tabla anterior, cuando se refiere a embarcaciones mayores de 100 hasta 500 TRB, está señalando que se trata de un tamaño entre 24 a 40 metros de eslora con cubierta, como por ejemplo: los buques pesqueros, barcazas, turísticos, abastecedores y remolcadores, mismos que sirven para la navegación de altura y cabotaje. Mientras que los buques mayores a 500 TRB, miden más de 40 metros de eslora con cubierta; entre los cuales, se pueden mencionar los buques tipo abastecedores, petroleros, gaseros, transbordaderos, chalanes y aquellos que no realizan actividades de recreo y deportivas, su navegación es principalmente de altura y en menor cantidad el cabotaje.¹⁰⁶

Por los motivos antes mencionados, México no tiene la capacidad para poder satisfacer las necesidades comerciales internas del país, siendo que no tiene las suficientes embarcaciones que se dediquen al comercio marítimo, además porque la mayor parte de las embarcaciones mexicanas pertenecen a Petróleos Mexicanos, las cuales se dedican principalmente al sector petrolero, dando como resultado que nuestro país no puede beneficiarse del todo de su posición geográfica privilegiada que otorga facilidad de conexión con diversos destinos geográficos.

Es por ello que urge una modernización de la flota mercante mexicana pues ya no es admisible contar con embarcaciones obsoletas que no puedan competir dentro del sector comercial marítimo portuario y ambiental.

Es importante que las autoridades tomen en consideración los beneficios de invertir en nuevas embarcaciones mexicanas, mediante la implementación de pagos fiscales flexibles que puedan alentar a los inversionistas para invertir en la construcción de nuevos buques para nuestro país.

De igual forma, se debe mejorar la coordinación y el desarrollo de programas que se enfoquen en una cultura marítima, pues tan sólo en el transporte marítimo, México paga a buques de banderas extranjeras más de 18 mil millones de dólares

¹⁰⁶Cfr. *Estadística de Flota Nacional 2013*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

anuales por flete, por lo que se debe integrar un proyecto de nación que impulse realmente la reactivación de las embarcaciones mexicanas dentro del comercio marítimo.

México al no contar con la capacidad suficiente de infraestructura para poder fabricar sus propias embarcaciones, es indispensable que inicie una política que incentive una apertura de inversión que fortalezca la seguridad y soberanía nacional, y que impacte de manera positiva en el crecimiento económico, para que pueda mejorar la eficiencia y competitividad del país.

El gobierno mexicano junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes deberán incentivar el desarrollo tecnológico de la industria marítima nacional, que proporcione al sector privado alternativas viables para su inversión, y que tome en cuenta la inserción de una red de transporte capaz de adaptarse a nivel nacional y regional. Procurando no concentrarse en el transporte marítimo, ya que éste funciona eficazmente con la ayuda de otros medios de transporte.

4.5.5. Navegación de Altura y Cabotaje en el comercio marítimo

El hombre y las embarcaciones desde hace muchos años formaron una actividad muy importante llamada comercio, pues resultó necesaria para satisfacer sus necesidades alimentarias, de servicios y bienes; lo que originó una transformación de los buques en toda una industria naval, haciéndola más eficiente para el intercambio comercial entre los países.

En la actualidad la actividad marítima del transporte de mercancías es la más solicitada, con un 90% del intercambio comercial mundial. Y el 70% de la flota mercante a nivel internacional está compuesta por los países industrializados y las economías emergentes.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Cfr. IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica, Año 1 No. 2, Enero 2012 p.19

El comercio Marítimo se sujeta a diversas actividades como son: la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con el objeto de transportar por vía marítima personas, mercancías o cosas; o bien, para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

La realización de dichas actividades se encuentran vinculadas con las embarcaciones, los puertos nacionales y la navegación de altura y cabotaje; es así, que se trata de un sector multidisciplinario compuesto por diversas autoridades, organizaciones y actividades que tienen como objetivo, un fin económico dentro de la esfera comercial marítima, ya que al existir el tráfico marítimo se requiere de instalaciones que puedan recibir y dar a tención a los buques, mismos que al explotarlos diariamente requerirán de instalaciones para su reparación, mantenimiento y construcción, haciendo imprescindible la Industria naval para el funcionamiento de este sector.

La navegación de altura y cabotaje permite que la gente pueda transportarse a diferentes destinos geográficos, pero sobre todo el intercambio de bienes y servicios de lo cual se obtienen nuevos ingresos para el país, así como la formación de empleos en esta materia.

Cabe señalar, que el 60% de la población mundial vive cerca de los litorales, y en México, únicamente el 16% de nuestra población vive en las zonas costeras mexicanas, debido a la falta de desarrollo en nuestra industria marítima que actualmente no puede generar empleos a causa del olvido marítimo por parte de las autoridades mexicanas y de nuestra sociedad, que no logran ver los beneficios que tiene el país al encontrarse rodeado de mar.¹⁰⁸

Además, las inversiones que se han generado estos últimos años para incrementar la industria del sector marítimo, tales como las actividades pesqueras y la infraestructura en construcción y reparación de buques, han generado resultados negativos, a causa de una política marítima deficiente y de una mala

¹⁰⁸ Cfr. IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica, Año 2 No. 9, Abril 2013 p.25

planeación estratégica a largo plazo, lo cual se ve reflejado en la falta de competitividad y productividad de la economía nacional en el sector marítimo.

Existen muchas razones que hacen que el transporte marítimo predomine por sobre otros medios de transporte para el intercambio comercial, ello gracias a la navegación de altura y cabotaje que permite el movimiento del comercio a grandes distancias de manera más eficiente y fácil para los países consumidores y los países que abastecen.

El tráfico de altura de los buques mercantes mexicanos, representa una situación alarmante, ya que son escasas las embarcaciones que realizan esta actividad; esto significa que el comercio exterior que se hace en nuestro país por vía marítima es realizado por empresarios extranjeros. Mientras que el tráfico de cabotaje, es mínimo por lo que limita la generación de empleos, así como también, el no poder aprovechar los recursos naturales de los que goza México, y que da como resultado el rezago marítimo en el país.

A través de la navegación, las embarcaciones logran mover grandes volúmenes de carga, cosas y personas a través de los océanos, por lo que se requiere de costas bien comunicadas así como de puertos que cuenten con la infraestructura suficiente para recibir embarcaciones de más de 1000 toneladas de registro bruto.

