



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL**

**“LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS EN MÉXICO
Y SU EFICACIA”**

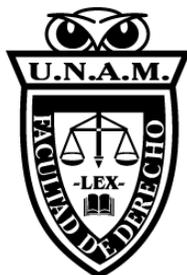
T E S I S

**PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

PRESENTA:

JOSÉ LUIS CONTRERAS SILVA

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. OMAR OLVERA DE LUNA.**



Cd. Universitaria, D. F. 2015



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

DR. ISIDRO AVILA MARTINEZ.
DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR
DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
P R E S E N T E.

El alumno: **JOSE LUIS CONTRERAS SILVA**, con número de cuenta: 407538058, realizó bajo la supervisión de este Seminario el trabajo titulado **“LOS TRIBUNALES MARITIMOS EN MEXICO Y SU EFICACIA”**, con la asesoría del Dr. OMAR OLVERA DE LUNA, que presentará como tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho.

El mencionado asesor nos comunica que el trabajo realizado por dicho alumno reúne los requisitos reglamentarios aplicables, para los efectos de su aprobación formal.

En vista de lo anterior, comunico a usted que el trabajo de referencia puede ser sometido a la consideración del H. Jurado que habrá de calificarlo.

Por sesión del día 3 de febrero de 1998 del Consejo de Directores de Seminario se acordó incluir en el oficio de aprobación de tesis la siguiente leyenda que se hace del conocimiento del sustentante:

“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad”.

Atentamente,
“POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU”.
Ciudad Universitaria, a 16 de Abril de 2015.

DR. ALBERTO FABIAN MONDRAGON PEDRERO.
DIRECTOR

c.c.p. Secretaría General de la Facultad de Derecho.
c.c.p. Archivo Seminario.
c.c.p. Alumno.
AFMP/*csv.



DEDICATORIA

Para Gaby, por todo aquello que se guarda en el corazón.

Esta es la semilla que sembraste hace ya varios años en mi persona, gracias por darme lo mejor de ti; sin duda, han sido tiempos de enorme aprendizaje. Tengo en la memoria todo aquello que el corazón abraza: tu música, tus libros pero sobre todo tu manera de ver la vida.

Formas parte de mí; lo sé, cada vez abro un libro, cada vez que pienso que somos la totalidad de las personas que nos dan esperanza en el camino de la vida, en tu caso tienes un lugar imprescindible en el corazón de mi existencia.

Caminamos siempre juntos, con amor tú hermano José Luis.

Carmen

Siempre has sido motivo de inspiración, porque con tu manera de ser rompes paradigmas y con tu corazón iluminas el mundo.

AGRADECIMIENTOS

A todos los maestros de la Facultad de Derecho por el ímpetu de formar mejores ciudadanos.

A Oscar Sotomayor López, por las enseñanzas en el aula de clases y por ser un ejemplo de tenacidad, valor y ejemplo de en la vida.

A Raúl Efraín Cardozo Miranda, por motivarme a seguir aprendiendo.

A Alejandra Núñez Tovar, por lo buenos consejos de estudiante. (Q.E.P.D)

A Antonio Nava Romero, por tu apoyo y la buena amistad.

A Ricardo Vázquez Contreras, por tu apoyo en las conferencias.

A Argentina, por las buenas charlas y las lecciones de vida por darme la oportunidad de ser tú amigo, gracias.

