



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

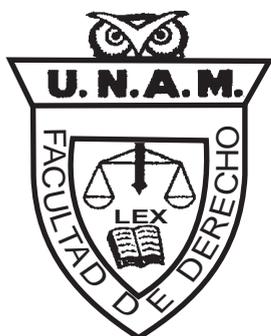
**“EL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO Y LAS
EMBARCACIONES DE EXTRAORDINARIA
ESPECIALIZACIÓN”**

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN DERECHO

PRESENTA

SUSANA YANEEN RAMÍREZ ESTRADA



ASESOR

DR. OMAR OLVERA DE LUNA

CIUDAD UNIVERSITARIA, MÉXICO, D.F. 2014



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A Dios, por la fortaleza, sabiduría y paciencia para enfrentar la adversidad, y glorificar mi sueño, haciéndolo realidad.

“Y si alguno de vosotros tiene falta de sabiduría, pídala a Dios, el cual da a todos abundantemente y sin reproche, y le será dada”.

Santiago 1:5

A mis padres, como un testimonio de cariño y eterno agradecimiento por mi existencia, valores morales, y por haber fomentado en mí el deseo de superación y el anhelo de triunfo en la vida.

A mi hermano, por ser mi compañía, mi apoyo y mi fuerza para seguir adelante.

A mi asesor de tesis, Dr. Omar Olvera de Luna, por haber creído en mí y por su disposición para dirigir en todo momento el presente trabajo de tesis.

A mis profesores y amigos de mi apreciada Facultad de Derecho, quienes han fortalecido en mí el interés hacia el camino de la superación.

A mi Alma Mater, la Universidad Nacional Autónoma de México y su gloriosa Facultad de Derecho, por darme la preparación, el cariño hacia los libros y la sed de conocimiento.

“Por mi raza hablará el espíritu”.

EL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO Y LAS EMBARCACIONES DE EXTRAORDINARIA ESPECIALIZACIÓN.

INTRODUCCIÓN	I
CAPÍTULO PRIMERO. LINEAMIENTOS GENERALES	1
1. Derecho Marítimo	2
1.1. Definición	2
1.2. Concepto Jurídico	3
2. Puertos	8
2.1. Naturaleza Jurídica	10
2.2. Características del Puerto	11
2.3. Elementos del Puerto	12
2.3.1. Recinto Portuario	12
2.3.2. Servicios Portuarios	13
2.3.3. Terminales	15
2.3.4. Instalaciones Portuarias	16
2.4. Clasificación del Puerto	16
2.4.1. Por su navegación	17
2.4.2. Por sus instalaciones y servicios	17
2.4. Puertos Mexicanos	18
2.5.1. Puertos del Pacífico	19
2.5.2. Puertos del Golfo	21
3. El Buque	23
3.1. Naturaleza Jurídica del Buque	27
3.2. Matrícula del Buque	31
3.3. Nacionalidad y Abanderamiento del Buque	38
3.4. Modos de Adquisición	48
3.4.1. Contrato de Construcción	50
3.4.1.1. Compraventa de cosa futura	54

3.4.1.2. De obra	57
3.4.2. Dejación válidamente aceptada por el asegurador	62
3.4.3. Buena Presa	64
3.4.4. Derecho de Angaria	66
3.4.5. Requisición	68
3.4.6. Abandono a favor de la Nación	69
4. Empresa Marítima	72
4.1. Naviero	73
4.2. Armador	75
4.3. Operador	76
4.4. Agente Naviero.....	78
4.4.1. Agente Naviero General.....	79
4.4.2. Agente Naviero Consignatario de Buques	79
4.4.3. Agente Naviero Protector	81

CAPÍTULO SEGUNDO. ASPECTOS HISTÓRICOS DEL DERECHO MARÍTIMO.....83

1. Ámbito Internacional	84
1.1. La Antigüedad	84
1.1.1. Leyes de Manú	84
1.1.2. Leyes Rodias.....	85
1.1.3. Derecho Romano	86
1.2. La Edad Media	87
1.2.1. Las Tablas de Amalfi	87
1.2.2. Los Roles de Olerón.....	87
1.2.3. El Libro del Consulado del Mar	88
1.2.4. El Guidón de la Mer.....	88
1.3. Época Moderna	88

1.3.1. Ordenanzas sobre la Marina de 1681	88
1.3.2. Codificación	89
2. México	90
2.1. La Navegación en el México Prehispánico.....	90
2.2. Época Colonial	91
2.3. Independencia.....	94
2.4. Revolución Mexicana	96

CAPÍTULO TERCERO. EL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO Y SU MARCO JURÍDICO VIGENTE 100

1. Autoridades de la Marina Mercante	101
1.1. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.....	101
1.2. Secretaría de Comunicaciones y Transportes	106
1.2.1. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.....	110
1.2.2. Capitán de Puerto.....	122
1.3. Capitán del Buque.....	125
1.4. Administración Portuaria Integral	128
2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	132
2.1. Artículo 32	132
2.2. Artículo 73 fracción XIII	134
2.3. Artículo 89 fracción XIII	135
2.4. Artículo 90	136
2.5. Artículo 104 fracción IV	138
3. Tratados Internacionales Celebrados en Materia Marítima	139
3.1. Organización Marítima Internacional.....	145
4. Código de Comercio	150
5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos	152
6. Reglamento de la Ley de Navegación	155
7. Ley de Puertos.....	157
8. Reglamento de la Ley de Puertos.....	158

9. Ley Federal del Mar 159

CAPÍTULO CUARTO. LA NAVEGACIÓN Y LAS EMBARCACIONES DE EXTRAORDINARIA ESPECIALIZACIÓN 166

1. La Navegación..... 167

 1.1. Concepto 170

 1.2. Clasificación de la Navegación 171

 1.3. Régimen de la Navegación 172

 1.3.1. Artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos 172

 1.3.2. Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ... 174

2. Embarcaciones de Extraordinaria Especialización 179

 2.1. Definición 179

 2.2. Régimen Jurídico 182

CONCLUSIONES 186

PROPUESTAS 187

BIBLIOGRAFÍA 189

INTRODUCCIÓN.

La República Mexicana tiene 17 Estados que cuentan con litoral, los cuales son los Estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas, en el Océano Pacífico; Tamaulipas, Veracruz, Campeche, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo en el Océano Atlántico.

Así, nuestro país es un país marítimo por vocación y por naturaleza, sus más de 11 mil kilómetros de litorales hacen que sea un país marítimo por excelencia. No es casual que nuestra nación este en la confluencia de los dos más grandes océanos y no solo geográficamente sino también geopolítica y comercialmente, ya que tanto el Océano Atlántico como el Océano Pacífico, son la llave del comercio mundial, por lo que esa llave es México.

Lamentablemente México ha vivido de espaldas al mar, no obstante la tradición marinera que hemos mostrado a lo largo de nuestra historia, hoy en día se continúa ignorando tanto las grandes riquezas de nuestros vastos litorales como las enormes ventajas que ofrece el mar como medio de comunicación.

La situación que guarda la Marina Mercante Nacional es inexplicable. Después de un crecimiento sostenido durante tres décadas cuyo máximo histórico se alcanzó en 1982, empezó un declive constante hasta la desaparición, hace ya algunos años, de la flota de tráfico de altura y llegar a los bajos niveles respecto del tráfico de cabotaje.

Sin duda alguna, los buques de carga son el medio de transporte más económico, eficiente y eficaz, y constituyen el vínculo fundamental del comercio internacional, se importancia se reafirma en la época actual de globalización de los mercados como medio de poder estratégico de expansión comercial y de defensa de las naciones. El buque es el vehículo que puede evitar la fuga de divisas por miles de millones de dólares anuales para México; sin embargo, la tendencia de nuestra marina mercante es decreciente.

Lo anterior conlleva necesariamente al crecimiento progresivo de las infraestructuras portuarias, así como el crecimiento de una flota mercante

Hoy en día, los servicios jurídicos en el mundo marítimo son imprescindibles. Por ello, el presente trabajo atiende a la creciente demanda mundial de especialización jurídica en el área del derecho marítimo, y se dirige globalmente al conjunto de las instituciones que integran esta rama especializada del derecho.

El capítulo primero contiene lo concerniente a los lineamientos generales, es decir, analizaremos en un primer término, qué es el derecho marítimo, para posteriormente abordar los conceptos que se encuentran estrechamente vinculados con el mismo, tales como el puerto, el buque y los sujetos que intervienen en la navegación.

En el segundo capítulo abordaremos los aspectos históricos internacionales del Derecho Marítimo, así como los aspectos históricos nacionales. Analizaremos el desarrollo que ha tenido el Derecho Marítimo y la manera en que éste se ha ido consolidando.

Gran parte de la problemática que enfrenta el sector marítimo mercante nacional se debe a la falta de una legislación marítima adecuada, que fomente el desarrollo de la flota mercante mexicana y con ello se fortalezca el comercio exterior del país. Por ello, el capítulo tercero se encuentra encaminado al análisis del marco jurídico vigente, es decir, la legislación marítima con la que cuenta nuestro país; asimismo encontraremos quiénes son las autoridades marítimas mexicanas responsables.

Finalmente, el capítulo cuarto contiene lo concerniente a la navegación, ya que los ordenamientos marítimos legales destacan la pretensión de cerrar paulatinamente el cabotaje a favor de las embarcaciones con pabellón nacional; sin embargo, queda rebasada con la excepción de una figura jurídica denominada: embarcación de extraordinaria especialización, la cual será analizada en este capítulo cuarto.

Esperamos que el presente trabajo brinde los frutos esperados y que no defraude las expectativas puestas por nuestro admirable maestro Omar Olvera de Luna, en nosotros sus discípulos.

CAPÍTULO PRIMERO

“LINEAMIENTOS GENERALES”

SUMARIO

1. Derecho Marítimo. 1.1. Definición. 1.2. Concepto Jurídico. 2. Puertos. 2.1. Naturaleza Jurídica. 2.2. Características del Puerto. 2.3. Elementos del Puerto. 2.3.1. Recinto Portuario. 2.3.2. Servicios Portuarios. 2.3.3. Terminales. 2.3.4. Instalaciones Portuarias. 2.4. Clasificación del Puerto. 2.4.1. Por su navegación. 2.4.2. Por sus instalaciones portuarias. 2.5. Puertos Mexicanos. 2.5.1. Puertos del Pacífico. 2.5.2. Puertos del Golfo. 3. El Buque. 3.1. Naturaleza Jurídica del Buque. 3.2. Matrícula del Buque. 3.3. Nacionalidad y Abanderamiento del Buque. 3.4. Modos de Adquisición. 3.4.1. Contrato de Construcción. 3.4.1.1. Compraventa de cosa futura. 3.4.1.2. De obra. 3.4.2. Dejación válidamente aceptada por el asegurador. 3.4.3. Buena Presa. 3.4.4. Derecho de Angaria. 3.4.5. Requisición. 3.4.6. Abandono a favor de la Nación. 4. Empresa Marítima. 4.1. Naviero. 4.2. Armador. 4.3. Operador. 4.4. Agente Naviero. 4.4.1. Agente Naviero General. 4.4.2. Agente Naviero Consignatario de Buques. 4.4.3. Agente Naviero Protector.

LINEAMIENTOS GENERALES

1. DERECHO MARÍTIMO.

1.1. DEFINICIÓN.

Definir el Derecho Marítimo, en un primer plano nos lleva a la interrogante de qué es el Derecho. A lo largo del tiempo no se ha podido encontrar con exactitud una definición que sea adoptada de manera general; sin embargo distintos autores han construido sus propias definiciones, cada una con los elementos que a criterio del autor resultan relevantes.

Una definición hallada para conceptualizar el Derecho, y en la que diversos autores coinciden, es que es un conjunto de normas sistematizadas que regulan la conducta externa del hombre.

Al mencionarse conjunto de normas, entendemos por conjunto un grupo de cosas relacionadas o entrelazadas entre sí, y al decir conjunto de normas nos encontramos ante algo equívoco, pues en el Derecho no nada más hay normas, sino que hay principios, reglas de trato social y convencionalismos sociales, aunque éstos pueden ser normas, es importante señalar que no todos los principios, reglas de trato social y convencionalismos sociales son normas.

Al referirse a sistematizadas, es importante señalar que se da si y sólo si hay un orden sistematizado, por lo que el orden jurídico si importa y no adherir cuestiones sin seguir un determinado orden.

Y finalmente se dice que regulan la conducta externa del hombre, respecto a la conducta del hombre es sólo una y ésta puede ser exteriorizada, por lo que no se puede tener una conducta interna y una externa, que si bien es cierto el Derecho entrará en juego cuando la conducta del hombre sea exteriorizada.

Ahora bien, concretándonos al objeto de nuestra lección, la expresión de Derecho Marítimo no es un término que sea aceptado por todos los autores por lo que ha conocido de ciertas alteraciones, lo cual nos lleva a pensar en la polémica que surge en torno a la determinación de su concepto. Expresiones

como lo son Derecho de la Navegación, Derecho del Mar, Derecho Náutico o Derecho Marino, por mencionar algunas, nos demuestran que son disciplinas que han tomado posición frente al problema surgido del concepto; sin embargo debemos de tener presente que todas éstas expresiones tienen un escenario común, el mar.

En este sentido, el autor Rodolfo A. González-Lebrero, hace referencia al Derecho de la Navegación, definiéndolo como *“por una parte, la rama de la ciencia jurídica en la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua, o se refiere a él, y, por la otra, el sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos esos hechos y relaciones”*.¹

Ahora bien, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, la palabra navegar puede significar:

1. Viajar en un buque o en otra embarcación, generalmente por mar.
2. Hacer viaje o ir por el aire en globo, avión u otro vehículo adecuado.²

Por lo que al hablar de navegación nos referimos tanto a la aérea como a la que se realiza por agua. En virtud de ello, preferimos emplear la denominación de Derecho Marítimo, pues como mencionamos anteriormente, nuestro principal escenario es el mar.

1.2. CONCEPTO JURÍDICO.

El autor Ignacio Arroyo menciona *“...el Derecho Marítimo se presenta como un derecho general que abarca todas las cuestiones relacionadas con el mar”*.³

Para el doctor Omar Olvera de Luna, *“el Derecho Marítimo tiene su propio campo de aplicación en el mar, y todas las actividades que se realizan sobre el mismo, para dar una definición del Derecho Marítimo se podría entender como*

¹ GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Cuarta edición. Editorial Depalma. Buenos Aires, 2000. P. 2.

² Real Academia Española, 2001. Definición de la palabra *navegar*. Consulta del 22 de septiembre de 2013, de <http://lema.rae.es/drae/?val=navegar>.

³ ARROYO, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. Editorial José María Bosch. Barcelona, España. 2001. P. 39.

*la ciencia jurídica que regula el mar y sus actividades y el ejercicio del comercio marítimo”.*⁴

Por su parte, el autor Raúl Cervantes Ahumada señala que el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando hay una relación con el mar o con los espacios marítimos. Lo que le da la calificación de marítimo a un fenómeno jurídico, es el teatro en el que el fenómeno se desarrollo, o la conexión que pueda existir con ese teatro, es decir, el mar.⁵ Tal es el caso del comercio marítimo, pues podría pensarse que es de naturaleza mercantil, en virtud de lo establecido en el artículo 75 fracción XV de nuestro Código de Comercio, el cual menciona que se reputarán como actos de comercio todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior; sin embargo debemos tomar en cuenta que aunque se lleven operaciones de comercio, éstas se realizan en el mar; por lo que la disciplina jurídica que entra en juego es el Derecho Marítimo, no negando la incidencia del criterio mercantil.

Es así como se desprende que el Derecho Marítimo es un Derecho Especial, dotado de normas, sistemas y principios propios. Somos partícipes de la idea de quienes sostienen que los conflictos generados por la actividad marítima exigen soluciones específicas, pero sin que ello implique la pretensión de apartar esta materia del tronco común del Derecho, por lo que al hablar de su autonomía no nos referimos a que ésta signifique su aislamiento.

El concepto de autonomía ofrece diversas facetas, según se le examine desde un punto de vista legislativo, jurisdiccional y didáctico.

Por autonomía legislativa, nos referimos a la producción normativa, es decir, la agrupación en un texto de leyes propias de una materia en particular, emitidas por el legislador. En el caso del Derecho Marítimo Mexicano, cuenta con autonomía legislativa en razón de los artículos 32, 73 fracción XIII, 89 fracción XIII y 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos, la

⁴ OLVERA DE LUNA, Omar. Derecho Marítimo. Editorial INADEM. México, 2012. P. 32.

⁵ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Segunda edición. Editorial Porrúa. México, 2012. P. 6 y 7.

Ley Federal de Mar, así como diversos Tratados Internacionales en materia marítima.

Por lo que refiere a la autonomía jurisdiccional, es la existencia de jueces y disposiciones procesales marítimas, designando la competencia a determinado órgano para conocer en todas las cuestiones o conflictos que surjan en el mar. Si bien es cierto en nuestro país no existen Tribunales Marítimos, no olvidemos el artículo 104 fracción II constitucional que dispone que los Tribunales Federales conocerán de todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo; y en cuanto a las disposiciones procesales marítimas, se encuentran establecidas en el título noveno de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Finalmente, el concepto de autonomía didáctica apunta a la enseñanza del Derecho Marítimo en las Universidades de nuestro país. Consideramos que la enseñanza de la materia debe enfocarse de manera autónoma, es decir, separada de cualquier otra; sin embargo, debemos tener presente que todo depende de los planes generales de estudio de cada institución. En cuanto a la situación que se presenta en nuestra H. Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, la materia de Derecho Marítimo es una materia optativa y que actualmente se encuentra dentro de la especialidad de Derecho Internacional, por lo que es evidente que no se le da la importancia debida, relegando así la materia y dificultando su explicación. Aún y cuando la Universidad cuenta con dos buques “El Puma” y “Justo Sierra”. “El Puma” fue abanderado el 14 de diciembre de 1980 e inicio su trabajo en 1981, posee su propio muelle y edificio de operaciones en Mazatlán, Sin. Tiene como área principal de investigación la Zona Económica Exclusiva del Pacífico Mexicano y el Golfo de California. La embarcación “Justo Sierra” fue abanderada el 20 de noviembre de 1982, posee su muelle y edificio de operaciones en Tuxpan, Ver. Tiene como área de acción el Golfo de México y el Caribe Mexicano. Pese a esta situación, la materia de Derecho Marítimo en nuestra Facultad pasa desapercibida. El autor Ignacio Arroyo, atinadamente menciona *“Y como no se explica, no se exige, y como no se exige, no se estudia, y como no se estudia,*

se escribe poco y apenas se publica".⁶ El problema que se presenta es la falta de reconocimiento, pero no podemos hacer caso omiso a esta situación, pues recordemos que nuestro país cuenta con un extenso litoral marítimo.

En el Derecho Marítimo Mexicano, existen dos tipos, el Derecho Marítimo de Paz y el Derecho Marítimo de Guerra, con fundamento en el artículo 73 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra señala:

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

XIII. Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.”

Respecto al Derecho Marítimo de Guerra se encuentra representado por la Armada de México, es decir, la Secretaría de Marina, encargada de la seguridad y salvaguardia de las zonas marítimas de nuestro país.

En la Ley Orgánica de la Armada de México, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 30 de diciembre de 2002, en los artículos 1 y 2 se encuentra qué es la Armada de México, así como sus atribuciones.

“Artículo 1.- La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

Artículo 2.- Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes:

- I. Organizar, adiestrar, alistar, equipar y operar a las fuerzas que la constituyen para el cumplimiento de su misión y ejercicio de sus funciones;
- II. Cooperar en el mantenimiento del orden constitucional del Estado Mexicano;
- III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres

⁶ ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 51

y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva;

IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en las zonas marinas mexicanas, aguas interiores navegables y donde el Mando Supremo lo ordene, así como establecer las áreas restringidas a la navegación, incluidos los espacios aéreos correspondientes, en coordinación con las autoridades competentes y de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los instrumentos jurídicos internacionales y la legislación nacional;

V. Salvaguardar la vida humana mediante operaciones de búsqueda y rescate en las zonas marinas mexicanas, aguas internacionales y en todas aquéllas en las que el Mando Supremo lo ordene;

VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su ámbito de competencia y donde el Mando Supremo lo ordene;

VII. Auxiliar a la población en los casos y zonas de desastre o emergencia; aplicando los planes institucionales de protección civil, en coordinación con otras autoridades;

VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales, así como participar en toda actividad relacionada con el desarrollo marítimo nacional;

IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable;

X. Realizar actividades de investigación científica, oceanográfica, meteorológica, biológica y de los recursos marítimos, actuando por sí o en colaboración con otras instituciones nacionales o extranjeras, o en coordinación con dependencias y entidades de la Administración Pública Federal;

XI. Intervenir, sin perjuicio de las atribuciones de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, en la prevención y control de la contaminación marítima, así como vigilar y proteger el medio marino dentro del área de su responsabilidad, actuando por sí o en colaboración con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras;

XII. Fomentar y participar con las autoridades civiles en actividades socio-culturales y cívicas en aspectos relacionados con el medio marítimo;

XIII. Ejecutar los trabajos hidrográficos de las costas, mares, islas, puertos y vías navegables; publicar la cartografía náutica y la información necesaria para la seguridad de la navegación, y

- XIV.** Administrar y fomentar la educación naval en el país;
- XV.** Participar en los órganos del Fuero de Guerra, y
- XVI.** Las demás que le señalen las disposiciones aplicables y le encomiende el Mando Supremo.”

En lo concerniente al Derecho Marítimo de Paz, comprende todas las actividades que son realizadas en el mar, dispuesto así en el artículo 1 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 1 de junio de 2006, que señala:

Artículo 1.- Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

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

2. PUERTOS

El hombre trató de proteger su barco de los embates del mar, por lo que su primera idea fue alejarlo del alcance de las mareas; y la solución fue ponerlo en seco. Siguiendo esta hipótesis, el primer puerto fue, probablemente, la playa, en donde se varaba el barco. Posteriormente, con el crecimiento en dimensiones de las embarcaciones, resultó imposible la operación de vararlas; y por ello tuvieron que dejarlas a flote en abrigo natural de ensenada, laguna o embocadura de río. Pero hay que recordar que en esos tiempos, el peligro no era únicamente en el mar, sino que también estaba presente en el factor humano (piratas), por lo que idearon defender el varadero con muros, y como éstos no podían hacerse sobre la arena, tuvieron que excavar en la orilla del mar, haciendo una dársena (parte de un puerto que es resguardada artificialmente de las corrientes para que las embarcaciones puedan cargar y

descargar cómodamente); y así, poco a poco, surgiendo avances, fueron naciendo lo que ahora llamamos puertos.⁷

Para Ignacio Arroyo el concepto de puerto se ha ido desarrollando debido a la evolución que el mismo ha tenido, surgiendo así tres etapas que marcan esa evolución:

- a) Primeramente, el puerto surge y se define como un lugar de refugio para los buques. En torno a esa noción se construye la idea del espacio portuario como un lugar seguro por sus instalaciones, que ofrece lo necesario para que el buque cumplimente su finalidad de navegación: transportar viajeros y mercancías por mar. En ese orden de ideas, la noción de puerto descansa en tres elementos: el espacio marítimo, las instalaciones y los servicios portuarios.
- b) Posteriormente, se amplía la función del puerto y se concibe como el lugar adecuado para el intercambio de diversos modos de transporte. Esto en función de que el contenedor es el punto de inflexión de la nueva concepción portuario, por lo que las estructuras y servicios portuarios deben hacer compatibles el buque, el ferrocarril y el automóvil. El puerto sin dejar de ser un refugio para la navegación marítima, se convierte también en un núcleo de influencia, de cuyo funcionamiento correcto dependen áreas y servicio alejados de la costa.
- c) Finalmente, el Puerto se define como el lugar idóneo para el ejercicio de actividades económicas. El puerto como un lugar de encuentro, esparcimiento y recreo, arrastrando una serie de actividades comerciales. Las características de zona peatonal, acotada pero abierta al mar, vida nocturna, junto al encanto natural que ofrece el mar, ha convertido el puerto un uno de los espacios más atractivos para el ejercicio de actividades económicas.⁸

⁷ Cfr. SOLÍS GUILLÈN, Eduardo. Derecho Océánico. Editorial Porrúa. México, D. F. 1987. P. 41.

⁸ ARROYO, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Cuarta edición. Editorial Tecnos. Madrid, España. 2012. P. 85 y 86.

El maestro Raúl Cervantes Ahumada en su obra de Derecho Marítimo señala que *“los puertos marítimos son lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología: del latín porta: puerto”*.⁹

Por su parte, el autor Eduardo Solís Guillén define el Puerto como *“un lugar de la tierra junto al agua, abrigado naturalmente, donde los barcos y buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías y el movimiento de pasajeros”*.¹⁰

El artículo 2º en su fracción II de la Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993 define el Puerto como el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

De lo anterior se infiere que la definición de Puerto adquiere un carácter tridimensional, en virtud de que: es un lugar de abrigo de embarcaciones, intercambio de modos de transporte, y un espacio en el que se realizan actividades comerciales.

2.1. NATURALEZA JURÍDICA.

Como bien señala el Doctor Omar Olvera de Luna, catedrático de la Facultad de Derecho, al hablar de la naturaleza jurídica del puerto, es vincular su función con su creación mediante la habilitación del mismo.¹¹

⁹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Segunda edición. Editorial Porrúa. México, 2012. P. 362.

¹⁰ SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. P. 39.

¹¹ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar. Op cit. P. 117.

En nuestro país, corresponde al Presidente de los Estados Unidos Mexicanos la habilitación de los puertos, con fundamento en el artículo 89 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra dice:

“**Artículo 89.** Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

...

XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.”

2.2. CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO.

Si bien es cierto, nuestra legislación portuaria no establece las condiciones o características con las que debe contar un puerto, retomamos lo dicho por el autor Julio Dueso, quien señala que las *“condiciones esenciales que debe reunir un puerto son:*

1. *Calado suficiente para que constantemente estén los barcos flotando.*
2. *Aguas tranquilas en los muelles de carga y descarga para que las operaciones puedan efectuarse en todo tiempo, y muelles convenientemente orientados para que los vientos fuertes no batan a los barcos de través.*
3. *Aguas relativamente tranquilas en el antepuerto para que los barcos puedan permanecer anclados sin dificultad. Por ejemplo: olas de 70 centímetros o 1 metro para los barcos grandes y de 15 a 20 centímetros para una barca.*
4. *Que la entrada con temporal sea fácil”.*¹²

Asimismo, a manera de referencia, la Ley 27/1992 de Puertos y de la Marina Mercante, de España, en su artículo 2 párrafo segundo, establece las condiciones físicas que deberán reunir los puertos, siendo las siguientes:

- a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u

¹² DUESO, Julio. Nociones de Puertos. Editorial Instituto Marítimo Mexicano, A.C. México, 1958. P. 9.

obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

- b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.
- c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.
- d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.
- e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.¹³

2.3. ELEMENTOS DEL PUERTO.

En virtud de la definición de nuestra Ley de Puertos, se menciona que el Puerto estará compuesto por:

- a) Recinto Portuario.
- b) Servicios Portuarios.
- c) Terminales.
- d) Instalaciones Portuarias.

2.3.1. Recinto Portuario.

La fracción III del artículo 2º de la Ley de Puertos establece que el Recinto Portuario *“es la zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la Secretaría de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de*

¹³ Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado, jueves 20 de octubre de 2011. Consulta del 27 de septiembre de 2013, de <http://www.boe.es/boe/dias/2011/10/20/pdfs/BOE-A-2011-16467.pdf>.

dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios”.

Es importante considerar que la definición de puerto, señala al recinto portuario como parte de él, para evitar concebirlos como sinónimos, ya que el concepto de puerto responde también a aspectos económicos y se consideran otras zonas de uso común, canales en aguas y libramientos en tierra, que son precisamente los accesos al recinto portuario.

2.3.2. Servicios Portuarios.

De acuerdo a la fracción VII del artículo 2º de la Ley de Puertos los servicios portuarios son *“los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte”.*

Los servicios portuarios se prestan en las dársenas o fondeaderos, así como en las construcciones e instalaciones portuarias, para asegurar que durante su estadía, los barcos faciliten sus maniobras, aprovisionamientos y manejo de sus cargamentos.

Entre otros, encontramos los siguientes servicios portuarios:

- Avituallamiento.
- Suministro de agua.
- Combustible.
- Vigilancia.
- Maniobras o enmiendas.
- Amarre de cabos.
- Consolidación y desconsolidación de contenedores.
- Reparaciones navales a flote.
- Fumigación.
- Pilotaje.
- Remolque.

- Lanchaje.
- Fondeo, atraque o desatraque.
- Agencias Navieras.
- Señalización marítima.

Nuestra Ley de Puertos en su artículo 44 clasifica a los servicios portuarios en:

- a) Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.
- b) Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.
- c) Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Aunado a lo anterior, para Ignacio Arroyo resulta conveniente clasificar los servicios portuarios, debido a la gran pluralidad de servicios que tienen lugar en el espacio portuario:

- a) Servicios técnico-portuarios: son aquellos que responden a la concepción original del puerto como lugar de refugio: señalización, faros y luces; entrada y salida, atraque y desatraque, amarre y desamarre; estancia, avituallamiento y reparación de buques; practicaje y remolque; policía y navegación portuaria; seguridad, limpieza y protección del medio ambiente; conservación y mantenimiento de las instalaciones fijas portuarias. Estos servicios sirven directamente a la navegación y a los barcos mercantes.
- b) Los servicios portuarios necesarios para facilitar el intercambio de medio de transporte. En consecuencia de la noción del puerto como lugar de intercambio de diferentes medios de transporte, siendo los barcos, los

pasajeros y las cargas, los que justifiquen estos servicios portuarios: tráfico de pasajeros; transbordo; carga y descarga, almacén, terminal de contenedores.

- c) El tercer grupo lo constituyen los servicios técnicos o comerciales en sentido estricto, siendo principalmente actividades económicas lúdicas y de recreo, al haberse convertido el puerto en un centro de interés para el ejercicio de actividades lucrativas: equipamientos culturales, recintos feriales y restaurantes. Ciertamente nada tienen que ver con las nociones tradicionales del puerto.¹⁴

2.3.3. Terminales.

El multicitado artículo 2º de la Ley de Puertos, en su fracción IV establece “*es la unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina*”.

Es probable que surja la confusión de entender a la terminal como sinónimo de puerto; sin embargo, como quedó mencionado anteriormente, el puerto no es únicamente el lugar en donde se realizan las operaciones portuarias determinadas, sino que abarca otros elementos. Por lo que en un puerto podemos encontrar diversas terminales; verbigracia el Puerto de Cozumel, el cual cuenta con una moderna infraestructura portuaria, integrada por tres terminales internacionales de cruceros, la marina turística Banco Playa, la terminal de transbordadores y la terminal marítima de San Miguel que brinda servicio a embarcaciones turísticas y embarcaciones de pasajeros. Esta última, ubicada en pleno centro de la Ciudad de Cozumel.

Las terminales son clasificadas de acuerdo a su uso en: públicas, cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante; y particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato,

¹⁴ Cfr. ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 90

tomando en cuenta que los servicios y la carga sean de naturaleza similar a los autorizados para la terminal.

2.3.4. Instalaciones Portuarias.

Siguiendo el artículo 2º de la Ley de Puertos, en su fracción VI nos menciona que las instalaciones portuarias son *“las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, o a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones”*.

Para Eduardo Solís Guillén una instalación portuaria está compuesta por dos partes: las obras interiores o de atraque y las obras exteriores o de abrigo. Entendiendo por obras interiores las construcciones generalmente de piedra y ladrillo, almacenes, edificios de servicio; vías férreas interiores, para recibir o entregar carga; líneas de alumbrado y suministro de combustible y reparaciones en dique y varaderos. Por lo que se refiere a las obras exteriores son las necesarias para proporcionar una superficie abrigada en la que pueden permanecer buques y barcos en resguardo de la agitación del mar; la abertura se inicia en el antepuerto (parte que sirve de entrada al puerto) y colaboran a su eficiencia dársenas.¹⁵

Al igual que las terminales, las instalaciones portuarias se clasifican por su uso en: públicas y particulares

2.4. CLASIFICACIÓN DEL PUERTO.

Los puertos se clasifican de diversas maneras, de acuerdo a la Ley de Puertos, éstos se pueden clasificar por lo que respecta a la navegación a la que prestan sus servicios o por sus instalaciones y servicios.

¹⁵ Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. P. 40.

2.4.1. Por su navegación.

- a) De altura: son aquéllos habilitados para prestar servicios a la navegación internacional, es decir, atienden embarcaciones, personas y bienes entre puertos nacionales e internacionales. Por lo que estos puertos de altura deben estar abiertos a la navegación de embarcaciones de todas las banderas, en tiempos de paz, evidentemente con las restricciones correspondientes, por razones de seguridad.
- b) De cabotaje: son los que prestan servicios únicamente a embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos nacionales, se presenta una navegación interior.

2.4.2. Por sus instalaciones y servicios.

- a) Comerciales: cuando el tráfico marítimo, preponderantemente, se dedique al manejo de mercancías o pasajeros. Tienen como objetivo ofrecer las instalaciones necesarias para que puedan realizarse con eficacia y seguridad las operaciones de embarque y desembarque de mercancías y pasajeros.
- b) Industriales: cuando se dedique, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto.
- c) Pesqueros: se dedican principalmente al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, sirven de base a las flotas pesqueras. En estos puertos la actividad portuaria fundamental es la pesca y donde establecen pesquerías que aprovechan su frente de agua para realizar funciones de descarga, almacenamiento, conservación y distribución del producto pesquero, debe estar provisto de obras, instalaciones y servicios.
- d) Turísticos: son aquellos que permiten recibir grandes embarcaciones que transportan turistas, es decir, cuando se dedique a la actividad de cruceros turísticos y marinas. Las marinas son el conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas sean de agua o tierra, destinadas a la prestación de servicios a embarcaciones de recreo deportivas.

2.5. PUERTOS MEXICANOS.¹⁶

De acuerdo al Sistema Portuario Nacional, en nuestro país existen 102 puertos habilitados y 15 terminales fuera de puerto.



Los puertos comerciales son los siguientes:

¹⁶ Sistema Portuario Nacional, 20 de agosto de 2013. Consulta del 3 de octubre de 2013, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/puertosdemexico/mapa_o.jpg.

2.5.1. Puertos del Pacífico.



> Baja California.

- Rosarito.
- El Sauzal.
- Ensenada.
- Isla de Cedros.

> Baja California Sur.

- Guerrero Negro.
- Punta Santa María.
- Santa Rosalía.
- Isla San Marcos.
- Loreto.
- Puerto Escondido.
- San Juan de la Costa.
- San Carlos.
- Pichilingue.
- La Paz.

- Cabo San Lucas.
- > Sonora.
 - Puerto Libertad.
 - Guaymas.
- > Sinaloa.
 - Topolobampo.
 - Mazatlán.
- > Jalisco.
 - Puerto Vallarta.
- > Colima.
 - Manzanillo.
 - Cuyutlán.
- > Michoacán.
 - Lázaro Cárdenas.
- > Guerrero.
 - Zihuatanejo.
 - Acapulco.
- > Oaxaca.
 - Salina Cruz.
 - Huatulco.
- > Chiapas.
 - Puerto Madero.

2.5.2. Puertos del Golfo.



> Tamaulipas.

- Altamira.
- Tampico.

> Veracruz.

- Tuxpan.
- Veracruz.
- Coatzacoalcos.
- Pajaritos.

> Tabasco.

- Dos Bocas.
- Frontera.

> Campeche.

- Cayo Arcas.
- Lerma.
- Seybaplaya.
- Ciudad del Carmen.

> Yucatán.