En consecuencia, se requieren de estrategias y alianzas nacionales que faciliten el comercio marítimo, el cual representa un factor de competitividad para los comerciantes y Estados, que para lograrlo considero que se requiere lo siguiente:

- La promoción de exportaciones y utilizar en menor medida las importaciones,
- Reformar las leyes administrativas de este sector, pues es necesario que se adecuen a la realidad nacional; es decir, crear normativas que defiendan nuestros mares de los extranjeros y que apoyen a los empresarios mexicanos dedicados al renglón comercial marítimo;
- Desarrollar el sector privado que permita generar inversiones suficientes; para el mantenimiento de toda la infraestructura marítimo-comercial;

- Ampliar el conocimiento de la cultura marítima en nuestro país;
- Y el desarrollo de la capacidad de oferta mediante los recursos derivados del mar.

4.5.6 Tecnología en el sector marítimo

La ciencia y tecnología es un medio para desarrollar la economía de manera positiva. Sin embargo quienes realmente lo consiguen son los países desarrollados, toda vez que alrededor del 50% de su PIB proviene del desarrollo científico y tecnológico, mientras que para los países en vías de desarrollo, como México, este porcentaje apenas alcanza un 25% del PIB.¹⁰⁹

La tecnología dentro del sistema nacional de puertos y la flota mercante mexicana es un problema constante en nuestro país, al no contar con el desarrollo en infraestructura y educación de la industria naval.

Así en la industria naval se conjugan varios elementos como lo son: los puertos, la navegación, el comercio marítimo, las embarcaciones, los artefactos navales y la marina mercante; mismos que se expusieron en este trabajo y que resultaron significativos para conocer las necesidades que enfrentan, y así establecer las directrices pertinentes que aumenten la infraestructura del sector marítimo

En este sentido, considero que para desarrollar la industria naval en México, se requiere de la construcción de astilleros, los cuales se definen como: *“el lugar destinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas son equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento”*.¹¹⁰

Por lo tanto, un astillero comprende espacios abiertos con instalaciones adecuadas para la construcción de buques. Su organización se encuentra dividida en 5 áreas, que son:

¹⁰⁹ Cfr. IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica, Año 2 No. 9, Abril 2013, p. 14

¹¹⁰ *Terminología marítima-portuaria*. Op. Cit. p.5

- a) Proyectos y construcción naval
- b) Reparación naval
- c) Servicios
- d) Mantenimiento
- e) Área administrativa ¹¹¹

A continuación la lista de astilleros en funcionamiento divididas por zona:

Golfo y Caribe	Pacífico
Astilleros Mexicanos JP	Astillero de Marina No. 20
Astilleros Pergasa SA de CV	Astillero Gran Península
Chet Morrison Contractors S de RL de CV	Astilleros Progreso
Reparaciones Navales Zavala SA de CV	Grupo Peredia e Hijos SA de CV
Talleres Navales del Golfo SA de CV	Servicios Navales e Industriales SA de CV

La tabla anterior refleja que para la extensión de costas y litorales que tiene nuestro país, los astilleros en funcionamiento no son suficientes, no cuentan con la tecnología adecuada y no están especializados en la construcción naval. Por lo cual México debe pagar altos costos para la creación de nuevos barcos, como es el caso de Petróleos Mexicanos.

Al respecto, recientes noticias en cuanto al tema de construcción de barcos apuntan lo siguiente:

“El director general de Petróleos Mexicanos, Emilio Lozoya Austin, visitó hoy el astillero Keppel FELS de Singapur, en donde se construyen dos plataformas de perforación auto elevables que serán destinadas a aguas someras del Golfo de México y que serán entregadas a Pemex Exploración y Producción (PEP) en el primer semestre de 2015. Lozoya resaltó que PEMEX se encuentra inmerso en el más ambicioso programa de perforación en décadas, por lo que en el presente año se

¹¹¹ MEXICANÍSMO. *“Nuestros Mares”*. Revista mensual No. 45, noviembre 201, p.14

*convertirá en el operador petrolero con mayor número de plataformas autoelevables y modulares en actividad en el mundo.*¹¹²

Lo anterior es muestra de que México tiene que recurrir al servicio de otros Estados para la construcción de embarcaciones, debido a que no cuenta con astilleros bien equipados y con la tecnología suficiente, lo que hace que nuestros astilleros sean pobres y escasos; donde nuestro país debe pagar impresionantes cantidades de dinero para la construcción de plataformas que una vez terminadas, deberán seguir pagando para traerla al territorio mexicano, lo que implica pérdida de combustible y empleos en México.

Por su parte, otra noticia con respecto a plataformas de Petróleos Mexicanos expone:

*“El Remolcador Fairmount glaciador ha entregado la plataforma de perforación La Muralla IV en la Bahía de Campeche, México. La plataforma ha sido remolcada desde Okpo, Corea del Sur, a través del Estrecho de la Sonda (Indonesia) y el Cabo de Buena Esperanza (extremo sur de África). La Muralla IV es una nueva plataforma semisumergible de perforación para operar en aguas ultra profundas propiedad del mexicano Grupo R. La plataforma fue construida por Deawoo Shipbuilding & Marine Engineering en Corea del Sur. La Muralla IV está diseñada para perforar a profundidades de hasta 10,000 metros. La plataforma tiene una longitud de 118.60.”*¹¹³

A este respecto, cabe señalar que Corea del Sur es una potencia marítima, la cual ha sabido aprovechar el Océano Pacífico que es el punto de unión de varios países que conforman la *Cuenca del Pacífico*¹¹⁴ y que gracias a ello, han tenido mayor desarrollo estos últimos años como Japón y los llamados *nics*¹¹⁵

¹¹² IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica, Año 2 No. 9, Abril 2013, p. 5

¹¹³ *Ibidem.*, p. 8

¹¹⁴ Comprende lo siguientes países: Singapur, Hong Kong, Filipinas, Malasia, Tailandia, Indonesia, Japón, Corea del Sur, Taiwán, Australia, Nueva Zelanda, Canadá, Estados Unidos, México, Centroamérica, Chile, Perú, Colombia Y Ecuador.

¹¹⁵ Newly Industrialized Countries: Sudáfrica, Egipto, Brasil, México, China, India, Indonesia, Malasia, Filipinas, Turquía y Tailandia.

destacando Corea del Sur, Taiwán, Singapur y Hong Kong, naciones que han tenido un gran impacto en la economía y el comercio internacional. Coexisten también otras potencias que han sabido aprovechar su posición de la cuenca del pacífico como Estados Unidos de América, Rusia y China, y entre otras que destacan como Japón, Canadá y Australia. Mientras que en menor medida México, Venezuela, Colombia, Chile y Brasil.¹¹⁶

La cuenca del Pacífico es una región de grandes oportunidades ya que es un punto de conexión entre diversas potencias que han sabido aprovechar su posición geográfica para el desarrollo del comercio marítimo, la tecnología, las finanzas y la prestación de servicios.