A Omar Olvera de Luna, por su conducción en la presente tesis.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO I EL DERECHO MARÍTIMO EN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.....	2
1.1 APROXIMACIÓN AL TEMA.....	3
1.1.1 <i>INTRODUCCIÓN.....</i>	3
1.1.1.1 <i>CONTENIDO DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS</i>	3
1.1.1.2 <i>LA CONFORMACIÓN DOGMÁTICA Y ORGÁNICA DE LA CONSTITUCIÓN</i>	4
1.2 LA AUTONOMÍA DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO.....	5
1.2.1 <i>APROXIMACIÓN.....</i>	5
1.2.2 <i>BASE CONCEPTUAL.....</i>	6
1.2.3 <i>ELEMENTOS DE LA AUTONOMÍA MARÍTIMA</i>	8
1.2.4 <i>LA ESPECIALIDAD EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO.....</i>	11
1.3 LA UBICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO EN LA NORMA SUPREMA	12
1.3.1 <i>LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS</i>	12
1.3.2 <i>EL DERECHO MARÍTIMO DE LOS HIDROCARBUROS.....</i>	13
1.3.3 <i>CONTENIDO DE LA REFORMA ENERGÉTICA</i>	18
1.3.4 <i>LA ESTRUCTURA DEL ARTÍCULO 27 EN LA CONSTITUCIÓN</i>	20
1.3.5 <i>NACIONALIDAD.....</i>	21
1.3.6 <i>ESTRUCTURA TERRITORIAL</i>	22
1.3.7 <i>FACULTADES DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA EN CUESTIONES MARÍTIMAS</i>	25
1.3.8 <i>LEYES FEDERALES.....</i>	26
1.3.9 <i>NORMAS OFICIALES MEXICANAS Y NORMAS OFICIALES.....</i>	27
1.3.10 <i>LA JURISPRUDENCIA</i>	28
1.3.11 <i>LA DOCTRINA</i>	29
1.4 EL DERECHO INTERNACIONAL.....	29
1.4.1 <i>INTRODUCCIÓN.....</i>	29
1.4.2 <i>BREVE REFERENCIA SOBRE LA GÉNESIS DE LOS TRATADOS</i>	30
1.4.3 <i>MARCO CONCEPTUAL</i>	31
1.4.4 <i>LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN EL SISTEMA JURÍDICO MEXICANO.....</i>	33
1.4.5 <i>EL DERECHO INTERNACIONAL EN LA CONSTITUCIÓN.....</i>	34

1.4.6 LEY SOBRE LA CELEBRACIÓN DE TRATADOS	36
1.4.7 LEY SOBRE LA APROBACIÓN DE TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA ECONÓMICA	37
1.4.8 LEY ORGÁNICA SOBRE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL.....	38
1.4.9 REGLAMENTO DEL SENADO	40
1.4.10 ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.....	40
1.4.11 TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA MARÍTIMA CELEBRADOS POR MÉXICO.....	43
1.4.12 LOS USOS Y COSTUMBRES EN EL DERECHO MARÍTIMO.....	43
1.4.13 INCOTERMS.....	46
1.4.14 ORGANISMOS DEL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO.....	50

CAPITULO II ANTECEDENTES DEL DERECHO MARÍTIMO 51

2.1. APROXIMACIÓN AL TEMA..... 52

2.1.1. INTRODUCCIÓN	52
---------------------------	----

2.2 BREVES ANTECEDENTES DE LA NAVEGACIÓN EN MÉXICO..... 55

2.2.1 LA NAVEGACIÓN EN EL MÉXICO PREHISPÁNICO	55
2.2.2 LA NAVEGACIÓN EN TIEMPOS DE LA CONQUISTA ESPAÑOLA	56
2.2.3 LAS BATALLAS DE MÉXICO EN EL MAR.....	58

2.3 ANTECEDENTES CONSTITUCIONALES 62

2.3.1 LOS SENTIMIENTOS DE LA NACIÓN	62
2.3.2 EL ESTABLECIMIENTO DE FACULTADES EN EL SECTOR MARÍTIMO PORTUARIO	63
2.3.3 ACTA CONSTITUTIVA DEL 31 DE ENERO DE 1824.....	63
2.3.4 BASES Y LEYES CONSTITUCIONALES DE LA REPUBLICA DE 1836	67

CAPITULO III LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO 68

3.1 LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO 69

3.1.1 LA UBICACIÓN DE LA MARINA MERCANTE EN NUESTRO PAÍS	69
3.1.2 LAS AUTORIDADES EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA	70