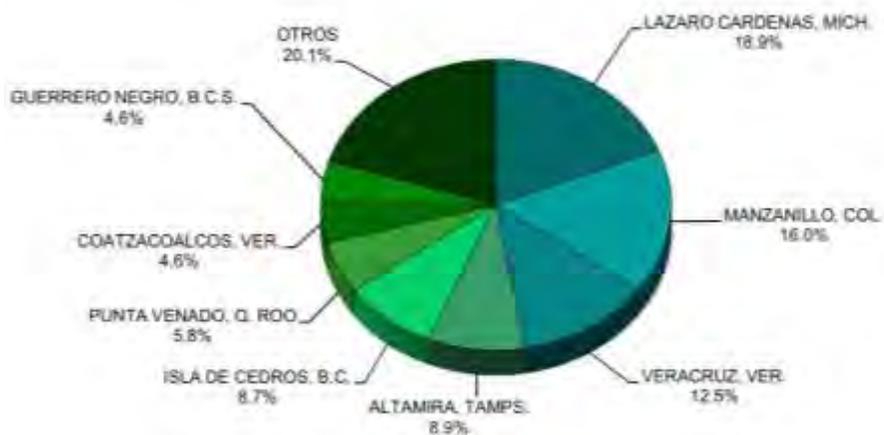
- Progreso.
- Las Coloradas.

Puertos del Caribe.

> Quintana Roo.

- Punta Sam.
- Cancún.
- Puerto Morelos.
- Playa del Carmen.
- Punta Venado.
- Isla Mujeres.
- Cozumel.
- Majahual.

PARTICIPACION EN EL MOVIMIENTO DE CARGA



DISTRIBUCION POR PUERTO

Enero - agosto, 2013

3. EL BUQUE.

Es frecuente que por mejorar la redacción de una oración, empleemos erróneamente las palabras, con la finalidad de no repetirlas. Es así, como la legislación mexicana no ha puesto especial cuidado en utilizar la palabra correcta y adecuada; precisando que en el campo de las leyes y reglamentos se usen de preferencia las palabras: embarcación y buque.

No resultaría del todo mal poner un poco de orden en el empleo de los términos antes mencionados, con la finalidad de que sean utilizados de la manera más precisa; en ese sentido el maestro Eduardo Solís Guillén, sugiere que la palabra *buque* sea utilizada exclusivamente al generalizar respecto a las unidades de la marina de guerra; la de *barco*, para referirnos a las unidades de la marina mercante mayores de veinticinco toneladas; y aquéllas de menor tonelaje a éste, tratándose de unidades pequeñas, se empleará la palabra *embarcación*.¹⁷

A través del derecho comparado, resulta conveniente saber que la legislación española encuentra las mismas complicaciones. El Reglamento del Registro Mercantil define al buque por su destino a la navegación, tal definición es amplia porque incluye, cualquier embarcación con independencia de su tamaño o dimensión, así como los artefactos desprovistos de autopropulsión. Por otra parte, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante diferencia entre buques civiles, mercantes y plataformas fijas. Ambos textos legales siguen criterios distintos, ya que el reglamento exige la flotabilidad, en tanto que la Ley requiere que el destino sea la navegación, por lo que ambas nociones se confrontan. Para superar tal contradicción algunos autores entienden que flotabilidad y aptitud para navegar son términos equivalentes, al estimar que la aptitud para navegar puede ser con o sin medios propios, siendo relevante que el buque tenga capacidad de movimiento.¹⁸

Por su parte, el autor Rafael Matilla Alegre hace una distinción entre buque, embarcación y artefacto naval, mencionando que *“los buques son únicamente las construcciones destinadas al transporte marítimo de mercancías o*

¹⁷ Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. P. 32.

¹⁸ Cfr. ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 132.

pasajeros; a la captura y extracción con fines comerciales de pescado u de otros recursos vivos y las de apoyo y suministro de plataformas petrolíferas; las embarcaciones, las construcciones destinadas a los servicios de puerto, las destinadas a actividades deportivas o de recreo, aunque de hecho se exploten con fines lucrativos, y las auxiliares de pesca o de explotaciones de acuicultura; y los artefactos navales, desde luego, las plataformas de extracción petrolíferas y diques flotantes y, en general, las construcciones todas que no puedan navegar.”¹⁹

Para el maestro Raúl Cervantes Ahumada la palabra buque lleva implícito el calificativo de mercante, enfatizando que si una embarcación es destinada al recreo será yate, y si se le destina al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque; y si este buque es vendido al gobierno para destinarse a fines de militares, dejará de ser buque para convertirse en navío militar. Para que una embarcación adquiriera la calificación jurídica de buque es necesario que se produzcan dos extremos: a) que la embarcación sea apta para la navegación en mar abierto, y b) que está destinada al tráfico marítimo.²⁰

El doctor Omar Olvera de Luna señala que el concepto de buque, en un aspecto económico es un bien de equipo, es decir, una unidad de producción que realiza un servicio de transporte marítimo de mercancías o de pasajeros.²¹

En un sentido más amplio, José Domingo Ray, define al buque como toda construcción flotante destinada a la navegación por agua, y que navega, comprendiéndose así toda la actividad que tiene por instrumento un vehículo acuático.²²

Rodolfo González Lebrero señala que el buque es: *“cualquier ingenio flotante construido según normas técnico navales, apto para navegar y destinado a la navegación. Navegación implica flotación y desplazamiento, pero*

¹⁹ MATILLA ALEGRE, Rafael. El naviero y sus auxiliares. El buque. Editorial José María Bosch. Barcelona, 1995. P. 124.

²⁰ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 447 y 448.

²¹ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa. México, 1981. P. 80.

²² Cfr. DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación. Editorial Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1992. P. 238.

sustancialmente gobierno y maniobra, sin olvidar que también significa trasportar materialmente mercaderías y personas.”²³

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, es decir, que obedezca rápidamente a la acción del timón, y medios para la manipulación y buena estiba de la carga con rapidez y sencillez de maniobra.

La solidez exige una estructura del casco robusta para resistir los esfuerzos a que el buque se ve sometido durante su vida por la acción de los diferentes estados del mar y de los pesos que transporta.

La flotabilidad permite al buque mantenerse a flote a pesar de que algunas de sus partes se encuentren inundadas; favorecen esta cualidad una buena división de su interior, así como una obra muerta elevada.

La estabilidad da lugar a que vuelva a su posición de equilibrio por sí mismo, cuando ha sido desplazado de ella por un agente externo.

La velocidad es función de las formas del buque y de la potencia del propulsor que posee.

La facilidad de gobierno es una característica que se requiere en razón de la necesidad de movimiento del buque en todas las direcciones.

Los medios para la manipulación y buena estiba de la carga contribuyen esencialmente a la buena explotación económica del buque.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos únicamente hace diferencia entre embarcación y artefacto naval, conceptualizándolos en su artículo 2, fracción IV y V, que a la letra señala:

“Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

²³ GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Cuarta edición. Editorial Depalma. Buenos Aires, 2000. P. 112.

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

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

La definición de embarcación establecida por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos exige una capacidad de navegación; sin embargo, queremos pensar que dentro de esa capacidad también se contempla la flotabilidad, y de no ser así, sugeriríamos se estableciera en el concepto; ya que en el momento en que una embarcación se fondea en el antepuerto, ésta no se encuentra navegando, se encuentra flotando, y aún así no deja de ser embarcación.

Ahora bien, siguiendo con el análisis de la definición de embarcación de nuestra legislación, menciona que la navegación debe realizarse sobre o bajo vías navegables. En primer lugar es importante señalar que tipo de navegación es la que realiza la embarcación, pues recordemos que la navegación puede ser aérea o la que se realiza en el agua, evidentemente la navegación que realiza toda embarcación es en el agua. En segundo lugar, nos encontramos con otra incongruencia en la definición de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el uso de *sobre o bajo*; pues si la navegación se realiza *bajo* el agua, entonces no estamos en presencia de una embarcación, sino de un submarino, y si nos referimos a la navegación sobre el agua, el utilizar la preposición *sobre* nos deja abierta la posibilidad de que exista o no contacto entre los dos elementos, así pues un avión puede volar sobre el agua, por lo que una embarcación en obvio de razón tiene contacto con el agua, por lo que sugerimos el uso de la preposición *en* pues implica el contacto entre los dos elementos, siendo así que las embarcaciones realizan la navegación en el agua. Y finalmente, siguiendo a los doctrinarios, nos inclinamos por el uso de la palabra buque, diferenciando entre un buque mercante o buque de guerra; en cuanto a la palabra embarcación, nos referimos a unidades de menor tamaño, por ejemplo las utilizadas para la realización de servicios portuarios.

3.1. NATURALEZA JURÍDICA DEL BUQUE.

Considerando que el buque es un bien, nos preguntaríamos por su ubicación dentro de la clasificación más importante de los bienes, muebles o inmuebles. El artículo 78 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que las embarcaciones serán consideradas como bienes muebles.

“Artículo 78.- La embarcación y los artefactos navales son bienes muebles sujetos a lo establecido en esta Ley y en las demás disposiciones sobre bienes muebles contenidas en el Código Civil Federal.

La 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.

Los elementos de individualización de una embarcación son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto. La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos de individualización aquí referidos.”

Asimismo el Código Civil Federal en su artículo 756 establece lo siguiente:

“Artículo 756.- Las embarcaciones de todo género son bienes muebles.”

En el artículo 753 del Código Civil Federal se define a los bienes muebles estableciendo que son aquéllos cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, o por efecto de una fuerza exterior.

Como bien señala el maestro Rafael Rojina Villegas, la distinción en muebles e inmuebles parte de la naturaleza de las cosas, siendo muebles aquellos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya sea por sí mismos, como los animales, o en nuestro caso, el buque. En cambio, los inmuebles son aquellos que no pueden trasladarse de un lugar a otro; la fijeza es lo que les da dicho carácter.²⁴

²⁴Cfr. ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. “Bienes, Derechos Reales y Sucesiones”. Cuadragésimo segunda edición. México, 2009. P. 70.

Como puede observarse, nuestra legislación considera al buque como un bien mueble; sin embargo, el trato que la misma ley le da, en ocasiones es distinto al perteneciente a los muebles.

El buque debe inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, de acuerdo a lo establecido por el artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; señalando que el registro que se hace de los buques no se hace con cualquier otro bien mueble, aún y cuando su valor monetario sea considerable.

Aunado a lo anterior, la propiedad del buque debe constar en instrumento otorgado ante notario o corredor público, con fundamento en el artículo 79 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; sin embargo no se encuentra explicación que justifique la obligación de que su adquisición conste en escritura pública, como si fuera un bien inmueble. Siguiendo lo establecido por el antes mencionado artículo 79, tal documento debe de estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Tal parece que nuestros legisladores, no se han percatado que la ley califica al buque, a veces como un bien mueble y otras como un bien inmueble.

Asimismo, en el título cuarto, capítulo sexto, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala lo correspondiente a la hipoteca marítima. En este sentido, es importante recordar que tanto la prenda como la hipoteca constituyen garantías reales; sin embargo, la prenda recae sobre bienes muebles (artículo 2856 del Código Civil Federal) y la hipoteca sobre bienes inmuebles (artículo 2893 del Código Civil Federal), por lo que una vez más encontramos que el buque está sujeto a disposiciones correspondiente a bienes inmuebles, máxime que la ley lo califica como bien mueble. Al respecto, el maestro Eduardo Solís Guillén, atinadamente señala: *“el derecho de prenda, tan característico en los bienes muebles, no puede ejercitarse en el barco porque su misma condición material lo hace imposible; pero en cambio, un barco puede hipotecarse como si fuera un bien inmueble.”*²⁵

²⁵ SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. El buque y su naturaleza jurídica. Ciudad de México, 1951. P 134.

El buque, a pesar de ser cosa mueble, tiene la característica de estar compuesto por otros bienes o cosas muebles; así el autor Eduardo Solís Guillén señala que está formado por *“un conjunto de cosas muebles: casco, aparejos, pertrechos, máquinas, combustible, fletes devengados y no cobrados, cuando se vende estando en viaje, velamen, etc., pero estas cosas muebles cuando están colocadas en el lugar que a cada una corresponde, , formando con su reunión el todo barco, en Derecho constituyen un conjunto indivisible aunque de hecho puedan separarse una o más de estas partes.”*²⁶

Ahondando en la doctrina, para Ignacio Arroyo, el buque está compuesto por partes constitutivas, pertenencias y accesorios. *“Son partes constitutivas o principales las que, teniendo individualidad propia, no pueden separarse sin afectar a su existencia (el casco, las máquinas, el timón, las hélices, las escotillas). Las pertenencias forman parte del buque pero pueden separarse, ya que su vinculación es por motivos de la utilización o explotación del buque pues están unidas a su destino (los botes salvavidas, los aparejos, los instrumentos de navegación, los documentos, las anclas de respeto). Por último, lo accesorios son cosas fungibles y destinadas al servicio del buque (combustible, alimentos, botiquín, etc.).”*²⁷

El buque constituye una universalidad de hecho, así Rodolfo González-Lebrero apunta que el buque es una construcción unitaria realizada mediante la concurrencia de varias cosas, y su individualidad se ve perdida en el momento en que su agregación y vinculación recíproca se dispone en función del destino del buque, es decir, el ejercicio de la navegación.²⁸

En razón de que el barco y sus accesorios constituyen una universalidad de hecho, se justifica la existencia del título cuarto, capítulo III, de la copropiedad marítima. Para tal efecto, el maestro Rafael Rojina Villegas expresa: *“hay copropiedad cuando una cosa o un derecho patrimonial pertenecen, pro indiviso, a dos o más personas. Los copropietarios no tienen dominio sobre*

²⁶ Ibidem. p. 135.

²⁷ ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 133.

²⁸ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 117.

*partes determinadas de la cosa, sino un derecho de propiedad sobre todas y cada una de las partes de la cosa en cierta proporción, es decir, sobre parte alícuota.*²⁹

La parte alícuota, digamos que es una parte determinada desde un punto de vista aritmético, es decir, en función de una idea de proporción o porcentaje. Por ejemplo, dos personas tienen copropiedad sobre un buque por partes iguales. La parte alícuota representa la mitad; pero no desde el punto de vista material, en primera por la universalidad del buque y, en segunda porque cesaría la copropiedad y daría lugar a que el buque quedara dividido perteneciendo cada cosa a los copropietarios; por lo que no puede decirse, jurídicamente, quien de ellos tiene la propiedad exclusiva de las máquinas, el casco o cualquier cosa que entra en la formación del barco.

Una vez construido el buque, legalmente no puede decirse cuál de las partes le pertenece a cada copropietario; de ahí que sobre cualquier buque que tenga dos o más dueños, exista una copropiedad, la que por determinación de ley es indivisible. El artículo 84 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que el derecho de propiedad sobre un buque, para facilitar la copropiedad, se dividirá en cien quirates; los que serán objeto de copropiedad, sin perder su unidad ni su proporcionalidad.

La movilidad del buque es lo que justifica su ubicación entre los bienes muebles; sin embargo, ha quedado demostrado que las mismas leyes le aplican normas correspondientes a los bienes inmuebles, que si bien es cierto no se aplican en su totalidad, si en aspectos relevantes. Por ello es importante señalar que siendo el buque un bien mueble, no se encuentra sujeto al régimen general de esta clase de bienes, sino un régimen especial conformado por el de bienes muebles e inmuebles.

La naturaleza jurídica especial del buque hace que sea susceptible de inscripción registral, matriculación y abanderamiento. Tiene un nombre que lo distingue, una patria que es el país cuya bandera enarbola y se considera

²⁹ ROJINA VILLEGAS, Rafael. Op cit. P. 116.

prolongación del territorio, tan es así que su Capitán tiene carácter de autoridad del país.

3.2. MATRÍCULA DEL BUQUE

La matriculación de buques es en virtud de una doble necesidad en llevar el control sobre la existencia y operación de buques de una marina mercante: por un lado, el Estado, a través de sus órganos de gobierno asume su función protectora del interés social respecto a la navegación; por otro lado, es un modo de protección patrimonial de los acreedores de un crédito naval o bien, de un crédito en sentido genérico; necesidades que hacen indispensable contar con un registro de embarcaciones.³⁰

El maestro Raúl Cervantes Ahumada menciona: *“la matriculación de un buque consiste en su inscripción en los libros respectivos que deberán llevar los capitanes de puerto”*.³¹

Indica asimismo que la matrícula es *“el asiento legal del buque, es decir, donde habrán de inscribirse todos los actos atinentes a su vida jurídica.”*³²

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su título segundo, de la Marina Mercante, señala que toda embarcación o artefacto naval, a solicitud de su propietario o naviero, debe ser matriculado en alguna capitanía de puerto. Asimismo, una vez inscrita la embarcación en el Registro Público Marítimo, se le expedirá un certificado de matrícula, el cual siempre deberá permanecer a bordo.

La matriculación como acto administrativo, en nuestro país, ha dado a la clasificación de las embarcaciones, por lo que para efectos de que las embarcaciones sean matriculadas, la Ley en comento, en su artículo 10 fracción I, menciona que serán clasificadas de la siguiente manera:

I.- Por su uso:

³⁰ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David. El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1998. P. 83

³¹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 449.

³² BELTRÁN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma. Buenos Aires, 1994. P. 90.

- a) Embarcaciones de transporte de pasajeros.
- b) Embarcaciones de transporte de carga.
- c) Embarcaciones de pesca.
- d) Embarcaciones de recreo y deportivas.
- e) Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y servicios que presten, la tripulación requiera de entrenamiento especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional.
- f) Mixto de carga y pasajeros.
- g) Dragado.

II.- Por sus dimensiones:

- a) Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que apto para navegar.
- b) Buque o embarcación menor, o artefacto naval menor: menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora.

El Reglamento de la Ley de Navegación señala que una vez presentada la solicitud, la autoridad emitirá el certificado de matriculación en un plazo que no excederá de cinco días.

Por su parte el artículo 7 del mismo Reglamento señala lo que deberá contener todo certificado de matrícula:

“**Artículo 7.** Los certificados de matrícula deberán contener:

- I. El nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y características de la embarcación o artefacto naval, y
- II. El nombre del propietario o, en su caso, del poseedor mediante contrato de fletamento a casco desnudo, y el domicilio de uno u otro, según corresponda.”

El uso de un nombre para un buque se remonta a costumbres de la antigüedad, con el interés de individualizar o singularizar de manera especial

un buque, por lo que los distintos sistemas han previsto el requisito del nombre para que el buque asuma individualidad. Si bien, en principio se admite la libertad de elección del nombre para el propietario, esa libertad se ve, de cierta manera, limitada para evitar confusiones y fraudes.

Para obtener la matrícula, el trámite puede ser realizado en la Ventanilla Única de las oficinas centrales de la Dirección General de Marina Mercante o en las Capitanías de Puerto. El número de matrícula se estructura de la siguiente manera:

- El primer par de dígitos corresponde a la entidad federativa..
- El segundo par de dígitos a la Capitanía de Puerto regional.
- Los siguientes cuatro dígitos al número consecutivo.
- El dígito siguiente hace referencia al tipo de navegación.
- El penúltimo grupo de dos dígitos, al tipo de servicio
- El último corresponde al dígito verificador.

Al hablar de matrícula evidentemente hacemos referencia al certificado emitido por la autoridad competente, y en cual se documenta el puerto en el que es registrado el buque, que es a su vez como su domicilio. El barco tiene puerto de matrícula porque, dice Eduardo Solís Guillén, que debido a que la ocupación de éste es ir y venir por todas partes, resultaba indispensable establecer un lugar en tierra para poder dar o recibir toda clase de informes respecto al mismo barco. Asimismo, en el puerto de matrícula es la oficina en la que se matricula el barco; oficina pública encargada de informar de los percances que pueden sufrir los barcos en ella matriculados y especialmente con relación a quien o quienes son sus propietarios.³³

El tema de la nacionalidad, sin duda alguna es uno de los más delicados, por ello dedicaremos el siguiente apartado para un estudio de mayor profundidad.

³³ SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. Pp. 97 y 98.

Respecto a la señal distintiva, David Enríquez Rosas menciona que no es otra cosa más que la voluntad de que todo buque ostente en lugar visible, la bandera nacional, nombre, puerto y número de matrícula.³⁴

En ese sentido, el artículo 13 del Reglamento de la Ley de Navegación establece que una vez expedido el certificado de matrícula, el propietario de la embarcación o artefacto naval contará con cinco días hábiles para pintarle, en forma claramente visible, el nombre, el puerto y el número de matrícula en las amuras y a popa, en color que contraste con la embarcación.

Las características de las embarcaciones o artefactos navales son:

- Eslora.- es la longitud del buque; sin embargo puede variar de acuerdo a la forma del buque, pues puede tener una eslora mayor en la cubierta, y menor en la quilla de carpintero.
- Manga.- es la anchura del buque. Es la medida del barco en el sentido transversal, es decir de una banda a otra (de estribor a babor). Al igual que en la eslora, pueden existir variaciones de esta dimensión dependiendo de las formas del barco y donde sea medida
- Puntal.- es la altura del buque. Más técnicamente digamos que es la máxima dimensión vertical medida desde la parte más alta del buque, hasta la cara inferior del casco en su intersección con la quilla.
- Unidades de arqueado bruto y neto.- Se denomina arqueado bruto o registro bruto a la capacidad o volumen total de todos los espacios que se encuentran por debajo de la cubierta superior más los espacios cerrados situados en las superestructuras; todo ello expresado en toneladas de arqueado. El arqueado neto o registro neto comprende el volumen de todos los espacios cerrados del buque que pueden aprovecharse comercialmente. El arqueado o registro neto se diferencia del bruto en la capacidad de todos aquellos espacios cerrados que no pueden aprovecharse comercialmente, tales como: máquinas, calderas, carboneras o tanques de combustible; alojamientos de la tripulación, etc.

³⁴ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David.

La tonelada de arqueo o tonelada Moorson, que es el volumen correspondiente a 100 pies cúbicos ingleses; su equivalencia en el sistema métrico decimal son 2.83 metros cúbicos, ya que es una unidad de volumen.

- Peso muerto.- se utiliza únicamente en los buques mercantes, y da perfecta idea de la capacidad del buque, pues representa el máximo peso de carga útil que puede transportar.
- Uso al que se destinará.- de acuerdo a lo antes mencionado del artículo 10 fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Tipo de navegación que realizará.- de altura o cabotaje.

La persona facultada para firmar el certificado de matrícula, de acuerdo al lugar de expedición serán: en oficinas centrales el Director de Registro y Programas de la Dirección General de Marina Mercante, y en las Capitanías de Puerto el Capitán de Puerto.

Los buques deberán tocar por lo menos una vez al año el puerto en el que fue matriculado, y en el supuesto de no hacerlo, estarán obligadas a notificar a la capitanía de dicho puerto el motivo de su abstención.

Al solicitar la matrícula de la embarcación, se podrá pedir la señal distintiva de llamada para la misma, así como el abanderamiento, señalando el puerto en el que se desea abanderar la embarcación o artefacto naval.

ESTADÍSTICAS.³⁵

embarcaciones matriculadas y su TRB 2006-2012

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013/Agosto
TOTAL MATRICULADAS	124,634	131,450	143,008	144,750	150,675	156,746	162,209	165,766
TRB TOTAL	2,086,184,502	3,008,012,087	3,417,998,755	3,098,188,456	3,121,823,995	3,051,451,935	3,258,545,035	3,396,561,259

EMBARCACIONES MATRICULADAS 2006 - 2013/Agosto

Número de embarcaciones matriculadas

Toneladas de Registro Bruto	Número de barcos	Total de TRB
TRB > 100	2,493	3,016,994,217
TRB > 500	702	2,702,859,896
TRB > 1,000	490	2,564,594,747
Total matriculadas	165,766	3,396,561,259

- El total de embarcaciones matriculadas es de 165,766 con 3,369,561 TRB.
- Las embarcaciones mayores o iguales a 100 TRB son 2,493 con un total de 3,016,994 TRB (incluyen a las mayores de 500 y de 1,000).

³⁵ Anuarios estadísticos. Operación Portuario, agosto 2013. Consulta del 5 de octubre de 2013, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2012/Anuarios/Anuario2012.html.

Total de la Flota Nacional Matriculada

Embarcaciones matriculadas por Entidad Federativa, Servicio y Tipo de Navegación, 2013

ENTIDAD FEDERATIVA	PASAJE	CARGA	PESCA	RECREO Y DEPORTIVA	ESPECIALES	ARTEFACTO	MIXTO	DRAGADO	EXTRAORDINARIA ESPEC.	TOTAL DE SERVICIO POR ESTADO	INTERIOR	CABOTAJE	ALTURA	TOTAL DE NAVEGACIÓN POR ESTADO
02 BAJA CALIFORNIA	392	108	4,350	590	71	0	4	4	2	3	5,520	254	100	5,520
03 BAJA CALIFORNIA SUR	905	29	5,624	4,503	69	2	4	4	1	3	11,140	142	13	11,140
04 CAMPECHE	54	95	5,762	330	190	0	24	1	15	15	6,471	384	131	6,471
06 COLIMA	235	20	1,102	391	40	0	1	2	14	14	1,795	625	20	1,795
07 CHIAPAS	488	94	8,998	170	7	1	7	0	2	2	9,767	26	12	9,767
09 DISTRITO FEDERAL	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	10	9	1	10
11 GUANAJUATO	69	0	962	86	0	0	0	0	0	0	1,101	16	0	1,101
12 GUERRERO	111	3	5,060	2,345	12	1	0	0	0	0	7,532	198	1	7,532
13 HIDALGO	0	0	794	224	0	0	0	1	1	1	1,020	1	0	1,020
14 JALISCO	450	9	4,641	2,749	21	0	0	0	2	2	7,872	85	0	7,872
15 ESTADO DE MEXICO	126	1	114	1,628	7	0	0	0	1	1	1,877	1,877	0	1,877
16 MICHOACAN	229	93	7,017	535	31	0	1	0	1	1	7,907	32	12	7,907
17 MORELOS	1	0	234	1,435	7	0	0	0	0	0	1,678	0	0	1,678
18 NAYARIT	683	14	7,021	943	23	2	1	1	3	3	8,691	55	2	8,691
19 NUEVO LEON	69	0	141	3,103	17	2	0	0	0	0	3,332	0	2	3,332
20 OAXACA	248	281	3,438	608	17	2	3	0	0	0	4,597	136	15	4,597
21 PUEBLA	6	0	175	152	0	0	1	0	0	0	334	0	0	334
22 QUERETARO	0	0	107	1	0	0	0	0	0	0	108	0	0	108
23 QUINTANA ROO	1,045	10	1,348	8,095	84	7	49	2	2	2	10,642	739	82	10,642
24 SAN LUIS POTOSI	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
25 SINALOA	339	27	18,483	2,071	51	13	5	6	1	1	20,996	878	62	20,996
26 SONORA	291	2	8,689	374	40	3	5	1	1	1	9,406	509	5	9,406
27 TABASCO	249	182	6,165	305	56	6	10	31	30	30	7,034	90	51	7,034
28 TAMALULIPAS	145	172	8,488	1,086	87	2	7	9	1	1	9,997	449	42	9,997
30 VERACRUZ	850	317	14,859	1,380	281	4	32	11	4	4	17,738	233	62	17,738
31 YUCATAN	23	9	6,975	2,126	47	2	0	0	1	1	9,184	1,016	24	9,184
TOTALES: SERV. / NAV.	7,008	1,466	120,548	35,230	1,158	47	154	69	86	86	159,261	5,869	636	165,766

SERVICIO	INTERIOR	CABOTAJE	ALTURA	TOTAL
PASAJE	6,781	207	20	7,008
CARGA	1,092	185	189	1,466
PESCA	116,864	3,533	151	120,548
RECREO Y DEPORTIVA	33,515	1,620	95	35,230
ESPECIALES	751	255	152	1,158
ARTEFACTOS NAVALES	39	6	2	47
MIXTO CARGA PASAJE	97	43	14	154
DRAGA	57	10	2	69
EXTRAORD. ESPECIAL	65	10	11	86
TOTAL	159,261	5,869	636	165,766

Preliminar: AGOSTO-13

3.3. NACIONALIDAD Y ABANDERAMIENTO DEL BUQUE.

Bien es sabido que la costumbre es una fuente formal de derecho y desde hace 400 años aproximadamente, ha sido vertida en ordenamientos legales nacionales e internacionales admitiendo que el buque tiene nacionalidad.

Los buques tienen nacionalidad en virtud de la consagración de una práctica internacional uniforme que lleva años de haberse afianzado en la terminología del Derecho de Gentes, por lo que la nacionalidad del buque surge de una práctica firmemente establecida.³⁶

La idea de que el buque tiene nacionalidad ha provocado una oposición en la doctrina, pues hay quienes sostienen que los buques no cuentan con una nacionalidad, en virtud de que este concepto implica un vínculo jurídico político y que tal vínculo no puede existir entre el buque y el Estado, sino que es un atributo de la personalidad.

En ese orden de ideas, Eduardo Solís Guillén sostiene rotundamente que el buque mercante no tiene nacionalidad, pues este concepto se concibe desde un punto de vista puramente político, únicamente es un vínculo jurídico político. El barco mercante no tiene el atributo de nacionalidad porque no es un individuo de

la especie humana, no puede tener un vínculo jurídico político como el que tiene un individuo con el Estado. El hecho de que un barco lleve la Bandera de la Marina Mercante del país que lo matriculó, no le da nacionalidad; esa bandera la lleva como indicación de que sobre el mismo barco se aplican las leyes de ese país y de que en caso necesario, su tripulación, pasajeros y carga, gozarían de la protección del propio país. El barco mercante no tiene nacionalidad; sin embargo, no se niega que sí la tienen sus propietarios, los individuos que lo tripulan y los pasajeros, en su caso.³⁷

No obstante a lo antes señalado, la doctrina ha defendido la postura de que el buque en efecto tiene nacionalidad.

³⁶ Cfr. SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Segunda edición. Editorial Porrúa. México, 1985. P. 320.

³⁷ Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. Pp. 114, 115 y 116.

Para el maestro Raúl Cervantes Ahumada, el vínculo de la nacionalidad es de imperio; ya que lo que hace el Estado es ejercer soberanía sobre sus súbditos y sobre las cosas a las que se aplica su ordenamiento jurídico. Por eso no sólo existen personas nacionales, sino cosas nacionales como el territorio, la bandera, los buques, las aeronaves. Y las relaciones que nacen del vínculo no son obligaciones ordinarias, sino derivadas de la situación especial del Estado y de las personas y cosas que se encuentran bajo su imperio.³⁸

Por su parte, David Enríquez Rosas señala: *“la nacionalidad del buque es justificable en cuanto a que el mismo es en sí una comunidad organizada en constante traslación física, así con independencia de la nacionalidad de las personas físicas que integran su tripulación es una colectividad organizada jerárquicamente desde el capitán hasta el último de los operarios tripulantes, que por razones lógicas de seguridad jurídica en la libertad de navegación internacional, debe ser regido por la ley del Estado, cuyo pabellón enarbola”*.³⁹

La nacionalidad de los buques coadyuva a la libertad de navegación en alta mar, pues debido a la ausencia de soberanía en alta mar, habría un estado anárquico en alta mar si los buques que navegaran sobre dicho espacio no tuvieran una nacionalidad, pues ésta resulta de trascendencia internacional que salvaguardan intereses de otras naciones.

Probablemente se pensaría que el hecho de que un buque cuente con nacionalidad no conlleva ninguna importancia para el ámbito jurídico; sin embargo, recordemos que gracias a que los buques tienen nacionalidad puede imperar el orden, ya que la sumisión de un buque a un Estado, significa que se encuentra sometido a un control por parte del mismo. Así pues, los buques están sujetos a disposiciones contenidas en leyes y reglamentos del Estado de su pabellón.

Luego entonces, practicándose la navegación en aguas libres, que no están bajo la soberanía de Estado alguno, y también practicándose en aguas sujetas a la legislación y jurisdicción de diferentes Estados, es imperativo dotar al

³⁸ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 449.

³⁹ ENRÍQUEZ ROSAS, David. Op cit. P. 150

buque de un estatuto que someta a las personas que se hallen a bordo, y los hechos y actos que se generen o realicen en él, a un ordenamiento jurídico, con ciertas limitaciones que impongan su coexistencia con otros ordenamientos jurídicos. Ese régimen es el de la bandera del buque, que exterioriza lo que se ha llamado “nacionalidad del buque”, es decir, la relación de éste con el Estado cuya bandera enarbola.⁴⁰

Así, la Ley del Pabellón obedece al principio de que todas las relaciones jurídicas pertenecientes al buque, deben ser reguladas exclusivamente por la ley del Estado a que pertenece el buque y del que enarbola su legítima bandera.⁴¹

En ese orden de ideas, podría surgir la interrogante de cuáles podrían ser las consecuencias de que un buque tenga nacionalidad. En ese sentido, el maestro Alejandro Sobarzo menciona que las consecuencias de la nacionalidad de los buques se puede dividir en tres grupos: consecuencias que trascienden a los intereses de la comunidad internacional, consecuencias proteccionistas y consecuencias que imponen obligaciones especiales.

Por lo que refiere a las primeras, son consecuencias que afectan a los intereses de la comunidad de naciones, tanto que la nacionalidad se vuelve indispensable para la libertad de navegación. Entre éstas consecuencias encontramos que la ley del Estado al que el buque pertenece, se aplicará a todos los actos que tengan lugar a bordo del buque que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas.

Las consecuencias proteccionistas, son medidas que los Estados generalmente establecen en provecho de sus buques, medidas tendientes a colocar en una situación especial a sus buques frente a aquellos que enarbolan otro pabellón. A guisa de ejemplo de ejemplo podemos encontrar las disposiciones relativas a la pesca en aguas interiores, el mar territorial y en la zona económica exclusiva; así como las concernientes a la navegación de cabotaje; pues normalmente serán actividades reservadas a las embarcaciones

⁴⁰ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 118.

⁴¹ Cfr. TRIGO CHACÓN, Manuel. Derecho Internacional Marítimo. Editorial Lerko. Madrid, 1996. P. 184.

del país. Así también podemos encontrar disposiciones preferentes en materia de servicios portuarios, en materia de tarifas y otras que se producen en estímulos para la marina mercante nacional. Por otra parte, la nacionalidad que se le otorga al buque de determinado Estado, le da el derecho de acudir a la protección de ese gobierno cuando sea necesario, lo que constituye un factor importante para lograr la seguridad de la navegación.

Finalmente, las últimas consecuencias de la nacionalidad consisten en las obligaciones especiales que un Estado impone a los buques que enarbolan su pabellón, sea a través de normas internas o normas internacionales. Estas obligaciones también pueden ser impuestas en razón de las cláusulas establecidas en un tratado.⁴²

De la misma manera, el autor David Enríquez Rosas menciona que la nacionalidad de un buque presenta interés de tres clases: el Estado otorga favores particulares a las embarcaciones nacionales; el Estado vigila los buques nacionales; y la calidad del buque puede servir para determinar la ley aplicable. Por lo que hace a favores particulares a buques nacionales, resulta natural que el Estado busque incentivar a su marina mercante a través de apoyos concretos que se traduzcan en un aumento cualitativo y cuantitativo de su flota; así algunos de las más importantes y tradicionales favores otorgados a buques nacionales son los de navegación interior, navegación de cabotaje, pesca, etc. Respecto a la vigilancia de los buques nacionales por los órganos administrativos del Estado que concede la nacionalidad, es un principio tan relevante plasmado en instrumentos internacionales. Por último, el problema capital de la ley aplicable y del tribunal competente forma también parte de las consecuencias prácticas del otorgamiento de la nacionalidad a los buques.⁴³

De manera general, se puede inferir que mediante la atribución de nacionalidad al buque se determina la jurisdicción y ley aplicable cuando el buque se encuentra en alta mar y, en ciertos casos en otros espacios acuáticos y que la

⁴² Cfr. SOBARZO, Alejandro. Op cit. Pp. 322 y 323.

⁴³ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David. Op cit. Pp. 161 y 162.

ley del pabellón, es la que rige en una serie de hipótesis de derecho público y de derecho privado.⁴⁴

Ahora bien, por lo que respecta a la nacionalidad del buque en el ámbito internacional se encuentra regulada por la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, Ginebra 29 de abril de 1958, en vigor desde el 30 de septiembre de 1958 y ratificado por nuestro país el 2 de agosto de 1966.

Lo establecido en el artículo 5º de la Convención de Ginebra, prácticamente es reproducido textualmente en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Jamaica, el cual respecto a la nacionalidad de los buques, dispone lo siguiente:

“Artículo 91

Nacionalidad de los buques

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.
2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.”