Pese a lo anterior, México es un país en vías de desarrollo, lo que hace difícil poder competir con las grandes potencias desarrolladas en el sector marítimo, las cuales han sabido preocuparse por sus costas y mares. Y que México debe tomar de ejemplo para voltear su mirada a sus riquezas marítimas y recursos naturales.

Asimismo, resulta importante tomar en cuenta los trabajos que hace hoy día el Instituto Nacional de Pesca, el cual ha sabido sumar esfuerzos para el sector marítimo y que se expone a continuación:

“El INAPESCA orientará recursos para la construcción de dos buques de investigación pesquera en aguas profundas del Océano Pacífico y Golfo de México. La operación de estos barcos permitirá al Instituto realizar estudios en aguas territoriales a más de 500 metros de profundidad y promover la explotación de nuevas especies de interés comercial.”¹¹⁷

Dichas acciones son acordes con el compromiso del Gobierno de la República al promover que las instituciones públicas y privadas aporten a nuevas ideas y en particular a la tecnología para el mejoramiento de las embarcaciones, lo cual permite el aprovechamiento de los recursos de manera sustentable.

¹¹⁶ Cfr. LÓPEZ ARTEAGA. Eugenio. *Corea. El milagro del río Han*, Grupo Editorial Iberoamérica, México, 1990, págs. 1-4

¹¹⁷ IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica, Año 1 No. 3, Febrero 2013 p.7

Pero no debe pasar desapercibido que es una obligación aumentar esfuerzos en estas actividades de explotación marítima, así como de transporte de personas, mercancías o cosas y de recreación, ya que se le ha dado prioridad al renglón del petróleo dejando a un lado éstas actividades que también sirven para la economía nacional.

Siendo el momento de que México comience a participar en la construcción de buques dado que goza de extensos litorales y costas marítimas para hacer del transporte marítimo el más seguro y eficaz, ya que el 90% de mercancías a nivel mundial es transportado por mar.

Consecutivamente, la trascendencia de los astilleros radica en que México cuente con las herramientas necesarias para comenzar con la industria naval y crear embarcaciones competitivas a nivel mundial y con nuevos diseños que contengan las normas de seguridad y protección tanto humana como ambiental.

Se necesitan iniciativas que impulsen la creación de nuevos astilleros que tengan la infraestructura necesaria para complementar la con construcción de todo tipo de plataformas, artefactos navales y embarcaciones; que permitirán el aumento de nuevas fuentes de empleo, especialización en esta materia y que a largo plazo incrementara la economía de nuestro país. Además, México dejara de depender de otros países para la creación de la flota nacional, en lugar de seguir pagando millones de pesos para invertir en astilleros mexicanos.

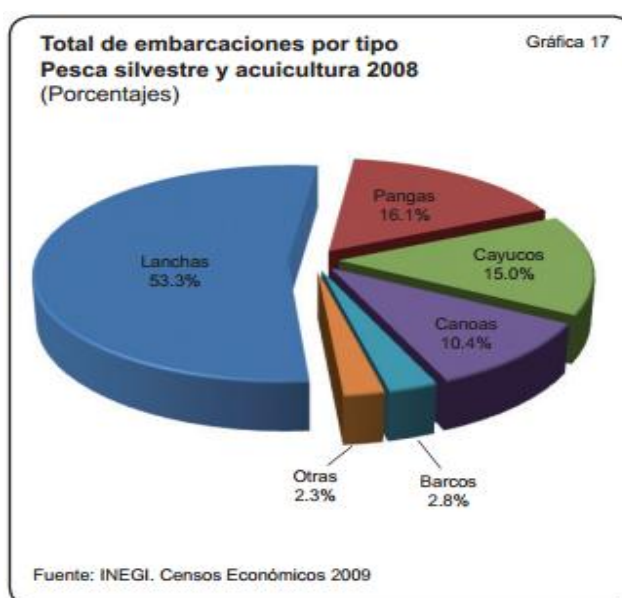
Finalmente, cabe señalar que las industrias marítimas tienen un alto impacto en el área académica, ya que se abren nuevos campos de estudio, para preparar a técnicos, ingenieros y científicos, donde su trabajo dependerá de la tecnología que hay en el país, pues de lo contrario ocasionara la fuga de cerebros. Es por ello, que es indispensable que México se inserte eficazmente en la economía global, a través de mayores niveles de competitividad y tecnología, mediante la educación y cultura marítima.

4.7 Explotación de los recursos derivados del mar con fines comerciales en México

México es el tercer país con mayor extensión del continente Americano, ya que posee una superficie total de 1 964 375 km², con un litoral de 11 122 km y que tiene como límites internacionales 4 353 km. Es así, que *“la República Mexicana por su situación geográfica, su forma, clima, orografía, geología y suelos, presenta una gran diversidad de condiciones ecológicas, lo que ha dado como resultado una riqueza y diversidad de recursos naturales.”*¹¹⁸

Sin embargo, a pesar de su extensión territorial y de la diversidad de recursos que ostenta, y en especial los derivados del mar, no son explotados pues no se cuenta con una flota pesquera competitiva que sea capaz de incrementar la recepción de captura y procesamiento de alimentos del mar para su comercialización.

En la siguiente grafica se ilustra el tipo de embarcaciones y porcentajes de acuerdo con el tipo de pesca:

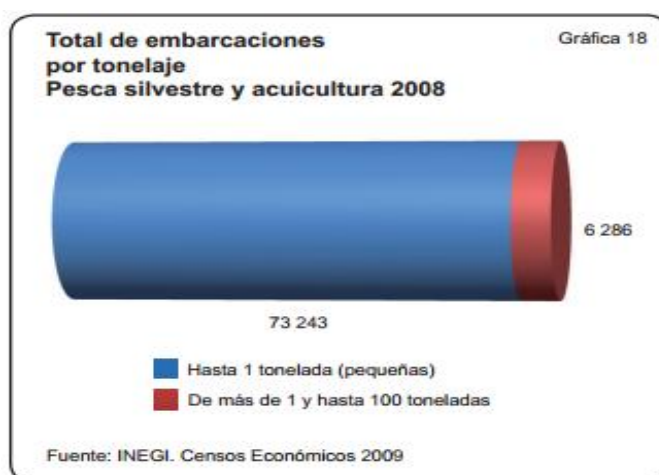


En consecuencia, el 53.3% de pesca es efectuada por lanchas, es decir, barcos pequeños para la realización de éstas actividades. En segundo lugar, se

¹¹⁸ INEGI, Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (Consulta en INTERNET <http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/reclnat/default.aspx>), México, 04/12/2013, 22:00

encuentran las pangas con un 16.1%, la cual es una embarcación menor, sin cubierta usada para actividades de pesca y servicios auxiliares. En tercer lugar, con un 15.0% los cayucos, que son parecidos a las canoas por estar hechos de madera. Y solamente con un 2.8% los barcos, esto es, embarcaciones de mayor calado para la realización de grandes cantidades de pesca.