3.2 EL DIAGNÓSTICO DE LA MARINA MERCANTE 72

3.2.1 UNA RADIOGRAFÍA ACTUAL.....	72
3.2.2 DESARROLLO FINANCIERO	75
3.2.3 ESTÁNDARES EN LA EDUCACIÓN NÁUTICA	76

3.3 LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE Y DE ALTURA EN MÉXICO	77
3.4 LA CONDICIÓN LABORAL EN LA MARINA MERCANTE.....	78
3.5 LOS PUERTOS MEXICANOS	80
3.5.1 LA AUTORIDAD PORTUARIA EN MÉXICO	80
3.5.2 LAS APIS EN MÉXICO.....	82
CAPITULO IV LA IMPORTANCIA DE UN DERECHO MARÍTIMO COMPARADO	86
4.1 NOCIONES GENERALES.....	87
4.1.1 <i>INTRODUCCIÓN</i>	87
4.2 DERECHO COMPARADO	87
4.3 SISTEMA JURÍDICO	88
4.4 FAMILIAS JURÍDICAS.....	89
4.4.1 <i>FAMILIA NEORROMANISTA</i>	89
4.4.2 <i>FAMILIA DEL COMMON LAW O ANGLOSAJONA</i>	90
4.4.3 <i>FAMILIA MIXTA O HIBRIDA</i>	90
4.4.4 <i>FAMILIA SOCIALISTA</i>	90
4.5 PANORAMAS CONTEMPORÁNEOS EN EL DERECHO MARÍTIMO COMPARADO.....	91
4.5.1 <i>INGLATERRA</i>	91
4.5.1.1 <i>LA JURISDICCIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO INGLÉS</i>	92
4.5.2 <i>LA JURISDICCIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO ARGENTINO</i>	92
4.5.2.1 <i>LA JURISPRUDENCIA EN EL ÁMBITO JURÍDICO DE ARGENTINA</i>	93
4.6 LA JURISDICCIÓN EN EL DERECHO MARÍTIMO PANAMEÑO.....	94
4.6.1 <i>ÁMBITO INTERNO DE APLICACIÓN</i>	94
4.6.2 <i>ÁMBITO EXTERNO DE APLICACIÓN</i>	95

CAPITULO V TRIBUNALES MARÍTIMOS EN MÉXICO.....	96
5.1 INTRODUCCIÓN AL TEMA	97
5.1.1 <i>PREÁMBULO.....</i>	97
5.2 JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA.....	97
5.3 EL PROCESO JUDICIAL MEXICANO	98
5.4 LA ECONOMÍA DE LOS MARES Y EL DERECHO MARÍTIMO.....	99
5.4.1 <i>MÁRGENES ECONÓMICOS DEL MAR EN MÉXICO.....</i>	99
5.4.2 <i>LA POTENCIALIDAD DE NUESTROS RECURSOS PESQUEROS.....</i>	102
5.4.3 <i>LA PROYECCIÓN PESQUERA EN MÉXICO</i>	104
5.5 ELEMENTOS ADJETIVOS DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO.....	110
5.5.1 <i>LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS</i>	110
5.5.2 <i>FUNDAMENTOS PROCESALES EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO</i>	112
5.5.3 <i>ÁREAS ESTRATÉGICAS</i>	113
5.5.4 <i>INTERESES MARÍTIMOS NACIONALES</i>	113
5.6 TRIBUNALES MARÍTIMOS EN MÉXICO.....	114
5.6.1 <i>LA SECRETARÍA DEL MAR Y LA UBICACIÓN ADMINISTRATIVA DE LOS</i> <i>TRIBUNALES MARÍTIMOS.....</i>	114
5.6.2 <i>TRIBUNALES MARÍTIMOS EN MÉXICO</i>	115
5.6.3 <i>LA COMPETENCIA DE LOS TRIBUNALES MARÍTIMOS MEXICANOS</i>	117
5.6.4 <i>TRIBUNALES MARÍTIMOS UNA NECESIDAD INELUDIBLE.....</i>	118
CONCLUSIÓN	120
BIBLIOGRAFÍA.....	121

INTRODUCCIÓN

Realizar la presente investigación significo una aventura; gracias a ella, entendí las peripecias a las que se encuentra cualquier investigador. En el caso concreto de la materia que he analizado como lo es el derecho marítimo, con el tema “Tribunales Marítimos en México y su Eficacia” quedé profundamente conmovido por las grandes adversidades en las que se encuentra la materia que comento.