De esta manera, queda superada la idea de que los buques no cuentan con nacionalidad; asimismo se infiere que el país que llegue a ser Parte Contratante del Convenio, necesita contar con ordenamientos legales internos que regulen las exigencias o requisitos para conceder la nacionalidad a un buque; por otro lado, también se busca que el Estado, en efecto, ejerza jurisdicción sobre el mismo.

La bandera constituye el signo aparente de la nacionalidad de un buque. Sin embargo, la bandera por sí sola no resulta suficiente para comprobar la nacionalidad, pues la manera de comprobar que se tiene la nacionalidad de determinado Estado es mediante los documentos expedidos por la autoridad

⁴⁴ Cfr. DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires, 1991. P. 270.

competente. Y como pudo observarse anteriormente, el Derecho Internacional no especifica cuáles son los documentos que un Estado debe expedir para comprobar la nacionalidad de un buque; por ello, estas cuestiones competen a la ley interna de cada Estado.

En el caso de México, la obtención de la nacionalidad mexicana se encuentra regulada de los artículos 10 al 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; esencialmente se establecen los requisitos para que a solicitud del propietario o naviero puedan abanderar embarcaciones y artefactos navales como mexicanos, previo cumplimiento de las normas de inspección y certificación correspondientes. Posteriormente se hará la inscripción del buque en el Registro Público Marítimo Nacional.

El artículo 10 de la mencionada Ley establece lo siguiente:

“Artículo 10.- Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.”

La necesidad de inscribir a los buques en un registro especial, menciona Rodolfo González-Lebrero, responde a dos vertientes: por un lado, por su relación con el otorgamiento del derecho al uso de la bandera y la consiguiente atribución de la nacionalidad, y por el otro, por cuanto la situación del dominio de los buques, tanto respecto de la titularidad del derecho de propiedad, como de las cargas o gravámenes que los afecten, debe ser conocida, por el interés que presenta frente a la transferencia de ese derecho y a las relaciones crediticias. Señala que la primera vertiente va encaminada al área de Derecho Público y sirve a los Estados para controlar la composición y evolución de sus marinas mercantes y la participación extranjera en la propiedad de los buques.

La segunda vertiente corresponde básicamente al área del Derecho Privado, ya que el objeto es producir y otorgar efectos jurídico-privados; los derechos reales constituidos sobre los buques son respetados y protegidos por los Estados, y los titulares tienen el derecho de hacerse conocer como tales, mientras que los terceros, a su vez, quedan facultados para verificar la exactitud y el alcance de la vinculación dominical.⁴⁵

En el mismo sentido, el artículo 13 de la Ley dispone:

“Artículo 13.- Se considerarán embarcaciones de nacionalidad mexicana:

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

En la fracción I, se actualiza la hipótesis normativa de la nacionalidad mexicana de un buque, cuando el propietario cumple con los requisitos establecidos en la misma ley, contenidos en su diverso 11, señalando:

“Artículo 11.- Las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

- I. Cuando sean de su propiedad; y
- II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales.”

Anteriormente, el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, establecía que el abanderamiento consistía en una ceremonia pintoresca y solemne que se practica después de realizado el arqueo del buque, y que sólo se realiza en los buques de más de treinta toneladas brutas. El capitán de puerto presidirá la ceremonia, “y en presencia de los propietarios o de sus legítimos representantes y de la tripulación hará la

⁴⁵ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 127.

declaración de que el barco es mexicano, en los siguientes términos: “A nombre de la Nación y por suprema disposición del C. Presidente de la República declaro solemnemente que el buque (nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República”. En seguida se izará la bandera nacional y se levantará el acta correspondiente, que suscribirán todos los concurrentes.”⁴⁶

Sin embargo, actualmente el aún vigente Reglamento de la Ley de Navegación señala que “el abanderamiento es el acto mediante el cual se impone la bandera mexicana a una embarcación o artefacto naval.” No obstante, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no señala en qué consiste el abanderamiento de una embarcación.

Por lo que respecta a la fracción II, en ocasiones hay buques que quedan abandonados en zonas marinas mexicanas, por distintas causas, principalmente por insolvencia del propietario, y sí en un tiempo determinado nadie los reclama, pasan a ser bienes propiedad de la Nación.

En cuanto a la fracción III, es en razón de los decomisos, verbigracia, cuando una embarcación es asegurada por utilizarse como un medio en la comisión de algún ilícito, generalmente en el tráfico de drogas o personas.

Relativo a la fracción IV, la buena presa es una figura del Derecho Marítimo de Guerra, mediante la cual, una embarcación puede ser detenida y hecha propiedad de algún Estado beligerante.

Finalmente en cuanto a la fracción V; el Estado puede ser propietario de embarcaciones; tal es el caso de las embarcaciones que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes utiliza para el señalamiento marítimo costa afuera.

Como hemos señalado anteriormente, en el caso de nuestro país, el documento probatorio de la nacionalidad de un buque es el certificado de

⁴⁶ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 450.

matrícula que tendrá vigencia indefinida, cuyo original siempre debe permanecer a bordo, aunque también se puede canelar, de acuerdo al artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por los siguientes motivos:

- I. Por no reunir las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino.
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año.
- III. Destrucción o pérdida total.
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.
- VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa.
- VII. Por resolución judicial.
- VIII. Por dimisión de bandera, hecha por el propietario o titular del certificado de matrícula.

Si bien es cierto que la ley contempla los motivos por los cuáles se podría cancelar el certificado de matrícula, también lo es que no previene como tal la pérdida de nacionalidad; sin embargo, inferimos que al cancelarse el certificado de matrícula, se pierde la nacionalidad mexicana del buque ya que tal certificado es el instrumento que comprueba su nacionalidad y al no tenerlo, carece de nacionalidad.

La realidad que atañe a nuestro país es que no se cuenta con astilleros para la construcción de buques; así pues, cuando un naviero mexicano compra una embarcación en el extranjero, y deba traerla a un puerto mexicano para su abanderamiento, en ese intermedio se hará un abanderamiento provisional y se

otorgará un pasavante de navegación provisional. En ese sentido, el artículo 12 en su párrafo segundo, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala:

“Artículo 12.-...

En el extranjero, la autoridad consular mexicana, a solicitud del propietario o naviero, abanderará provisionalmente embarcaciones como mexicanas y, mediante la expedición de un pasavante autorizará la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.”

En tal virtud y con la finalidad de que la oficina consular mexicana como autoridad marítima pueda efectuar el abanderamiento provisional de la embarcación y expedir el pasavante de navegación para un sólo viaje de la misma a puerto mexicano, se deberá verificar que exista original y tres copias de los siguientes documentos:

1. Autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tramitada en forma previa por la parte interesada, en la que conste que la embarcación es mexicana. Lo cual significará que se han satisfecho los trámites necesarios para tal efecto en la Dirección General de Marina Mercante.
2. Solicitud de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al cónsul más cercano al puerto donde se encuentre la embarcación para que la abandere como mexicana. Esta autorización debe ser ratificada por la Secretaría de Relaciones Exteriores a través de la Dirección General de Servicios Consulares.

Por su parte, el propietario o legítimo poseedor de la embarcación, deberá presentar ante el funcionario consular:

1. Declaración de los tripulantes de que observarán sumisión a las leyes mexicanas.
2. Certificados de Seguridad de Navegación, expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la autoridad marítima; o, en su caso, expedidos por el capitán y por el jefe de máquinas, donde se

certifique que la embarcación está en condiciones de seguridad para navegar.

3. El funcionario consular requerirá que el capitán y el jefe de máquinas acrediten su capacidad técnica mediante el certificado de competencia o libreta de mar, expedida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
4. Lista de tripulantes y comprobación de su capacidad técnica para desempeñar su cargo, mediante la libreta de mar, expedida por la SCT.

Una vez que se han realizado los trámites de abanderamiento y expedido el pasavante, la oficina consular mexicana entregará al capitán del buque o al representante de la empresa el original del Pasavante, el original del acta de abanderamiento y los documentos que sirvieron de base para su expedición.

Es importante mencionar que la validez del pasavante cesa una vez que el buque toca el puerto en donde se tramitará el abanderamiento y matrícula definitivos ante la capitanía del puerto.

3.4. MODOS DE ADQUISICIÓN.

En un primer plano, resulta conveniente saber quiénes pueden o no ser los titulares del derecho de propiedad de un buque.

Así pues, el autor Enríquez Rosas David menciona que los dos sujetos legitimados para la adquisición de buques son el Estado y los gobernados. Los gobernados cuentan con el derecho fundamental de propiedad otorgado por nuestra Constitución en su artículo 27, integrando el sistema de la propiedad en un triple renglón: propiedad social, propiedad pública y propiedad privada; estando únicamente limitados en su origen y ejercicio por lo que el mismo sistema positivo imponga. Por otra parte, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 28, también legitima al Estado para que cuente con los organismos y empresas que requiera para el eficaz manejo de las áreas estratégicas a su cargo y en las actividades de carácter prioritario en donde participe por sí o con los sectores social y privado, así el Estado lo hará a

través de sus órganos primarios y secundarios de poder, evidentemente dicho órgano deberá estar legitimado para apropiarse de aquéllos bienes que en principio no le corresponden originariamente a la Nación. Bajo ese orden de ideas, los sujetos serán determinantes para establecer si una adquisición es de derecho público o de derecho privado.

Ahora bien, como ya ha quedado señalado anteriormente, la propiedad de un buque debe constar en instrumento otorgado ante notario o corredor público, asimismo debe contener los elementos de individualización del buque y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 80 establece los modos en los que se puede adquirir la propiedad de un buque, señalando lo siguiente:

Artículo 80.- Además de otros modos de adquisición de la propiedad que se establezcan de conformidad con otras disposiciones aplicables, la propiedad de una embarcación podrá adquirirse de la siguiente manera, de acuerdo con esta Ley y los Tratados Internacionales en la materia:

- I. Contrato de construcción, en los términos de esta Ley;
- II. Dejación válidamente aceptada por el asegurador;
- III. Buena presa calificada por tribunal competente, conforme al derecho internacional;
- IV. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo con el derecho internacional;
- V. Requisa; y
- VI. Abandono a favor de la Nación en los términos de esta Ley.

De esta manera tenemos que los buques pueden ser adquiridos por diversos modos, algunos ordinarios como lo es un contrato de construcción, y otros típicos de nuestra materia, concretándose la transmisión del derecho de propiedad sea a favor del Estado o de particulares. Así tenemos que el modo de adquirir la propiedad de un buque, es otro distintivo que caracteriza el régimen especial del buque, pudiendo ser de Derecho Privado (siendo el contrato de

construcción y la dejación válidamente aceptada por el asegurador) y Derecho Público (buena presa, derecho de angaria, requisa y abandono a favor de la Nación).

3.4.1. Contrato de Construcción.

Para Ignacio Arroyo el contrato de construcción de buques se define como *“el contrato en virtud del cual una parte, denominada <astillero>, se obliga a construir un buque, conforme a las exigencias legales y eventualmente a las instrucciones del comitente. Se trata, por tanto, de un negocio jurídico bilateral, oneroso y sinalagmático, cuya finalidad última es la transmisión de la propiedad al naviero”*.⁴⁷

La construcción no es como tal un verdadero modo de adquisición de un buque, sino el contrato que conduce, con su ejecución, a la transmisión de la propiedad de esa cosa compuesta a favor de quien ordenó la obra. Algunos autores lo denominan como un modo “originario” de adquisición.

La doctrina francesa ha distinguido, en materia de construcción de buques, dos formas diferentes; el contrato de construcción “por economía”, y el contrato de construcción “a forfait”, o por cuenta. El contrato de construcción por economía se da cuando el propietario del buque aporta todos los materiales necesarios para la construcción del mismo, y el buque se considerará propiedad del adquirente desde que se inicie la construcción, ya que los materiales pertenecen al adquirente. En cuanto al contrato de construcción “a forfait”, se da cuando los astilleros proporcionan los materiales para la construcción del buque y le fijan un precio determinado; así el presunto adquirente del buque encarga a un astillero la construcción del buque bajo determinadas especificaciones, y se obliga a pagar un precio fijo, el astillero es quien aporta todos los materiales para la construcción del buque.⁴⁸

⁴⁷ ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 136.

⁴⁸ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 833.

Por otro lado, José Domingo Ray establece que dentro de este contrato de construcción se establecen dos formas completamente distintas, que están vinculadas con la técnica y la economía:

- a) La construcción por cuenta propia. El propietario encarga la confección de los planos, adquiere los materiales, contrata los obreros y el navío se construye por su cuenta. Si el propietario adquiere los materiales, existe simplemente entre él y el personal técnico que contrata, una locación de obra o de servicios, según las características del caso.
- b) La construcción por empresa. El constructor no sólo proporciona la mano de obra, sino también los materiales y se compromete a entregar el buque una vez que esté terminado.⁴⁹

En general, la construcción de buques puede realizarla el propio interesado, quien contrata la mano de obra, proporciona los materiales necesarios para la construcción, ejecuta los planos y dirige las tareas; o puede hacerla un astillero, a quien se le encarga la obra y los materiales los proporciona el mismo constructor.

Ahora bien, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula dos modalidades del contrato de construcción, estableciendo en el artículo 82 lo siguiente:

“Artículo 82.- La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente, según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compraventa de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.”

⁴⁹ Cfr. DOMINGO RAY, José. Op cit. P. 337.

Si bien la ley menciona cuáles son las dos modalidades del contrato de construcción, debemos tener en cuenta que no regula la manera en las que éstas deben llevarse a cabo, por lo que para analizar ambas modalidades, de acuerdo al artículo 6 de la misma Ley, de manera supletoria se aplicarán las disposiciones contenidas en el Código de Comercio así como las establecidas en el Código Civil Federal.

El Código de Comercio en lo referente a contratos mercantiles en general, prevalece el principio de libertad de contratación entre comerciantes, de modo que cada uno se obliga en la manera y términos en los que quiso obligarse.

“Artículo 78.- En las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados.”

Por lo que respecta a la compraventa, resaltan las siguientes disposiciones:

“Artículo 371.- Serán mercantiles las compraventas a las que este Código les da tal carácter, y todas las que se hagan con el objeto directo y preferente de traficar.”

“Artículo 372.- En las compraventas mercantiles se sujetarán los contratantes a todas las estipulaciones lícitas con que las hubieren pactado.”

“Artículo 376.- En las compraventas mercantiles, una vez perfeccionado el contrato, el contratante que cumpliera tendrá derecho a exigir del que no cumpliera, la rescisión o cumplimiento del contrato, y la indemnización, además, de los daños y perjuicios.”

“Artículo 377.- Una vez perfeccionado el contrato de compraventa, las pérdidas, daños o menoscabos que sobrevinieren a las mercaderías vendidas, serán por cuenta del comprador, si ya le hubieren sido entregadas real, jurídica o virtualmente; o si no le hubieren sido entregadas de ninguna de estas maneras, serán por cuenta del vendedor.

En los casos de negligencia, culpa o dolo, además de la acción criminal que compete contra sus autores, serán éstos responsables de las pérdidas, daños o menoscabos que por su causa sufrieren las mercancías.”

Si bien es cierto, el Código de Comercio hace referencia al contrato de compraventa, también lo es que no regula en su totalidad las modalidades existentes sobre el contrato de compraventa.

Pasaremos ahora al Código Civil Federal, el cual en su título primero, capítulo primero señala lo concerniente a los contratos en general, resaltando entre las disposiciones de mayor interés las siguientes:

“Artículo 1792.- Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.”

“Artículo 1793.- Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contratos.”

“Artículo 1794.- Para la existencia del contrato se requiere:

- I. Consentimiento;
- II. Objeto que pueda ser materia del contrato.”

“Artículo 1795.- El contrato puede ser invalidado:

- I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;
- II. Por vicios del consentimiento;
- III. Porque su objeto, o su motivo o fin sea ilícito;
- IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.”

“Artículo 1796.- Los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley. Desde que se perfeccionan obligan a los contratantes, no sólo al cumplimiento de lo expresamente pactado, sino también a las consecuencias que, según su naturaleza, son conforme a la buena fe, al uso o a la ley.”

“Artículo 1797.- La validez y el cumplimiento de los contratos no puede dejarse al arbitrio de uno de los contratantes.”

Por lo que respecta al contrato de compraventa, el título segundo del mismo Código Civil Federal establece todas las disposiciones que lo rigen, siendo varios artículos referentes al tema y los cuales no son objeto de análisis del presente trabajo; sin embargo destacamos el artículo 2248 que define el momento en el que habrá compraventa, así como el artículo 2249 el cual señala cuándo la venta es perfecta y obligatoria para las partes.

“**Artículo 2248.-** Habrá compra-venta cuando uno de los contratantes se obliga a transferir la propiedad de una cosa o de un derecho, y el otro a su vez se obliga a pagar por ellos un precio cierto y en dinero.”

“**Artículo 2249.-** Por regla general, la venta es perfecta y obligatoria para las partes cuando se han convenido sobre la cosa y su precio, aunque la primera no haya sido entregada ni el segundo satisfecho.”

3.4.1.1. Compraventa de cosa futura.

Si es el astillero quien aporta por su cuenta los materiales, por ende la obra ejecutada con ellos será de su propiedad, así como los riesgos que ésta sufra en tanto no se haya transmitido la propiedad, y será transmitida así como los relativos riesgos de pérdida hasta que quede debidamente terminado el proceso de construcción del buque.

Esta modalidad de contrato ha encontrado una serie de posturas doctrinales, basándose principalmente en cuál es la naturaleza del contrato. Respecto a este problema encontramos fundamentalmente dos corrientes de opinión:

1. Teoría Negativa.- Algunos autores han considerado que la naturaleza jurídica de la venta de cosa futura es la de ser un contrato sujeto a condición suspensiva, concretamente, a la condición de que la cosa llegue a existir. En este sentido, si la condición suspensiva se realiza, es decir, la cosa llegue a existir, la venta es perfecta y produce todos sus efectos en el momento en que la cosa viene a existencia. Ahora bien, si esa condición suspensiva no llega a operar por no traer consigo la existencia de la cosa esperada, el contrato no puede tener efecto por falta de un requisito esencial, el objeto de la compraventa. La compraventa de cosa futura tiene por objeto una cosa no existente pero susceptible de existencia en el futuro, por lo que el contrato se encuentra suspendido en sus efectos hasta que la cosa llegue a existir.
2. Teoría de la Perfección.- Esta corriente de opiniones sostiene que la venta de cosa futura es una venta perfecta, ya que el objeto como tal del contrato no falta, lo que sucede es que no existe actual y concretamente,

pero el objeto del contrato ya fue pactado y sólo será cuestión de concebirlo. Así pues, la simple determinabilidad del objeto junto al consentimiento otorgado por las partes, basta para que se consideren existentes los elementos esenciales del contrato.

Nuestra posición es en el sentido de considerar al contrato de compraventa de cosa futura, como un contrato perfecto desde su inicio, ya que si tomamos como base lo establecido en el antes mencionado artículo 1794, para la existencia del contrato se requiere el consentimiento de las partes y establecer el objeto materia del contrato; así pues, el contrato se perfecciona desde que se otorga el consentimiento para celebrarlo y establecen el objeto del mismo. Sus obligaciones y consecuencias se pueden encontrar suspendidas en su eficacia si es que la cosa futura no sobreviene; sin embargo debemos tomar en cuenta lo establecido por nuestro Código Civil Federal en lo relacionado a la venta de cosas futuras, así el artículo 2309 dispone:

“Artículo 2309.- Si se venden cosas futuras, tomando el comprador el riesgo de que no llegasen a existir, el contrato es aleatorio y se rige por lo dispuesto en el capítulo relativo a la compra de esperanza.”

Así el artículo 2792 establece en qué consiste la compra de esperanza:

“Artículo 2792.- Se llama compra de esperanza al contrato que tiene por objeto adquirir por una cantidad determinada, los frutos que una cosa produzca en el tiempo fijado, tomando el comprador para sí el riesgo de que esos frutos no lleguen a existir; o bien, los productos inciertos de un hecho, que puedan estimarse en dinero.

El vendedor tiene derecho al precio aunque no lleguen a existir los frutos o productos comprados.”

De esta manera resulta importante sintetizar que el astillero, siendo el constructor del buque, tiene a su cargo dos obligaciones fundamentales:

entregar el buque ya construido y garantizar su obra. La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos en el buque prescribe en dos años contados a partir de la fecha en que se descubran, pero no deberá exceder del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que el buque se haya puesto a disposición de quien contrató la construcción, de acuerdo a lo establecido en el artículo 83 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

“**Artículo 83.-** La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación, prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso, excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.”

Recordando lo establecido por el artículo 82, fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la transmisión de propiedad del buque al adquirente se hará hasta que quede concluido el proceso de construcción; y en ese sentido el autor David Enríquez Rosas señala que el constructor, además de cumplir con todas las obligaciones generales contraídas por ley ante la autoridad marítima por concepto de inspección naval, está específicamente obligado a que en la fase última del proceso de construcción, el buque deba obtener los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expide la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o las personas por ella aprobadas; de tal forma que en tanto no se cumplan todos los requisitos iusadministrativos vinculados al proceso de construcción del buque, no podrá entenderse que éste se encuentra terminado y que haya operada la transmisión de la propiedad.⁵⁰

⁵⁰ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David. Op cit. P. 300.

3.4.1.2. De Obra.

El contrato de obra a precio alzado es aquél en virtud del cual una persona llamada empresario se obliga a ejecutar, bajo su dirección y materiales propios, una obra que le encarga a otra persona llamada dueño de la obra, la cual se obliga a pagarle un precio global.⁵¹

El Código Civil Federal lo define y regula de la siguiente manera:

“**Artículo 2616.-** El contrato de obras a precio alzado, cuando el empresario dirige la obra y pone los materiales, se sujetará a las reglas siguientes.”

“**Artículo 2617.-** Todo el riesgo de la obra correrá a cargo del empresario hasta el acto de la entrega, a no ser que hubiere morosidad de parte del dueño de la obra en recibirla, o convenio expreso en contrario.”

“**Artículo 2618.-** Siempre que el empresario se encargue por ajuste cerrado de la obra en cosa inmueble cuyo valor sea de más de cien pesos, se otorgará el contrato por escrito, incluyéndose en él una descripción pormenorizada, y en los casos que lo requieran, un plano, diseño o presupuesto de la obra.”

“**Artículo 2619.-** Si no hay plano, diseño o presupuesto para la ejecución de la obra y surgen dificultades entre el empresario y el dueño, serán resueltas teniendo en cuenta la naturaleza de la obra, el precio de ella y la costumbre del lugar; oyéndose el dictamen de peritos.”

“**Artículo 2620.-** El perito que forme el plano, diseño o presupuesto de una obra, y la ejecute, no puede cobrar el plano, diseño o presupuesto fuera del honorario de la obra; más si ésta no se ha ejecutado por causa del dueño, podrá cobrarlo, a no ser que al encargárselo se haya pactado que el dueño no lo paga si no le conviniere aceptarlo.”

“**Artículo 2621.-** Cuando se haya invitado a varios peritos para hacer planos, diseños o presupuestos, con el objeto de escoger entre ellos el que parezca mejor, y los peritos han tenido conocimiento de esta circunstancia, ninguno puede cobrar honorarios, salvo convenio expreso.”

“**Artículo 2622.-** En el caso del artículo anterior, podrá el autor del plano, diseño o presupuesto aceptado, cobrar su valor cuando la obra se ejecutare conforme a él por otra persona.”

⁵¹ Ibidem. P. 283.

“**Artículo 2623.-** El autor de un plano, diseño o presupuesto que no hubiere sido aceptado, podrá también cobrar su valor si la obra se ejecutare conforme a él por otra persona, aun cuando se hayan hecho modificaciones en los detalles.”

“**Artículo 2624.-** Cuando al encargarse una obra no se ha fijado precio, se tendrá por tal, si los contratantes no estuviesen de acuerdo después, el que designen los aranceles, o a falta de ellos el que tasen peritos.”

“**Artículo 2625.-** El precio de la obra se pagará al entregarse ésta, salvo convenio en contrario.”

“**Artículo 2626.-** El empresario que se encargue de ejecutar alguna obra por precio determinado, no tiene derecho de exigir después ningún aumento, aunque lo haya tenido el precio de los materiales o el de los jornales.”

“**Artículo 2627.-** Lo dispuesto en el artículo anterior, se observará también cuando haya habido algún cambio o aumento en el plano o diseño, a no ser que sean autorizados por escrito por el dueño y con expresa designación del precio.”

“**Artículo 2628.-** Una vez pagado y recibido el precio, no hay lugar a reclamación sobre él, a menos que al pagar o recibir, las partes se hayan reservado expresamente el derecho de reclamar.”

“**Artículo 2629.-** El que se obliga hacer una obra por ajuste cerrado, debe comenzar y concluir en los términos designados en el contrato, y en caso contrario, en los que sean suficientes, a juicio de peritos.”

“**Artículo 2630.-** El que se obligue a hacer una obra por piezas o por medida, puede exigir que el dueño la reciba en partes y se la pague en proporción de las que reciba.”

“**Artículo 2631.-** La parte pagada se presume aprobada y recibida por el dueño; pero no habrá lugar a esa presunción solamente porque el dueño haya hecho adelantos a buena cuenta del precio de la obra, si no se expresa que el pago se aplique a la parte ya entregada.”

“**Artículo 2632.-** Lo dispuesto en los dos artículos anteriores, no se observará cuando las piezas que se manden construir no puedan ser útiles, sino formando reunidas un todo.”

“**Artículo 2633.-** El empresario que se encargue de ejecutar alguna obra, no puede hacerla ejecutar por otro, a menos que se haya pactado lo contrario, o el dueño lo consienta; en estos casos, la obra se hará siempre bajo la responsabilidad del empresario.”

“**Artículo 2634.-** Recibida y aprobada la obra por el que la encargó, el empresario es responsable de los defectos que después aparezcan y que procedan de vicios en su construcción y hechura, mala calidad de los materiales empleados o vicios

del suelo en que se fabricó; a no ser que por disposición expresa del dueño se hayan empleado materiales defectuosos, después que el empresario le haya dado a conocer sus defectos, o que se haya edificado en terreno inapropiado elegido por el dueño, a pesar de las observaciones del empresario.”

“**Artículo 2635.-** El dueño de una obra ajustada por un precio fijo, puede desistir de la empresa comenzada, con tal que indemnice al empresario de todos los gastos y trabajos y de la utilidad que pudiera haber sacado de la obra.”

“**Artículo 2636.-** Cuando la obra fue ajustada por peso o medida, sin designación del número de piezas o de la medida total, el contrato puede resolverse por una y otra parte, concluidas que sean las partes designadas, pagándose la parte concluida.”

“**Artículo 2637.-** Pagado el empresario de lo que le corresponde, según los dos artículos anteriores, el dueño queda en libertad de continuar la obra, empleando a otras personas, aun cuando aquélla siga conforme al mismo plano, diseño o presupuesto.”

“**Artículo 2638.-** Si el empresario muere antes de terminar la obra, podrá rescindirse el contrato; pero el dueño indemnizará a los herederos de aquél, del trabajo y gastos hechos.”

“**Artículo 2639.-** La misma disposición tendrá lugar si el empresario no puede concluir la obra por alguna causa independiente de su voluntad.”

“**Artículo 2640.-** Si muere el dueño de la obra, no se rescindirá el contrato, y sus herederos serán responsables del cumplimiento para con el empresario.”

“**Artículo 2641.-** Los que trabajen por cuenta del empresario o le suministren material para la obra, no tendrán acción contra el dueño de ella, sino hasta la cantidad que alcance el empresario.”

“**Artículo 2642.-** El empresario es responsable del trabajo ejecutado por las personas que ocupe en la obra.”

“**Artículo 2643.-** Cuando se conviniere en que la obra deba hacerse a satisfacción del propietario o de otra persona, se entiende reservada la aprobación, a juicio de peritos.”

“**Artículo 2644.-** El constructor de cualquier obra mueble tiene derecho de retenerla mientras no se le pague, y su crédito será cubierto preferentemente con el precio de dicha obra.”

De los artículos antes señalados, se desprende que el contrato de obra a precio alzado es un contrato *intuiti personae*, ya que el empresario no puede

encargar a otra persona la ejecución completa de la obra, salvo que exista un pacto expreso que lo permita; el buque, debe estar determinado de alguna manera, contando con un proyecto general, planos de construcción, presupuestos. Respecto al precio, en virtud de que ha sido determinado, éste no puede ser alterado debido a los aumentos que tengan los materiales para la construcción del buque o que haya aumentado la mano de obra durante la ejecución del contrato.

Otro aspecto importante, trasladándonos ya al plano del Derecho Marítimo, es que el contrato de construcción (en ambas modalidades) deberá constar por escrito y ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, tomando en cuenta que se pacta la adquisición de la propiedad del buque.

Por lo que concierne a las obligaciones del empresario y del dueño de la obra, el autor David Enríquez Rosas señala que son las siguientes:

a) Obligaciones del empresario:

- Ejecutar. La ejecución debe realizarse personalmente, al menos por lo que hace a la dirección de la obra, ya que es factible contratar a otras personas para la elaboración de la obra, siendo responsable del trabajo ejecutado por ellos.
- Entregar. Debe hacerse en el plazo convenido, y a falta de pacto expreso para el cumplimiento de ello, la determinación del plazo será fijada por peritajes. En este sentido, es evidente que lo contenido en los artículos 2630, 2631 y 2632 del Código Civil Federal no son aplicables, ya que el buque no podrá ser entregado en partes, pues como hemos mencionado, el buque constituye una universalidad de hecho.
- Garantizar. Garantizar los defectos posteriores de la obra es otra de sus obligaciones. Como se ha señalado la acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribe en dos años contados a partir de la fecha en que se descubran, sin excederse del término de cuatro años

contados a partir de que el buque se haya puesto a disposición de quien contrató su construcción.

b) Obligaciones del dueño de la obra:

- Recibir la obra. Es evidente que no habría obligación de recibir un buque en partes, puesto que iría en contra de su naturaleza jurídica. Tampoco existe obligación de recibirla, si esta se encuentra defectuosa, ya que habría un incumplimiento en el contrato. Claro está que tendrá la obligación de recibir la obra una vez que se haya completado en su totalidad el proceso de construcción del buque y se hallen satisfechas las especificaciones pactadas para su construcción.
- Pagar. El pago del precio ha de hacerse al empresario constructor, pero excepcionalmente éste podrá hacerse a terceros a quienes el empresario adeude salarios devengados o materiales suministrados con motivo de la obra en el caso de que tales terceros realicen su reclamación contra el dueño de la obra.⁵²

Finalmente, la transmisión de la propiedad en la modalidad de obra del contrato de construcción de embarcaciones es distinto al mencionado en el contrato de compraventa de cosa futura, ya que, en esta modalidad el buque se considera propiedad del naviero o dueño de la obra desde que se inicia la construcción; y esto encuentra lógica ya que el naviero es quien aporta los materiales para la construcción, la obra ejecutada con ellos es de su propiedad y es él quien responderá por los riesgos que sobre su obra versen.

⁵² Ibidem. Pp. 286, 287, 288 y 289.

3.4.2. Dejación válidamente aceptada por el asegurador. (Abandono a los aseguradores).

El artículo 80 en su fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone que la propiedad de una embarcación puede adquirirse por dejación válidamente aceptada por el asegurador. Esta figura es también conocida con el nombre de abandono a los aseguradores.

Respecto a este modo de adquisición el autor Rodolfo González Lebrero menciona que cuando un buque, amparado por un contrato de seguro marítimo, ha sufrido un siniestro mayor (naufragio, varamiento, pérdida total), su propietario (asegurado) puede abandonarlo a sus aseguradores y percibir el monto de la indemnización convenida. Este abandono debe realizarse judicialmente, y una vez verificado según las formas prescritas, produce a favor de los aseguradores la transferencia del dominio desde el momento de la notificación.⁵³

Por su parte, José Domingo Ray señala que la propiedad del buque se transfiere al asegurador, recibiendo el asegurado el total de la indemnización pactada. Este abandono, al que se le denomina también dejación, procede en el caso de los siniestros mayores y, una vez aceptado por los aseguradores o declarado válido, es irrevocable.⁵⁴

Así pues, el abandono es el acto a través del cual el asegurado transmite al asegurador el derecho de propiedad sobre los bienes que son objeto del interés asegurable, mientras el asegurado adquiere por su parte el derecho a exigir el pago de la indemnización convenida.

El autor Raúl González Hevia, citado por el maestro Omar Olvera de Luna⁵⁵, señala que el abandono permite al asegurado percibir la suma asegurada haciendo dejación a los aseguradores del objeto asegurado. Este procedimiento de liquidación, propio del seguro marítimo, solo puede ponerse

⁵³ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 152.

⁵⁴ Cfr. DOMINGO RAY, José. Op cit. P. 342.

⁵⁵ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar. Derecho Marítimo. Editorial Inadem. México. P. 224.

en práctica en caso de siniestro grave cuando el objeto asegurado no presente ya utilidad alguna para el asegurado.

A modo de derecho comparado, el Código de Comercio Español establece en su artículo 789 cuándo se admite la acción de abandono, quedando reservada a los riesgos mayores o grandes siniestros:

- Naufragio.
- Inhabilitación del buque para navegar por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar.
- Apresamiento, embargo o detención por orden del Gobierno o extranjero.
- Pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuye las tres cuartas partes del valor asegurado.
- Falta de noticias del buque durante un año, tratándose de viajes ordinarios o dos años si son viajes largos.

Así entonces, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su título sétimo, del seguro marítimo, capítulo VI regula lo relacionado a la dejación de bienes asegurados. Dentro de éstas disposiciones, contenidas del artículo 243 al 253 encontramos que si el asegurado opta por reclamar la pérdida total debe de comunicar al asegurador su intención de hacer dejación, teniendo un plazo de dos meses, desde que tuvo conocimiento de la pérdida y deberá comunicarlo por escrito. La dejación de una embarcación puede ser efectuada en los siguientes casos:

- Por pérdida total.
- Por inhabilitación de la embarcación para navegar por varada, ruptura o cualquier otro accidente de mar.
- Por pérdida total implícita.
- Por falta de noticias respecto a su paradero después de treinta días naturales, en cuyo caso la pérdida se tendrá por ocurrida el día en que se tuvieren noticias de la embarcación por última vez.

Por pérdida total implícita se entenderá la disminución del valor asegurado, en al menos tres cuartas partes.

Es importante señalar que la dejación, de ninguna manera, podrá ser parcial o condicional, es decir, el dominio y los derechos que tenía el asegurado sobre los objetos asegurados serán transferidos al asegurador. El asegurado recibirá el pago total de la suma asegurada.

Son embargo, el asegurador no está obligado a aceptar la dejación, por lo que podrá objetarla, pero tendrá que hacerlo dentro de los quince días hábiles siguientes a aquél en que recibe la declaración, y de no hacerlo, perderá el derecho de objetar la dejación.

La dejación no será admisible en los siguientes casos:

- Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje.
- Si se hiciere de una manera parcial o condicional, sin comprender en él todos los objetos asegurados;
- Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara la dejación dentro de un año contado de igual manera.
- Si no se hiciera por el mismo propietario o persona especialmente autorizada por él o por el comisionado para contratar el seguro.

3.4.3. Buena presa.

Como se ha señalado anteriormente, en el Derecho Marítimo Internacional rige el principio de libertad de navegación; sin embargo, es claro que debe prevalecer el orden público internacional, por lo que la libertad de navegación se verá limitada cuando se afecte éste. De esta manera surge esta figura conocida como apresamiento de embarcaciones.

El autor Agustín Vigier de Torres define al apresamiento como un modo de adquisición de los buques consistente en la facultad que por Derecho

Internacional se reconoce en tiempo de guerra a los Estados beligerantes para incautarse por medio de sus buques de guerra de los mercantes enemigos o de aquellos neutrales que de cualquier forma favorezcan o ayuden al enemigo o no observen las reglas de neutralidad, bien dirigiéndose a un puerto enemigo o tratando de forzar un bloque formal y efectivamente establecido, sea transportando mercancías declaradas, contrabando de guerra o resistiendo la visita.⁵⁶

Así, la presa marítima es un modo de adquisición de buques y de sus cargamentos, sean enemigos o neutrales, figura reconocida por el Derecho Internacional en tiempo de guerra a los Estados beligerantes mediante su captura por buques de guerra.