En la siguiente grafica muestra el tonelaje de las embarcaciones para este tipo de actividades, pues resulta importante para saber las capacidades de pesca que posee.



Lo anterior, ejemplifica que la capacidad de nuestras embarcaciones pesqueras, son de una capacidad limitada e insuficiente, ya que 73 243 son embarcaciones de hasta una tonelada. Mientras que los barcos de más de una tonelada pero no mayores a 100 toneladas representa 6 286. Ello refleja el porqué de la falta de producción y comercialización de nuestros recursos pesqueros.

Además, se observa en ambos casos, que la infraestructura de nuestras embarcaciones pesqueras es obsoleta al no tener la capacidad suficiente de almacenamiento de recursos pesqueros, por lo que se recurre a buques extranjeros, lo anterior implica que los recursos del mar no sean explotados por comerciantes mexicanos, aunado a la pérdida de millones de pesos en nuestra economía, debido al pago de fletes e importaciones de éstos recursos.

Luego entonces, la explotación de los recursos derivados del mar se refleja en sus exportaciones e importaciones, por lo cual, la siguiente tabla expresa la evolución de dichas actividades a través de los años.

Evolución de las exportaciones e importaciones de pescados, crustáceos y moluscos 2003-2008
(Miles de dólares)

Cuadro 38

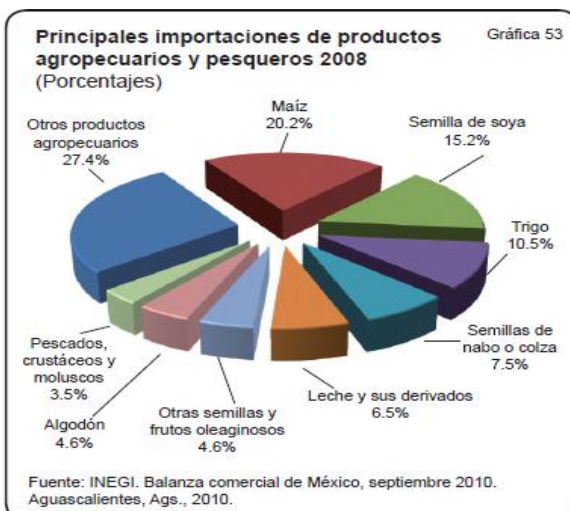
Concepto	2003	2004	VAR%	2005	VAR%	2006	VAR%	2007	VAR%	2008	VAR%
Exportaciones	555 573	565 066	1.7	564 265	-0.1	589 989	4.6	692 803	17.4	648 904	-6.3
Importaciones	159 265	213 413	34.0	234 511	9.9	302 255	28.9	372 839	23.4	411 599	10.4

Fuente: INEGI. El sector alimentario en México 2009. Aguascalientes, Ags., 2009.

Así, en el renglón de exportaciones del año 2003 a 2004 hubo un incremento de 1.7%; sin embargo, para el 2005 se presentó un importante decremento, por lo cual, los siguientes dos años respondieron con un aumento de 4.6% para el 2006 y 17.4% para el 2007. Mismo porcentaje que representó un evidente peligro para el siguiente año 2008 que mostró un decremento de 6.3%.

Las importaciones se observan constantes, al haber un aumento cada año, lo que refleja, como las exportaciones no pueden mantenerse por sobre las importaciones, y ello a causa de la falta de competitividad de embarcaciones dedicadas a la pesca, toda vez que el gobierno mexicano no ha sabido preocuparse por éstas actividades comerciales.

En este orden de ideas, se presentan las siguientes gráficas que ilustran cuales fueron los principales productos agropecuarios y pesqueros de exportación e importación, resaltando que los productos pesqueros tuvieron el menor porcentaje. Así, en exportaciones el camarón congelado tuvo un 4.3%, y otros pescados y crustáceos un 3.9%. Mientras tanto, en las importaciones de pescados, crustáceos y moluscos un 3.5%. Tales resultados, se deben a que nuestra dieta está basada en mayor medida a los productos agropecuarios como legumbres, trigo, maíz, leche y semillas.



En consecuencia, no se aprecia en el gobierno un interés en los productos pesqueros, pues de acuerdo con el Instituto de Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) durante el año 2008 en los hogares mexicanos se destinó al consumo de alimentos, bebidas y tabaco el 33.6%. Mientras que apenas el 2.0% a pescados y mariscos. Esto significa que los mismos mexicanos no consumimos dichos productos a pesar de ser más saludables que los agropecuarios y que México cuenta con una gran variedad de éstos recursos del mar.

Cabe señalar, que las Instituciones relacionadas con este sector, tienen un papel significativo para el mejoramiento de embarcaciones pesqueras y la promoción de éstos recursos, ya que saben las ventajas económicas, de investigación, ambientales y comerciales que de ello se generarían. Por lo tanto, recientes trabajos del INAPESCA apuntan lo siguiente:

“Investigadores del Instituto Nacional de Pesca (INAPESCA) trabajan de manera coordinada con especialistas de instituciones científico-técnicas e instancias productivas del país para lograr el diseño de un nuevo barco camaronero que permita ahorro de combustible, cuidado del entorno ambiental y el adecuado manejo del producto a bordo, para lo cual se analizan ya las nuevas características y técnicas de construcción...

... el nuevo modelo de barco podrá sustituir a los que operan, cuyo uso ha superado su vida útil de alrededor de 25 años, además de que su arquitectura obedece a condiciones pasadas, tanto en el aspecto

tecnológico como en la disponibilidad de recursos y costos de operación.”¹¹⁹

Las acciones anteriores representan el comienzo de un mejoramiento al sector pesquero, al crear una alternativa para los recursos del mar, así como la protección de su ambiente marino, pues se trata de aprovechar nuestros recursos pesqueros pero ante todo de manera sostenible; poniendo mayor cuidado en nuestras embarcaciones que cuenten con la infraestructura pertinente en la que exploten los recursos sin afectar el medio marino. Sin embargo, es lamentable que apenas se esté comenzando con este tipo de trabajos para crear nuevos barcos dedicados a éstas actividades.