Evidentemente, realice un trabajo por escrito pero además llevé a cabo un trabajo de campo que lleva por nombre “Intereses Atrincherados los Retos de México en el Mar” (que anexo a la presente tesis) esto lo decidí de esta manera ya que considero que es una de las mejores formas de acercar a cualquier lector, estudiante de derecho o ciudadano común, a este apasionante tema como lo es el derecho marítimo mexicano.

En ambos casos de mi investigación procuré dejar testimonio claro sobre las actuales necesidades de la materia; desde la falta de implementación educativa, hasta las profundas reformas necesarias para la estabilidad marítima portuaria.

En la parte escrita utilice el método científico, histórico y sociológico este último me parece fundamental para entender el contexto de la materia que estudié. Por otro lado, en el caso de la grabaciones si bien son sencillas, considero que cumplen con su finalidad; es decir, la de plasmar la realidad institucional por la que atraviesa nuestro país en el gremio marítimo, que desde mi óptica es ineficaz y, hasta el eslabón más débil como lo son las costas y la precaria vida que en su mayoría tienen las personas que habitan en esas zonas de nuestro país.

Estoy claro que el tema puede suscitar discordancias respecto de si deben existir o no, en mi caso; estoy profundamente convencido de su necesaria existencia, es un hecho que contamos con litorales, recursos y necesidades humanas que en lo particular, me han hecho entender al mar como una verdadera alternativa y solución a problemas tan comunes en México.

Desde luego, estas posibles soluciones tienen que ir respaldadas por instituciones y personas capaces de operar desde un razonamiento focalizado a las verdaderas necesidades y conocimientos sobre el tema. Ello solo se logrará desde la base académica que en buena medida es la idónea para comprender los diferentes problemas estructurales de la materia que me atañe; así, estoy convencido que sucede en la vía de los hechos. Esta es mi aportación a la ciencia del derecho marítimo mexicano.

CAPITULO I

El Derecho Marítimo en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En el presente capítulo estudiaré los diferentes dispositivos constitucionales dentro de los cuales se reconoce al derecho marítimo mexicano; abordaré la estructura legislativa, administrativa y judicial que le dan forma a la materia que nos atañe.

Es claro advertir, que la actual Constitución de 1917, ha tenido un proceso histórico en el cual se ha reformado de manera constante su contenido; desde luego, aquellas reformas han alcanzado a nuestro longevo derecho marítimo mexicano que si bien ha evolucionado de manera incipiente, la Constitución lo reconoce perfectamente.

La finalidad del presente capítulo es la de acercarnos desde el tamiz constitucional a las distintas áreas que conforman nuestra materia ribereña como lo son: la posición geográfica en la que están posicionados nuestros mares, la conformación política y soberana dentro de la cual ejerce competencia y jurisdicción (islas cayos, islotes) el Estado en el territorio costanero.

Las bases de nuestra materia marítima mexicana se encuentran en el texto normativo de mayor calado; es decir, en nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, cuestión que no puede tomarse a la ligera por las connotaciones de carácter políticas y jurídicas; es ahí, en donde radica la importancia de su estudio.

1.1 Aproximación al tema

1.1.1 Introducción

He considerado importante estudiar brevemente el concepto y elementos que conforman a la Constitución; puesto que, este documento representa una base imprescindible para entender el derecho marítimo mexicano.

La palabra constitución empleada de una manera simple es entendida como la naturaleza de alguna cosa, el diccionario Larousse¹ establece el significado de la palabra constitución como “*el conjunto de caracteres morfológicos, fisiológicos y psíquicos de un individuo.*”

Pues bien, cuando se emplea el término Constitución desde una perspectiva jurídica nos estaremos refiriendo a la organización, principios e instituciones que conforman la estructura orgánica de un Estado en particular.