El Estado puede en caso de conflicto bélico incorporar a su patrimonio buques de bandera enemiga o neutral, ejerciendo el derecho de presa; sin embargo este derecho es conferido en determinadas circunstancias exclusivamente a sus buques de guerra.

Los buques de guerra de un Estado beligerante pueden apresar a los buques enemigos en todos los casos, y los neutrales cuando carecen de documentación regular, cuando violan o intentan violar un bloqueo, cuando se resisten a una visita, cuando transportan contrabando de guerra, cuando intervienen en actos de asistencia hostil, etc. La mera aprehensión física del buque no implica la transferencia del dominio, pues el acto debe someterse a un procedimiento contencioso especial de legitimación ante un tribunal de presas que declarará si es “buena presa” o “mala presa”.⁵⁷

Es el objetivo final y máximo del derecho de captura, designando, en sentido jurídico, aquella apropiación no sólo de facto, sino de iure, dirigida a obtener la propiedad del buque, mediante su declaración por tribunal competente, en este caso, un Tribunal de Presas, quien determinará si la presa es válida o buena presa y, por consiguiente, si la propiedad pasa definitivamente a su captor.

⁵⁶ Cfr. VIGIER DE TORRES, Agustín. Derecho Marítimo. Tercera edición. Subsecretaría de la Marina Mercante. Madrid, 1977. P. 408.

⁵⁷ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 148.

Como consecuencia del derecho de presa, el autor Juan E. Benítez señala, que se presentan la captura y el embargo. La captura es un acto puramente militar, por el cual el comandante de un buque de guerra toma posesión de un buque mercante disponiendo que el buque, su tripulación y su cargamento sean juzgados por un Tribunal de Presas. El embargo puede ser aplicado tanto al buque como a su cargamento, cuestión que también es juzgada por el Tribunal de Presas. El derecho de presa puede ejercerse por una parte en lo que concierne a los bienes del enemigo, sobre los buques enemigos y sobre las mercaderías enemigas que se encuentran a bordo, y por otra parte, en lo que concierne a los bienes neutrales, sobre los buques mercantes neutrales que transporten contrabando de guerra, que violen un bloqueo, o que sean culpables de haber hecho algún servicio no neutral, o que se resistan a la visita. El derecho de presa no puede aplicarse a los buques de guerra neutrales.⁵⁸ Antiguamente, el derecho de capturar el buque coincidía con el derecho de confiscarlo. Actualmente, ese derecho debe ser declarado por un Tribunal de Presas, que debe considerar al buque “buena presa”; el derecho de corso de abolió en el Congreso de París de 1856.⁵⁹

3.4.4. Derecho de Angaria.

El maestro César Sepúlveda llama al derecho de angaria a la requisición de navíos extranjeros efectuada por un Estado en las aguas sujetas a su autoridad, y puede ser temporal o definitiva. Se puede ejercer el derecho de angaria para efectuar un transporte o cualquier otro servicio público urgente, o bien se requisan los barcos del Estado enemigo como presa de guerra, sujetos a que un tribunal de presas determine posteriormente la titularidad.⁶⁰

⁵⁸ Cfr. BENÍTEZ, Juan E. Derecho Internacional Marítimo. Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. Perú, 1932. Pp. 100 y 101.

⁵⁹ Cfr. DOMINGO RAY, José. Op cit. P. 346.

⁶⁰ SEPÚLVEDA, César. Derecho Internacional Público. Terminología usual en las Relaciones Internacionales”. Acervo Histórico Diplomático. Consulta de 25 de octubre de 2013, de <http://www.sre.gob.mx/acervo/images/libros/termiusual2.pdf>.

El derecho de angaria es la facultad que tienen los beligerantes para hacer uso de los buques neutrales que se encuentren en sus aguas territoriales, para el transporte de tropas o del material de guerra, o para cualquier otra operación de guerra.

El autor David Enríquez Rosas, busca caracterizar esta figura, enlistando las siguientes ideas:

- 1) Es un modo de adquisición de la propiedad, pero también del uso de las embarcaciones –y los demás medios de transporte- mediante normas de orden público del derecho de la navegación.
- 2) Tiene su fundamento en la facultad de los Estados para expropiar por causa de utilidad pública; así como el estado de necesidad imperante en un momento determinante que así lo justifique.
- 3) Es una especie del género de la requisición, matizada por su carácter internacional.
- 4) Debe existir una indemnización como ocurre en las demás formas de expropiación.
- 5) Se instrumenta sobre embarcaciones extranjeras no bélicas.
- 6) Se ejercita en tiempo de guerra o en razón de un hecho de guerra.
- 7) Las embarcaciones deben enarbolar el pabellón de Estados neutrales.
- 8) Las embarcaciones deben encontrarse en aguas jurisdiccionales.
- 9) Su regulación internacional es prácticamente inexistente.⁶¹

El derecho de angaria se ha limitado a tiempo de guerra o de grave y urgente necesidad del Estado que ha hecho uso de él, y con dos importantes condiciones:

- 1) Que sólo se ejerce respecto de los buques, y no de éstos y sus tripulantes.
- 2) Se debe pagar una indemnización justa al propietario del buque requisado, y proteger a los miembros de la tripulación.⁶²

⁶¹ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David. Op cit. P. 262.

3.4.5. Requisición.

Durante la Edad Media era frecuente que los reyes y señores feudales requisaran, entre otros bienes, los medios de transporte terrestre que necesitaban, en tiempos de guerra o emergencia. Esta práctica se extendió a los buques a partir del siglo XVII.⁶³

El Diccionario de la Real Academia Española señala que la palabra requisición deviene del francés *réquisition* y se refiere a que en tiempo de guerra, se hace recuento y embargo de caballos, vahajes, alimentos, etc., que suelen hacerse para el servicio militar.

La requisición o requisa de un bien es un acto por el cual el órgano administrativo impone a un particular, en base al interés general, la obligación de transferir la propiedad el mismo o el uso de una cosa mediante una indemnización. Así, puede decirse en sentido amplio que la requisición se refiere a la disposición por vía coactiva de personas y de cosas. La requisición tiene distintos fines: uso, consumo o propiedad. Su aplicación no se limita a estados de guerra, sino que se suscita en épocas ordinarias y extraordinarias, como el estado de guerra y el estado de necesidad.⁶⁴

Existen dos especies de requisas: la militar y la civil; según tenga ésta lugar en tiempos de guerra o en tiempos de paz. Así, encontramos la diferencia entre angaria y requisa, ya que la angaria es una especie de requisa militar respecto a embarcaciones realizada en tiempos de guerra.

Ahora bien, el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que en caso de guerra internacional, de grave alteración del orden público o cuando se tema algún peligro inminente para la paz interior del país o para la economía nacional, el Gobierno tendrá derecho de hacer la requisición, en caso de que a su juicio lo exija la seguridad, defensa, economía o tranquilidad del país, de las vías generales de comunicación, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencia, bienes

⁶² Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 149.

⁶³ Ibidem. Pp. 148 Y 149.

⁶⁴ MARÍA DIEZ, Manuel. Derecho Administrativo. Bibliográfica Omeba. Buenos Aires, 1965. P. 319.

muebles e inmuebles y de disponer de todo ello como juzgue conveniente. El Gobierno podrá igualmente utilizar el personal que estuviere al servicio de la vía de que se trate cuando lo considere necesario.

La requisición militar, siendo el género de la angaria, debe cumplir con diversas condiciones tanto de fondo como de forma para que opere legalmente, y entre esas condiciones se encuentra: que se haga con un fin de seguridad nacional, y que pueda ejecutarse a título de uso, de consumo o de dominio; en cuanto a la autoridad competente para ordenarla deben seguirse los mismos principios que en la expropiación, debe contar con las características de un acto administrativo.⁶⁵

3.4.6. Abandono a favor de la Nación.

Es una figura jurídica mediante la cual las autoridades se hacen de la propiedad de una embarcación, que se encuentra sin la administración náutica ni la administración comercial.⁶⁶

El abandono de embarcaciones puede llevarse a cabo por dos distintas vías: a través de un acto administrativo de autoridad competente conocido como Declaración Administrativa de Abandono, y presentándose un abandono voluntario a favor del Estado.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos únicamente prevé la primera de las vías, estableciendo que quien declarará el abandono de embarcaciones a favor del Estado será el la Capitanía de Puerto en los siguientes casos:

“Artículo 89.- La capitanía de puerto declarará el abandono de embarcaciones a favor del Estado, en los siguientes casos:

- I. Si permanece en puerto sin realizar operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días hábiles y sin que se solicite la autorización de amarre temporal;
- II. Cuando fuera de los límites de un puerto se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días hábiles;

⁶⁵ Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, David. Op cit. P. 266.

⁶⁶ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar. Op cit. 233.

III. Cuando hubieren transcurrido los plazos de amarre temporal y su prórroga, sin que la embarcación sea puesta en servicio, de conformidad con el artículo anterior; y

IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación naufragada seguirá siéndolo.”

A continuación se muestra una Declaratoria de abandono de una embarcación denominada GAVIOTA, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día seis de marzo de dos mil doce.

DOF: 06/03/2012

DECLARATORIA de abandono de una embarcación denominada Gaviota, con matrícula CP-5-2111-B, tipo menor.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.- Dirección General de Marina Mercante.- Capitanía de Puerto de Chetumal.- Oficio 7.2.548.009.2012.

EL C. PILOTO NAVAL ALVARO FLORES PARRA, Capitán de Puerto en Chetumal, en el Estado de Quintana Roo, con fundamento en los artículos 36, fracciones I, XVI, XVIII y XXVII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 3o. fracción VI, 4o., primer y segundo párrafos, 6o., fracción XX, 9o. y 13 de la Ley General de Bienes Nacionales; 1o., 2o., 4o., 5o., 6o., 7o. fracción I, 8o., fracción VIII, 9o. fracciones V, VIII y XIV, 13, fracción II, 53, tercer párrafo, 78, 80 fracción VI, 89 fracción IV, 172 y 174 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 2, fracción XXIII.1, 28, fracciones I y XX y 29 fracción VI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y

CONSIDERANDO

Que con fecha 21 de junio de 2007, la Comandancia de la Décima Primera Zona Naval adscrita a la Secretaría de Marina, en acta de policía marítima hizo constar a esta Capitanía de Puerto, el hallazgo de la embarcación denominada "GAVIOTA" con una dimensión de 30 pies de eslora, con número de matrícula CP-5-2111-B, con tres motores fuera de borda, de la marca Yamaha, con una potencia de 200 H.P. cada uno, y que fueron asegurados el día 24 de agosto de 1994; dicha embarcación fue encontrada varada y abandonada en las inmediaciones de la Playa de Río Indio en Quintana Roo.

Que derivado del hallazgo, se dio conocimiento a la Agencia Federal de Investigaciones establecida en Chetumal en el Estado de Quintana Roo, para los efectos correspondientes.

Que la embarcación continúa en guarda y custodia desde 1994, en las instalaciones

de la Zona Naval y debido a las condiciones meteorológicas que imperan en la zona, ésta se ha venido deteriorando por el transcurso del tiempo.

Que conforme al dictamen de la Procuraduría General de la República, y atendiendo a lo previsto en los artículos 172 y 174 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Secretaría de Marina Armada de México, solicitó la disposición de la embarcación a favor de la Décima Primera Zona Naval, en Chetumal, en el Estado de Quintana Roo, por ser de utilidad para el ejercicio de sus funciones; por lo que he tenido a bien expedir la siguiente:

DECLARATORIA

ARTICULO PRIMERO.- Se declara el abandono de una embarcación, libre de todo gravamen, con todos sus efectos y pertenencias, cuyas características son las que a continuación se indican:

Nombre: GAVIOTA

Matrícula: CP-5-2111-B

Tipo: Menor

Eslora: 30 pies

Motores: 3 fuera de borda de 200 H.P. cada uno

Marca: Yamaha

ARTICULO SEGUNDO.- La embarcación a que se refiere la presente declaratoria, quedará con todos sus efectos, pertenencias y motores, a favor de la Nación, a través del Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a disposición de la Secretaría de Marina, sin ningún tipo de gravamen, determinándose a través de la Capitanía de Puerto de Chetumal, Quintana Roo, en los términos de la normatividad que resulte aplicable a la materia, particularmente en lo que se refiere al destino de la embarcación.

ARTICULO TERCERO.- Las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de la Función Pública, tendrán la intervención que las leyes respectivas les confieran, para la ejecución de lo dispuesto en la presente Declaratoria.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- La presente Declaratoria surtirá sus efectos al día hábil siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes, por conducto de esta Capitanía de Puerto, coordinarán todo lo conducente a efecto de llevar a cabo lo señalado en el Artículo Segundo de esta Declaratoria, y en su caso los trámites necesarios ante las Dependencias y entidades correspondientes.

Chetumal, Quintana Roo, a 18 de enero de 2012.- El Capitán de Puerto de Chetumal, Piloto Naval, **Alvaro Flores Parra**.- Rúbrica.

Por lo que respecta a la otra vía de abandono, es decir, el abandono voluntario, nuestra legislación no hace referencia a ésta; sin embargo otras legislaciones como es la legislación argentina si contempla el abandono voluntario.

Al abandono voluntario se le conoce como abandono limitativo de responsabilidad a favor del Estado.

Esta figura se encuentra regulada en el artículo 19 de la Ley de Navegación de Argentina señalando:

“ARTÍCULO 19. El propietario, armador o explotador de un buque, artefacto naval, aeronave o de sus restos náufragos hundidos o varados en aguas jurisdiccionales argentinas, puede limitar su responsabilidad por los gastos de extracción o remoción haciendo abandono de aquéllos a favor del Estado, quien dispondrá de ellos de acuerdo con lo establecido en esta Sección.”

El abandono al Estado a que se refiere el párrafo precedente debe hacerse mediante declaración practicada ante la autoridad marítima por su propietario o representante debidamente autorizado, manifestando su voluntad de desprenderse de la propiedad y haciendo entrega del título correspondiente.

No se puede invocar el abandono frente al Estado como limitación de responsabilidad, ni éste está obligado a admitirlo, cuando el propietario o armador hayan incurrido en dolo o actuado en conciencia temeraria de que el daño podría producirse, y como consecuencia de ello se ocasionaren graves perjuicios.

Los buques, artefactos navales y aeronaves o sus restos náufragos que hubieren pasado al dominio del Estado, pueden ser ofrecidos en venta mediante licitación pública por la autoridad marítima, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 20.

4. EMPRESA MARÍTIMA.

El maestro Raúl Cervantes define a la empresa como una universalidad de hecho, siendo un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada.⁶⁷

La empresa, es pues, la reunión de personas que aportan diversos recursos necesarios para producir, y que esperan obtener una ganancia o un lucro.

Dentro del Código de Comercio no se encuentra de manera expresa el concepto de empresa; sin embargo, la Ley Federal del Trabajo en su artículo 16

⁶⁷ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. Pp. 821 y 822.

define a la empresa como la unidad económica de producción o distribución de bienes o servicios.

De esta manera, se desprende que la empresa no tiene personalidad jurídica, la personalidad corresponde al titular de la empresa.

4.1. NAVIERO.

Ignacio Arroyo atinadamente señala que el naviero es el empresario marítimo, siendo la persona física o jurídica, que con carácter habitual y en nombre propio desarrolla una actividad empresarial que tiene por objeto la explotación o utilización del buque. De esta definición se desprenden tres elementos:

- a) El empresario marítimo es la persona y la empresa marítima es la actividad.
- b) La habitualidad, la organización y la actuación en nombre y por cuenta propia son elementos esenciales y comunes a la definición de empresario.
- c) La utilización o explotación de uno o varios buques es la actividad específica marítima, siendo que la finalidad última puede ser la navegación, el transporte, la pesca o el deporte.⁶⁸

Así, el naviero es el titular de la empresa marítima y es la persona encargada de explotar el buque dedicándolo a una actividad marítima.

Ahora bien, respecto a la definición legal, es decir, la contenida en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no coincide con la definición doctrinal ya que el artículo 2 fracción IX lo define de la siguiente manera:

“Artículo 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:

IX. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar,

⁶⁸ Cfr. ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 103.

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

Derivado de la definición anterior, se infiere que nuestra legislación no establece una precisión terminológica, ya que a modo de sinónimo utiliza la palabra naviero y armador, destacando también como sinónimo el término de propietario del buque. Es necesario aclarar que armador no necesariamente puede ser naviero, pues la actividad del armador no es la explotación del buque. Por otro lado, el propietario del buque, es definido por la misma ley como la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, bajo cualquier título legal, por lo que el propietario pudiera coincidir o no con la figura de armador o naviero.

Así señalamos que el naviero será quien explote el buque, en nombre propio, de forma organizada y profesional, con una finalidad marítima, pudiendo ser el transporte, el remolque, pesca, actividad deportiva, entre otras.

El artículo 20 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece los requisitos necesarios para actuar como naviero mexicano:

“**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.”

Asimismo encontramos las siguientes disposiciones:

“**Artículo 21.-** Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto.

Dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad, deberá solicitarse la cancelación de la anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación.

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.”

Con éste artículo queda demostrada la imprecisión de nuestra Ley al referirse al término de naviero, pues señala que el propietario del buque se presumirá como el naviero; sin embargo, el propietario, no será siempre, quien explote el buque. Tan es así, que el mismo artículo nos da la posibilidad de que otra persona, el naviero, sea quien explote el buque, y no el propietario, estableciendo la necesidad de que el naviero para explotar el buque tendrá que hacer la declaración correspondiente ante la autoridad marítima del puerto. Así, en su último párrafo la Ley precisa que el propietario y el naviero son dos figuras jurídicas distintas.

4.2. ARMADOR.

Como quedó señalado anteriormente la legislación marítima de nuestro país, a modo de sinónimo, utiliza el término de naviero y armador; sin embargo, lo anterior resulta erróneo. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos al definir al naviero, como la persona encargada de equipar, avituallar o aprovisionar el buque, evidentemente induce a la confusión.

Antiguamente se le decía *armador* a la persona que proveía de armas a un barco o cualquier artefacto flotante, con la finalidad de ponerlo en condiciones de seguridad; pues recordemos que anteriormente no había seguridad para la

navegación, los mares estaban infestados de piratas y por los barcos necesitaban estar armados para su defensa propia.⁶⁹

El armador es la persona que arma o equipa el buque, dejándolo listo para navegar. El armamento es una actividad preparatoria a la navegación; por eso el armador puede que no sea el naviero. Armar el buque exige dotarlo de todos los instrumentos necesarios para garantizar su navegabilidad. El armador en ocasiones suele ser el propietario del buque, quien puede explotar por sí el buque, o cederlo a un tercero, quien será el naviero.⁷⁰

Por lo tanto, el armador es la persona dedicada a la tarea previa a la navegación: equipar, avituallar y/o aprovisionar el buque, dotándolo de todos los elementos necesarios para que se lleve adecuadamente la navegación; pudiendo efectuar esta actividad preparatoria, el propietario o el naviero.

4.3. OPERADOR.

La definición de operador la encontramos en el artículo 2, fracción X de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, estableciendo lo siguiente:

“**Artículo 2.-** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

X. Operador: 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.”

Así pues, el maestro Omar Olvera de Luna señala que el operador “*es una persona que se dedica en lo individual o colectivo a la utilización de embarcaciones o artefactos navales, buscando principalmente espacios para cargar y poder disponer de ellos, a sus clientes y en esta forma realizar el tráfico marítimo, obteniendo las ganancias por la gestión comercial marítima de tener en tiempo la mercancía o las partes en los países en donde tiene*

⁶⁹ Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Derecho Oceánico. P. 86.

⁷⁰ ARROYO, Ignacio. Op cit. P. 104.

*previamente asegurado los viajes, esta persona no es naviero ni se trata del armador”.*⁷¹

De esta manera inferimos que el operador será la persona, sea física o moral, encargada de que la gestión comercial marítima se realice adecuadamente, realizando a nombre propio algún contrato de naturaleza marítima en virtud de cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta. Los contratos de utilización de embarcaciones son los siguientes:

- a) Arrendamiento a casco desnudo.- mediante este contrato el arrendador se obliga a poner a disposición del arrendatario, por un determinado tiempo, una embarcación en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. El arrendatario asumirá la gestión náutica (designar a la tripulación y ser responsable de la seguridad y mantenimiento del buque) y la gestión comercial (búsqueda de cargas para el buque).
- b) Fletamento por tiempo.- a través de este contrato, el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición de una persona llamada fletador por un tiempo determinado, a cambio de un flete.
- c) Fletamento por viaje.- en este contrato, el fletante se obliga a poner a disposición del fletador, una embarcación determinada o parte de esta con tripulación, con la finalidad de llevar a cabo uno o varios viajes.
- d) Transporte marítimo de mercancías.- el operador se obliga con ante el embarcador o cargador a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario, mediante el pago de un flete. Este contrato deberá constar en un conocimiento de embarque, el cual deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. Asimismo el conocimiento de embarque será el título

⁷¹ OLVERA DE LUNA, Omar. Op cit. 233.

representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

- e) Transporte marítimo de pasajeros.- en virtud de este contrato, el naviero u operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato constará en un boleto, el cual será al portador o nominativo.
- f) Remolque transporte.- a través de este contrato se regula la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto de un lugar a otro, bajo la dirección de la embarcación remolcadora.

4.4. AGENTE NAVIERO.

El maestro Eduardo Solís Guillén menciona que el Naviero nació en virtud de que se necesitaba una persona que fuera capaz de conseguir fletes; para ello nació el Naviero, es decir, la persona que sin saber hacer un barco, ni navegarlo, supo cómo explotarlo comercialmente bien y hasta de mejor manera en cuanto a ganancias, que como pudo haberlo hecho el armador o el capitán.⁷² De acuerdo al artículo 22 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre.

Entendemos por mandato el contrato por medio del cual una persona denominada mandatario se obliga a ejecutar por cuenta del mandante los actos jurídicos que éste le encarga (artículo 2546 del Código Civil Federal).

Ahora bien, nuestro Código de Comercio prescribe en su artículo 273 que el mandato aplicado a los actos concretos de comercio se reputa comisión mercantil. Pues bien, considerada la comisión como un mandato, podemos decir, parafraseando nuestro Código Civil Federal, que es el contrato por virtud del cual el comisionista se obliga a ejecutar, por cuenta del comitente, actos concretos de comercio, que éste le encarga.

⁷² Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. P. 88.

El agente naviero podrá actuar como:

- Agente Naviero General.
- Agente Consignatario de Buques.
- Agente Protector de Buques.

4.4.1. Agente Naviero General.

Será la persona física o moral facultada para 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 le sean encomendados ya sea por su mandante o comitente, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.

4.4.2. Agente Naviero Consignatario de Buques.

Es la persona que en nombre del naviero u operador, realiza las operaciones materiales y actos jurídicos necesarios para atender las necesidades relativas a la estancia del buque en el puerto.

El artículo 22 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su fracción II establece:

- 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;

El agente consignatario de buques es sin duda el máximo colaborador del naviero en tierra y se encarga de realizar todas las gestiones necesarias para el despacho del buque, además de cualquier otra tarea de diversa índole que le sea encomendada por el naviero u operador.

Anteriormente era el Capitán del buque el que se ocupaba de la realización de todas las actuaciones de orden administrativo y comercial necesarias en relación al buque y a su carga (firmar los conocimientos de embarque, recibir y entregar las mercancías, realizar las operaciones de avituallamiento, etc.). Ello

suponía que el buque había de permanecer en puerto durante un período de tiempo bastante prolongado.

Sin embargo, hoy en día, la estancia de un buque en puerto puede ocasionar altos costos, recordando que mientras el buque no se encuentre en movimiento, se pierden grandes cantidades de dinero; aunado a lo anterior surge la necesidad de celeridad del tráfico comercial, por ello resulta impensable que el Capitán del buque sea quien realice todas estas operaciones, razón por la cual el naviero nombra a un representante, que es empresario independiente, el consignatario.

El maestro Omar Olvera de Luna señala que el agente general consignatario de buques, es un representante del propietario de la embarcación en los puertos donde arriba el barco para efectos de atender todas las necesidades de carácter jurídico, administrativo que requiera el barco, la tripulación, los pasajeros, la carga, siendo el enlace entre el Capitán del barco y las autoridades marítimas en tierra, desde el momento mismo en que da su Estimación de Tiempo de Arribo, conocido como su “ETA” para efectos de empezar a tramitar su entrada a puerto, en servicio de pilotaje y las demás operaciones propias del tráfico marítimo en puerto.⁷³

Retomando la fracción II del artículo 22 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nos menciona que el agente consignatario de buques realizará los actos y gestiones administrativas establecidas en el artículo 24 de la misma ley, por ello actuará como representante ante las autoridades federales en el puerto desempeñando las funciones establecidas en dicho artículo:

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

- I.- Recibir y asistir, en el puerto, a la embarcación que le fuere consignada;
- II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación;

⁷³ *Ibidem*. Pp. 277 y 278.

- III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;
- IV.- Preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente;
- V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
- VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y
- VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionados con la embarcación.”

4.4.3. Agente Naviero Protector.

La figura del agente protector de buques anteriormente no se contemplaba en la legislación marítima mexicana, se regula por primera vez en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del primero de junio de 2006, señalando en su artículo 22 fracción III lo siguiente:

“Artículo 22

...

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.

El agente naviero protector, antes de ser admitido, deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado. La garantía será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por el agente naviero protector, comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia.”

La Dirección General de Marina Mercante se encarga de dar las autorizaciones a las personas físicas o morales para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, pueda actuar en su nombre o representación como agente naviero general, agente naviero

consignatario de buques o agente naviero protector, debiendo cumplir con los requisitos establecidos en ley, contenidos en el artículo 23 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

“Artículo 23.- Todo agente naviero deberá ser autorizado para actuar como tal, para lo cual acreditará los siguientes requisitos:

- I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a la legislación mexicana;
- II. Tener su domicilio social en territorio nacional;
- III. Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y
- IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.”

CAPÍTULO SEGUNDO

“ASPECTOS HISTÓRICOS DEL DERECHO MARÍTIMO”

SUMARIO

1. Ámbito Internacional. 1.1. La Antigüedad. 1.1.1. Leyes de Manú. 1.1.2. Leyes Rodias. 1.1.3. Derecho Romano. 1.2. La Edad Media. 1.2.1. Las Tablas de Amalfi. 1.2.2. Los Roles de Olerón. 1.2.3. El Libro del Consulado del Mar. 1.2.4. El Guidón de la Mer. 1.3. Época Moderna. 1.3.1. Ordenanzas sobre la Marina de 1681. 1.3.2. Codificación. 2. México. 2.1. La Navegación en el México Prehispánico. 2.2. Época Colonial. 2.3. Independencia. 2.4. Revolución Mexicana.

ASPECTOS HISTÓRICOS DEL DERECHO MARÍTIMO

1. ÁMBITO INTERNACIONAL

1.1. LA ANTIGÜEDAD

En el periodo en que la navegación era a vela, prevaleció la economía ciudadana o nacional. El intercambio internacional solo era posible por medio de pequeñas embarcaciones que difícilmente contaban con las condiciones necesarias de afrontar una navegación a mar abierto.

1.1.1. LEYES DE MANÚ.

También conocido como Código de Manú, es una colección de reglas que se compuso alrededor del año 200 a.C. Leyes tan antiguas como ésta, de cierta manera ya regulaban actividades que eran desempeñadas en el mar, tales regulaciones son encontradas, de acuerdo a la versión castellana de V. García Calderón, en el libro octavo de las Leyes de Manú, relacionado a las leyes civiles y criminales.

Existían disposiciones referentes al transporte de mercancías, es decir, la persona que realizaba perfectamente la travesía marítima fijaba un interés por el transporte de determinado objeto, señalado en el punto 157 del Código de Manú. Asimismo, en los principios 404 y 405 mencionaba lo referente al peaje por atravesar un río, y las maneras en las que este sería atravesado. Los principios 406 y 407 regulaban el transporte en barco, en cuanto al pago de pasaje y si éste se realizaba en el río o en el mar. Finalmente los principios 408 y 409, hacían referencia a la pérdida de objetos en un barco o alguna desgracia ocurrida durante el trayecto, con o sin responsabilidad de los bateleros.⁷⁴

Respecto a los fenicios, egipcios y cartagineses, no se han recogido textos de leyes marítimas, pero no se puede negar su existencia, ya que existen otros

⁷⁴ Código de Manú. Versión castellana de V. García Calderón.

elementos que permiten afirmar que esos pueblos regularon en cierta medida la navegación.⁷⁵ Los fenicios, situados geográficamente en una estrecha franja de tierra entre el Líbano y el mar, desplegaron una intensa actividad comercial por vía marítima; sin embargo no hay testimonio que compruebe la existencia de leyes en la materia. Es probable que esto se atribuya al carácter consuetudinario que durante largos siglos revistieron las normas destinadas a reglar la actividad navegatoria.⁷⁶

1.1.2. LEYES RODIAS

Sabemos que en la antigüedad, existían normas aisladas relativas a determinados actos o relaciones comerciales. La ciudad de Rodas era conocida por el prestigio de sus leyes marítimas, por lo que se impusieron en toda la cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones, fueron recogidas por el Derecho Romano, se transmitieron a los pueblos modernos y aún perduran. Estas leyes regulaban instituciones como delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, formas de pago del flete, hurtos en casos de naufragio, entre otros.⁷⁷

Por lo que a la llamada *Lex Rhodia* (475-479 a.C.) se le atribuye el carácter de un cuerpo orgánico destinado a regular el ejercicio de la actividad naval.⁷⁸

Asimismo, los atenienses utilizaron principalmente las leyes rodias; sin embargo, en su literatura también podemos encontrar referencias a leyes marítimas relativas a los armadores, al flete, a la actividad naval de los banqueros, a la piratería. Es así como el esplendor de Grecia se debe, en gran parte, a su tráfico marítimo, regulado por estas leyes.⁷⁹

⁷⁵ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 3

⁷⁶ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Op cit. P. 16.

⁷⁷ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 9

⁷⁸ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Op cit. P. 17.

⁷⁹ Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Op cit. P. 10.

1.1.3. DERECHO ROMANO

Herederos de Grecia, los romanos utilizaron las instituciones griegas y en sus legislaciones rindieron homenaje a los juristas y a las leyes rodias.

Los romanos legislaron sobre esta materia en diversos cuerpos legales, tales como el Código de Justiniano y el Código Teodosiano, conteniendo disposiciones sobre tráfico marítimo, marina de guerra, usura, policía, naufragios

En el Código Justiniano destaca la *exercitoria actio*, que es el trasplante al derecho del mar de la *insitoria actio*. En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados “insitores” y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción en contra de los mismos o en contra del principal. Por lo que en el Código Justiniano, esta acción se extiende al tráfico por mar, ya que quienes habían contratado con el capitán podían ejercer su acción contra el propietario del navío.⁸⁰

El Digesto inmortalizó la llamada *Lex Rhodia de iactu*, es decir la Ley Rodia de la Echazón, la cual consistía en que si el capitán de un buque tomaba la decisión de deshacerse, voluntariamente, de parte o de toda la carga que transportaba su barco para poner a salvo el propio navío o a sus tripulantes, la norma establecía que todos los supervivientes tenían que pagar el costo del material arrojado al mar, dividiéndolo entre ellos, ya que si no hubieran echado por la borda aquella carga (de ahí lo de echazón) habrían perecido ahogados.

Posteriormente, dentro del Derecho Bizantino, tenemos las Basílicas, publicadas por el emperador León el Sabio, que reunieron todas las normas del Bajo Imperio en un cuerpo especial, y que sistematizaron las disposiciones relativas al Derecho del Mar y tomadas de los textos anteriores. Estas leyes rigieron en el Imperio Bizantino hasta la toma de Constantinopla por Mahoma II, en 1453.

⁸⁰ Ibidem. P. 10.

1.2. LA EDAD MEDIA

El derrumbamiento del Imperio Romano de Occidente puso fin a la unidad política y legislativa que hasta entonces había imperado en el mundo antiguo. Con la desaparición de una fuente de poder unitario y la autoridad legislativa, se dio surgimiento a los usos y costumbres a través de los cuales, el hombre, habría de hallar la forma de encauzar sus transacciones y de obtener seguridad jurídica.

1.2.1. LAS TABLAS DE AMALFI.

Amalfi, una pequeña República italiana, dominó el comercio con Oriente por algún tiempo, a partir del siglo X. En esta ciudad fue establecido un Tribunal Marítimo, el cual resolvía casos marítimos, y en 1135 se compilaron todas sus sentencias en una colección para formar así lo que se denominó Tabla Amalfitana.⁸¹

1.2.2. LOS ROLES DE OLERÓN

Los Roles de Olerón tuvieron su esfera de influencia en la costa de Francia, y datan temporalmente del siglo XII. Esta recopilación respondió a la tendencia de agrupar y dar certeza a las soluciones que en dicha región elaboraron los magistrados con asiento en la isla de Olerón.⁸²

Los Roles de Olerón regulaban en principio la navegación de los puertos de Burdeos, La Rochelle y las costas de Bretaña y Normandía. Sin embargo, su aplicación se fue extendiendo en virtud de traducciones y adaptaciones, tomando en cada caso nombres distintos: *Jugements de Damme*, en Flandes; *Leyes de Wisby*, en las riberas del Báltico.⁸³

⁸¹ Ibidem. P. 11.

⁸² Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Op cit. P. 18.

⁸³ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 5

1.2.3. EL LIBRO DEL CONSULADO DEL MAR

En el Mediterráneo Occidental imperó el Consulado del Mar, el cual condensó los múltiples textos de las villas de Trani, Pisa, Venecia, Amalfi, Marsella. Esta importante compilación fue publicada en Barcelona a fines del siglo XIV o a principios del XV, y que contenía normas relativas a la construcción de buques, a las obligaciones del armador, a los derechos y obligaciones de los tripulantes, a los fletamentos, a los pasajeros, etc., fue aceptada en todo el Mediterráneo por los navegantes y comerciantes.⁸⁴

Lo cierto es que el Consulado del Mar ejerció singular gravitación en la codificación del siglo XIX, pues la mayoría de las instituciones se hallaban ya consignadas, aunque no sistemáticamente, en esta recopilación.⁸⁵

1.2.4. EL GUIDON DE LA MER.

En el siglo XVII surge en Francia El Guidon de la Mer, el cual fue una recopilación de usos y costumbres, con gran trascendencia por ser el antecedente inmediato de la Ordenanzas de Colbert de 1681.⁸⁶ Es una colección de principios de Derecho Marítimo aceptados por la costumbre, además, contiene la primera regulación sobre seguro marítimo.

1.3. ÉPOCA MODERNA.

La gran cantidad de usos y costumbres existentes, recopilados en textos cuya vigencia territorial en ciertas ocasiones resultaba imprecisa, creó un caos en materia marítima, a pesar de la uniformidad de aquéllos.

1.3.1. ORDENANZAS SOBRE LA MARINA DE 1681.

También conocidas como Ordenanzas de Colbert. Fue en Francia, bajo el reinado de Luis XIV, que la legislación marítima logró sistematizarse. Este cuerpo legal, formado por usos y costumbres imperantes de aquella época,

⁸⁴ Idem.

⁸⁵ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Op cit. P. 18 y 19.

⁸⁶ Ibidem. P. 19

constituyó un verdadero Código de la Navegación, dado que ordenó en sus cinco libros todos los aspectos de la materia, tanto públicos como privados.⁸⁷

La labor comenzada por Luis XI, completada por Luis XIV, constituyó la culminación jurídica de una obra de unificación política que dio vida al moderno Estado francés.

A diferencia de las recopilaciones de usos y costumbres, las Ordenanzas de 1681, fueron dictadas por el Estado en ejercicio de su potestad soberana, implicando la apertura de un nuevo sistema tendiente a resolver conflictos derivados del ejercicio marítimo, pues la vigencia de usos y costumbres fue suplantada por un cuerpo normativo sancionado por el Estado.⁸⁸

Esta circunstancia, que concretó la independencia legislativa de la materia, cerrando así una etapa en la evolución del Derecho Marítimo, ya que fue abandonada la tarea de recopilación, para dar paso al legislador profesional.