No obstante a lo anterior, los litorales enfrentan un vacío normativo, pues no existen las políticas adecuadas para los desarrollos turísticos que se encuentran en las playas, dado que los hoteles se han convertido en los propietarios de las mismas, donde únicamente se preocupan por sus intereses económicos y que se establecen sin un proyecto sustentable que proteja nuestros recursos marinos.¹²⁰

Luego entonces, seguir negándonos como nación para aprovechar las riquezas que se encuentran en los mares mexicanos; significa la obstaculización de la entrada de nuevos ingresos provenientes del mar a nuestro país, la creación de nuevos empleos, mayor educación que tenga que ver con el mar y sus recursos, y a una vida más saludable.

En otras palabras, mientras México no aproveche sus características geopolíticas, para el aprovechamiento integral y sostenible del mar, a través de una verdadera política marítima, México no logrará convertirse en un país desarrollado y seguirá con las mismas dificultades en el sector pesquero, con lo cual se incrementaría el riesgo de que nuestra Zona Económica Exclusiva sea explotada por extranjeros y

¹¹⁹ IN MÉXICO, Ingeniería Naval. Op. Cit., p.9

¹²⁰ Cfr. Comunicado Social del Senado de la República LXII Legislatura (Consulta en INTERNET <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/periodo-ordinario/boletines/9560-boletin-584-mexico-requiere-de-una-ley-de-desarrollo-costero-sustentable-luz-maria-beristain-navarrete.html>), 06/12/13, 22:30

como consecuencia, nuestra soberanía comenzaría a pertenecer a las grandes potencias desarrolladas.

El territorio nacional posee casi 3 millones de km² de Zona Económica Exclusiva de los que la actividad pesquera solo aprovecha 250 mil km²,¹²¹ es decir, que se tienen los recursos para lograr ser una potencia marítima, gracias a su posición privilegiada de conexión con diversas naciones del mundo, lo que incrementa las posibilidades de cumplir con los objetivos de explotación y comercialización pesquera.

En este sentido, el potencial económico y de sustentabilidad ambiental en las costas de México está en riesgo por la falta de una normatividad que se adecue a la explotación, preservación y defensa de los recursos naturales, por lo que es fundamental una estrategia de coordinación entre las diversas dependencias y los legisladores que permita acciones para lograr un desarrollo costero con visión social, económica, ambiental y comercial.

Se trata de un marco legal que proteja el ambiente, el aprovechamiento de recursos y un desarrollo sostenible en las zonas costeras, en el que se garantice los intereses de todos los que intervienen en este sector, reuniendo a los especialistas ambientales y jurídicos que presenten las propuestas que apoyen a la industria de explotación de recursos derivados del mar.

México cuenta con lo necesario para alcanzar un alto nivel de desarrollo que permita elevar la calidad de vida en la alimentación de los mexicanos, tener una economía estable y competitiva generadora de nuevos trabajos e investigaciones científico-marítimas, así como la obtención de nuevas energías extraídas del mar, pero sin dejar de cuidar nuestro patrimonio marítimo.

¹²¹ Cfr. Comunicado Social del Senado de la República LXII Legislatura (Consulta en INTERNET <http://comunicacion.senado.gob.mx/index.php/periodo-ordinario/boletines/9842-se-requieren-acciones-para-fortalecer-el-sector-pesquero-y-acuicola-del-pais-senador-oscar-roman-rosas.html>), 06/12/13, 22:30

4.8 Propuesta de una Política Marítima para la obtención de mayores recursos derivados de las embarcaciones mexicanas

El territorio mexicano posee grandes extensiones de litorales y costas lo que exige a nuestro país para trabajar y explotar sus mares, así como sus riquezas marítimas de forma sostenible, mediante esfuerzos políticos, educativos y de infraestructura en la industria marítimo-portuaria.

Cabe señalar, que se reconocen las labores, inversiones y esfuerzos realizados través de la historia marítima de México, por el gobierno federal y el sector privado para el desarrollo de la industria marítima con la construcción de puertos nacionales, nuevas embarcaciones, leyes e instituciones marítimas. Sin embargo, dichos esfuerzos no han sido suficientes, pues hace falta una renovación de la Marina Mercante, ya que no se ha podido lograr una competitividad y productividad a nivel mundial, para la obtención de mayores recursos alimenticios y económicos para el país.

En consecuencia, el crecimiento y el mantenimiento marítimo depende de la relación de varios elementos, tales como: la cantidad de población, Instituciones, recursos naturales y financieros, disponibilidad de tecnología, educación e infraestructura. Por lo tanto, para que se logre un desarrollo sostenible, el gobierno y la sociedad debe invertir en todos estos factores que conjugan un sistema económico y social dentro del sector marítimo.

Por tales motivos, es indispensable la creación de una Política Marítima. Entendiendo que una política es un instrumento o herramienta para asegurar un orden social con miras al bien común. Para Jean-Jacques Rosseau, la política es:

“...la actividad que tiene por objeto regular y coordinar la vida social por medio de una función de orden, defensa y justicia para mantener la superación y la cohesión de un grupo social determinado.”¹²²

¹²² ROSSEAU, Jean-Jacques. *Contrato Social*, citado por GÓMEZ FRÖDE, Carina, Introducción a la teoría política, 1ª ed., OXFORD University Press, México, 2000, p. 2

Al respecto, la política marítima es la actividad que tiene por objeto regular y coordinar el transporte, así como el comercio marítimo para el aprovechamiento de los recursos naturales de acuerdo a los intereses que aseguren el bien común.

La política marítima se trata de la dirección de acciones que debe asumir nuestro país frente a las embarcaciones mexicanas, mismas que deberán encuadrarse a los intereses y objetivos para el aprovechamiento de recursos, y que considero que para lograrlo, es necesario tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- La formulación de una sola entidad administrativa marítima de control, es decir, la unión de todas las dependencias que tienen que ver con el sector marítimo y recursos naturales del mar, dado que todas ellas se encuentran en diferentes Secretarías como lo son: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Turismo, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; evitando duplicidad de requisitos y de organización.