Para los autores Rafael de Pina Y Rafael de Pina Vara la palabra Constitución tiene la siguiente definición:

“Es el orden jurídico que constituye el Estado determinando su estructura política, sus funciones características, los derechos y obligaciones de los ciudadanos y el sistema de garantías necesarios para el mantenimiento de la legalidad”.²

Se debe recordar que, personajes como John Locke, Montesquieu y Jean-Jacques Rousseau coincidían en entender a la Constitución como un documento imprescindible para la convivencia de las personas en sociedad en la cual las normas constitucionales fueran las directrices necesarias para el establecimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos y contener los pesos y contra pesos del poder.

1.1.1.1 Contenido de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

No existe un modelo general respecto del contenido de la Constitución, sin embargo; se pueden señalar dos tendencias de contenido constitucional una denominada *restrictiva* y la otra llamada *extensiva*.

Respecto del sentido restrictivo, los investigadores Héctor Fix-zamudio y Salvador Valencia Carmona³ manifiestan que existe una tendencia clásica; en el

¹ El Pequeño Larousse Ilustrado, undécima edición, México, Larousse, 2005, p. 280.

² de Pina Rafael y de Pina Vara Rafael, diccionario de derecho, 32ª. Ed., México, edit., Porrúa, 2003, p.184.

entendido de que la Ley Fundamental debe encargarse exclusivamente de organizar el poder público y establecer el derecho de los ciudadanos además de sus obligaciones y -agregan- este tipo de organización restrictiva se mantiene dentro de la directriz de no considerar necesario ocuparse de los detalles típicos de las leyes ordinarias.

Ahora bien, el argumento principal sobre una tendencia restrictiva radica sobre la base, de que los cambios sociales tendrían como consecuencias reformar de manera constante la norma suprema lo que acarrearía cierta inestabilidad institucional.

Por su parte, la tendencia extensiva referente a aquellas Constituciones que deben estar acorde con determinadas cuestiones como lo son: políticas, económicas y sociales con la finalidad de poder reglamentar todos los supuestos posibles.

Desde luego, el argumento de reglamentar los fenómenos más trascendentes en cualquier Estado es un ideal deseable; sin embargo, se piensa que con ello tendríamos una cantidad considerable de artículos que dificultarían su estudio.

Como es sabido nuestro país cuenta con una norma suprema que cuenta con 136 artículos; no obstante, en documentos anteriores como lo fueron el Cádiz se contó con 384 artículos y la de Apatzingán con 242.

Es claro advertir que la Constitución de 1917 que es la que nos rige en la actualidad cuenta con muchos menos artículos que sus documentos precedentes.

1.1.1.2 La Conformación Dogmática y Orgánica de la Constitución

La estructura constitucional tiene dos pilares importantes el primero denominado parte *dogmática* y la segunda llamada parte *orgánica*; ambos elementos van de la mano estudiaré las razones que validan esta afirmación.

Pues bien, la parte dogmática está constituida por los denominados derecho humanos tales como: la libertad de asociación, libertad de tránsito la libertad de impresión, entre otros; los mencionados derecho humanos representan limitaciones al poder público, de no estar reconocidos seríamos aún más vulnerables al ejercicio del poder público.

³ Cfr. Fix-zamudio, Héctor y Valencia Salvador, Derecho constitucional mexicano y comparado, 32ª. Ed., México, edit., Porrúa, 2003, p. 61.

La parte dogmática de la Constitución se encuentra en los primeros veintinueve artículos; no obstante, existen otros derechos humanos en otras disposiciones de la misma Constitución.

Por otro lado, la parte orgánica establece la forma de gobierno y la organización de los poderes públicos del Estado al establecer la división de poderes, su competencia e integración.

El alcance de las facultades orgánicas es de suma importancia para el establecimiento de un estado constitucional de derecho de no mantener esta cualidad los funcionarios ejercerían sus facultades de manera omnímoda; es decir, lo abarcaría absolutamente todo sin contrapesos efectivos.