1.3.2. CODIFICACIÓN.

Las Ordenanzas de 1681 influyeron en gran medida en el posterior movimiento codificador, donde los legisladores asumieron la tarea de dictar diversos códigos para Francia. Tal fue la influencia de las Ordenanzas, que sus disposiciones fueron trasladadas en bloque al Código de Comercio francés que entró en vigor en 1808, el que a su vez influenció a nuestro Código de Comercio de 1890.

Derivado de esta codificación, el Derecho Marítimo quedó apresado entre los Códigos de Comercio, situación que quebrantó la unidad internacional. Esta separación entre los ordenamientos nacionales y las exigencias de la actividad, se acentuó, a mediados del siglo XIX, con los adelantos técnicos introducidos en la navegación y con la organización de las empresas marítimas y de los tráficos internacionales sobre bases altamente competitivas. Ello impulsó la búsqueda y adopción de un nuevo sistema de uniformidad, concretado en la obra Comité Maritime International, con el que comienza una etapa de

⁸⁷ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 7.

⁸⁸ Cfr. BELTRÁN MONTIEL, Luis. Op cit. P. 19 y 20.

unificación del Derecho Marítimo, sumándose a esta obra la de la Organización de las Naciones Unidas.⁸⁹

2. MÉXICO

2.1. LA NAVEGACIÓN EN EL MÉXICO PREHISPÁNICO

Desde tiempos muy remotos, la situación geográfica de nuestro país ha ocasionado la necesidad de que se desarrolle la navegación fluvial, lacustre y marítima tanto medio de comunicación como de expansión para los pueblos que ocuparon lo que ahora es nuestro territorio.

La existencia de la navegación en el México antiguo deviene de la existencia de códices y murales prehispánicos, los cuales denotan que la navegación, en ese entonces, era utilizada principalmente para fines bélicos, sin descartar que haya sido un medio eficaz de comunicación y comercio entre los pueblos.

La "Tira de la Peregrinación", también llamada "Códice Boturini" o "Tira del Museo" es uno de los documentos antiguos más conocidos de la cultura náhuatl, que refiere su peregrinar hacia el sur, partiendo de Aztlán. Señala el uso de canoas operadas por remos.

Sin embargo, la navegación no se limitaba a ser fluvial y lacustre, sino que también existía una navegación marítima, pues los pueblos costeros vivían de la pesca, estableciendo así su comercio habitual en las ciudades.

Otro vestigio que demuestra que nuestros antepasados, eran pueblos marítimos, es el mural maya "Pueblo Costero", el cual posiblemente se trate de navegación marítima, pues en él, se encuentran chozas frente al mar, figuras humanas y canoas con guerreros. Como bien mencionamos, el tema de la guerra persiste, en estos murales también podemos encontrar personajes que parecen desempeñar otro tipo de actividades, pudiendo ser comerciales.

La aparición de códices y murales prehispánicos de los temas de navegación ligados con hechos guerreros, es probable que obedezca a que los pueblos

⁸⁹ Cfr. GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Op cit. P. 7.

prehispánicos, principalmente el azteca, pueblos eminentemente guerreros, dejaron constancia de sus principales acontecimientos históricos, es por ello que en los documentos de tal índole, predomina el uso de embarcaciones para fines bélicos sobre los comerciales.

Es así como podemos decir que el México antiguo tenía un buen desarrollo de la navegación marítima, pareciendo que tendría un mayor desenvolvimiento, aunado a que esos pueblos tenían vastos conocimientos astronómicos para su orientación náutica.

De lo anterior, es indiscutible la navegación lacustre existente. La condición hidrológica en la que se encontraba la ciudad de Tenochtitlán, ayudó para su desenvolvimiento, volviéndose indispensable para el comercio, la comunicación con otras ciudades y para la guerra.

2.2. ÉPOCA COLONIAL

La conquista de México, por Hernán Cortés y sus ejércitos, presentó ciertas características especiales; ya que la ubicación geográfica de Tenochtitlán impuso a los iberos la necesidad del uso de embarcaciones las que, por carecerse de ellas, fueron construidas en tierras de Anáhuac en el año de 1520. Es así como Hernán Cortés descubrió que la única manera de alcanzar el éxito de someter la ciudad, era mediante el ataque simultáneo por agua y por tierra, por lo que necesitaba embarcaciones debidamente artilladas y con características que permitieran la movilización en el agua.

En Tlaxcala, se iniciaba la construcción de trece bergantines (buques de dos palos y velamen cuadrado). Estos barcos fueron los primeros en ser construidos en la Nueva España, y en tierra continental americana. Fueron armados y botados al agua en Texcoco, con los cuales, Hernán Cortés, logró la conquista de la capital azteca.⁹⁰

⁹⁰ GARCÍA ARROYO, Raziél. Biografía de la Marina Mexicana. Editorial Talleres Gráficos de la Nación. México. 1960. P. 55.

Una vez realizada la conquista, en razón de querer continuar con las exploraciones y conquistas que el descubrimiento del mar del Sur provocó entre los españoles que ya radicaban en la Nueva España, la construcción de barcos se extendió rápidamente en la costa del Pacífico. La primera expedición enviada por Hernán Cortés a explorar el Mar del Sur partió de Acapulco el 30 de junio de 1532, con instrucciones de explorar la costa del Pacífico, formada por las naves San Marcos y San Miguel, al mando de Diego Hurtado de Mendoza, primo de Cortés, para tomar posesión de las tierras, puertos y ríos, y averiguar si los nativos se adornaban con oro, perlas o piedras preciosas.

Debido al desarrollo que surgía de la industria naval en las costas de la Nueva España, especialmente en el litoral del Pacífico, se produjo en México, la primera importación de técnicos, como los fueron maestros carpinteros, herreros y gente experimentada en la construcción de barcos, provenientes principalmente de Cuba.

Los primeros barcos que se construyeron en el litoral mexicano del Golfo, salieron de Campeche, para cuya construcción se utilizaron las maderas tropicales del lugar y la pericia de carpinteros llegados de Cuba. Veracruz, Tlacotalpan y Coatzacoalcos fueron los tres puertos del Golfo de México en donde se emprendió la fabricación de barcos, algunos destinados al comercio y otros tantos a la integración de la Armada de Barvolento, que durante los siglos XVII y XVIII luchó contra la piratería en el Golfo de México.

Los navíos en lo que se efectuaba el comercio marítimo entre la Nueva España y su metrópoli europea, eran muy pequeños que solo en algunos casos excedían de doscientas toneladas de capacidad de carga, y con frecuencia eran atacados por flotas de corsarios, por lo que tuvieron que organizarse a manera de hacer los viajes en flotas y artilladas todas las unidades, además de que eran escoltadas por algunas fragatas de guerra.

Por lo tanto, fue Texcoco, en el altiplano, el sitio en donde existió el primer astillero de tierra firme americana. Zacatula (Guerrero), en el Pacífico, donde por primera vez fueron botadas al mar embarcaciones construidas en México.

Por lo que hace al Golfo de México, Campeche dio al país sus primeras construcciones navales.

Puertos instaurados durante la Colonia.⁹¹

Golfo de México.

- El Puerto de Veracruz fundado el 3 de mayo de 1519.
- El Puerto de Coatzacoalcos fundado en el año de 1522.
- El Puerto de Campeche y Ciudad del Carmen, Campeche en el año 1522.
- El Puerto de Tampico, Tamaulipas, fundado en 1519.

Costas del Pacífico.

- El Puerto de Ensenada, Baja California en el Siglo XVII.
- El Puerto de Mazatlán, Sinaloa en el Siglo XVII, fue habilitado para el comercio exterior en el año de 1820.
- El Puerto de Guaymas, Sonora, en el Siglo XVII, fue habilitado para el comercio exterior en el año de 1820.
- El Puerto de Manzanillo, Colima fundado en 1525 por Hernán Cortés. Durante 353 años, no recibió los beneficios de ninguna obra portuaria sino hasta 1878 en el Gobierno de Don Porfirio Díaz.
- El Puerto de Acapulco, Guerrero fue descubierto en el año de 1521 y comenzó a colonizarse en 1550, más tarde fue declarado como terminal de los buques de la ruta marítima entre las Islas Filipinas y la Nueva España.
- El Puerto de San Blas, Nayarit, siendo uno de los más importantes durante la Colonia.
- El Puerto de Salinas Cruz, Oaxaca, fue fundado en el Siglo XVII.

⁹¹ LÓPEZ ENRIQUEZ, José. Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977. Pp. 2-4.

2.3. INDEPENDENCIA

Nuestro país, por sus condiciones y situación geográfica, así como por la historia marinera que se presentó en la época colonial, debiera ser un país marino de abolengo; un país que explotara ya íntegramente los amplios recursos de sus mares.

La historia de la marina mercante mexicana, nace en la época de la Independencia, cuando Morelos considera la necesidad de tener una marina, no sólo de guerra, sino mercante, para poder así establecer el comercio con otros países independientes y abastecer a las tropas liberadoras y a la población que se encontraba ya en manos de los insurgentes.

Una vez que México se pronunció por su Independencia, el país no contaba con los elementos necesario para armar las flotas que pudieran aventurarse a con seguridad a los mares y poder continuar el comercio con otros países, ya que las pocas embarcaciones con las que se contaban, fueron habilitadas para la lucha libertadora. Esta situación implicó el primer colapso de la marina mercante mexicana. Aquel brillante comercio que realizaba nuestro país se vino rápidamente hacia abajo hasta hacerse casi nulo, sosteniéndose sólo el tráfico de cabotaje entre nuestras costas y ocasionalmente con Estados Unidos de América, la mayoría de las veces con naves construidas en el puerto de Campeche, único que mantuvo su tradición marinera y al que se le debió mantener en operación la flota de cabotaje.

El gobierno independiente dictó diversas medidas para lograr la organización y fomento de la marina mercante nacional; sin embargo, su mejoría no se hizo sentir. Las guerras existentes entre imperialistas y republicanos; entre centralistas y federalistas; con Texas y más tarde con Estados Unidos; con frecuentes bloqueos a nuestros puertos y también apresamientos y hundimientos a las embarcaciones mexicanas que eran sorprendidas en alta mar, ocasionaron nuevamente la destrucción de la naciente flota mercante nacional. En febrero de 1854, el gobierno de la República, teniendo como presidente a Antonio López de Santa Anna, tratando de organizar nuevamente nuestra marina, expidió un decreto por medio del cual se fijaron las cuotas de

impuestos por derechos a la exportación e importación, dando preferencia a los productos que entraran o salieran del país a bordo de buques mexicanos; asimismo se señalaban reglas para reconocer la nacionalidad del buque; el tráfico de cabotaje se limitó únicamente a embarcaciones mexicanas; así como otras medidas que iban encaminadas a la protección de nuestra marina.⁹²

En cuanto a la construcción de barcos, recordemos que en varios de nuestros puertos se encontraba avanzada hasta antes de la lucha por la Independencia nacional; industria que al igual que muchas otras, fue destruida por los españoles antes de abandonar nuestro territorio. Por lo que para poder impulsarla, así como la navegación, el gobierno mexicano dispuso, desde el año 1834, la creación de una escuela náutica, en Campeche, encargada de prepara a los oficiales para nuestra marina, quienes hacían sus prácticas a bordo de las embarcaciones mercantes que entonces poseía el país.

En 1848, la navegación de vapor se introdujo al país, marcando así un nuevo impulso, asimismo la introducción del *Neptuno* abría el camino para la navegación a vapor; sin embargo, como resultado de la guerra con Estados Unidos, más tarde las luchas de Reforma y la guerra contra los ejércitos franceses, se ocasionó un nuevo quebranto que duró hasta 1880, concretándose el tráfico marítimo al servicio de cabotaje.

Ya en era de paz, el gobierno de la República volvió a considerar la necesidad de promover la formación de una marina mercante que gozara de importancia; por lo que celebró un contrato de navegación con la *Compañía Anónima de la Línea Acelerada del Golfo de Cortés*, estableciendo un servicio de comunicación marítima con vapores hasta de mil toneladas. La compañía se obligaba a admitir en su tripulación a un joven mexicano para que hiciera el estudio de la ciencia de la navegación. En ese mismo año, celebró otro contrato con la empresa *Ritte y Cía*, de Veracruz, para establecer un servicio de

⁹² Ibidem. P. 154

navegación entre Veracruz y Nueva York y entre Veracruz y Nueva Orleans con vapores de mil toneladas.⁹³

De esta manera, en 1880 se firmaron otros convenios, logrando un fuerte desarrollo marítimo que llevaba a embarcaciones mexicanas a La Haya, San Francisco y Panamá, incluyendo en los itinerarios a casi todos los puertos mexicanos. En 1882 culminó este desarrollo, ya que en Veracruz se estableció la *Compañía Trasatlántica Mexicana* que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa, teniendo cada uno cinco mil toneladas de arqueo, y fueron abanderados con los nombres de *Oaxaca*, *Tamaulipas*, *México* y *Antuñano*. Pero la empresa, derivado de una mala administración, adquirió diversos compromisos que culminaron con el embargo y remate, en Inglaterra, de los cuatro vapores, acabando así con el tráfico trasatlántico.

2.4. REVOLUCIÓN MEXICANA

Las luchas de la Revolución repercutieron de manera directa en la marina mercante; ya que por una parte las actividades mercantiles se dislocaron, y por otra, las constantes acciones de guerra dañaron y hundieron a muchas embarcaciones, mientras que otras quedaron amarradas indefinidamente en los muelles hasta que se perdían. Es así, como una vez más, la marina mexicana se vino a menos; sin embargo, con la Constitución de 1917, se buscó nuevamente la forma de que México hiciera efectiva la posesión de una marina mercante acorde con sus vastos litorales.

Con el triunfo de la Revolución Mexicana, y con el sentido nacionalista que adoptó nuestra Carta Magna, se dio fin a uno de los más grandes vicios existentes en nuestra marina y que fue resultado de las imposiciones que nos hizo España durante la Colonia, es decir, la presencia de oficiales extranjeros en casi todas las embarcaciones mexicanas. En el artículo 32 Constitucional se dispuso que para pertenecer, desempeñar cualquier cargo o comisión en la Marina Nacional de Guerra se requería ser mexicano por nacimiento, y esta

⁹³ Ibidem. P. 156

calidad también era indispensable para todo el personal que tripulara cualquier embarcación de bandera o insignia mercante mexicana. Al entrar en vigor la Constitución de 1917, el primero de junio, las embarcaciones que se encontraban en los puertos tenían que ser tripuladas conforme a las nuevas disposiciones constitucionales, por lo que las tripulaciones hubieron de ser sustituidas por elementos mexicanos por nacimiento. Muchos de los oficiales de la Marina Nacional de Guerra que lograron obtener su licencia al triunfar la Revolución Mexicana, asumieron el mando de las embarcaciones que por mucho tiempo habían sido tripuladas, en su mayoría, por oficiales españoles nacionalizados mexicanos. El primer buque mercante que zarpó de Veracruz, cumpliendo con el nuevo precepto constitucional, fue el *Tabasco* cuyo mando se encomendó al capitán Rafael Izaguirre, haciéndose a la mar el 4 de junio de 1917.⁹⁴

El desarrollo de la Marina Mexicana continuó lento y se orientó en su mayor parte al servicio de cabotaje, y los pocos casos de navegación de altura, se estableció entre puertos mexicanos y Estados Unidos de América, así como con Nicaragua y La Habana.

Para 1931, de acuerdo a la lista oficial de los buques de la marina mercante nacional, había un tonelaje de embarcaciones mayores de cincuenta toneladas, dedicadas al tráfico de altura, de cabotaje, de pesca y de recreo que en total ascendía a treinta y nueve mil toneladas de registro bruto.

Posteriormente, en 1937, tras una serie de eventos que deterioraron la relación entre trabajadores y empresas estalla una huelga en contra de las compañías petroleras extranjeras. La Junta Federal de Conciliación y Arbitraje falla a favor de los trabajadores, por lo que las compañías promueven un amparo ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el cual fue negado y se ratificó el laudo de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, y ante la negativa de las empresas para cumplimentar el mandato judicial, el presidente Lázaro Cárdenas del Río decreta la expropiación de los bienes muebles e inmuebles

⁹⁴ Ibidem. P. 157

de 17 compañías petroleras a favor de la Nación. El 7 de junio de 1938 se crea la empresa Petróleos Mexicanos.⁹⁵ La constitución de PEMEX, tuvo una notable participación en el incremento de tonelaje de nuestra flota mercante al adquirir por compra buques-tanques, asimismo ordenó la construcción de estos.

Posteriormente, el Gobierno del General Porfirio Díaz emprendió en los Puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salinas Cruz lo que sería la primera etapa de construcciones marítimas, que aparentemente encauzaba al país hacia un mejor aprovechamiento de sus recursos marítimos; sin embargo, como hemos mencionado, hubieron de suspenderse durante la Revolución, reanudándose hasta el Gobierno del General Manuel Ávila Camacho con la creación de la Secretaría de Marina en 1940.

Así pues, el primer Secretario de Marina, Heriberto De Jara, planteó una serie de obras portuarias.

En el Gobierno del Licenciado Miguel Alemán Valdez (1946-1952), las obras realizadas se concretaron a instalaciones como muelles y también se comenzó con la urbanización de los puertos.

Durante el Gobierno del Presidente Adolfo Ruíz Cortines (1952-1958) y siendo Secretario de Marina el General Rodolfo Sánchez Taboada, se proyectó lo que sería hasta entonces el más ambicioso programa marítimo, al cual se le dio el nombre de “Programa Marítimo” y al que el pueblo llamó “Marcha al Mar”. Este programa tuvo los siguientes propósitos:

- Aprovechar las riquezas del mar.
- Integrar la red nacional marítimo-portuaria.
- Acondicionar y construir astilleros.
- Mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos y principales ciudades.

⁹⁵ Acerca de PEMEX, 4 de septiembre de 2013. Consulta del 19 de octubre de 2013, de http://www.pemex.com/acerca/quienes_somos/Paginas/default.aspx.

Durante los Gobiernos del Licenciado Adolfo López Mateos (1958-1964) y Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970) se continuaron con las obras portuarias, construyéndose el Puerto de Ensenada, entre otros.

Durante los primeros cinco años del Gobierno del Licenciado Luis Echeverría Álvarez (1970-1976), se realizaron grandes proyectos para el desarrollo portuario nacional, entre los que se encuentran:

- Se estableció la Reforma Portuaria, creándose la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos.
- Se modificó la estructura orgánica de la Secretaría de Marina, creándose la Dirección General de Operación Portuaria.
- Se construyó Puerto Madero, en Chiapas, iniciándose su operación el 1º de junio de 1975.
- Se iniciaron las construcciones del Puerto Lázaro Cárdenas, que concluyeron en su primera fase en 1976.

En el Gobierno de José López Portillo (1976-1982), se impulsó la Marina Mercante consolidando la flota petrolera y construyendo los cuatro astilleros más importantes del país: Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada.

Puertos localizados en el Siglo XX.⁹⁶

- Puerto de San Carlos, en Baja California.
- Puerto de Guerrero Negro, en la Paz Baja California.
- Puerto Progreso Yucalpetén en Yucatán.
- Puerto Escondido y Puerto Ángel en el Estado de Oaxaca.
- Puerto Lázaro Cárdenas en el Estado de Michoacán.
- Puerto Madero en el Estado de Chiapas.
- Puerto Topolobampo en el Estado de Sonora, entre otros.

⁹⁶ Ibidem. Pp. 4 y 5.

CAPÍTULO TERCERO

“EL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO Y SU MARCO JURÍDICO VIGENTE”

SUMARIO

1. Autoridades de la Marina Mercante. 1.1. Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. 1.2. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1.2.1. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. 1.2.2. Capitán de Puerto 1.3. Capitán del Buque. 1.4. Administración Portuaria Integral. 2. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 2.1. Artículo 32 2.2. Artículo 73 fracción XIII. 2.3. Artículo 89 fracción XIII. 2.4. Artículo 90. 2.5. Artículo 104 fracción IV. 3. Tratados Internacionales Celebrados en Materia Marítima. 3.1. Organización Marítima Internacional. 4. Código de Comercio. 5. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 6. Reglamento de la Ley de Navegación. 7. Ley de Puertos. 8. Reglamento de la Ley de Puertos. 9. Ley Federal del Mar.

EL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO Y SU MARCO JURÍDICO VIGENTE.

1. AUTORIDADES DE LA MARINA MERCANTE.

Las Autoridades de la Marina Mercante Mexicana tienen la responsabilidad de vigilar las operaciones del tráfico marítimo, resguardar la seguridad de navegación, la protección de los puertos para su desarrollo, entre otras. Lo anterior partiendo de las facultades que cada uno de ellos tendrá en el ámbito de su competencia.

1.1. PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En nuestro país, la máxima autoridad de la Marina Mercante Nacional recae en el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, ya que así lo dispone la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 7.

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

En este sentido, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 80, señala que el Poder Ejecutivo se deposita en un individuo, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Por ello, el Presidente será la máxima autoridad en materia de Marina Mercante.

“**Artículo 80.** Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denominará "Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.”

Así, nuestra Carta Magna en su artículo 89 enlista las facultades y obligaciones que tiene el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, entre las que destacamos las fracciones VI y XIII, que a la letra señalan:

“**Artículo 89.** Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

....

VI. Preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la Fuerza Armada permanente o sea del Ejército, de la Armada y de la Fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación.

...

XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.”

Al respecto, la Ley de Puertos en su artículo 5º dispone:

“**ARTICULO 5o.-** Corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación.”

Se infiere que los puertos son un punto de seguridad para nuestro país, de ahí que sea el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos quien tenga la facultad de habilitar los puertos, ello con la finalidad de preservar la seguridad interior y la defensa exterior del país.

El Decreto mediante el cual el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos habilita un puerto es publicado en el Diario Oficial de la Federación, a continuación se transcribe el Decreto de habilitación del Puerto de Laguna de Cuyutlán, ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima, publicado el 23 de diciembre de 2011:

DOF: 23/12/2011

DECRETO de habilitación del Puerto de Laguna de Cuyutlán , ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima.

**Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Presidencia de la República.**

FELIPE DE JESÚS CALDERÓN HINOJOSA, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que me confieren las fracciones I y XIII del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento

en el artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o., 2o., fracción II, 5o., 15, 16, 17 y 19 de la Ley de Puertos, y

CONSIDERANDO

Que conforme a la estrategia de desarrollo y competitividad sectorial prevista por el eje 2 denominado "Economía competitiva y generadora de empleos", numeral 2.10, objetivo 14, estrategia 14.10 del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, la habilitación de puertos y terminales resulta imprescindible para la construcción de nuevos puertos, que permitan llevar a cabo el reordenamiento y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo;

Que conforme al señalado eje 2, numeral 2.5, objetivo 5, estrategia 5.6 del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, para elevar el potencial de crecimiento de la economía mexicana y su productividad, es esencial continuar con el proceso de apertura, como ha sido demostrado por las ventajas que han obtenido otros países como resultado de su inserción ordenada en la globalización, ya que el comercio internacional permite un mayor acceso para los productos mexicanos en otros mercados y favorece la entrada de bienes de capital e insumos en términos más económicos, aunado al hecho de que la inversión extranjera directa lleva a la generación de empleos y permite una transferencia de tecnología de punta;

Que conforme a lo indicado en la Segunda Sección del Programa Nacional de Financiamiento del Desarrollo 2008-2012, derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, es de suma importancia disponer de un sistema portuario con transporte marítimo suficiente, oportuno y seguro, que opere como nodo articulador de las cadenas y plataformas logísticas y que ofrezca servicios de alta calidad;

Que de acuerdo con los estudios realizados por la Comisión Federal de Electricidad y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respectivamente, se concluyó en desarrollar un nuevo proyecto de generación de energía eléctrica, a través de una terminal de gas natural licuado en la "Laguna de Cuyutlán", a localizarse en el Municipio de Manzanillo, Estado de Colima, para lo cual se requiere a su vez de la ejecución de diversas obras de infraestructura y dragado con vista a la habilitación de un nuevo Puerto complementario y autónomo del Puerto de Manzanillo;

Que el proyecto materia de los estudios citados en el párrafo que antecede, ha involucrado diversas facetas relacionadas con el uso de la zona federal de la "Laguna de Cuyutlán", la adecuación de las vías generales de comunicación en el sitio, los derechos y obligaciones que de acuerdo con la ley tendrían los concesionarios portuarios, las obras de infraestructura, superestructura y dragado, los servicios portuarios al interior del nuevo Puerto, a la carga y los de carácter general a las embarcaciones, el equilibrio ecológico y la protección del medio ambiente y los demás aspectos intrínsecos de la navegación;

Que la terminal portuaria y la planta regasificadora proyectadas, además de sustituir el combustóleo por gas natural que es menos contaminante, incrementarán la capacidad de producción y abastecimiento de gas natural en la región centro occidente del país, con el fin de atraer industrias que utilicen este energético en sus procesos;

Que las obras portuarias consisten básicamente en la remoción de las escolleras existentes en el canal de

Tepalcates, la construcción de dos nuevas escolleras de protección en las márgenes del canal de entrada, el dragado de construcción tanto en el canal como en las dársenas de maniobras y la instalación del señalamiento para la navegación;

Que las nuevas escolleras crearán una zona de estabilidad en las dársenas interiores, para que se realicen con seguridad las operaciones y las maniobras de descarga de las

embarcaciones que arriben a la terminal de gas natural licuado;

Que la habilitación de un nuevo Puerto, detonará otras actividades productivas principales, auxiliares y conexas de la navegación de altura y cabotaje y la aceleración del desarrollo en la región centro occidente de la República Mexicana;

Que corresponde al Titular del Poder Ejecutivo Federal, conforme a lo dispuesto por los artículos 89 fracción XIII de la Constitución y 5o. de la Ley de Puertos, habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante Decreto en el que se determine su denominación, localización geográfica y su clasificación por navegación, y

Que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Comisión Federal de Electricidad en el ámbito de sus respectivas competencias, han efectuado los estudios necesarios a fin de determinar cuáles son las áreas que se destinarán a la prestación de servicios portuarios, con los que se acredita que el punto conocido como "Laguna de Cuyutlán" en el Municipio de Manzanillo, localizado en el Estado de Colima, es propicio para la navegación de cabotaje y altura; he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO

ARTÍCULO PRIMERO.- Se habilita con el carácter de Puerto, el lugar denominado "Laguna de Cuyutlán", ubicado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima, con el tipo de navegación y localización geográfica que se indican a continuación:

Carácter	Denominación	Navegación	LOCALIZACIÓN	
			Latitud Norte	Longitud Oeste
Puerto	Laguna de Cuyutlán	Cabotaje y Altura	18°59'53.2533"	104°15'22.48955"

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Puerto "Laguna de Cuyutlán" quedará adscrito a la Capitanía de Puerto de Manzanillo, en el Estado de Colima, en virtud de la inmediación geográfica de ambos puertos.

ARTÍCULO TERCERO.- La Capitanía de Puerto correspondiente y las autoridades aduaneras, sanitarias, migratorias o cualquiera otra competente, ejercerán sus atribuciones en el Puerto habilitado mediante el presente Decreto, en los términos de las disposiciones legales aplicables.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SEGUNDO.- Los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones otorgados por el Ejecutivo Federal con anterioridad a la fecha de la entrada en vigor del presente Decreto, en la circunscripción del nuevo Puerto "Laguna de Cuyutlán", localizado en el Municipio de Manzanillo, en el Estado de Colima, conservarán sus derechos adquiridos hasta la conclusión de la vigencia de los títulos respectivos.

Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, a veinte de diciembre de dos mil once.- **Felipe de Jesús Calderón Hinojosa.-** Rúbrica.- El Secretario de Comunicaciones y Transportes, **Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione.-** Rúbrica.

Resulta evidente que, si un puerto es habilitado únicamente por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, es porque el puerto resulta ser un punto estratégico para la defensa exterior y seguridad interior de nuestro país; sin embargo, resulta contradictorio el hecho de que las marinas que no se encuentren dentro de un puerto tendrán que ser autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, pues así lo dispone el artículo 6 de la Ley de Puertos. Finalmente las marinas resultan ser puertos, ya que cuentan con instalaciones portuarias y en ellas se realizan servicios portuarios, asimismo reciben embarcaciones, aún y cuando sean de recreo; por ello consideramos que las marinas tendrían que ser autorizadas y habilitadas por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

Continuando con las facultades del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos concerniente al ámbito marítimo, encontramos que el artículo 214 de la Ley Federal del Trabajo dispone la facultad del Presidente para constituir “La Casa del Marino”, con el objetivo de que los marinos puedan permanecer en el puerto, descansando y hospedándose en hoteles a un precio menor al de cualquier hotel.

“Artículo 214.- El Ejecutivo Federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la Casa del Marino y fijará las aportaciones de los patrones.”

“La Casa del Marino” es una institución nacional, con personalidad jurídica y fue creada para el beneficio de los marinos. En el artículo 2 del Reglamento General de la Casa del Marino de los Estados Unidos Mexicanos, publicado el 8 de diciembre de 1943 en el Diario Oficial de la Federación, señala los servicios específicos que esta institución debe prestar.

“Artículo 2. El objeto de la “Casa del Marino”, es procurar el bienestar de los marinos en tierra, desarrollando su nivel moral e intelectual, así como sus actividades sociales, sin objetivo alguno de lucro, y debe prestar específicamente los servicios siguientes:

I. De hospedería y servicios conexos.

- II. Sanatorios y consultorios médicos.
- III. De asilo para marinos ancianos sin hogar.
- IV. De centros recreativos y culturales.
- V. De caja de ahorro.
- VI. De guardavidas.
- VII. De salvamento de náufragos.”

1.2. SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal señala en su artículo 26 que para el despacho de asuntos de orden administrativo, el Poder Ejecutivo contará con ciertas dependencias, entre las que encontramos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Ahora bien, retomando lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la autoridad marítima la ejerce el Ejecutivo Federal, es decir, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Asimismo, el Ejecutivo Federal ejerce dicha autoridad marítima a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“**Artículo 7.-** La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de:

- I. La Secretaría...”

La misma Ley en su artículo 2 fracción I establece que se entiende por Secretaría, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“**Artículo 2.-** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

- I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.”

Resulta de suma importancia el saber cuáles son las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, actuando esta dependencia como autoridad marítima. Dichas atribuciones las encontramos en los dos ordenamientos legales abordados, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 36 menciona todos los asuntos que le competen a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, destacando en materia marítima las siguientes:

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

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

....

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

XIII.- Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;

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

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

XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;

XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante;

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

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

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

Por su parte, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 8, señala las siguientes atribuciones correspondientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

“Artículo 8.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

I.- Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la Marina Mercante, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley;

II.- Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa;

III.- Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante;

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

V.- Abanderar y matricular las embarcaciones, así como los artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;

VI.- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta Ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

VII.- Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos del reglamento respectivo;

VIII.- Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;

IX.- Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como auxiliar a la Secretaría de Marina dentro de sus respectivos ámbitos de competencia;

X.- Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;

XI.- Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en aguas interiores;

XII.- Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente de acuerdo con esta Ley y su reglamento;

XIII.- Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados

Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

XIV.- Inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales;

XV.- Otorgar autorización de inspectores a personas físicas, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los tratados internacionales, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;

XVI.- Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva;

XVII.- Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados Internacionales;

XVIII.- Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia en los términos del reglamento respectivo y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;

XIX.- Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;

XX.- Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica; así como coadyuvar en la investigación correspondiente;

XXI.- Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados

Internacionales vigentes en las materias señaladas en esta Ley; y

XXII.- Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.”

No está de más señalar que hasta 1976, la Secretaría de Marina era la dependencia encargada de la administración de los puertos, así como la construcción de la infraestructura portuaria. Sin embargo, con la publicación de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal el 29 de diciembre de 1976 en el Diario Oficial de la Federación, se incorporó a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes todas las actividades relacionadas con el fomento a la Marina Mercante, la provisión de la infraestructura y la administración de la operación portuaria.

Bajo esos lineamientos, a partir de esa fecha le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promover el desarrollo y reglamentar los servicios de transporte de la Marina Mercante; construir, mantener y operar las terminales portuarias de servicio público; fijar las normas técnicas para su adecuado funcionamiento; reglamentar la operación de permisionarios de terminales portuarias de servicio privado y proporcionar los servicios de señalamiento marítimo para la salvaguarda de la navegación., entre otras.

1.2.1. Coordinación General De Puertos y Marina Mercante.

Las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no son únicamente de carácter marítimo, ya que también está a cargo de asuntos correspondientes a comunicaciones, carreteras, transporte y medicina preventiva, entre otros. Por ello, el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado el 8 de enero de 2009 en el Diario Oficial de la Federación, establece que la Secretaría contará con servidores públicos, unidades administrativas, órganos administrativos desconcentrados y centros SCT; con la finalidad de atender los asuntos que le competen.

Así, en el artículo 2º fracción VI encontramos al Coordinador General de Puertos y Marina Mercante:

“ARTÍCULO 2o. Para el despacho de los asuntos que le competen, la Secretaría contará con los siguientes servidores públicos, unidades administrativas, órganos administrativos desconcentrados y Centros SCT:

....

VI. Coordinador General de Puertos y Marina Mercante;

...”

Dicho ordenamiento legal no establece específicamente las funciones que deberá ejercer el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante; sin embargo, en su artículo 6 establece de manera general las facultades que tendrán los Coordinadores Generales:

“ARTÍCULO 6o. Corresponde a los Subsecretarios y a los Coordinadores Generales:

I. Conducir la planeación de las unidades administrativas que se les adscriban de conformidad con las políticas y lineamientos que al efecto establezca el Secretario, en términos de lo dispuesto por el Plan Nacional de Desarrollo y los programas correspondientes;

II. Someter a la aprobación del Secretario los estudios, proyectos y acuerdos internos del área de su responsabilidad;

III. Vigilar que las funciones de las unidades administrativas adscritas a su responsabilidad, se proyecten de conformidad con la normatividad aplicable;

IV. Programar, controlar y evaluar el funcionamiento de las unidades administrativas que se les adscriban, dictar las medidas necesarias para su mejoramiento administrativo, la desconcentración administrativa y la delegación de facultades en servidores públicos subalternos;

V. Apoyar la capacitación técnica del personal adscrito a las unidades administrativas de su responsabilidad;

VI. Establecer las políticas, normas, sistemas y procedimientos para la ejecución de las funciones asignadas a las unidades administrativas de su responsabilidad;

VII. Dirigir la formulación de los anteproyectos de programas y presupuestos de las unidades administrativas de su adscripción, participar en los correspondientes a las entidades del Sector, así como verificar su correcta y oportuna ejecución;

VIII. Otorgar los permisos y autorizaciones correspondientes al ámbito de sus atribuciones, así como declarar administrativamente su nulidad o revocación, sin perjuicio de que tales facultades puedan ser delegadas;

IX. Suscribir los contratos, convenios, acuerdos y documentos relativos al ejercicio de sus funciones y aquellos que les sean señalados por delegación o que les correspondan por suplencia;

- X.** Emitir disposiciones y acuerdos administrativos relativos al ejercicio de sus funciones, así como los que les sean señalados por delegación o que les correspondan por suplencia;
- XI.** Emitir dictamen en relación con las licitaciones públicas, que se lleven a cabo a solicitud de las unidades administrativas que tengan adscritas en los términos que fije la legislación de la materia;
- XII.** Emitir opinión respecto de los contratos, convenios, concesiones, permisos y autorizaciones que celebre u otorgue la Secretaría cuando contengan aspectos de su competencia;
- XIII.** Expedir las normas oficiales mexicanas y difundir normas mexicanas en el ámbito de su competencia;
- XIV.** Someter a la consideración del Secretario las propuestas de organización de las unidades administrativas que se les adscriban;
- XV.** Resolver los recursos administrativos que, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, les correspondan;
- XVI.** Expedir y certificar las copias de documentos o constancias que existan en los archivos a su cargo, cuando proceda, y
- XVII.** Las demás que les confieran las disposiciones legales y el Secretario, así como las que competen a las unidades administrativas que se les adscriban.”

Ahora bien, de la fracción I del artículo antes transcrito, se desprende que, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante tendrá unidades administrativas adscritas para el despacho de los asuntos que le competen.

Las unidades administrativas adscritas son:

- Dirección General de Marina Mercante.
- Dirección General de Puertos.
- Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.