Esta entidad habrá de fundamentarse conforme al artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos fracciones XVII, XXIX, XXIX-D, XXIX-E, XXIX-F, XXIX-H, XXIX-K y XXIX-L, y demás leyes aplicables. A través de esta dependencia administrativa se otorgara una exclusividad a todas las cuestiones que tienen que ver con el mar, con lo que se lograría una mayor coordinación entre autoridades lo que permitirá mejoras en la Marina Mercante Mexicana.

- Reformar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, principalmente en su artículo 40, que establece que sin perjuicio de los tratados internacionales, la operación y explotación de las embarcaciones en **navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas**. Que la operación y explotación de embarcaciones de **navegación interior y de cabotaje podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras siempre y cuando exista**

reciprocidad con el país de que se trate, procurando dar prioridad a las empresas nacionales. Mientras que el artículo 42, señala que los **navieros extranjeros y mexicanos dedicados a la navegación de altura y cabotaje, se otorgara los permisos de prestación de servicios a embarcaciones extranjeras siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.**

Luego entonces, el problema de los artículos anteriores, radica en que hoy día, México no cuenta con embarcaciones suficientes para realizar la navegación de cabotaje y mucho menos de altura, por lo que estas actividades en realidad no son exclusivas de los mexicanos.

Por lo tanto, dicha reforma deberá observar la realidad de nuestros buques, otorgando permisos de navegación a embarcaciones extranjeras, sin que rebasen los permisos que se hayan otorgado a los mexicanos; ello con el fin de no dar facilidades a los extranjeros que les permitan apoderarse de los mares mexicanos.

Y en caso de que se trate de una embarcación extranjera que realice una actividad que ninguna nacional esté realizando, y que quiera permanecer más de un año en aguas nacionales, se le deberá obligar a abanderarla como mexicana, y no hasta después de dos años como lo señala la actual ley, estas medidas son indispensables, ya que contamos con una flota mercante mexicana exigua, por lo que es necesario implementar dichos cambios en tanto se cuenten con más barcos mexicanos.

En forma complementaria en la Ley se deberá cumplir con los parámetros establecidos en las convenciones internacionales que haya ratificado, con respecto a las reglas ambientales.

- La asignación de comisiones especiales que realicen reuniones entre las diferentes dependencias que tengan relación con el sector marítimo-portuario; esto es, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, la Dirección General de Marina Mercante, la Coordinación General de

Puertos, Petróleos Mexicanos, Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, Secretaría de Marina, Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, la Asociación de Agentes Navieros, así como funcionarios del Congreso de la Unión, con el fin de promover una explotación ordenada y sistemática de los recursos pesqueros, mediante diversas Conferencias y Foros donde se expongan las necesidades de éste sector y de esta manera trabajar de manera coordinada, para que ninguna iniciativa o reforma de ley afecte a un sector en específico; sino por el contrario, que se generen nuevas leyes, que contengan las necesidades y propuestas de todos los organismos que se relacionan con el sector.

- La generación de una cadena de transporte integrada con los puertos, mediante operaciones aduaneras eficientes, declaraciones electrónicas, y simplificación de procedimientos administrativos a través de la modernización de las operaciones y tecnologías de la información. Con el fin de que se realicen movimientos fluidos, que contengan los medios y condiciones de seguridad en sus trámites, evitando con ello, la saturación en las carreteras.
- Apoyo a las empresas marítimas mexicanas que permitan ampliar sus exportaciones, especialidades del mar, servicios de operación y diversidad de buques, mediante fusiones con otras pequeñas empresas navieras nacionales, aunado a incentivos fiscales.
- El desarrollo de nuevas tecnologías que mejoren los sistemas de comunicación, con un diseño optimizado de acuerdo a las necesidades de los buques y los puertos.
- Actitud de colaboración entre el sector público, privado y socios multilaterales que puedan satisfacer las necesidades de inversión en el transporte marítimo. El sector público, además de financiar deberá promover e incentivar para que el sector privado y socios apoyen con mayores inversiones a través de una garantía fructífera de sus recursos, con el fin de contribuir a mayores conocimientos especializados,

innovaciones y nuevas tecnologías para construir, funcionar y mantener el transporte marítimo.

- Inversiones en infraestructura y modernización en los puertos, desarrollando sus ventajas comparativas que fortalezcan sus actividades tradicionales, facilitación del comercio y de tránsito. Mediante un desarrollo multimodal y logístico, para lo cual se deberán generar nuevas líneas de negocio que incrementen su conectividad y que les permitan competir con eficacia en otros puertos del mundo.
- Inversión y desarrollo en las zonas costeras para la generación de nuevos empleos, que favorezcan al aprovechamiento de los recursos derivados del mar; y con ello incentivar la alimentación de productos pesqueros.
- La creación de escuelas marítimas que fomenten la investigación científica de los recursos derivados del mar, así como la ingeniería naval, pues todo lo que se realice en ellas, servirá de apoyo al comercio marítimo.
- Integración de México a la mundialización de manera sostenible, que establezca sistemas eficientes de transporte, con objeto de mejorar su competitividad, tomando en cuenta otras propuestas de potencias marítimas como China, Japón, Singapur, Corea del Sur, Estados Unidos de América y Alemania.

4.9 Beneficios de contar mayores embarcaciones mexicanas

El mar y sus embarcaciones ofrecen ingresos para nuestro país, motivos por los cuales se debe poner mayor énfasis en toda la industria marítima. Así, entre los principales beneficios destacan los de carácter económico, comercial, ambiental, político, cultural y educativo, mismos que se explican a continuación:

- I. Expansión de la soberanía nacional, al no tener que depender de otros países para poder explotar nuestros mares.