Finalmente, la parte orgánica de nuestra Norma Fundamental se establece del artículo 49 al 105.

1.2 La autonomía del derecho marítimo en México

1.2.1 Aproximación.

A lo largo de los años en la doctrina mexicana diferentes estudiosos del derecho marítimo, se han preocupado por no dejar duda sobre la existencia de autonomía en la materia que comento.

Contrariamente, existen autores que niegan toda autonomía de la materia, argumentando que esta última; pertenece al derecho mercantil o internacional; pues bien, el debate sobre ello es bastante amplio.

La reflexión teórica y la elaboración de conceptos científicos sin duda, es parte fundamental para el desarrollo de nuestra materia; de no ser así careceríamos de argumentos que demostraran las afirmaciones o negaciones de lo que estudiamos.

Por ello, abordaré los elementos que consideré necesarios para el establecer la existencia o no existencia de la denominada “autonomía del derecho marítimo” cabe decir, que actualmente no existe un consenso general sobre los elementos que la componen.

1.2.2 Base conceptual

Así, el término “autonomía” responde a distintos significados entre ellos “como la capacidad de un individuo para actuar con independencia”.⁴

Entiendo la palabra autonomía como la facultad de no dependencia; asumo, que la connotación que se establece es de entender a la materia que estudiamos como una estructura propia con elementos particulares.

Ahora bien, el concepto jurídico del derecho marítimo en su sentido amplio comprende a la mar, y en sentido estricto se estaría refiriendo a las diversas actividades que se realiza como corresponde, al tráfico marítimo, en sus aspectos: *Derecho Marítimo Comercial, Derecho Marítimo Internacional, Derecho Marítimo Administrativo, Derecho Marítimo Penal y Derecho Procesal Marítimo*; por mencionar solo alguna de las vertientes en las que se puede estudiar la materia que comento.

Cabe advertir, que en México; nuestra materia marítima no escapa de aquellas consideraciones interpretativas que la reconocen con elementos diferenciadores de otras ramas del derecho.

Ejemplo de ello, es la afirmación de Javier Gonzales Garcinueñas⁵ quien asegura que la materia del presente trabajo goza de autonomía; toda vez que, desde la Constitución de 1857, que fue reformada en 1883, para agregar la palabra “comercio” se vislumbró por parte del “Poder legislativo” la trascendencia del derecho comercial.

Sumado a lo antes mencionado, no es coincidencia que dentro de la misma Constitución se establezca la aludida “autonomía”

En ese sentido, la autonomía de nuestra materia puede ser estudiada desde diferentes categorías, entre estas vale la pena mencionar:

“Autonomía científica” entendemos el conjunto sistematizado de normas referentes a una determinada materia.⁶

“Autonomía legislativa” en ella podemos encontrar al conjunto de normas agrupado en uno o varios textos; en México, podemos citar los siguientes textos jurídicos: de la norma suprema encontramos los artículos, 27, 32, 73 fracción

⁴ El Pequeño Larousse Ilustrado, .op., cit., p. 245.

⁵ Cfr. Gonzales Garcidueñas, Javier A, Problemática del cabotaje en México, s.f., México, Porrúa, 2002, p. 21.

⁶ Cfr. Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, México, Ed. INADEM, 2012, p. 12.

XIII, 104 fracción IV, y 133, la “Ley Federal del Mar” del 8 de Enero de 1986, La “Ley de Puertos” del 19 de Julio de 1993, el reglamento de “Ley de Puertos” del 21 de Noviembre de 1994, la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” del primero de Junio del 2006, el “Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos” del 16 de Noviembre de 1998, (cabe destacar que el 4 de Abril del 2015, entrará en vigo el nuevo reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos“ Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentable” del 24 de Julio del 2007.