Los asuntos que le competen a dichas unidades administrativas se encuentran enlistados en los artículos 27, 28 y 31, los cuales a la letra señalan:

“**ARTÍCULO 27.** Corresponde a la Dirección General de Puertos:

- I. Proponer e instrumentar las políticas y programas para la planeación estratégica del desarrollo del sistema portuario nacional y ejercer la autoridad portuaria, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;

- II.** Proponer la habilitación de puertos y de terminales de uso público fuera de los mismos, así como autorizar terminales de uso particular y marinas que no formen parte de algún puerto, para navegación de altura;
- III.** Proponer la delimitación y determinación de los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas; participar en la delimitación de las zonas de desarrollo portuario, así como llevar a cabo las acciones tendentes a la liberación, aseguramiento y regularización de áreas portuarias y definir lo que proceda respecto de su ocupación;
- IV.** Tramitar concesiones y celebrar, en su caso, los concursos públicos correspondientes, para la administración portuaria integral, así como para el uso, aprovechamiento, construcción, operación y explotación de bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, y tramitar su prórroga, modificación, renovación, ampliación, revocación, rescate o terminación anticipada, así como la cesión de las concesiones fuera del régimen de Administración Portuaria Integral;
- V.** Construir y supervisar obras en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público;
- VI.** Dar mantenimiento a la infraestructura a su cargo;
- VII.** Autorizar y, en su caso, construir obras portuarias, marítimas y de dragado, así como fijar las especificaciones de construcción en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias; proponer la expedición de normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia y verificar su cumplimiento;
- VIII.** Verificar que la construcción de obras que integran los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias se lleven a cabo conforme a las condiciones y características técnicas aplicables, así como autorizar su funcionamiento;
- IX.** Autorizar los programas maestros de desarrollo portuario y sus modificaciones sustanciales, para los puertos concesionados a las administraciones portuarias integrales; registrar las modificaciones menores o no sustanciales a dichos programas y registrar los programas anuales operativos y de mantenimiento presentados por esas administraciones;
- X.** Establecer las bases de regulación tarifaria y de precios y, en su caso, registrar las tarifas por el uso de infraestructura y prestación de servicios portuarios, así como proponer los derechos, productos, aprovechamientos y las contraprestaciones que se cubrirán al Gobierno Federal o a las administraciones portuarias integrales por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y los servicios concesionados o permisionados;

- XI.** Proporcionar a las autoridades competentes la información necesaria para el cobro coactivo de créditos fiscales a cargo de los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones en los puertos que no hayan sido concesionados;
- XII.** Resolver las inconformidades que se formulen con motivo de la celebración de concursos públicos para el otorgamiento de concesiones, de la celebración de los contratos y las demás a que se refiere la Ley de Puertos y su Reglamento;
- XIII.** Autorizar los reglamentos internos de los comités de operación y las reglas de operación de los puertos, terminales y marinas de uso público; así como coadyuvar con el área de autotransporte federal o con los centros SCT la implantación de operativos de verificación de cumplimiento de normas oficiales mexicanas relacionadas con los vehículos destinados al servicio de autotransporte que operan en los puertos marítimos, y demás disposiciones aplicables en materia de autotransporte federal. Así como en la prestación de los servicios de autotransporte federal que se otorguen por el área competente;
- XIV.** Registrar los contratos de cesión parcial de derechos y para la prestación de servicios que celebren las administraciones portuarias integrales y revocar su registro cuando así proceda;
- XV.** Aprobar y acreditar peritos a quienes se faculte para avalar el cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios previos al otorgamiento de los títulos de concesión, permiso o autorización, así como unidades de verificación que estarán autorizadas para verificar el cumplimiento de las obligaciones y condiciones establecidas en los títulos ya otorgados, cuyos dictámenes servirán de base para la autorización de los trámites que procedan;
- XVI.** Vigilar, por sí o por conducto de los capitanes de puerto correspondientes, que el atraque y permanencia de embarcaciones en los puertos se realicen en condiciones de seguridad;
- XVII.** Supervisar, por sí o por conducto de los capitanes de puerto correspondientes, que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad y profundidad;
- XVIII.** Resolver las quejas que presenten los navieros en relación con las posiciones de atraque y fondeo y las demás que interpongan los usuarios;
- XIX.** Integrar la información estadística del movimiento y operación portuarios y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias;
- XX.** Verificar el cumplimiento de las obligaciones que señalen las concesiones, permisos, autorizaciones, programas maestros de desarrollo portuario y demás disposiciones legales y administrativas aplicables en el ámbito de su competencia;

XXI. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar, reducir y cancelar, en su caso, las sanciones establecidas en las disposiciones aplicables en el ámbito de su competencia y, cuando proceda, dar aviso a las autoridades hacendarias que corresponda y efectuar las notificaciones respectivas;

XXII. Participar en organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de convenios y tratados que celebre México con otros países en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes;

XXIII. Otorgar los permisos para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas y para prestar servicios portuarios, tramitar, en su caso, su prórroga, renovación, modificación, ampliación, cesión, revocación o terminación por cualquiera de las causas previstas en la ley;

XXIV. Autorizar a las personas físicas y morales para llevar a cabo la función de certificación de laboratorios de prueba, de conformidad con las disposiciones aplicables;

XXV. Llevar al cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales y riberas nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo en las vías generales de comunicación por agua, en los recintos de los puertos, terminales y marinas, en las zonas de desarrollo portuario, así como en la prestación de los servicios portuarios y conexos, y

XXVI. Participar por sí o conducto de las capitanías de puerto en los consejos de administración de las administraciones portuarias integrales de carácter estatal o municipal.”

“**ARTÍCULO 28.** Corresponde a la Dirección General de Marina Mercante:

- I. Ejercer la autoridad marítima por sí o a través de las capitanías de puerto;
- II. Formular los anteproyectos de disposiciones que regulen las comunicaciones y el transporte por agua, el tráfico marítimo y la seguridad en materia de navegación y proponer e instrumentar las políticas y programas para su desarrollo;
- III. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, otorgarles la señal distintiva de llamada y llevar el Registro Público Marítimo Nacional, así como autorizar la dimisión de bandera y cancelación de matrícula de las embarcaciones y artefactos navales;
- IV. Otorgar autorización a personas físicas o morales para actuar como agentes navieros, vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocar, cancelar o suspender la autorización concedida, de conformidad con las disposiciones aplicables;

V. Fungir como Secretario Técnico de la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítima y

Portuaria; proveer el eficaz cumplimiento de los acuerdos de la misma y desempeñar las demás funciones que establezca el Reglamento Interior de la Comisión;

VI. Aplicar y verificar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables en materia de protección marítima de las embarcaciones, artefactos navales e instalaciones portuarias, así como expedir los certificados y documentación que acrediten dicho cumplimiento;

VII. Establecer la jurisdicción territorial y marítima de las capitanías de puerto;

VIII. Proponer la expedición de normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia y verificar su cumplimiento;

IX. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, así como expedir, controlar, renovar, suspender y revocar, en su caso y de conformidad con las disposiciones aplicables, los títulos, licencias y documentación que acredite su aptitud para prestar servicios a bordo de las embarcaciones, que incluye la capacitación, expedición y terminación de los certificados de competencia de los pilotos de puerto;

X. Autorizar a las instituciones educativas que impartirán la educación marítima mercante, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a la unidad administrativa competente de la Secretaría de Educación

Pública; así como vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocar, cancelar o suspender las autorizaciones que otorgue en esta materia;

XI. Efectuar inspecciones, verificar y certificar por sí o a través de terceros autorizados, que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas, las que establezcan los tratados internacionales y las normas en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

XII. Autorizar a personas físicas o morales para que verifiquen y certifiquen el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas, así como las que se establezcan en la legislación nacional y en los tratados internacionales;

XIII. Coadyuvar con otras dependencias de la Administración Pública Federal en las actividades de protección al medio ambiente, sin perjuicio de las atribuciones de éstas;

XIV. Opinar respecto de las solicitudes de concesión para la construcción, operación y explotación de vías navegables;

XV. Otorgar los permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, de acuerdo con las disposiciones aplicables; vigilar su cumplimiento y, en su caso, revocarlos, cancelarlos o suspenderlos;

XVI. Ejercer las funciones de autoridad en materia de tarifas, fletes y recargos previstos en los instrumentos jurídicos internacionales aplicables;

XVII. Proponer y tramitar el establecimiento, modificación y actualización de las cuotas y tarifas de los derechos y aprovechamientos relacionados con la navegación y los correspondientes al Registro Público

Marítimo Nacional;

XVIII. Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas cuando proceda y, en su caso, autorizar las del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;

XIX. Realizar, por sí o a través de las capitanías de puerto, las investigaciones y actuaciones concernientes a los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia, y emitir dictámenes sobre aquéllos;

XX. Supervisar las autorizaciones de los desguaces, remoción y declaraciones de abandono de embarcaciones y artefactos navales a favor de la Nación, que emitan las Capitanías de Puerto;

XXI. Dirigir y regular las capitanías de puerto y sus delegaciones, así como supervisar que cumplan, en el ejercicio de sus funciones, con las leyes, tratados, reglamentos, normas y demás disposiciones aplicables;

XXII. Proponer la designación de los titulares de las capitanías de puerto de conformidad con las normas aplicables, y, en su caso, autorizar a quien los deben suplir en sus ausencias por vacaciones o por periodos que excedan de una semana laboral;

XXIII. Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana por sí o través de las Capitanías de Puerto;

XXIV. Coordinar, a través de las capitanías de puerto, el cuerpo del Resguardo Marítimo Federal, para la vigilancia, seguridad y auxilio a la navegación;

XXV. Apercibir a los infractores, así como imponer, graduar, reducir y cancelar, en su caso, las sanciones establecidas en las disposiciones aplicables en el ámbito de su competencia y, cuando proceda, dar aviso a las autoridades competentes y efectuar las notificaciones respectivas;

XXVI. Recibir e integrar la información relativa a los fenómenos meteorológicos y difundirla a la comunidad marítimo portuaria a través de derroteros meteorológicos;

XXVII. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tráfico marítimo, así como elaborar cuadros, portulanos y demás documentos para auxilio y seguridad de los navegantes;

XXVIII. Determinar las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los puertos y en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal;

XXIX. Supervisar y coordinar, a través de las capitanías de puerto, que los Centros de Control de Tráfico

Marítimo autorizados operen conforme a las reglas establecidas, así como que las vías navegables reúnan las condiciones de señalamiento marítimo y ayudas a la navegación previstas en la legislación nacional, en las convenciones internacionales y en las normas oficiales mexicanas;

XXX. Programar, establecer, operar y controlar el señalamiento marítimo a cargo de la Secretaría y determinar, de conformidad con las disposiciones aplicables, los términos y condiciones a que deberán apegarse los concesionarios de una administración portuaria integral, así como las terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables;

XXXI. Vigilar, a través de las capitanías de puerto, que la navegación y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos se realicen en condiciones de seguridad;

XXXII. Participar en los organismos internacionales de transporte marítimo, en las negociaciones de

convenios y tratados internacionales que en materia marítima celebre México y ser la autoridad ejecutora en el ámbito de su competencia, así como llevar el control de su aplicación y proponer, en su caso, los proyectos de resolución que correspondan, en coordinación con las dependencias competentes;

XXXIII. Recabar, analizar, integrar y evaluar los reportes periódicos que rindan las capitanías de puerto y sus delegaciones, así como consolidar la información y emitir, en su caso, recomendaciones y dar el seguimiento correspondiente;

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

XXXV. Establecer las medidas necesarias para mejorar la calidad y eficiencia de los servicios que presta la Dirección General, y

XXXVI. Establecer, organizar, dirigir, regular, supervisar y evaluar una Ventanilla Única para la recepción, seguimiento y entrega a los usuarios, de los trámites que sean de la competencia de la Dirección General y tomar las medidas necesarias para asegurar que las Capitanías de Puerto cuenten con una Ventanilla Única.

...”

“ARTÍCULO 31. Corresponde a la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria:

I. Dirigir la planeación, programación y evaluación de las acciones para el fomento y desarrollo integral del sistema portuario nacional, de conformidad con las políticas y lineamientos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y en los programas del Sector;

II. Ejercer, de conformidad con las disposiciones aplicables y con las políticas que dicte la Secretaría, el control corporativo de las empresas de participación estatal mayoritaria coordinadas del subsector y, en su caso, los derechos corporativos que correspondan al Gobierno Federal en empresas de administración portuaria;

III. Promover y concertar mecanismos de apoyo y asistencia técnica para las entidades paraestatales coordinadas del subsector, por parte de las unidades administrativas de la Secretaría y de instituciones públicas o privadas;

IV. Establecer las políticas y estrategias administrativas, financieras, operativas y legales que permitan el funcionamiento integral y eficiente de las entidades paraestatales coordinadas del subsector;

V. Intervenir, de conformidad con las disposiciones aplicables, en los consejos de administración de las empresas de administración portuaria en que participe el Gobierno Federal y dar seguimiento a los acuerdos tomados en éstos;

VI. Coordinar los procesos de constitución, modificación o desincorporación de las entidades paraestatales coordinadas del subsector, de conformidad con las disposiciones legales y administrativas correspondientes, así como emitir los lineamientos necesarios respecto de los mecanismos financieros aplicables al efecto;

VII. Proponer los criterios de evaluación de las entidades paraestatales coordinadas del subsector y de los programas maestros de desarrollo portuario, asegurando su apego a la normatividad aplicable, así como coordinar la elaboración, modificación y evaluación de los mismos y proponer soluciones alternas para el logro de sus objetivos;

- VIII.** Proponer los criterios bajo los cuales se elaborarán y evaluarán los programas operativos anuales de las administraciones portuarias integrales, así como coordinar su elaboración y evaluación, para verificar su congruencia con los programas maestros de desarrollo portuario, asegurando su apego a la normatividad;
- IX.** Participar en la elaboración de especificaciones técnicas de equipo relacionado con la infraestructura para la operación portuaria, que proyecten adquirir las entidades coordinadas del subsector;
- X.** Fomentar la participación de los sectores social y privado, así como la de los gobiernos estatales y municipales, en el uso, aprovechamiento, explotación, construcción y operación de puertos, terminales, marinas, instalaciones y desarrollos costeros; así como dar seguimiento a las obligaciones que contraigan derivadas de los títulos de concesión o permisos expedidos de conformidad con las normas aplicables;
- XI.** Proponer el establecimiento de administraciones portuarias que se requieran para el adecuado cumplimiento de los objetivos de la Secretaría;
- XII.** Definir y conducir las políticas que habrán de observarse para la formulación de los reglamentos internos de los comités de operación y de las reglas de operación de los puertos bajo el régimen de administración portuaria integral, así como coordinar su formulación y expedición en el caso de los puertos sujetos al régimen de administración portuaria federal;
- XIII.** Intervenir, conforme a las disposiciones aplicables, en los concursos públicos correspondientes al otorgamiento de contratos de cesión parcial de derechos para el uso, aprovechamiento, explotación, construcción y operación de áreas, terminales, marinas e instalaciones, así como para la prestación de servicios en los puertos y terminales sujetos al régimen de administración portuaria integral;
- XIV.** Promover la coordinación entre los distintos modos de transporte que concurren en los puertos;
- XV.** Analizar y evaluar, en su caso, los programas anuales de mantenimiento de la infraestructura portuaria, de dragado, de señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación dentro de los recintos portuarios concesionados;
- XVI.** Administrar, operar y explotar puertos, terminales e instalaciones; prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público, así como operar los servicios de vigilancia y el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en los puertos, terminales e instalaciones bajo su administración y operación;

XVII. Asesorar a las entidades, sociedades, organizaciones de trabajadores y demás instituciones que brinden o utilicen servicios portuarios, de transporte, auxiliares o conexos con las vías de comunicación por agua que lo soliciten, de conformidad con las disposiciones aplicables;

XVIII. Participar en el desarrollo costero ordenado y sustentable e intervenir en los Consejos de Administración de las administraciones portuarias integrales de influencia preponderantemente Estatal y Municipal, de conformidad con el título de concesión;

XIX. Promover la realización de estudios prospectivos y desarrollar estrategias competitivas para la atracción de inversiones y nuevos negocios que constituyan opciones válidas de desarrollo futuro para los puertos, y

XX. Fomentar la integración de negocios entre las entidades coordinadas del subsector para reducir costos y agregar valor a la promoción conjunta de negocios con los clientes de los puertos.

Sin perjuicio de su ejercicio por parte del Director General de Fomento y Administración Portuaria, al Jefe de la Unidad de Planeación Estratégica Marítimo Portuaria, corresponderá el ejercicio de las atribuciones previstas en la fracción I, respecto a la planeación de las acciones para el fomento y desarrollo integral del sistema portuario nacional.”

Los objetivos estratégicos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante son:

- Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de puertos y la de modernización los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos.
- Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes con los estándares internacionales.
- Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos en servicio puerta a puerta.
- Impulsar el desarrollo de la marina mercante nacional y fortalecer el cabotaje.

- Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de seguridad para la transportación de personas y mercancías.⁹⁷

1.2.2. Capitán de Puerto.

Continuando con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece que la autoridad marítima la ejerce el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, aunque menciona que dicha autoridad la podrá ejercer por sí o por conducto de las capitanías de puerto.

“**Artículo 7.-** La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de:

I. La Secretaría, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;

...”

Asimismo el artículo 9 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que cada puerto, habilitado por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, tendrá una capitanía de puerto con ciertas atribuciones:

“**Artículo 9.-** Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada; con las siguientes atribuciones:

I.- Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional;

II.- Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;

III.- Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;

IV.- Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

⁹⁷ Objetivos estratégicos de la Dirección General de Marina Mercante, 29 de septiembre de 2013. Consulta del 15 de noviembre de 2014, de <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/direccion-general-de-marina-mercante/objetivos-estrategicos>.

- V.-** Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y control de tráfico marítimo en su caso, y de ayudas a la navegación;
- VI.-** Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XIV del artículo anterior;
- VII.-** Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;
- VIII.-** Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;
- IX.-** Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en las aguas de su jurisdicción;
- X.-** Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
- XI.-** Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones aplicables de esta Ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;
- XII.-** Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del Artículo 35 de esta Ley;
- XIII.-** Imponer las sanciones en los términos de esta Ley; y
- XIV.-** Las demás que las leyes le confieran.

Las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

En uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad, por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias.”

Como bien se señala en el último párrafo del artículo 9, la máxima autoridad del lugar será el Capitán de Puerto, por ello toda decisión que tome no estará sujeta a criterio de las Administraciones Portuarias Integrales; sin embargo, cuando abordemos el tema de estas Administraciones, notaremos que existen discrepancias en nuestra legislación marítima, pues el Capitán de Puerto no ejerce autónomamente su autoridad como lo indica el artículo en comento.

Ahora bien, aunado a las facultades otorgadas al Capitán de Puerto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, encontramos que la Ley de Puertos también señala que la autoridad marítima del lugar será el Capitán de Puerto, atribuyéndole las siguientes funciones:

“**ARTICULO 17.-** En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, encargada de ejercer la autoridad marítima, a la que corresponderá:

- I. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;
- II. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones de seguridad;
- III. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;
- IV. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;
- V. Actuar como auxiliar del ministerio público, y
- VI. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.”

En tal virtud, el Capitán de Puerto será el representante del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en cada uno de los puertos mexicanos por ser un punto estratégico para la defensa exterior y seguridad interior del territorio nacional y de su población; cuenta con amplias facultades en materia portuaria para el desarrollo del puerto y lograr que el ejercicio del comercio marítimo se cumpla en tiempo y forma para beneficio de la economía nacional en cumplimiento a los artículos 25 y 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.⁹⁸ Por ello el Capitán de Puerto tendrá que ser mexicano por nacimiento, así lo dispone la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 32:

“**Artículo 32.** ...

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de

⁹⁸ Cfr. OLVERA DE LUNA, Omar. Op cit. 108 y 112.

paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, **se requiere ser mexicano por nacimiento**. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. **Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto** y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.”

1.3. Capitán del Buque.

Del latín “*caput*”, “*capitis*” (cabeza).

Es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque, es el encargado de conducir el buque. En el Derecho Marítimo ha sido siempre la figura predominante y desde que formaliza su embarco ante la autoridad marítima, está al servicio permanente del buque. Es la máxima autoridad a bordo y es quien decide la solución que debe darse a los problemas que llegue a suscitar.

En la empresa marítima existen dos gestiones que competen al Capitán:

- Gestión Náutica.- referida al manejo técnico del buque.
- Gestión Comercial.- referida a la carga y descarga de la mercancía, y si se presentan daños a ésta, es el Capitán quien responde.⁹⁹

Ahora bien, continuando con lo dispuesto por el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, encontramos que el Ejecutivo Federal ejercerá también, su autoridad marítima a través de los Capitanes de las embarcaciones mexicanas, estableciendo:

Artículo 7.- La autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de:

- I. La Secretaría, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;
- II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y...”

⁹⁹ DELICH, Pedro. Derecho de la Navegación. “Marítima, Aeronáutica y Espacial.” Segunda Edición. Editorial Córdoba. Argentina, 1994. Pp. 183 y 184.

El Capitán de toda embarcación que se ampare con la bandera mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento, así lo dispone nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 32:

“Artículo 32. ...

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, **se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes**, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule **cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana**. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.”

En ese sentido, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala también que el Capitán de de toda embarcación mexicana deberá ser mexicano por nacimiento, asimismo agrega la restricción de no poder adquirir alguna otra nacionalidad.

“Artículo 25.-...

Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas, mecánicos y en general todo el personal que tripule una embarcación o que labore en un artefacto naval mexicanos, deberán ser mexicanos por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.”

A bordo del buque, el Capitán será la primera autoridad y toda persona que se encuentre a bordo del mismo, estará bajo su mando. Cuando el buque se encuentre en aguas extranjeras o en alta mar, el Capitán de éste será considerado como representante de la autoridad marítima mexicana, tal y como lo señala el artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El Capitán del Buque deberá tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de las embarcaciones y será responsable de éstas, de la tripulación,

pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice, aún y cuando no se encuentre a bordo.

Las funciones que tendrá el Capitán a bordo de la embarcación mexicana se encuentran señaladas en el artículo 28 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

“Artículo 28.- El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

I.- Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de esos objetivos;

II.- Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por los

Tratados Internacionales, la legislación y los reglamentos aplicables. Las anotaciones en los libros y documentos que deban mantenerse en virtud de las disposiciones antes citadas;

III.- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

IV.- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil Federal; y

V.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.”

Derivadas de las funciones atribuidas al Capitán del buque, notamos que operan en función del Capitán y la autoridad marítima mexicana; pero el Capitán tiene relaciones directas con los propietarios del buque, a quienes les debe el empleo. De esta manera, no se busca menoscabar la autoridad del Capitán a bordo; sin embargo el armador o naviero, propietario del buque, estando a bordo, le darán al Capitán cuantas órdenes gusten para inducirlo a que tome cierta resolución, pero la voz de mando para la obediencia a bordo, será la del Capitán. El armador o naviero podrán destituirlo cuando quieran (pagándole indemnización por rescisión de contrato, en su caso); pero mientras el Capitán no sea relevado legalmente de su cargo, sus órdenes a bordo serán obedecidas por todos sin excepción. De esta manera, el Capitán se relaciona con las autoridades por mandato de Ley, y a la vez tiene relaciones contractuales con los propietarios del barco. Las primeras las ejecuta el

Capitán como si fuera servidor público, que en efecto lo es, sin nombramiento específico ni sueldo a cargo del gobierno; en el segundo caso, es un empleado pagado por los particulares a quienes sirve y por esto último, ejerce a bordo todas las facultades que le son conferidas por el armador o el naviero y está obligado a cumplir sus órdenes.¹⁰⁰

1.4. Administración Portuaria Integral (API).

La Administración Portuaria Integral es una figura que nace a la vida jurídica en la Ley de Puertos del 19 de julio de 1993, en donde se establece que mediante concesión, una sociedad mercantil mexicana, podrá explotar, usar y aprovechar los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, también podrá realizar construcción de obras en los mismos y la prestación de servicios portuarios.

La encomienda principal de la Administración Portuaria Integral consiste en:

- El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal, ubicadas en las superficies de los recintos portuarios.
- La construcción de obras, terminales marítimas e instalaciones portuarias.
- La prestación de los servicios portuarios.

Así pues, la Administración Portuaria Integral, será la sociedad mercantil encargada de la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, lo anterior mediante título de concesión.

La concesión será otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Puertos. Los requisitos¹⁰¹ que se deberán cubrir son:

¹⁰⁰ Cfr. SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Op cit. P.

¹⁰¹ Concesiones a las Administraciones Portuarias Integrales, 20 de agosto de 2013. Consulta del 26 de noviembre de 2014, de <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/direccion-general-de-puertos/tramites/concesiones-apis>.

- Escrito libre de la sociedad mercantil en el que solicita a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se le otorgue la concesión para la administración portuaria integral. Original y copia.
- Escritura constitutiva de la persona moral inscrita en el registro público de comercio. Copia certificada.
- Poder del representante legal para actos de administración. Copia certificada.
- Billeto de depósito a favor de la tesorería de la federación y a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la cantidad equivalente a 95 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal y área metropolitana, para garantizar la continuidad del trámite. Original.
- Comprobante de pago de derechos por el estudio, trámite y en su caso, de la expedición de la concesión. Original.
- Cédula del registro federal de contribuyentes de la sociedad mercantil. Copia simple.
- Programa compromiso acorde con los programas estatales y municipales de desarrollo que considere los aspectos urbanos y ecológicos. Original.

La Ley de Puertos es clara al establecer que la concesión será otorgada únicamente a sociedades mercantiles mexicanas. Asimismo será otorgada por un plazo de 50 años, tomando en cuenta las características del proyecto y los montos de inversión; sin embargo, dicha concesión podrá ser prorrogada hasta por un plazo de 50 años.

Ahora bien, como hemos mencionado, la Administración Portuario Integral es la encargada de prestar los servicios portuarios; sin embargo, en virtud de que las API's son simplemente, como su nombre lo indica, administradoras, la prestación de servicios corren a cargo de terceros con quienes, previo concurso público, celebran contratos de cesión parcial de derechos, derivado

de su título de concesión. La disposición expresa la encontramos en el último párrafo del artículo 20 de la Ley de Puertos, el cual a la letra dice:

“ARTICULO 20.-...

Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta ley y demás disposiciones aplicables.”

De esta manera consideramos que existe una intermediación innecesaria por parte de las Administradoras Portuarias Integrales debido a que no prestan directamente los servicios portuarios, ya que éstos se realizan por medio de terceros, a través de los denominados contratos de cesión de derechos, con motivo de lo cual las Administradoras reciben el pago de una contraprestación que ingresa a su patrimonio y no a la Hacienda Pública. Asimismo, existe una generación de cargas económicas y obligaciones desproporcionadas para los terceros, quienes son los que en realidad son los prestadores de servicios portuarios, ya que necesariamente tienen que contratar con las Administradoras debido a que existe un esquema monopólico a favor de estas. Las Administradoras Portuarias Integrales, serán autónomas en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas. Aún y cuando la Ley de Puertos, otorga una libertad de estructura interna, menciona la opción de que se constituya una Comisión Consultiva, la cual estará formada con representantes de los gobierno estatal y municipal, de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos; siendo presidida esta Comisión por el representante de la entidad federativa que corresponda, es decir, el Gobernador del Estado.

Por otro lado, las Administradoras Portuarias Integrales tendrán la obligación de cubrir al Gobierno Federal, una contraprestación, la cual será determinada en función del valor comercial de los bienes que se usen, aprovechen y

exploten, de la potencialidad económica del puerto y el plazo de la concesión. En el título de concesión se establecerán las bases y la periodicidad del pago. Finalmente, nuestra Ley de Puertos dispone que en cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un Comité de Operación, señalando:

“ARTICULO 57.- En cada puerto que cuente con administración portuaria integral, se constituirá un **comité de operación** que estará **integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes**, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. **Será presidido por el administrador portuario** y sesionará por lo menos una vez al mes.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.”

De lo anterior tenemos que el Director de la Administradora Portuaria Integral será quien presida el Comité, aún y cuando en ese Comité se encuentra el Capitán de Puerto. Infiriendo que es, entonces, el Director de la API la máxima autoridad del lugar, lo que resulta contradictorio al artículo 9 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

“Art. 9.-...

En uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad, por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias.”

Por lógica, siendo el Capitán de Puerto la máxima autoridad del lugar, debería ser él quien presidiera el Comité de Operación, pues será éste quien determine las decisiones tomadas en lo concerniente al puerto.

Una vez más encontramos discrepancias y contradicciones en nuestra legislación marítima, esperando que este tipo de errores no contribuyan al estancamiento del desarrollo portuario nacional, pues recordemos que la Administradora Portuaria Integral es solo una sociedad anónima y para que la concesión sea otorgada, no se exige se tengan conocimientos portuarios y

marítimos, por lo que podríamos estar dejando la operación y el funcionamiento del puerto en manos de personas que no tienen el más mínimo conocimiento sobre la materia.

2. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

En el artículo 133 de la misma Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, queda establecido el principio de "supremacía constitucional", conforme al cual la Constitución General de la República, las leyes del Congreso de la Unión o "leyes generales" y los tratados internacionales que estén de acuerdo con ella, constituyen la Ley Suprema de toda la Unión, esto es, conforman un orden jurídico nacional en el que la Constitución se ubica en la cúspide y, por debajo de ella, las mencionadas leyes generales y los tratados internacionales.

2.1. ARTÍCULO 32.

El artículo 32 constitucional ha sido modificado tres veces desde su publicación en 1917:

- a) *Diario Oficial de la Federación* de fecha 15 de diciembre de 1934, "Se establece el requisito de ser mexicano por nacimiento para el personal que tripule cualquier embarcación de la marina mercante mexicana o para desempeñar el cargo de capitán de puerto o de agente aduanal en la República";
- b) *Diario Oficial de la Federación* de fecha 10 de febrero de 1944, "Se establece que para pertenecer a la Fuerza Aérea Mexicana o desempeñar el puesto de mecánico, o para ser miembro de una tripulación de aeronave que lleve insignia mercante mexicana o bien para ser comandante de aeródromo se requiere ser mexicano por nacimiento"; y
- c) *Diario Oficial de la Federación* de fecha 20 de marzo de 1997:

“Artículo 32. La ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.

El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servidores (servicios) de practica y comandante de aeródromo.

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

El mencionado artículo 32 establece una serie de limitaciones a los extranjeros respecto de los mexicanos, vinculadas principalmente con la protección de intereses prioritarios para el funcionamiento y seguridad de los nacionales.

La preocupación del Constituyente de 1917 por salvaguardar la seguridad y soberanía nacional se explica en razón de que en el pasado mexicano se dieron casos en los que extranjeros situados en posiciones estratégicas para la seguridad nacional traicionaron los intereses de México, poniendo en peligro la independencia nacional. Por lo anterior, el Constituyente buscó y ha buscado (mediante la serie de reformas que ha tenido en artículo 32 constitucional), no sólo otorgar un derecho de preferencia a los individuos que más íntimamente están vinculados con el país, sino también evitar la injerencia extranjera en los asuntos nacionales. Lo anterior, en virtud de que si un hombre, pudiendo ser un

extranjero, no tiene asegurada su fidelidad a la patria, podría causar grandes daños a la seguridad nacional dada la concentración de poder e información que está a su disposición en ellos, como puede ser el Capitán de Puerto.¹⁰²

2.2. ARTÍCULO 73 FRACCIÓN XIII.

El artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las facultades que tiene el Congreso.

Así, el Congreso de la Unión, al igual que los otros dos poderes de la Federación, tiene atribuciones limitadas de acuerdo con el principio de distribución competencial que rige entre los Estados y la Federación. De esta manera es la misma Constitución la que delimita expresamente el ámbito de acción de Poder Legislativo Federal, por ello mismo es que ha sufrido tantas reformas a partir de su publicación en 1917, siendo 68 hasta el día 8 de octubre de 2013.

El precepto que se comenta establece como atribuciones del Congreso en su competencia federal las de naturaleza legislativa, administrativa y electoral.

Por lo que respecta a derecho marítimo, encontramos que el Congreso tiene facultades legislativas en materia de defensa nacional, enfocándonos en su fracción XIII, la cual establece:

“Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

...

XIII. Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra...”

Esta facultad del Congreso va encaminada a expedir leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y aquellas que posibiliten la organización de la Guardia Nacional. Sobre ese particular, es importante señalar que la letra y el espíritu de la Constitución diseñan a la

¹⁰² Cfr. ANDREA SÁNCHEZ, Francisco José. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada. Quinta edición. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, D.F., 1994. P. 157-159.

Guardia Nacional como la organización de ciudadanos a través de milicias destinadas a defender la seguridad y las instituciones del país¹⁰³; sin embargo, fue hasta el año 2002 en que se expidió la ley correspondiente, publicándose en el Diario Oficial de la Federación, el 30 de diciembre de 2002, la Ley Orgánica de la Armada de México, estableciéndose en su artículo 1 lo siguiente:

Artículo 1.- La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país; en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

2.3. ARTÍCULO 89 FRACCIÓN XIII.

En el artículo 89 de nuestra Carta Magna se encuentran dispuestas las facultades, así como las obligaciones del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

Históricamente ha quedado comprobado que el Presidente, de hecho y por derecho, es la figura predominante de nuestra organización política. El Constituyente de 1857, como reacción a la larga y tortuosa dictadura santaanista, trató de remediar la exagerada potestad del Ejecutivo, aumentando las atribuciones de un Congreso.¹⁰⁴

Así pues, como se mencionó anteriormente, los tres Poderes de la Federación encuentran limitaciones expresas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, estableciéndose las del Poder Ejecutivo en el artículo 89 constitucional.

El artículo 89, a partir de su redacción original en Querétaro, ha sido modificado 15 veces, siendo la última reforma el día 9 de octubre de 2012.

Las facultades y obligaciones atribuidas al Presidente pueden clasificarse de la siguiente manera:

¹⁰³ Cfr. Ibidem. SÁNCHEZ BRINGAS, Enrique, DÁVALOS MARTÍNEZ, Héctor y RÍOS ESTAVILLO, Juan José. Pp. 328-331.

¹⁰⁴ Cfr. Ibidem. RABASA, Emilio. Pp. 402-404.

- Promulgar las leyes expedidas por el Congreso de la Unión.
- Facultades para extender nombramientos.
- Facultades en materia de seguridad interior o exterior de la Nación.
- Facultades en materia de política internacional.
- Otras facultades que le confiera la misma Constitución.

Por lo que respecta a la fracción XIII del artículo 89 constitucional, que es la fracción que concierne respecto al tema de la presente investigación, es ubicada dentro de las facultades en materia de seguridad interior o exterior de la Nación, ya que dispone lo siguiente:

“**Artículo 89.** Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

...

XIII. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación...”

Como se ha señalado, el Puerto es un punto de seguridad para nuestro país, ya que en él atracan buques provenientes de distintas partes del mundo; por ello la razón de que tengan que ser habilitados por el Presidente. Ahora bien, respecto a las aduanas, es evidente que también son un punto de seguridad y control para el país, pues controlan las entradas y salidas de mercancías, los medios en los que son transportadas (buques) y los trámites necesarios para que puedan realizar la operación debidamente; de ahí que sean establecidas por el Presidente de la República.

2.4. ARTÍCULO 90.

El precepto constitucional en su origen decía que “para el despacho de los negocios del orden administrativo de la Federación, habrá un número de secretarios que establezca el Congreso por una ley, la que distribuirá los negocios que han de estar a cargo de cada secretario”.

Sin embargo, dicho precepto constitucional sufrió dos reformas, publicándose la última en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de agosto de 2007, quedando de la siguiente manera:

“Artículo 90. La Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal conforme a la Ley Orgánica que expida el Congreso, que distribuirá los negocios del orden administrativo de la Federación que estarán a cargo de las Secretarías de Estado y definirá las bases generales de creación de las entidades paraestatales y la intervención del Ejecutivo Federal en su operación. Las leyes determinarán las relaciones entre las entidades paraestatales y el Ejecutivo Federal, o entre éstas y las Secretarías de Estado.”