- II. Una legislación marítima que contemple en forma eficaz los nuevos desarrollos de esta industria lo que permitiría cumplir con las convenciones u otros instrumentos internacionales a los que ha firmado y ratificado nuestro país.
- III. Preferencia para la industria marítima en los planes nacionales de desarrollo.
- IV. Formulación de una cultura marítima que propagaría la totalidad de materias que ofrece el sector marítimo.
- V. Diversidad de actividades comerciales e industriales, provocando que México se inserte dentro de las grandes cadenas globales.
- VI. Desarrollo de la economía nacional.
- VII. Instauración de nuevos de empleos en el sector marítimo, aumentando las oportunidades de trabajo en las costas mexicanas.
- VIII. Posibilidad de que México se convierta en una potencia portuaria, que sirva de enlace entre Norte y Sudamérica, Asia y Europa.
- IX. Ahorro económico nacional, al dejarse de contratar flotas extranjeras para la extracción de petróleo y recursos naturales.
- X. Incremento de las exportaciones vía marítima, ya que se logran transportar mayores cantidades de toneladas de mercancía. Además de ser más seguro y eficiente.
- XI. Facilitación del comercio en los planos nacional, regional e internacional.
- XII. Diversificación de bienes y servicios.
- XIII. Tecnología e infraestructura suficiente para los puertos, astilleros y escuelas de investigación, científicas y técnicas del sector marítimo.
- XIV. Explotación de nuestros recursos marítimos, sin depender de otras naciones.
- XV. Suficientes productos del mar nutritivos para convertirlos en la dieta del mexicano, logrando satisfacer las necesidades alimenticias de manera saludable.
- XVI. Programa de transporte marítimo que tome en cuenta los aspectos ambientales y de desarrollo sostenible a nivel nacional y regional.
- XVII. Transporte marítimo ecológico sostenible, ya que del total de emisiones de dióxido de carbono que emite cualquier otro transporte, éste es el más bajo con un 9%, siendo más alto el transporte terrestre.

Conclusiones

Primera.- El concepto de embarcación tiene diversas acepciones como son: barco, buque, navío o nave, la cual puede estar elaborada de diversos materiales para su construcción, ya que éstos dependen del tipo de uso que se le vaya a otorgar. Y que el conjunto de embarcaciones se le conoce como flota.

Segunda.- Un naviero representa un factor sustancial para el manejo de las embarcaciones que estén bajo su propiedad o posesión, toda vez que, deberá contar con un adecuado equipamiento, una tripulación que tenga la capacidad para operar la embarcación, así como mantener todas las medias de seguridad pertinentes, debiendo cumplir con los requisitos exigidos por la ley, donde se obliga a contar con los seguros marítimos adecuados para el caso de un accidente marítimo.

Tercera.- Existen dos tipos de navegación: de altura que se da a través de puntos localizados en el territorio mexicano, con puntos situados en el extranjero y que se le conoce como navegación internacional; y la navegación de cabotaje, que se da únicamente entre puntos situados en el territorio nacional. Mismas que contribuyen al comercio marítimo interior y exterior.

Cuarta.- El comercio marítimo se realiza mediante embarcaciones y artefactos navales, quienes efectúan actividades comerciales por vía marítima, utilizadas para el transporte de personas o mercancías, la exploración, esto es, investigaciones científicas por mar, y la explotación o captura de recursos naturales como es el caso de los yacimientos petroleros, e incluye de igual manera, las actividades de recreo y deportivas en mar.

Quinta.- La región costera mexicana tuvo y tiene gran trascendencia para la actividad marítimo-mercantil, gracias a los recursos naturales que se encuentran en el litoral del Golfo de México y el avance tecnológico.

Sexta.- El derecho del mar contiene aspectos del ámbito internacional, al reunir normas y reglas que deberán seguir los buques, los negocios marítimos, las personas y los trabajadores de cada país que tengan como punto de conexión los mares y océanos. Verifica los aspectos de jurisdicción dentro de los mares y la aplicación de métodos que para la solución de controversias y el conflicto de leyes en los mares. Mientras que el derecho marítimo, regula el transporte marítimo comercial, la navegación y todo lo relativo a las actividades del hombre en el mar y bajo el mar, dentro de su zona jurisdiccional. Regula las relaciones jurídicas tanto públicas como privadas de la navegación.

Séptima.- Los Planes Nacionales de Desarrollo tienen en común la importancia de lograr un progreso en la infraestructura marítimo-portuaria y el fortalecimiento de la marina mercante mexicana, la cual es obsoleta y necesita de nueva infraestructura que logre cumplir con las necesidades de los comerciantes nacionales para la importación y exportación de mercancías.

Octava.- A través de los años se ha generado un abandono total de las embarcaciones y los mares mexicanos, dejando ese trabajo a los extranjeros, con lo cual estamos perdiendo fuertes cantidades de dinero y una expansión del mercado marítimo mexicano.

Novena.- La falta de programas serios y coordinados que contemplen a corto y a largo plazo nuevas políticas para que se alcance una facilitación del comercio y desarrollo tanto económico como de la explotación de nuestros recursos de manera sostenible

Décima.- Adecuación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos a la realidad nacional, es decir, que otorgue ciertas restricciones a los permisos de navegación para los extranjeros, y de esta manera no perder nuestra soberanía nacional de nuestros mares, y que al mismo tiempo proteja y cumpla los objetivos ambientales.

Decima primera.- La necesidad de contar con astilleros mexicanos, esto es, las herramientas suficientes para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de

los diferentes tipos de buques, que puedan suministrar un avance y crecimiento en el ámbito del comercio marítimo.

Decima segunda.- El sistema portuario nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento del comercio y la economía mexicana, pues se vincula con los mercados mundiales, lo que permite ventajas para el desarrollo de las zonas costeras.

Decima tercera.- Es importante contar con diversas asociaciones y dependencias que se encarguen de promover, incentivar, proteger y desarrollar la industria del transporte marítimo y el aprovechamiento de los recursos del mar.

Decima cuarta.- El territorio mexicano posee grandes extensiones de litorales y costas lo que exige a nuestro país para trabajar y explotar sus mares, así como sus riquezas marítimas de forma sostenible, mediante esfuerzos políticos, educativos y de infraestructura en la industria marítimo-portuaria.

Decima quinta.- Necesidad de una política marítima que tenga por objeto regular y coordinar el transporte y el comercio marítimo para el aprovechamiento de nuestros recursos naturales de acuerdo a los intereses que aseguren el bien común.

Sistema Portuario Nacional



FUENTES DE CONSULTA

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo, Porrúa, México, 2001.

DE DIOS BONILLA, Juan. Historia marítima de México, Litorales, México, 1962.

DE PINA, Rafael. Diccionario de Derecho, Porrúa, México, 2003.

DÍAZ BRAVO, Arturo. Derecho Mercantil, IURE, México, 2011.

ENRÍQUEZ ROSAS, David. El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 1998.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis. Cursos de Derecho Marítimo Internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Marcial Pons, Madrid, 2012.

GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. El Nuevo Derecho del Mar, Porrúa, México, 1986.

GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, Alonso. Panorama del derecho mexicano. Derecho marítimo, McGRAW-HILL, UNAM, México, 1997.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo. Manual de Derecho de la Navegación, Depalma, Buenos Aires, 2000.

GRECO, Orlando. Diccionario de Comercio Exterior, Valleta, Argentina, 2005.