“Autonomía jurisdiccional” en esta categoría encontramos el fundamento en la Constitución Federal, esta es entendida como la competencia especifica asignada a determinado órgano para conocer en todas las cuestiones o conflictos derivados del ejercicio de la navegación.⁷

“Autonomía didáctica” el concepto va encaminado a la cuestión de la enseñanza del derecho en las aulas de las distintas facultades de derecho; sin embargo, bien los señala el “doctor” Omar Olvera de Luna,⁸ respecto a que la enseñanza de dicha materia debe enfocarse desde el entendido de una ciencia autónoma, entre otros argumentos; por la posición de carácter geográfico que naturalmente poseemos y por el impacto económico y comercial.

No obstante lo expuesto, es preciso destacar que el debate es antiquísimo y arduo en cuanto a la discusión de la llamada “*autonomía*”.

Uno de los críticos más fuertes sobre el tema fue el estudioso Hugo Rocco, eminente procesalista, quien afirmo que no existen bases científicas para establecer parámetro de autonomía en la materia que estudiamos; su argumento principal versaba sobre el principio de “unidad del derecho mercantil”.

Para el citado autor, la carencia de autonomía es consecuencia del supuesto de que es imposible separar al derecho marítimo del mercantil; toda vez que, la mencionada división carece de bases científicas; más aún, porque no existe razón para excluir el estudio del derecho marítimo de las cauces del derecho mercantil.

Hugo Rocco, propuso estudiar al derecho marítimo en un capítulo especial dentro de la misma estructura del derecho mercantil en el entendido de que apartir de esta esta forma la discusión sobre el particularismo quedaba resuelta.⁹

⁷ *Ibidem*, p. 13.

⁸ *Ídem*, p. 13.

⁹ *Ibidem*, p.13

Finalmente, considero necesaria la discusión de la autonomía del derecho marítimo, pues no es un debate estéril; en este último, se generan nuevas expectativas de estudio como lo puede ser los avances tecnológicos en el transporte comercial internacional, a mi juicio representa nuevos retos para el estudio de la materia.

Sin embargo, me parece que en nuestro país se estudia la problemática de nuestro derecho marítimo desde una perspectiva que no es funcional; es decir, sin tomar en consideración los beneficios geográficos y económicos que representan.

Es claro que las discusiones teóricas son necesarias no obstante; actualmente debemos tomar en cuenta la necesaria implementación de políticas que beneficien a nuestro mares en México estas son urgentes.

1.2.3 Elementos de la autonomía marítima

Estudiar la autonomía del derecho marítimo significa establecer aquellas directrices que le confieren dichas características; por ello, es menester comprender los elementos óptimos y necesarios para justificar la autonomía de la materia que nos ocupa.

Ahora bien, son cinco los elementos que he considerado estudiar para justificar mi propósito:

Concepto. Uno de los autores clásicos en la materia es Ripert quien define al derecho marítimo como “el derecho de todas las relaciones jurídicas de las cuales el mar es escenario y el comercio marítimo el objeto.”¹⁰

Por su parte Ignacio Arroyo menciona que el “derecho marítimo es la ciencia del derecho aplicada al mar y a las relaciones que con él nacen se desarrollan”¹¹

Gonzales Lebrero, lo define como “la rama de la ciencia jurídica a través de la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico por agua o se refieren a él.”¹²

Para Alberto Diez Mires aclara, “la terminología para referirnos a esta ciencia es la de derecho náutico, pero el uso -afirma el autor- a consagrado la expresión

¹⁰ Ctr. Ripert Georges, Compendio de Derecho Marítimo, s.f. Argentina, Buenos Aires, 1954, p. 12.

¹¹ Ctr. Arroyo Martínez, Ignacio, Estudios de Derecho Marítimo, Editorial Bosch, Barcelona 1995, p. 98.

¹² Ctr. Gonzales Lebrero, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación, ediciones Depalma, tercera Edit., Buenos Aires 1979, p. 34.

derecho marítimo en aquella legislación que ciñen su régimen al entorno del mar.”¹³

Se deberá recordar que el derecho marítimo se formó en la Edad Media en buena medida por la recopilación de la costumbre en la navegación. La cuestión particular en la materia es aún más notable si consideramos que instituciones jurídicas como: *la avería gruesa, el seguro y el riesgo marítimo* son figuras que surgieron en la tradición de los mares.