El pensamiento del Constituyente de 1917 se concretaba entonces a estimar que para el despacho de las labores del Ejecutivo Federal, se requerían de órganos que tuvieran a su cargo funciones político-administrativas, correspondiéndole atribuciones dirigidas a la orientación del pueblo sobre el papel que al gobierno competen la esfera de acción de particulares, tanto en la reglamentación de la actividad privada como en el fomento, limitación y vigilancia de dicha actividad, a fin de satisfacer necesidades colectivas. Por lo que las secretarías de Estado se ocuparían con exclusividad de aquellos asuntos que el Presidente de la República les encomendara, recayendo en cada secretario la responsabilidad sobre el cumplimiento de las disposiciones constitucionales de su ramo.¹⁰⁵

La primera ley en la que se precisó la organización de la Administración Pública Federal, fue la Ley de Secretarías de Estado, promulgada el 25 de diciembre de 1917. Actualmente dicha organización se encuentra establecida en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de diciembre de 1976.

Como señalamos oportunamente, en el tema de las Autoridades de la Marina Mercante, en ésta Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, encontramos que la Secretaría encargada de lo relacionado a las disposiciones

¹⁰⁵ Cfr. *Ibidem*. MONTES DE OCA BARAJAS, Santiago. Pp. 405 y 406.

concernientes al derecho marítimo de paz le corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.5. ARTÍCULO 104 FRACCIÓN IV.

Este precepto se inspiró en la competencia de los tribunales federales de los Estados Unidos, de acuerdo con lo establecido por el artículo III, sección II, de la Carta Federal de 1787, el cual dispone que el Poder Judicial Federal conocerá de todos los casos que deriven de la aplicación de la Constitución, de leyes federales y tratados; los que afecten a embajadores y cónsules; sobre almirantazgo, en aquellos en que la Federación es parte; entre dos o más estados; entre un estado y los ciudadanos de otro estado; correspondiendo a la Suprema Corte Federal el conocimiento en única instancia de las controversias en las cuales intervinieran representantes extranjeros.¹⁰⁶

El actual artículo 104 de la Constitución, ha tenido 8 reformas, publicándose la última en el Diario Oficial de la Federación el día 6 de junio de 2011. En dicho precepto se regula la competencia de los tribunales de la Federación, clasificándolo de la siguiente manera:

- Para conocer de las controversias sobre aplicación de leyes federales, así como la jurisdicción concurrente con los tribunales locales, cuando dicha aplicación sólo afecte intereses particulares.
- La regulación del recurso de revisión fiscal.
- Para conocer de cierto tipo de controversias que se le han atribuido tradicionalmente de acuerdo con el modelo estadounidense.

Así pues, a los tribunales federales se les confiere el conocimiento de controversias de trascendencia nacional. Al respecto, dicho precepto señala, entre las controversias sometidas a los tribunales federales, en su fracción IV, las controversias que versen sobre derecho marítimo.

“**Artículo 104.** Los Tribunales de la Federación conocerán:
...

¹⁰⁶ Cfr. Ibidem. FIX-ZAMUDIO, Héctor. Pp. 471, 473 y 476.

IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo...”

3. TRATADOS INTERNACIONALES CELEBRADOS EN MATERIA MARÍTIMA.

Por lo que respecta a la celebración de tratados, en México, es facultad exclusiva del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, ya que así lo dispone el artículo 89 fracción X. Asimismo, dichos tratados deberán ser aprobados por el Senado, dando así cumplimiento a lo establecido por el artículo 133 de la misma Constitución.

“**Artículo 89.** Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

X. Dirigir la política exterior y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos, sometiéndolos a la aprobación del Senado. En la conducción de tal política, el titular del Poder Ejecutivo observará los siguientes principios normativos: 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.”

...

“**Artículo 133.** Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.”

Aunado a lo anterior, existe la Ley sobre Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de enero de 1992. Esta ley consta de 11 artículos y tiene por objeto regular la celebración de tratados y acuerdos interinstitucionales en el ámbito internacional; sin embargo, lo sobresaliente de la mencionada ley es que distingue dos tipos de instrumentos internacionales:

los tratados y los acuerdos interinstitucionales, los cuales son definidos en las fracciones I y II del artículo 2º de la Ley.

“Artículo 2o.- Para los efectos de la presente Ley se entenderá por:

I.- “Tratado”: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos.

De conformidad con la fracción I del artículo 76 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados deberán ser aprobados por el Senado y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133 de la propia Constitución.

II.- “Acuerdo Interinstitucional”: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales, cualquiera que sea su denominación, sea que derive o no de un tratado previamente aprobado....”

Así, la competencia para celebrar tratados internacionales es exclusiva del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, quien deberá actuar como Jefe de Estado.

Los tratados internacionales celebrados por nuestro país son los siguientes:

Organización de las Naciones Unidas

1. Declaración en que se reconoce el Derecho de los Países que no tienen Litoral Marítimo a Enarbolar un Pabellón, 1921.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de enero de 1936.
2. Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos y Protocolo de Firma, 1923.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de septiembre de 1935.

3. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 1983.
4. Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, 1958.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de octubre de 1966.
5. Convención sobre la Plataforma Continental, 1958.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de diciembre de 1966.
6. Convención sobre la Alta Mar, 1958.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de octubre de 1966.
7. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, 1980.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1982.
8. Convención sobre el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, 1974.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de julio de 1976.
9. Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, 1958.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de octubre de 1966.
10. Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, 1986.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988.
11. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, 1989.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1991.
12. Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1991.
13. Protocolo que modifica la Convención sobre la Prescripción y Compraventa Internacional de Mercaderías del 14 de junio de 1974.
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1991.

Organización Marítima Internacional.

1. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de agosto de 1970.
2. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/1974)
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de mayo de 1977.
 - a) Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.
 - b) Código Internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel.
 - c) Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 1994.
 - d) Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad, 2000.
 - e) Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración.
 - f) Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.
 - g) Código Internacional de dispositivos de salvamento.
 - h) Código para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.
 - i) Código Internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques.
 - j) Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.
 - k) Código Internacional para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro.
3. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT 1978).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 1983.

4. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT1978 y 1988).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
5. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/19662.7).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de octubre de 1970.
6. Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/PROT 1988).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
7. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 (FAL/1965).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de abril de 1975.
8. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (TONNAGE/1969) Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de octubre de 1972.
9. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG/1972).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1976.
10. Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION/1969).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de mayo de 1976.
11. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973 (INTERVENTION/PROT 1973).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de mayo de 1980.
12. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 1973/1978).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7,8 de julio de 1992.
 - a) Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.

- b) Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel
13. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW/1978).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de abril de 1982.
14. Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 (SALVAGE/1989).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de marzo de 1992.
15. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC/1972).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de agosto de 1989.
16. Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/PROT 1992).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
17. Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1971 (FUND/PROT).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
18. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LC/1972).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1975.
19. Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972, en su forma enmendada (PROT/LC/1996).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de marzo de 2006.
20. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990 (OPRC/1990).
Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995.
21. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (SUA/1988).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994.

22. Protocolo de 1988 para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas fijas Emplazadas en la Plataforma Continental (SUA/PROT 1988).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994.

23. Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite, 1976 (INMARSAT).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 2001.

24. Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite, 1976 (INMARSAT).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de marzo de 1994.

25. Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de las Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (LLMC/1976).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994.

26. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979 (SAR/1979).

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de junio de 1986.

27. Convenio Internacional sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales en los Buques, 2001.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de junio de 2006.

28. Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004.

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2007.

3.1. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).

La Organización Marítima Internacional es una agencia especializada de la Organización de las Naciones Unidas, responsable de establecer estándares mínimos para mejorar la seguridad y protección del comercio marítimo internacional, así como la prevención de la contaminación marina originada por los buques.

Su establecimiento resultó de la aceptación por parte de los gobiernos y la comunidad marítima internacional de dos factores básicos:

- El comercio marítimo es de suma importancia para el comercio individual entre naciones y el mundo en general.
- El comercio marítimo es esencialmente de carácter universal y por lo tanto puede ser regulado sólo a través de la cooperación internacional entre los gobiernos interesados en los servicios y operaciones marítimas o que se vean afectados por tales operaciones, es decir, entre aquellos que proporcionan los servicios marítimos y quienes los usan.

Su propósito es proporcionar una maquinaria adecuada a través de la cual los gobiernos puedan discutir y acordar las reglas necesarias para promover la seguridad, protección y eficiencia del comercio marítimo con el fin de proteger el buque, su tripulación, los pasajeros y la carga, así como prevenir la contaminación marina causada por accidentes o errores humanos.¹⁰⁷

Los miembros de la OMI acuerdan el establecimiento de medidas apropiadas necesarias para asegurar que los buques que enarbolan su pabellón, o que operan dentro de su jurisdicción, sigan los lineamientos y regulaciones desarrolladas por éste Organismo Internacional. Por esta razón, los Estados utilizan sus poderes legales y administrativos disponibles, ya sea bajo sus respectivos sistemas constitucionales o bajo los tratados internacionales y acuerdos establecidos entre ellos.

La OMI cuenta con tres características fundamentales:

→ Es un organismo intergubernamental.

Ya que sólo los Estados pueden llegar a ser miembros de ésta Organización, participando a través de representantes designados por ellos.¹⁰⁸

Mientras que la mayoría de los expertos son enviados a la OMI especialmente para atender reuniones en particular, los Estados miembros también toman

¹⁰⁷ Traducción hecha por la autora. BALKIN, Rosalie. The legal framework of the International Maritime Organization". World Maritime University. Sweden. July 2000. P. 7

¹⁰⁸ Idem.

ventaja del sistema de representantes permanentes, a través de la designación de una persona que viva en Londres, la cual generalmente atiende todas las reuniones.

Verbigracia, el Representante Permanente de México ante la OMI es el Embajador de México en el Reino Unido, mientras que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina, mantienen una agregaduría técnica.

La OMI opera principalmente a través de sus organismos, compuestos por representantes de los Estados miembros, y está constituida por una Asamblea, un Consejo, cinco Comités, y nueve Subcomités adscritos a los principales comités técnicos.

La Asamblea es el órgano rector supremo de la Organización. Está formada por todos los Estados miembros y se reúne una vez cada dos años en periodo de sesiones ordinarias, en el caso de requerirse, se puede reunir también en periodo de sesiones extraordinarias. Es responsable, entre otros de aprobar el programa de trabajo, someter a votación el presupuesto. Establecer las disposiciones financieras y elegir a los miembros del Consejo.¹⁰⁹

El Consejo es el órgano ejecutivo que, subordinado a la Asamblea, se encarga de supervisar la labor de la OMI. Está integrado por 40 Estados miembros, los cuales son elegidos por la Asamblea por periodos de dos años que inician a partir de cada periodo de sesiones ordinarias y se divide en tres categorías:

- Categoría A: representado por 10 Estados con los mayores intereses marítimos internacionales,
- Categoría B: compuesto por 10 Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional, y
- Categoría C: integrado por 20 Estados, no elegidos en las categorías anteriores, que tengan intereses particulares en el transporte marítimo y cuya elección garantice la representación geográfica de todas las

¹⁰⁹ Traducción hecha por la autora. Cfr. IMO. *Structure. "About IMO"*. London. Octubre. 2012. Consulta de 8 de noviembre de 2013, de <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>.

grandes regiones del mundo. El Gobierno Mexicano ha sido miembro de ésta categoría, ininterrumpidamente, desde 1989.

Los cinco Comités principales son:

- El Comité de Seguridad Marítima (MSC). Es el más alto órgano técnico de la Organización y sus funciones se relacionan con todas las cuestiones que sean competencia de la Organización u que afecten directamente a la seguridad y protección marítima.
- El Comité de Protección al Medio Ambiente Marino (MEPC). Se encarga de examinar toda cuestión relacionada con la prevención de la contaminación marina originada por los buques.
- El Comité Legal (LC). Está facultado para ocuparse de todos los temas de índole jurídica que sean competencia de la Organización.
- El Comité de Cooperación Técnica (TC). Examina los proyectos de cooperación técnica en los cuales la Organización actúa como organismo de ejecución u organismo cooperador.
- El Comité de Facilitación (FAL). Es un órgano auxiliar del Consejo y el cual se encarga de la eliminación de los trámites innecesarios y el papeleo excesivo en el ámbito del tráfico marítimo internacional.¹¹⁰

→ Es internacional en la integración de sus miembros.

La OMI es internacional en la integración de sus miembros porque cada Estado con interés en los asuntos de la Organización puede llegar a ser parte de ésta, no existen restricciones basadas en criterios geográficos, y entre sus miembros existen incluso, Estados que no son costeros pero que tienen interés en el comercio marítimo internacional.

Es una Organización Universal que forma parte de la ONU. Un Estado que ya es miembro de la ONU puede llegar a ser un miembro de la OMI únicamente al depositar el instrumento de adhesión, aceptando su Convenio; sin embargo, un Estado que no es miembro de la ONU puede llegar a ser miembro de la OMI,

¹¹⁰ Traducción hecha por la autora. Cfr. IMO. *What is, what it does, how it works. "What it is"*. London. Octubre. 2012. Consulta de 8 de noviembre de 2013, de <http://www.imo.org/About/Pages/FAQs.aspx>.

una vez que su solicitud ha sido aprobada por el Consejo y subsecuentemente respaldada por dos tercios de los miembros de la Organización.

→ Opera como parte de los organismos y organizaciones del Sistema de las Naciones Unidas.

La OMI como agencia especializada, opera como parte del Sistema de las Naciones Unidas¹¹¹, cuyos órganos principales son:

- La Asamblea General.
- El Consejo de Seguridad.
- El Consejo Económico y Social.
- El Consejo de Administración Fiduciaria.
- La Corte Internacional de Justicia.
- La Secretaría.

La OMI reconoce el rol primario de la Asamblea General y el ECOSOC en asuntos relacionados con el desarrollo y la cooperación económica internacional, no obstante, es una Organización soberana legalmente independiente de las Naciones Unidas, tiene su propia Constitución, su propia estructura interna y métodos de trabajo y establece su presupuesto independientemente de la ONU.

Los estándares internacionales se necesitan primeramente porque deben ser de aplicación mundial. En el comercio marítimo la seguridad no es divisible, un buque que no sigue las reglas para prevenir abordajes podría causar una colisión, trayendo como consecuencia daños al buque o causar peligros a las personas o a la carga. Un buque que no es construido adecuadamente, pobremente equipado y con tripulación insuficiente e inadecuadamente entrenada podría tener dificultades y requerir asistencia de otros buques.

Verbigracia, un buque petrolero sub-estándar o manejado de manera descuidada podría causar daño de contaminación marina lejos de la costa del

¹¹¹ Traducción hecha por la autora. BALKIN, Rosalie. Op cit. P. 7

Estado en el que está registrado, en el que fue cargado o en el que descargará. Por ende, es esencial que los estándares y regulaciones para la seguridad y la prevención de la contaminación, deban aplicarse a todos los buques para los que dichos estándares se consideren necesarios.

La segunda razón por las que se requieren regulaciones internacionales uniformes es porque éstas ayudan a evitar ventajas injustas a buques de diferentes Estados. Si algunos Estados aplicaran medidas más estrictas mientras que a otros se les permitiera aplicar estándares menores o de plano ningún estándar, el primero estaría en una desventaja comercial ya que tendrían que incurrir en mayores gastos para cumplir con estándares mayores.¹¹²

Por estas razones, la comunidad mundial ha acordado que la cooperación para la reglamentación del comercio marítimo debe ser alcanzada a través del establecimiento de regulaciones internacionales análogas. Una vez que estas sean adoptadas, los Estados las deberán implementar a través de la regulación de las actividades marítimas que se lleven a cabo bajo su autoridad o dentro de sus respectivas jurisdicciones.

4. CÓDIGO DE COMERCIO.

El 15 de septiembre de 1889, se promulgó nuestro Código de Comercio, que entró en vigor el 1º de enero de 1890. Comprendió toda la materia mercantil de la época, como lo habían hecho sus dos precedentes, el Código de 1854 y el de 1884.

Además de la regulación del comerciante individual, de las obligaciones que le son comunes, entre las que sobresalen las disposiciones sobre el Registro del Comercio y la contabilidad; de los auxiliares del comercio y del comerciante, y de la enumeración de los actos de comercio, el Código también se refiere a las obligaciones mercantiles, y a los contratos comerciales más usuales y frecuentes en la vida económica, como son, la compraventa, la permuta, el

¹¹² Idem.

depósito y el transporte; se refiere, asimismo, al dinero, reproduciendo las disposiciones del Código de Comercio anterior, de 1884, y a la prescripción de obligaciones de carácter comercial.¹¹³

La actividad marítima quedó regulada por el Código de Comercio de 1890, en el Libro Tercero denominándose “Del Comercio Marítimo”, de los artículos 641 al 944. Sin embargo; durante años posteriores, surgió el fenómeno de la descodificación mercantil; que consiste tanto en la promulgación de leyes comerciales que regulan ramas del derecho mercantil tradicional, como en la promulgación de leyes especiales referentes a nuevas manifestaciones mercantiles, como son, entre otros, el derecho marítimo.

Así pues, en el año de 1963, gracias a un proyecto de ley presentado por el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, se creó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963. En los artículos transitorios de la mencionada ley, podemos encontrar en el artículo 2º lo que a la letra dice:

“Artículo 2º.- Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio y las demás disposiciones legales en lo que opongan a este ordenamiento.”

Ahora bien, las disposiciones relativas al buque que contenía el Libro Tercero del Código de Comercio, eran las tradicionales, considerando a éste como un bien comercial, mueble, situándolo dentro de este marco jurídico y reafirmando el criterio de México de mantener en forma estricta la llamada “relación auténtica” entre el buque y el pabellón. Estas disposiciones guardan una estrecha relación con el capítulo respectivo del Código de 1854 denominado “De las naves” y con su correlativo del Código de 1884 denominado “De las embarcaciones” con la salvedad que en aquellos códigos no se afirmaba el principio de “relación auténtica” entre pabellón y país que lo otorga, situación

¹¹³ Cfr. BARRERA GRAF, Jorge. Codificación en México. Antecedentes. Código de Comercio de 1889, perspectivas. Consulta de 10 de diciembre de 1023, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/640/5.pdf>.

que no aparece sino hasta el Código de 1889 y que se reafirma en una forma más categórica en la posterior Ley de Navegación y Comercio Marítimos.¹¹⁴

Así pues, se buscó que la actividad marítima versara sobre ordenamientos legales específicos, para su mejor regulación.

5. LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

Como bien mencionamos anteriormente, la primera legislación marítima especializada fue la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963. Posteriormente el 4 de enero de 1994 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación, la cual establecía en sus artículos segundo y tercero transitorios, las disposiciones que se abrogaban y las que se derogaban.

“**SEGUNDO.-** Se abrogan:

- I. La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 8 de enero de 1981, y sus reformas;
- II. La Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 2 de febrero de 1929; y
- III. La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el **Diario Oficial de la Federación** el 11 de diciembre de 1930.”

“**TERCERO.-** Se derogan:

- I. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250;
- II. Los artículos 1o., fracciones I a IV 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;
- III. Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio; y
- IV. Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley.”

¹¹⁴ Cfr. MELO, Ignacio. El Libro Tercero del Código de Comercio. Visión retrospectiva y su proyección futura. Consulta de 10 de diciembre de 2013, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/640/15.pdf>.

Como podemos observar, mediante la Ley de Navegación de 1994, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos quedó derogando, conservando los artículos concernientes al seguro marítimo.

Resulta conveniente hacer la aclaración que en el lenguaje jurídico, el término abrogación se refiere a la supresión total de la vigencia y por lo tanto de la obligatoriedad de una ley. La terminología técnica y jurídica distingue una diferencia básica entre abrogar y derogar. Derogar es la revocación de alguno de los preceptos de alguna ley, en tanto que la abrogación implica la anulación de la eficacia jurídica de un mandato legal en su conjunto.

Ahora bien, como hemos observado a lo largo de la presente investigación, la Ley de Navegación de 1994 no es nuestra ley vigente, ya que el 1º de junio de 2006 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual continua vigente hasta nuestros días. En los artículos transitorios de esta ley queda claramente establecida la abrogación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 y la Ley de Navegación de 1994.

“Artículo Primero.- Se abroga la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994 y sus reformas de 23 de enero de 1998 y 26 de mayo del 2000.”

“Artículo Segundo.- Se abroga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de Noviembre de 1963.”

Mediante esta Ley de Navegación y Comercio Marítimos se sientan las bases para la reactivación de la marina mercante nacional, cerrar paulatinamente la navegación de cabotaje a favor de las embarcaciones con bandera mexicana regulando la expedición de permisos temporales de navegación de cabotaje para embarcaciones extranjeras. Asimismo contempla el otorgamiento de concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables. Se regula y vigila que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente. La ley pretende impulsar el abanderamiento de embarcaciones como mexicanas y la contratación de un número mayor de tripulantes de nuestro país.

En esta normatividad se busca fortalecer la figura del capitán de puerto como la máxima autoridad portuaria, con el objetivo de que las actividades comerciales no pongan en riesgo la seguridad del puerto ni interfieran con los intereses económicos y las embarcaciones vinculadas en cada operación.

A más de lo anterior, con el fin de fomentar el turismo náutico, pero sin poner en riesgo la seguridad de las personas, se flexibiliza el sistema de despachos de salida para embarcaciones de recreo y deportivas, las cuales quedan exentas de la obligación de tramitar los despachos aunque con la exigencia de dar aviso a la capitanía de puerto de su llegada y de su salida.

El ordenamiento en comento, también incorpora, como referencia, diversas disposiciones legales internacionales suscritas por nuestro país que regulan la navegación y el comercio marítimo en el exterior.

A manera de sintetizar lo contenido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, los ejes sobre los que versa tal ordenamiento son:

1. Registro Público Marítimo Nacional.
2. Protección a la Marina Mercante Nacional de Cabotaje.
3. Condiciones que deben cumplir los oficiales mercantes de las embarcaciones mexicanas.
4. Educación Náutica Mercante.
5. Arribo y despacho de embarcaciones.
6. Pilotaje y Remolque en Puerto.
7. Señalamiento Marítimo y Seguridad en Áreas de las Capitanías de Puerto.
8. Prevención de la contaminación del Medio Marino.
9. Hipoteca Marítima.
10. Contratos de utilización de las embarcaciones.
11. Riesgos y Accidentes de la Navegación.
12. Responsabilidad Civil en Siniestros Marítimos.
13. Investigación de Accidentes Marítimos.

Ahora bien, resulta pertinente precisar, que como hemos señalado oportunamente, esta Ley de Navegación y Comercio Marítimos refleja una serie de imprecisiones; tal es el caso del uso incorrecto de ciertos vocablos; o el trato que se le da al buque, como bien mueble e inmueble; o la discrepancia de esta ley con la Ley de Puertos, no teniendo claro si el capitán de puerto es o no es la máxima autoridad del lugar; la casi nula regulación sobre los modos de adquisición de los buques; en fin resultaría conveniente subsanar todas esas irregularidades que encontramos en nuestra legislación.

6. REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN.

Al ser la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nuestra ley vigente, es evidente que deberíamos tener el Reglamento de dicha ley, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo cuarto transitorio:

“Artículo Cuarto.- La Secretaría y demás autoridades competentes que regulen actividades establecidas en esta ley deberán, dentro del término de ciento ochenta días, expedir las disposiciones reglamentarias derivadas de ésta Ley y en tanto no sean expedidas éstas, se continuarán aplicando las vigentes, en lo que no se opongan a éste ordenamiento.

El reglamento respectivo establecerá los regímenes de navegación permitidos para cada tipo de embarcación pesquera, atendiendo a las disposiciones aplicables sobre la seguridad de la vida humana en el mar.”

Sin embargo, hasta el día de hoy dichas disposiciones reglamentarias no han sido emitidas; por lo que siguiendo a Eduardo García Maynez, dicho artículo cuarto transitorio resulta ser una norma imperfecta, ya que es una norma que no contempla sanción alguna, en caso de que tal disposición no sea cumplida. Dicho artículo establece que las disposiciones reglamentarias deberán ser expedidas dentro del término de ciento ochenta días, y tomando en cuenta que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos fue expedida en el 2006, han pasado más de siete años y aún no ha sido emitido el reglamento correspondiente.

Ahora bien, el que no se haya emitido tal reglamento, no significa que no existan disposiciones que reglamenten la vigente ley, pues el mismo artículo cuarto transitorio establece que en tanto no se expidan las disposiciones reglamentarias correspondientes, seguirán aplicándose las vigentes, es decir, el Reglamento de la Ley de Navegación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 16 de noviembre de 1998, el cual, cabe mencionar, que es el reglamento de la abrogada Ley de Navegación de 1994.

Al respecto han existido diversas manifestaciones sobre la urgencia de emitir el reglamento correspondiente de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente. En el 2012, los senadores panistas Francisco Salvador López Brito y Ernesto Ruffo Appel, con el fin de otorgar certeza jurídica a las actividades del comercio marítimo nacional, presentaron un punto de acuerdo para exhortar al Ejecutivo Federal a que publicara el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. El senador López Brito manifestó en la tribuna que era urgente que el Ejecutivo Federal publicara el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y, en ese sentido, recordó la obligación que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de regular las actividades relacionadas con el comercio marítimo. Asimismo, añadió que el proceso de globalización y la liberación de los mercados internacionales han impactado en el sector de la marina mercante, que además se trata de un sector dotado de un alto grado de dinamismo que necesita normas jurídicas nacionales e internacionales que lo impulsen.¹¹⁵

Por otro lado, en el 2013, la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo Mexicano (Cameintram) hizo un llamado a las autoridades para dar certeza jurídica a la Marina Mercante Mexicana, mediante la formulación, aprobación y publicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.¹¹⁶

¹¹⁵ JUÁREZ, Pilar. Urge Reglamento a la Ley de Navegación, 27 de septiembre de 2012. Consulta de 20 de diciembre de 2013, de <http://t21.com.mx/maritimo/2012/09/27/urge-senado-reglamento-ley-navegacion>.

¹¹⁶ HERNÁNDEZ, Hugo. Exige CAMENINTRAM certeza jurídica para Marina Mercante, de 29 de enero de 2013. Consulta de 20 de diciembre de 2013, de <http://t21.com.mx/maritimo/2013/01/29/exige-cameintram-certeza-juridica-marina-mercante>.

Así pues, desde la publicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se han hecho exhortos para la publicación las disposiciones reglamentarias correspondientes para así evitar problemas como el desempleo de oficiales y tripulaciones mercantes mexicanas, el desmantelamiento de la industria de construcción naval nacional, así como el monopolio del transporte de carga de cabotaje en manos extranjeras y la fuga de divisas.

Nos encontramos con que a la fecha no se ha publicado el reglamento correspondiente, considerando que es necesario insistir en la necesidad de su pronta publicación, pues las disposiciones reglamentarias en materia de navegación son base fundamental para la aplicación adecuada de la ley, y poder así impulsar el desarrollo del sector marítimo nacional.

7. LEY DE PUERTOS.

El 19 de julio de 1993 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Puertos, con el objeto de regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de servicios portuarios.

Esta ley es de orden público, por lo tanto todo lo que se haga en contra de las disposiciones establecidas en este ordenamiento serán de carácter ilícito, de acuerdo a lo establecido por el artículo 1830 del Código Civil Federal.

A partir de esta ley, comenzó la privatización en el sector portuario, ya que como mencionamos anteriormente, se crearon las Administraciones Portuarias Integrales, con lo que se presentó un importante nivel de inversiones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Social, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios, a efecto de delimitar la zona de desarrollo portuario y que la zonificación que establezcan las autoridades competentes al respecto sea acorde con la actividad portuaria.

Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los

mismos y para la prestación de servicios portuarios, se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de la siguiente manera:

1. Concesiones para la administración portuaria integral.
2. Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral:
 - a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias.
 - b) Permisos para prestar servicios portuarios.
3. Autorizaciones para obras marítimas o dragado.

8. REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS.

A diferencia de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Puertos, en su artículo octavo transitorio dispone:

“**OCTAVO.** En tanto se expiden los reglamentos a que se refiere el presente ordenamiento, se continuarán aplicando los reglamentos, normas y demás disposiciones administrativas expedidos con fundamento en las disposiciones que se derogan, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley.”

Como podemos observar, dicho precepto legal no establece estrictamente la obligación de emitir las disposiciones reglamentarias correspondientes, ni señala un determinado plazo para emitir las mismas; sin embargo, el reglamento correspondiente fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de noviembre de 1994, teniendo por objeto, de acuerdo a lo establecido en su artículo 1º, reglamentar las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstas en la ley que reglamenta.

9. LEY FEDERAL DEL MAR.

El 30 de abril de 1982, en Naciones Unidas, fue adoptada la nueva Convención sobre Derecho del Mar. Dentro de las grandes conquistas obtenidas de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar fue la división de las áreas marinas y submarinas del mundo, para efectos jurídicos, en aquellas que se encuentran dentro de los límites de la jurisdicción nacional de los Estados que componen la comunidad internacional, y las que están más allá de ellos. Es decir, por una parte, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, siendo: las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua, la zona exclusiva de pesca, la zona económica exclusiva y la plataforma continental; y por otra, las zonas marinas que se encuentran dentro de un régimen de jurisdicción internacional.

De lo expuesto se desprende que México fue el tercer país en ratificar la Convención, el 18 de marzo de 1983; sin embargo, hasta diciembre de 1989, sólo 42 Estados habían ratificado la Convención, es decir, 18 menos de los 60 requeridos para su entrada en vigor. Ante tal situación, el gobierno de México decidió tomar el camino para proteger sus intereses, a través de su legislación interna; por ello el Ejecutivo envió al Congreso una Iniciativa de Ley Federal del Mar, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.

La Ley Federal del Mar consta de 65 artículos, y está dividida en dos títulos. El primero incluye disposiciones generales sobre los ámbitos de aplicación de la Ley, los regímenes aplicables a las instalaciones marítimas, de los recursos y del aprovechamiento económico del mar, y de la protección y preservación del medio marino y de la investigación científica.

El segundo se refiere al régimen más específico aplicable a las Zonas Marinas Mexicanas: el Mar Territorial, las Aguas Marinas Interiores, la Zona Contigua, la Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental o Insular.

1. El Mar Territorial.

Al independizarse de España, en 182, México hereda un mar territorial en la extensión máxima y términos estipulados entonces por el derecho internacional, es decir, hasta un máximo de tres millas. Así, la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación de 1902 fue la primera disposición, adoptada por el México independiente, que estableció y delimitó, en su artículo 4, el mar territorial.

Posteriormente, en 1935 la legislación nacional modificó la Ley de 1902 y concretó la apreciación del legislador sobre la anchura fijada por el derecho internacional para el mar territorial, criterio que le ordenaba seguir la Constitución de 1917. Por ello se reformó la Ley de Bienes Inmuebles de la Nación de 1902, y se estableció que el Mar Territorial tendría una extensión de nueve millas marítimas.

El siguiente paso se tomó el 26 de diciembre de 1969, con el Decreto que reformó el artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales de 1969, con este Decreto se modificó la anchura del Mar Territorial y la extiende a 12 millas, en concordancia con la práctica para entonces ya aceptada en el derecho internacional.¹¹⁷

Desde entonces México cuenta con un Mar Territorial de dos millas (22,224 metros). El régimen jurídico aplicable en el Mar Territorial es, de acuerdo con el derecho de mar y es el siguiente:

- a) La Nación ejerce soberanía en una franja del mar, denominada Mar Territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores.
- b) La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre el Mar Territorial, al lecho y al subsuelo de ese Mar.
- c) Los límites del Mar Territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas. La línea de base normal es la que coincide con la línea de bajamar, es decir, el límite entre el mar y la

¹¹⁷ Cfr. SZEKELY, Alberto. México y el Derecho Internacional del Mar. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1979. Pp. 45 a 64.

tierra; y la línea de base recta corre a través del mar, pero uniendo puntos de base de tierra firme.

d) Cualquier esclavo que ingrese al Mar Territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y la protección de las leyes nacionales.

e) Las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del Mar Territorial mexicano.

Así el Estado costero tiene el deber de permitir el paso inocente, a través de su mar territorial, a los buques de cualquier Estado, ya sea que este derecho se ejerza sin penetrar las aguas interiores, para dirigirse a éstas o, viniendo de ellas para dirigirse a Alta Mar. Asimismo el Estado costero tiene el derecho a que tal paso sea verdaderamente inocente, es decir, que no sea perjudicial a la paz, orden o seguridad de su mar territorial, aguas interiores y territorio.

f) Cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla con las disposiciones legales nacionales relativas al paso por el Mar Territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente del Mar Territorial mexicano.

g) El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el Mar Territorial está sujeto a las leyes nacionales.

2. Aguas Marinas Interiores.

Todas aquellas aguas marinas dentro del territorio del Estado, con excepción del Mar Territorial, son Aguas Interiores. Es decir, son aquéllas que están dentro de las líneas, de base o rectas, a partir de las cuales se mide el límite interno del mar territorial. Pueden ser ríos, lagos, aguas portuarias, aguas marinas entre la costa y las líneas de base rectas y bahías internas. El límite exterior de las aguas interiores es el mismo que el límite interior del Mar Territorial.

En las áreas denominadas Aguas Marinas Interiores, la Nación ejerce la misma soberanía que goza en su territorio, lo que quiere decir que no existe para ellas la limitación del paso inocente como en el mar territorial, por lo que las

embarcaciones extranjeras que naveguen en dichas aguas quedan sujetas a las disposiciones nacionales.

La Ley Federal del Mar establece que las Aguas Marinas Interiores incluyen:

- a) La parte norte del Golfo de California.
- b) Las de las bahías internas.
- c) Las de los puertos.
- d) Las internas de los arrecifes.
- e) Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

Derivado de lo anterior surge la interrogante de determinar si México tiene bahías, siendo la respuesta negativa, ya que para que una bahía pueda ser considerada como interna, necesita llenar los requisitos establecidos por la Conferencia sobre Derecho del Mar: sus cotas deben permanecer a un solo Estado, su superficie debe ser igual o mayor a la de un semicírculo cuyo diámetro sea una línea trazada entre los puntos más sobresalientes de su boca y, la distancia entre esos dos puntos no debe sobrepasar las 24 millas.

3. Zona Contigua.

De acuerdo con el artículo 24 de la Convención de 1958 sobre Mar Territorial y Zona Contigua, ésta última es una zona de Alta Mar contigua al Mar Territorial, en la que el Estado ribereño puede adoptar medidas de fiscalización para evitar y reprimir infracciones a sus leyes de policía aduanera, fiscal, de inmigración y sanitaria que se puedan cometer en su territorio o en su mar territorial. Por lo que es una zona de competencias limitadas para el Estado costero, en las que prevalecen libertades de Alta Mar. Sin embargo, de la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Artículo 33 permite que la extensión máxima de la Zona Contigua sea de 24 millas, y la diferencia radica en que, ahora, la Zona Contigua ya no es parte del Alta Mar, sino de la Zona Económica Exclusiva.¹¹⁸

¹¹⁸Cfr. Ibidem. P. 121.

Así, queda establecido en la Ley Federal del Mar que la Zona Contigua de México se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, se mide la anchura del Mar Territorial mexicano. Asimismo, dispone que la Nación tiene competencia para tomar las medidas de fiscalización necesarias con el objeto de:

- a) Prevenir las infracciones de las normas aplicables de esta Ley y de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio, en las Aguas Marinas Interiores o en el Mar Territorial mexicanos; y
- b) Sancionar las infracciones a dichas normas aplicables de esta Ley y de esas leyes y reglamentos cometidas en el territorio, en las Aguas Marinas Interiores o en el Mar Territorial.

4. Zona Económica Exclusiva.

Mediante la consagración jurídica internacional de la Zona Económica Exclusiva de 200 millas en la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, México legisló la creación de dicha zona mexicana. Lo anterior lo hizo mediante el decreto, del 6 de febrero de 1976, que adiciona el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, para establecer una Zona Económica Exclusiva.

Con el establecimiento de la Zona Económica Exclusiva, ya no imperó la necesidad de crear zonas exclusivas de pesca, para regular la pesca de excedentes por parte de embarcaciones extranjeras.