GÓMEZ FRÖDE, Carina. Introducción a la teoría política, 1ª ed., OXFORD University Press, México, 2000.

GONZÁLEZ GARCIDUEÑAS, Javier Antonio. Problemática del cabotaje en México, Porrúa, México, 2002.

GONZÁLEZ ORPEZA, Manuel et al. El régimen jurídico de la pesca en México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 1994.

HERÓICA ESCUELA NAVAL, Conocimientos Marineros, 1993.

LEÓN, Alex et al. Logística del Transporte Marítimo. Manual de procesos para la gestión logística en el transporte marítimo y el entorno portuario, Instituto de Logística Iberoamericano, junio, 2003.

LÓPEZ ARTEAGA, Eugenio. Corea. El milagro del río Han, Grupo Editorial Iberoamérica, México, 1990.

- LÓPEZ-BASSOLS, Hermilo. Los nuevos desarrollos del derecho internacional público, Porrúa, México, 2008.
- LÓPEZ RUEDA, Francisco Carlos. Concepto y caracteres del derecho marítimo, Pontificia Universidad Javeriana, 2003.
- OLVEDA Jaime et al. Los puertos noroccidentales de México, El Colegio de Jalisco, Universidad de Colima, México, 1994.
- OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de derecho marítimo, Porrúa, México, 1981.
- OROPEZA GARCÍA, Arturo. El comercio exterior y la gestión aduanal en el siglo XXI, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 2009.
- OSSORIO Y FLORIT Manuel et al. Diccionario de Derecho I, Heliasta, Argentina, 2007.
- QUINTANA ADRIANO. Elvia Arcelia. El Comercio Exterior de México. Marco jurídico, Estructura y Política, Porrúa, México, 2010.
- QUINTANO ADRIANO, Elvia Arcelia. Panorama internacional de derecho mercantil Culturas y Sistemas Jurídicos Comparados Tomo I, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 2006.
- RÁBAGO DORBECKER, Miguel. Derecho de la inversión extranjera en México, Porrúa, México, 2004.
- SALDAÑA PÉREZ, Juan Manuel. Comercio internacional. Régimen jurídico económico, Porrúa, México, 2008.
- SALGADO Y SALGADO, José Eusebio. El conocimiento de embarque y su régimen internacional, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 1994.
- SEARA VÁZQUEZ, Modesto. Derecho Internacional Público, Porrúa, México, 2006.
- SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES. Guía de Servicios de Transporte Marítimo en México, 2009.
- SELDON, Arthur et al. Diccionario de Economía, Oikos-tau S.A., 4ª edición, 1986.
- SOBARZO, Alejandro. Régimen jurídico de altamar, Porrúa, México, 1985.
- SZÉKELY ALBERTO. Derecho del mar, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, México, 1991.
- TRUJILLO BOLIO, Mario. El Golfo de México en la centuria decimonónica. Entornos geográficos, formación portuaria y configuración marítima, Porrúa, México, 2005.

VALLATA MARRÓN, José Luis. *Derecho Internacional Público*, Porrúa, México, 2009.

VON GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna. *El Golfo-Caribe y sus Puertos Tomo I*, Instituto Mora, México, 2006.

VON GRAFENSTEIN GAREIS, Johanna. *El Golfo-Caribe y sus Puertos Tomo II*, Instituto Mora, México, 2006.

Legislación

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Ley Aduanera, México, Diario Oficial de la Federación el 15 de diciembre de 1995, última reforma publicada DOF 09-04-2012.

Ley Federal del Mar, México, Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.

Ley de Inversión Extranjera, México, Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993, última reforma publicada DOF 09-04-2012

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, México, Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006, última reforma publicada DOF 07-06-2013.

Terminología marítima-portuaria, Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2003, Diario Oficial de la Federación, 09-02-2004.

Internet

Asociación Mexicana de Agentes Navieros
<http://www.amanac.org.mx/sitio2008/index.html>

Cámara de Diputados
<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/compila/pnd.htm>

Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo
<http://www.cameintram.org/>

Centro de Información de Naciones Unidas
<http://www.cinu.mx/>

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)
<http://unctad.org/es/Paginas/Home.aspx>

El financiero
<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion.html>

Galeón Hispavista

<http://picex.galeon.com/productos513483.html>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía

<http://www3.inegi.org.mx/sistemas/temas/default.aspx?s=est&c=21385>

Info Transportes. Servicios e Información Logística

<http://www.info-transportes.com.mx/>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía

<http://www.inegi.org.mx/inegi/contenidos/espanol/prensa/contenidos/articulos/geografica/maritimos.pdf>

La Ciencia para todos

<http://bibliotecadigital.ilce.edu.mx/sites/ciencia/menu.htm>

Marinos Mercantes Mexicanos

<http://marinosmercantesdemexico.blogspot.mx/2012/10/contara-fondemar-con-recursos-para.html>

Méxicoport

<http://mexicoport.com/>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/biblioteca/pdf/reglasdeoperaciondelfondodedesarrollodelamarinamercantemexicana.pdf>

Senado de la República LXII Legislatura

<http://comunicacion.senado.gob.mx/>

T21. Noticias del sector transporte y logística, aéreo, marítimo, terrestre y ferroviario, en México y Latinoamérica.

<http://t21.com.mx/maritimo>

Revistas

BUSTAMANTE MARTÍNEZ Y MALDONADO CLEMENTE. “Delimitación de los espacios marítimos”, *Cultura Estadística y Geografía*. INEGI, México D.F., Revista de información y análisis de 2002, núm. 19.

GÓMEZ HERRERA, Gilbert Francisco. “La innovación como estrategia y solución empresarial para impulsar la competitividad y un crecimiento sostenido a largo plazo”, *Ciencia y Mar*, Vol. 38, mayo, 2009.

MEXICANÍSMO. “Nuestros Mares”. Revista mensual No. 45, noviembre 2011.

IN MÉXICO, Ingeniería Naval, Sector Marítimo. Revista electrónica de divulgación técnica y académica.

SALGADO Y SALGADO. José Eusebio. “El poder del mar sobre la tierra”, *Multidisciplinaria*, No. 6, 2010.

ROMERO REYES. Alejandro. “Obtención de la nacionalidad de los buques mercantes en México y conflictos de jurisdicción”, *Ciencia y Mar*, Vol. 30, septiembre 2006.

ROMERO REYES. Alejandro. “¿Privatización portuaria en México?”, *Ciencia y Mar*, Vol. 35, mayo 2008.