Luego entonces, la Ley Federal del Mar establece que la Zona Económica Exclusiva se extiende a 200 millas marinas (370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial. Asimismo, la Nación ejerce sobre esta zona:

- a) 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 supra yacentes, 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.

b) Jurisdicción con respecto:

- 1) Al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras.
- 2) A la investigación científica marina; y
- 3) A la protección y preservación del medio marino; y

Ahora bien, el Poder Ejecutivo Federal velará porque se respete, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Ley y del derecho internacional, las libertades de navegación y sobrevuelo, en la Zona Económica Exclusiva mexicana por las embarcaciones y aeronaves de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral. También dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinará la captura permisible de recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva y promoverá la utilización óptima de dichos recursos.

5. Plataforma Continental o Insular.

Desde un punto de vista geológico, la plataforma continental o insular es la prolongación natural del continente o de la isla por debajo del mar, desde el punto en que se sumerge hasta aquel en que la prolongación termina al tocar los fondos oceánicos, punto que tiene el nombre de “margen continental”.¹¹⁹

En la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar se estableció que como el Estado tiene derecho a una Zona Económica Exclusiva de hasta 200 millas, el mínimo límite exterior de jurisdicción nacional en el suelo y subsuelo marino sería tal distancia; y cuando la plataforma exceda de esas 200 millas, el Estado costero puede extenderla mediante líneas de base rectas

¹¹⁹ Cfr. *Ibidem*. P177.

cuya longitud no exceda de 60 millas, que unan puntos fijos definidos con arreglo a coordenadas de latitud y longitud.

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

Sobra esta zona, la Nación ejerce derechos de soberanía a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales, dichos derechos de soberanía son exclusivos, en el sentido de que si México no explora la Plataforma Continental y las Plataformas Insulares o no explota sus recursos naturales, nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de las autoridades nacionales competentes.

CAPÍTULO CUARTO

“LA NAVEGACIÓN Y LAS EMBARCACIONES DE EXTRAORDINARIA ESPECIALIZACIÓN.”

SUMARIO

1. La Navegación. 1.1. Concepto. 1.2. Clasificación de la Navegación. 1.3. Régimen de la Navegación. 1.3.1. Artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 1.3.2. Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 2. Embarcaciones de Extraordinaria Especialización. 2.1. Definición. 2.2. Régimen Jurídico.

1. LA NAVEGACIÓN.

El hablar de la navegación implica tener presente el principio de libertad de los mares, pues significa que el alta mar está abierto a todos los países del mundo, por lo que ninguno de ellos puede tener el dominio exclusivo del alta mar.

Debido a la ausencia de soberanía territorial, los buques que navegan en alta mar se rigen por las leyes del Estado cuyo pabellón enarbolan. Por lo que la ausencia de dicha soberanía no ha llevado a la generación de un caos, donde cada quien obre a su voluntad, o que se imposibilite a otros el ejercicio de sus derechos en alta mar, ya que la comunidad internacional ha establecido, primero en forma consuetudinaria y después en tratados aceptados por los Estados, reglas obligatorias sobre el uso del mismo.

Así pues, para que pueda existir el debido orden en el mar, resulta indispensable la unificación de ciertas normas relativas a la navegación. Si cada Estado legislara voluntariamente conforme a sus intereses habría un gran caos que entorpecería el tráfico marítimo y amenazaría las relaciones internacionales.

Para lograr la seguridad de la navegación, los Estados están obligados a dictar a sus buques determinadas disposiciones relativas a la utilización de las señales, el mantenimiento de las comunicaciones, la prevención de abordajes, la capacitación de las tripulaciones, así como sobre la construcción y navegabilidad del buque.

- a) Señales.- las señales que se hacen los buques entre sí o con tierra se clasifican en dos grupos principales: uno lo integran las señales visuales y acústicas, y el otro las señales radiotelegráficas y radiotelefónicas. Las visuales se hacen por medio de banderas, luces y objetos en forma de conos, cilindros o esferas; las acústicas por medio de sirenas, bocinas, campanas, etc.; las radiotelegráficas y radiotelefónicas por medio de instalaciones de esta clase.
- b) Comunicaciones inalámbricas.- la llegada de la telegrafía sin hilos fue de gran importancia para la seguridad de la navegación ya que hizo posible mantener contacto entre buques y entre éstos y estaciones costeras.

- c) Prevención de abordajes.- actualmente está en vigor el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, aprobado en 1972, del cual México es parte. En las 38 reglas de dicho Reglamento se hace una regulación minuciosa tendiente a evitar todo riesgo de abordaje. Las disposiciones deben cumplirse por todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima. Aunado a lo anterior, se detalla todo lo relativo a reglas de rumbo y gobierno; a luces y marcas y a señales acústicas y luminosas.
- d) Seguridad de la vida humana en el mar.- con motivo del hundimiento del Titanic, se convocaron a distintas Conferencias para establecer reglas destinadas a lograr una mayor seguridad de la vida humana en el mar. En 1973 se decidió convocar a una Conferencia en Londres, la cual tuvo lugar del 21 de octubre al 1º de noviembre de 1974 y se aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. El Convenio establece normas básicas para la construcción, el equipamiento y la operación de los buques; los buques deberán cumplir con determinadas prescripciones y ser sometidos a reconocimientos periódicos.
- e) Obligación de asistir a personas y buques.- la obligación de prestar auxilio también ha sido prevista en las Convenciones Internacionales, así en el artículo 98 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se estableció lo correspondiente al deber de prestar auxilio:

“Artículo 98

Deber de prestar auxilio

1. Todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros:

- a) Preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;

- b) Se dirija a toda la velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesitan socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo;
- c) Caso de abordaje, preste auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.”

- f) Condiciones de trabajo y capacitación de las tripulaciones.- entre las obligaciones impuestas a los Estados para garantizar la seguridad de la navegación, deberán adoptar, en los buques que enarbolen su pabellón, medidas relacionadas con la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones.¹²⁰

Todas estas exigencias se recogieron en el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual, respecto a la seguridad de la navegación, señala lo siguiente:

“Artículo 94...

3. Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarbolen su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones, a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

4. Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

- a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;

¹²⁰ SOBARZO, Alejandro. Op cit. Pp. 55, 56, 60, 61, 64 y 73.

b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;

c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

5. Al tomar las medidas a que se refieren los párrafos 3 y 4, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.”

1.1. CONCEPTO.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 2, fracción II, define a la navegación como:

“**Artículo 2.-** Para efectos de esta Ley se entenderá por:

...

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

Asimismo entendemos por vías navegables lo establecido en el artículo 3 de la misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

“**Artículo 3.-** Son Vías Generales de Comunicación por Agua o Vías Navegables:

a).- El mar territorial, la zona económica exclusiva y las aguas marinas interiores;

b).- Los ríos navegables y sus afluentes que también lo sean, los vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, así como canales que se destinan a la navegación, siempre que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar, o que en todo o en parte sirvan de límite al territorio nacional, o a dos o más entidades federativas, o que pasen de una entidad federativa a otra, o crucen la línea divisoria con otro país; y

c).- Los vasos, lagos, lagunas interiores navegables.”

1.2. CLASIFICACIÓN DE LA NAVEGACIÓN.

La navegación que realizan los buques puede ser clasificada en función de las aguas que sean navegadas por los buques, es decir, si un buque únicamente navega por aguas mexicanas, sea de un puerto mexicano a otro puerto mexicano, será clasificada como navegación de cabotaje; pero si de lo contrario, la navegación que realiza el buque es entre un puerto mexicano y otro extranjero, la navegación será de altura.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 38 clasifica a la navegación de la siguiente manera:

“Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos 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.”

Se puede observar, que la legislación mexicana clasifica a la navegación como interior, de cabotaje y de altura. Es clara la diferencia entre la navegación de cabotaje y de altura, pues la primera se realiza únicamente en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; mientras que la segunda se realiza ya, entre algún puerto mexicano con un extranjero, o entre puertos extranjeros.

Ahora bien, podría surgir la confusión entre la navegación interior y de cabotaje, pues ambas se realizan en aguas mexicanas, pero la diferencia radica en que la navegación interior se realiza en aguas interiores mexicanas, por lo que éste tipo de navegación es realizada por embarcaciones de menores dimensiones; en tanto que la navegación de cabotaje ya es realizada por mar, pero dentro de las zonas marinas mexicanas, no adentrándose a las aguas interiores mexicanas, pudiendo ser así la navegación entre puertos mexicanos.

1.3. RÉGIMEN DE LA NAVEGACIÓN.

Derivado de lo establecido por convenios internacionales de los que México forma parte, la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abiertos a las embarcaciones de todos los Estados, siempre y cuando se encuentren en tiempos de paz; por lo que, evidentemente, si existe la posibilidad de que se ponga en riesgo la seguridad nacional o el interés público, el Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes podrá negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a los puertos mexicanos.

Asimismo, la autoridad marítima podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanente, parcial o totalmente cerrados determinados puertos a la navegación, lo anterior por caso fortuito o fuerza mayor, o si existen razones de seguridad nacional o interés público.

Como bien podemos observar, el régimen de la navegación es en función de la nacionalidad de los buques, pues la navegación interior y de cabotaje únicamente está reservada para buques mexicanos, por ello resulta de suma importancia analizar lo establecido por los artículos 10 y 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en virtud de que ambos tienen una estrecha relación.

1.3.1. Artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, de acuerdo al artículo 40 de la misma ley, el cual analizaremos posteriormente.

Así pues, para la comprensión de lo que debe entenderse por naves mexicanas el artículo 10 de la misma ley, proporciona las siguientes definiciones:

“Artículo 10. Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del

mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

I.- 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 éstas 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.

II.- 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.

Las embarcaciones que se encuentren en vías navegables mexicanas deberán estar abanderadas, matriculadas y registradas en un solo Estado, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados aplicables en la materia. Siempre y cuando permanezcan en vías navegables mexicanas, deberán enarbolar la bandera mexicana en el punto más alto visible desde el exterior, en tanto las condiciones meteorológicas lo permitan.”

Un buque sólo puede utilizar un pabellón o bandera en términos de los artículos 91 y 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que señalan lo siguiente:

“Artículo 91

Nacionalidad de los buques

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.
2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.”

“Artículo 92

Condición jurídica de los buques

1. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.
2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.”

De esta manera observamos que el artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula lo referente al buque, el cual fue analizado oportunamente en el capítulo primero del presente trabajo de investigación, tal y como es su abanderamiento y la clasificación del mismo.

1.3.2. Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Teniendo clara la nacionalidad de los buques, es conveniente ahora analizar la manera en la que se regula la navegación en nuestro país, y la cual se

encuentra reglamentada en el artículo 40 de la ley en comento, el cual a la letra menciona:

“Artículo 40.- Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Salvo lo previsto en el artículo 42 de esta Ley, la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

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.

Salvo lo previsto en el artículo siguiente, en los supuestos señalados en el párrafo anterior, no se requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

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

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

Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de siete ocasiones.

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.

De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para

la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado. Para la aplicación de esta disposición se considerará que tiene la categoría de naviero la persona o entidad que tiene el control efectivo sobre la embarcación de que se trate.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría, con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.

Salvo el caso del contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, mismo que deberá contar de modo exclusivo con tripulación mexicana, cuando la embarcación extranjera para la cual se solicite el permiso temporal de navegación o su renovación, esté contratada por un naviero mexicano bajo cualquier contrato de fletamento, por lo que, en los permisos temporales de navegación y sus renovaciones, que otorgue la Secretaría, se dará prioridad al naviero cuya embarcación cuente con el mayor número de tripulantes mexicanos, de conformidad con el certificado de dotación mínima respectivo.”

De lo establecido por el artículo 40 obtenemos las siguientes conclusiones:

- a) La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje queda reservada únicamente para navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.
- b) La operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos, no requerirá de permiso de navegación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, exceptuando de esta regla, el caso previsto en el artículo 42 de la misma ley que regula:

“Artículo 42. Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:

A. Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;

B. Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras;

- C. Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;
 - D. Remolque, maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos;
 - E. Dragado, en los casos de embarcaciones extranjeras; y
 - F. Las embarcaciones extranjeras para prestar el servicio de cabotaje, siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.
- II. No requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:
- A. Transporte de carga y remolque;
 - B. Pesca, excepto en los casos de embarcaciones extranjeras, de conformidad con lo previsto por la Ley que rige la materia y sus disposiciones reglamentarias, así como los Tratados Internacionales;
 - C. Dragado, en los casos de embarcaciones mexicanas; y
 - D. Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, así como las dedicadas al auxilio en las tareas de prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.

El hecho que no se requiera de permiso de la Secretaría, no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados en la fracción II de cumplir con las disposiciones que le sean aplicables. La Secretaría estará facultada a verificar el acatamiento de dichas normas.

El requisito de obtención de un permiso para la prestación de servicios, de conformidad con lo dispuesto en este artículo o bien la ausencia de tal requisito, no prejuzga sobre la necesidad de contar con el permiso temporal de navegación de cabotaje o el deber de abanderamiento, de conformidad con lo dispuesto por esta Ley.”

- c) La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje, podría realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras, siempre que exista reciprocidad con el país de que se trate, teniendo siempre prioridad las empresas nacionales.
- d) Cuando no existan embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas, o bien, cuando impere una causa de interés público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuenta con facultades para otorgar permisos temporales con duración de tres meses para navegación de

cabotaje; permisos que no podrán ser renovados para una misma embarcación en más de siete ocasiones, y se expedirán con la siguiente prelación:

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

e) El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tiene la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original. De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación o para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado.

f) Además, en este precepto legal se prevé una excepción a la regla anterior, cuando contempla que *“Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría, con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.”*; lo que significa que cuando se trate de embarcaciones extranjeras que cuenten con las características técnicas de extraordinaria especialización, a que se refiere el artículo 10, fracción I, inciso e), de la misma Ley, no será necesario que las embarcaciones sean abanderadas como mexicanas, aun cuando haya transcurrido el plazo de dos años de su permanencia en aguas nacionales para que les sean renovados los permisos.

g) Otorga dos facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para emitir permisos a las embarcaciones de bandera extranjera que operen por navieros mexicanos en navegación de cabotaje, sin abanderarlas como mexicanas:

- El permiso de navegación temporal que tiene una vigencia de tres meses, y puede ser renovado como máximo hasta en 7 ocasiones, es decir, 21 meses, para una misma embarcación, ya que si supera este tiempo, es decir, más de 2 años, tiene la obligación de abanderar como mexicana la embarcación.
- El permiso que otorgue a una embarcación de bandera extranjera que tenga la calificación de *extraordinaria especialización*, respecto del cual la ley no señala tiempo de vigencia alguna.

2. EMBARCACIONES DE EXTRAORDINARIA ESPECIALIZACIÓN.

De lo establecido por los artículos 10, fracción I, inciso e) y 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se desprende una figura jurídica que nació con la publicación de la misma ley, el 1 de junio de 2006, las embarcaciones de extraordinaria especialización, y las cuales no cuentan con una regulación debida, pues como señalamos oportunamente, el Reglamento vigente es el que regulaba a la Ley de Navegación de 1994 y el cual no contemplaba la figura de embarcación de extraordinaria especialización.

Así pues, estas embarcaciones escapan a la regla de los permisos temporales, los cuales tienen una duración de tres meses para navegación de cabotaje, con posibilidad de renovarse hasta en siete ocasiones; siempre y cuando, a criterio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, cuenten con características de extraordinaria especialización.

2.1. DEFINICIÓN.

En principio es necesario valorar la definición gramatical de las acepciones que componen la frase *extraordinaria especialización*.

De acuerdo con la definición del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, debemos entender por extraordinario *1 adj. Fuera del orden o regla natural o común; 2 adj. Añadido a lo ordinario*, es decir aquello que no se encuentra dentro de lo común, y al hablar de una embarcación extraordinaria,

se debe entender que se trate de una embarcación que sale del orden o de la regla natural o de lo común, o bien que se trate de una embarcación que rebasa lo ordinario.

El propio Diccionario define a la palabra especialización como *f. Acción y efecto de especializar*. Por especializar se entiende *tr. Limitar algo a uso o fin determinado*. *2. intr. Cultivar con especialidad una rama determinada de una ciencia o de un arte*. *U. t. c. prnl.*, de acuerdo con esta definición, se puede entender que una embarcación es especializada cuando realice actividades dirigidas o limitadas a un fin determinado, o que realice funciones de una rama determinada de una ciencia o de un arte.

De acuerdo con lo anterior, atendiendo a la connotación gramatical puede decirse que una embarcación de extraordinaria especialización es aquella que por sus características resalta de lo ordinario o común y realiza actividades dirigidas o limitadas a un fin determinado.

Es conveniente valorar que el concepto de *extraordinaria especialización* ha sido creado por el legislador mexicano para efectos de clasificar a embarcaciones en el momento en que se matriculen como mexicanas, por contar con características muy particulares que únicamente son consideradas en la legislación marítima mexicana, es decir, hablar de embarcación de extraordinaria especialización, es tocar una novedad conceptual a nivel marítimo.

Internacionalmente no existe una certificación, calificación o reconocimiento emitido por gobierno alguno, que entregue documentos que identifiquen embarcaciones de extraordinaria especialización, fundamentalmente por el hecho de que las autoridades marítimas internacionales, así como las sociedades de clasificación, ven a las embarcaciones como construcciones destinadas a navegar, y las dividen y catalogan de acuerdo al diseño y los servicios que puedan prestar.

Lo anterior implica que, en el análisis para calificar una embarcación de extraordinaria especialización, no forma parte sustancial del mismo la manera en que otras naciones han clasificado sus embarcaciones, debido al hecho de

que en ninguna parte del mundo existe la expresión *embarcación de extraordinaria especialización*, por el contrario, corresponde a la autoridad marítima analizar el caso concreto de manera integral, y confrontarlo con el marco normativo nacional, para así obtener el criterio correspondiente.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos no define como tal a las embarcaciones de extraordinaria especialización; sin embargo la identificación de embarcaciones como de extraordinaria especialización se encuentran en la fracción I, inciso e), del artículo 10 de esta ley, que en general el citado artículo clasifica para efectos de matriculación como mexicanas a las embarcaciones y artefactos navales, dicho artículo señala en la fracción e inciso citado lo siguiente:

“Artículo 10.- ...

Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican:

I.- Por su uso, en embarcaciones:

...

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....”

Conforme a lo anterior, para efectos de su matrícula mexicana una embarcación puede ser considerada como de *extraordinaria especialización*, cuando se reúnan diversos requisitos que marquen la diferencia con otro tipo de embarcaciones existentes en la clasificación de la ley, por lo que para que la autoridad marítima califique a una embarcación como de *extraordinaria especialización* debe atender criterios que sustenten lo señalado por el artículo 10 fracción I inciso e) de la citada Ley, como son los siguientes:

- Que la embarcación cuente con nuevas tecnologías, de manera particular que estén incorporadas de origen en su construcción y no se trate de adaptaciones comunes, las que además permitan incrementar los rangos de seguridad en su operación.
- Que la embarcación requiera para su operación y servicio el contar con personal especializado y que sea una preparación acreditada mediante certificados.
- Se trate de embarcaciones de más de quinientas unidades de arqueo bruto, a fin de cubrir la categoría que la ley define como embarcaciones mayores.

2.2. RÉGIMEN JURÍDICO.

Pareciera que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula perfectamente a las embarcaciones de extraordinaria especialización; sin embargo, la regulación a estas embarcaciones resulta insuficiente, generando una falta de certeza jurídica.

Pues si bien es cierto, la ley menciona concretamente las características con las que debe contar una embarcación para que se calificada como de extraordinaria especialización; también es cierto que no existe una regulación específica a tales embarcaciones, pues queda a discrecionalidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la calificación de las embarcaciones, así como el tiempo por el cual se otorgará tal calificación.

Ahora bien, para que la Dirección General de Marina Mercante pueda calificar a una embarcación como de extraordinaria especialización, una vez que recibe la solicitud de la empresa naviera correspondiente, convoca a una reunión de trabajo con el fin de que se determinen ciertos detalles de la solicitud realizada. A dicha reunión acude persona, de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM), de Petróleos Mexicanos (PEMEX) Exploración y Producción, de la empresa naviera mexicana interesada y de la Dirección General de Marina Mercante. Concluida dicha reunión de trabajo,

mediante oficios se solicita a la CAMENITRAM que emita su opinión sobre la solicitud de calificación de extraordinaria especialización de determinada embarcación; asimismo también se solicita a la Dirección General Adjunta de Protección y Seguridad Marítima que emita su opinión técnica sobre la correspondiente calificación.

Una vez que la Dirección General de Marina Mercante tiene las opiniones de las industrias interesadas, emite su resolución, en la cual determina si la embarcación es o no calificada como de extraordinaria especialización.

Anteriormente, la resolución mediante la cual se calificaba a una embarcación como de extraordinaria especialización, también contenía el tiempo por el cual obtendría tal calificación; sin embargo, como señalamos en el análisis del artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la legislación no regula sobre el tiempo que la embarcación obtendrá la calificación de extraordinaria especialización. Por ello, quedaba al arbitrio de la autoridad marítima determinar el tiempo por el cual la embarcación gozaría de la calificación de extraordinaria especialización.

Al respecto, debe precisarse que la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que cuando se trata de embarcaciones extranjeras con características técnicas de extraordinaria especialización, no se deja al arbitrio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el decidir la oportunidad de expedir o no el permiso de navegación, dado que la propia ley establece cuando se reúnen tales características, y el Reglamento dispone que antes de otorgarlos, la Secretaría consultará a las cámaras u organizaciones empresariales de navieros, para que le informen si en efecto las embarcaciones para las que se solicita el permiso cuentan o no con tales características, por lo que se determinó que no es violatorio de la garantía de seguridad jurídica a que se refiere el artículo 16 constitucional; sin embargo dicha tesis en nada hace referencia en cuanto al tiempo por el cual la autoridad debe emitir esa calificación, ocasionando que la autoridad determine, a su arbitrio, el tiempo de la calificación de extraordinaria especialización.

Por ello, no hay precepto jurídico que señale el plazo conforme al cual la autoridad extenderá los permisos para que permanezcan en aguas mexicanas embarcaciones de extraordinaria especialización de bandera extranjera, operadas por navieros mexicanos, y deja a discreción de la autoridad marítima disponer por cuánto tiempo concederá la calificación de extraordinaria especialización y la autorización para navegar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos, sin la obligación de abanderar la embarcación como mexicana. Esta ausencia de regulación específica y criterios objetivos para fijar la temporalidad de dichos permisos, coloca a los navieros mexicanos que explotan este tipo de embarcaciones, en un estado de incertidumbre, sobre todo en actividades tan importantes como es la producción petrolera, en que por necesidad tecnológica se utilizan embarcaciones del mercado internacional que deben fletarse por tiempos precisos a muy caro costo, porque les impide establecer planes de trabajo precisos a partir del lapso por el que previsiblemente podrán permanecer en aguas nacionales sin que sus embarcaciones deban ser abanderadas como mexicanas, ya que la autoridad puede, en ejercicio de una atribución absolutamente discrecional, disponer libremente el periodo de estancia de esas embarcaciones en el litoral nacional, sin tomar en cuenta que los servicios que prestan requieren de seguridad jurídica para poder ser contratados, con la garantía de que habrá un mínimo de tiempo para cumplir con sus obligaciones pactadas.

De ahí, la necesidad de tener una legislación que regule específicamente lo relacionado con las embarcaciones de extraordinaria especialización, y en tanto dichas disposiciones no sean emitidas, consideramos que los permisos que autoricen la navegación temporal en aguas nacionales y la calificación de extraordinaria especialización, deberán ser, por periodos de al menos dos años, que es el plazo máximo de estancia previsto para toda embarcación de bandera extranjera que pretenda permanecer en esa condición en aguas nacionales, sin matricularse como mexicana, ya que el artículo 40, párrafo séptimo y octavo de la ley en cita, establece que el permiso de navegación temporal que se otorga a

las embarcaciones de bandera extranjera que operan navieras mexicanas en navegación de cabotaje tienen una vigencia de tres meses, el que puede ser renovado como máximo en siete ocasiones para una misma embarcación, lo cual arroja un total de veinticuatro meses, sumados el primer permiso y sus siete prórrogas.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Como se ha mencionado a la largo del presente trabajo, hoy en día el Derecho Marítimo tiene una gran importancia histórica que incluso, se mantiene hasta nuestros días. Y esto, debido a que el transporte por mar es muy utilizado para transportar las mercancías objeto de compraventas internacionales, dando lugar así a un gran tráfico marítimo; aunado a lo anterior, nuestro país nos ofrece grandes recursos naturales a lo largo de sus extensos litorales, los cuales no son explotados debidamente. Por ello la materia de Derecho Marítimo debe ser obligatoria en todas las escuelas y facultades de Derecho., y así evitar seguir dando la espalda al mar.

SEGUNDA.- Es necesario establecer mecanismos para que las navieras mexicanas que operan buques extranjeros en servicio de cabotaje, lo presten con buques de bandera nacional.

TERCERA.- Debemos buscar promover medidas que propicien la utilización de astilleros nacionales, para fortalecer este sector y reactivar la industria a través de la construcción de nuevos buques a precios competitivos.

CUARTA.- Instrumentar acciones para lograr una mayor difusión y aplicación de los acuerdos internacionales concertados por México, y vigilar su cumplimiento.

QUINTA.- Es necesario modificar nuestra legislación marítima, pues basta una simple lectura de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 2006, para advertir que la misma está completamente fuera de la realidad marítima nacional e internacional y que contradice diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

SEXTA.- Resulta imprescindible emitir las disposiciones reglamentarias de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues existen deficiencias que no pueden ser cubiertas con un reglamento de una ley que, actualmente, se encuentra fuera de realidad.

SÉPTIMA.- Fortalecer a las Capitanías de Puerto para el adecuado ejercicio de la autoridad marítima, por lo tanto proponemos la desaparición de las Administraciones Portuarias Integrales, debido a que hay un intermediación innecesaria, pues no son quienes prestan directamente los servicios portuarios y restan autoridad al Capitán de Puerto.

PROPUESTAS

PRIMERA.- Se propone que el ordenamiento marítimo correspondiente, contenga disposiciones que sienten las bases para la reactivación de la marina mercante o siquiera impulse el abanderamiento de embarcaciones como mexicanas. Por ello, es necesario que la regulación de embarcaciones de extraordinaria especialización se encuentre debidamente establecida, es decir, bajo qué circunstancias específicas podrán obtener los permisos temporales, y por cuánto tiempo podrán permanecer en aguas nacionales sin la obligación de abanderarse como mexicanos, con la finalidad de obtener más seguridad jurídica y no permitir que la autoridad tome decisiones a su discrecionalidad.

SEGUNDA.- A pesar de de que se ha luchado tanto por la creación de una Secretaría del Mar, no podemos dejar de insistir en la necesidad urgente de su creación, para que se encargue de desarrollar y explotar todos los puertos existentes en nuestro país, así como del aprovechamiento de los recursos naturales del mar.

Si bien es cierto, podría confundirse e incluso afirmarse como innecesaria dicha Secretaría; y esto debido a la ya existente Secretaría de Marina, sin embargo es importante señalar el hecho de que la Secretaría de Marina corresponde al

Derecho Marítimo de Guerra, y es una institución militar nacional, de carácter permanente, y la cual tiene como misión hacer uso o empleo del poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país. Por su parte, la Secretaría del Mar, correspondería al Derecho Marítimo de Paz para atender a la Marina Mercante Nacional; por lo que se referiría a asuntos del sector privado, las relaciones entre los empresarios y la autoridad, las actividades que se vean involucradas con el mar, y los posibles conflictos legales que se pudieren suscitar; e incluso como se señalaba unas líneas atrás, viéndolo desde un punto de vista comercial, ésta Secretaría podría ser un apoyo directo para el sector privado y así éste pudiera explotar los recursos naturales del mar y, al abrir más puertos se daría un gran apoyo al sector pesquero que en nuestro país está a punto de desaparecer por la escasez de buques.

TERCERA.- Derivado de lo dispuesto por el artículo 104 fracción IV, que establece que los Tribunales de la Federación conocerán de los asuntos que versen sobre Derecho Marítimo, continuamos con la propuesta de la creación de Tribunales Marítimos, integrados por personas que sean conocedoras de la materia y puedan resolver correctamente los conflictos jurídicos suscitados que tengan como escenario el mar.

BIBLIOGRAFÍA

ANDREA SÁNCHEZ, Francisco José. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Comentada. Quinta edición. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, D.F., 1994.

ARROYO, Ignacio. Compendio de Derecho Marítimo. Cuarta edición. Editorial Tecnos. Madrid, España. 2012.

ARROYO, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. Editorial José María Bosch. Barcelona, España. 2001.

BALKIN, Rosalie. The legal framework of the International Maritime Organization". World Maritime University. Sweden. July 2000.

BELTRÁN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Depalma. Buenos Aires, 1994.

BENÍTEZ, Juan E. Derecho Internacional Marítimo. Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú. Perú, 1932.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Segunda edición. Editorial Porrúa. México, 2012.

COLOMBOS, John. Derecho Internacional Marítimo. Edit. Aguilar Jurídica. Madrid. 1961.

COSCULLUELA MONTANER, Luis. Administración Portuaria. Editorial Tecnos. Madrid, 1973.

DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación. Editorial Abeledo-Perrot. Buenos Aires, 1992.

DUESO, Julio. Nociones de Puertos. Editorial Instituto Marítimo Mexicano, A.C. México, 1958.

ENRÍQUEZ ROSAS, David. El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones. Instituto de Investigaciones Jurídicas. México, 1998.

GARCÍA ARROYO, Raziél. Biografía de la Marina Mexicana. Editorial Talleres Gráficos de la Nación. México. 1960.

GONZÁLEZ-LEBRERO, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Cuarta edición. Editorial Depalma. Buenos Aires, 2000.

LÓPEZ AMO, José Julián. El Capitán de Buque. Producción Gráfica Impresión. Madrid, 1991.

LÓPEZ ENRIQUEZ, José. Algunas Consideraciones sobre la Organización en el Sistema Portuario Nacional. Centro Nacional de Enseñanza Técnica Industrial. México, 1977.

MARÍA DIEZ, Manuel. Derecho Administrativo. Bibliográfica Omeba. Buenos Aires, 1965.

MATILLA ALEGRE, Rafael. El naviero y sus auxiliares. El buque. Editorial José María Bosch. Barcelona, 1995.

OLVERA DE LUNA, Omar. Derecho Marítimo. Editorial INADEM. México, 2012.

OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa. México, 1981.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. “Bienes, Derechos Reales y Sucesiones”. Cuadragésimo segunda edición. México, 2009.

SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. Derecho Oceánico. Editorial Porrúa. México, D. F. 1987.

SALOM FRANCO, Nicolás. Aspectos Actuales del Derecho del Mar. “Reseña Histórico-Jurídica”. Editorial Banco Central Hipotecario. Bogotá, 19886

SEPÚLVEDA, César. Derecho Internacional Público. Terminología usual en las Relaciones Internacionales”. Acervo Histórico Diplomático.

SOBARZO, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Segunda edición. Editorial Porrúa. México, 1985.

SOLÍS GUILLÉN, Eduardo. El buque y su naturaleza jurídica. Ciudad de México, 1951.

SZEKELY, Alberto. México y el Derecho Internacional del Mar. Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México. México, 1979.

TRIGO CHACÓN, Manuel. Derecho Internacional Marítimo. Editorial Lerko. Madrid, 1996.

VIGIER DE TORRES, Agustín. Derecho Marítimo. Tercera edición. Subsecretaría de la Marina Mercante. Madrid, 1977.

ZAMBONINO PULITO, María. Puertos y Costas. Editorial Titan lo Blanch. Valencia, 1997.

LE GISLACIÓN

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

CONVENCIÓN DE GINEBRA SOBRE ALTA MAR DE 1958.

CONVENCIÓN SOBRE MAR TERRITORIAL Y ZONA CONTIGUA DE 1958

CONVENCIÓN SOBRE DERECHO DEL MAR DE 1982.

CÓDIGO CIVIL FEDERAL DE 1928.

CÓDIGO DE COMERCIO DE 1889.

LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DE 2006.

LEY DE PUERTOS DE 1993.

LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA DE 1993.

LEY FEDERAL DEL MAR DE 1986.

LEY FEDERAL DEL TRABAJO DE 1970.

LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL DE 1976.

LEY ORGÁNICA DE LA ARMADA DE MÉXICO DE 2002.

LEY DE PETRÓLEOS MEXICANOS DE 2008.

LEY SOBRE CELEBRACIÓN DE TRATADOS DE 1992.

REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN DE 1998.

REGLAMENTO DE LA LEY DE PUERTOS DE 1994.

REGLAMENTO GENERAL DE LA CASA DEL MARINO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS DE 1943.

REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES DE 2009.

REGLAMENTO PARA EL ABANDERAMIENTO Y MATRÍCULA DE LOS BUQUES MERCANTES NACIONALES DE 1946.

DICCIONARIOS

AMICH, Julián. Diccionario Marítimo. Sexta edición. Editorial Juventud. Barcelona, España, 2003.

DE PINA VARA, Rafael. Diccionario de Derecho. Trigésima segunda edición, Porrúa. México, 2003.

Real Academia Española. Diccionario de la Real Academia Española. Madrid, Real Academia Española. Vigésima segunda edición, Tomo II, 2001.

OTRAS FUENTES.

Acerca de PEMEX, 4 de septiembre de 2013. Consulta del 19 de octubre de 2013, de http://www.pemex.com/acerca/quienes_somos/Paginas/default.aspx.

Anuarios estadísticos. Operación Portuaria, agosto 2013. Consulta del 5 de octubre de 2014, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGP/estadisticas/2012/Anuarios/Anuario2012.html.

BARRERA GRAF, Jorge. Codificación en México. Antecedentes. Código de Comercio de 1889, perspectivas. Consulta de 10 de diciembre de 2013, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/640/5.pdf>.

Concesiones a las Administraciones Portuarias Integrales, 20 de agosto de 2013. Consulta del 26 de noviembre de 2014, de <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/direccion-general-de-puertos/tramites/concesiones-apis>.

Conocimientos Marineros. Heroica Escuela Naval. México, 1993.

HERNÁNDEZ, Hugo. Exige CAMENINTRAM certeza jurídica para Marina Mercante, de 29 de enero de 2013. Consulta de 20 de diciembre de 2013, de <http://t21.com.mx/maritimo/2013/01/29/exige-cameintram-certeza-juridica-marina-mercante>.

IMO. Structure. “About IMO”. London. Octubre. 2012. Consulta de 8 de noviembre de 2013, de <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>.

IMO. What is, what it does, how it works. “What it is”. London. Octubre. 2012. Consulta de 8 de noviembre de 2013, de <http://www.imo.org/About/Pages/FAQs.aspx>.

JUÁREZ, Pilar. Urge Reglamento a la Ley de Navegación, 27 de septiembre de 2012. Consulta de 20 de diciembre de 2013, de <http://t21.com.mx/maritimo/2012/09/27/urge-senado-reglamento-ley-navegacion>.

MELO, Ignacio. El Libro Tercero del Código de Comercio. Visión retrospectiva y su proyección futura. Consulta de 10 de diciembre de 2013, de <http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/2/640/15.pdf>.

Objetivos estratégicos de la Dirección General de Marina Mercante, 29 de septiembre de 2013. Consulta del 15 de noviembre de 2014, de <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/direccion-general-de-marina-mercante/objetivos-estrategicos>.

Senado pide emitir Reglamento de la Ley de Navegación. 2011. <http://www.t21.com.mx>.

Sistema Portuario Nacional, 20 de agosto de 2013. Consulta del 3 de octubre de 2013, de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/puertosdemexico/mapa_o.jpg.

Real Academia Española, 2001. Definición de la palabra *navegar*. Consulta del 22 de septiembre de 2013, de <http://lema.rae.es/drae/?val=navegar>.

Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Boletín Oficial del Estado, jueves 20 de octubre de 2011. Consulta del 27 de septiembre de 2013, de <http://www.boe.es/boe/dias/2011/10/20/pdfs/BOE-A-2011-16467.pdf>.

SEPÚLVEDA, César. Derecho Internacional Público. Terminología usual en las Relaciones Internacionales". Acervo Histórico Diplomático. Consulta de 25 de octubre de 2013, de <http://www.sre.gob.mx/acervo/images/libros/termiusual2.pdf>.