Cabe destacar que el "seguro marítimo" que en sus inicios fue exclusivo del derecho marítimo, actualmente se le puede ubicar en las cuestiones terrestres.

Diez Mires afirma que existen dos razones para estar seguros de que el derecho marítimo jamás perderá su carácter particular al señalar:

“No creemos sin embargo, que el derecho marítimo pueda perder jamás su carácter particular, y ello por dos razones:

En primer lugar la tendencia del derecho contemporáneo es de no hacer leyes generales, sino leyes adaptativas a los distintos géneros de explotación. No nos interesaremos más por el carácter general de la regla del derecho.

“...la importancia del medio terrestre, la clase de vida de los trabajadores, los incidentes y los riesgos de la navegación, la necesidad de seguridad en razón de la importancia de los riesgos, la variedad y el carácter remoto de ciertas operaciones, necesitan reglas especiales. Cuando la navegación aérea pasó a ser objeto de explotación comercial, hubo que crear un derecho de transportes aéreos, que tiene también un carácter particular...”¹⁴

En segundo lugar, el transporte marítimo es un transporte casi exclusivamente internacional. Para evitar conflictos de leyes, algunas veces insolubles, para calcular sus derechos y obligaciones, los que participan en los transportes marítimos desean que una misma ley se aplique en todos los mares que los buques están llamados a cruzar. Pero esta ley uniforme, lograda por una buena voluntad está redactada.”¹⁵

Por otro lado, el particularismo del derecho marítimo puede ser analizado desde la siguiente perspectiva:

1. Los (sujetos) navieros cumplen las mismas funciones en cualquier parte del mundo pues explotan la navegación de cabotaje y altura.
2. Las embarcaciones (objeto) y artefactos navales capaces de mantenerse en el agua puesto que es el medio geográfico en donde se desarrollan sus actividades.

¹³ Ctr. Diez Mires, Alberto, Derecho de la Navegación, s.f Argentina, edit., buenos Aires, p. 5.

¹⁴ Ibidem, p. 7

¹⁵ idem

3. La celebración (finalidad) de contratos de fletamento, en sus diferentes modalidades:

- Fletamento a casco desnudo: contrato de arrendamiento de un buque.
- Fletamento por tiempo: contrato de transporte de mercancías por vía marítima durante un cierto período de tiempo.
- Fletamento por viaje: contrato de transporte de mercancías por vía marítima durante un viaje.

Lo interesante de la cuestión particular en nuestro derecho marítimo es la situación de que la gran mayoría de los países que explotan sus mares comparte estos mismos elementos. Además de que la figura del *riesgo* en el mar es prácticamente universal.

“El riesgo es lo que predomina en materia de seguro marítimo, porque se trata de una gruesa aventura, en el mar donde pueden existir todo tipo de eventualidades, que deben ser asegurados dado que el barco es un patrimonio de afectación, que debe ser asegurado contra todo riesgo...”¹⁶

Universalidad. La codificación de las normas de los distintos Estados para regular la jurisdicción de sus costas es limitada si se toma en cuenta que el comercio marítimo es cosmopolita; gran parte de la comunidad internacional se ha preocupado por mantener ciertas reglas que protejan sus intereses particulares.

La tendencia aunque no es simple guarda una premisa básica; determinar principios que regulen los diferentes fenómenos que acontecen en la mar, con la finalidad de establecer los derechos y obligaciones de los distintos actores jurídicos.

Especialidad. Los artefactos navales y las embarcaciones exclusivamente se mueven en el agua, la cuestión de los mares tiene un móvil bastante especial, pues hasta el momento solo los artefactos y las embarcaciones se pueden desplazar en el mar.

¹⁶ Olvera de Luna, Omar, Contratos marítimos y el Comercio Exterior, Editorial INADEM, México, 2012, p. 169.

1.2.4 La especialidad en el derecho marítimo mexicano

Ahora bien, estudiaré la especialidad desde la legislación del derecho marítimo mexicano pues considero que nuestra legislación contiene artículos que nos sirven para ser ejemplificativos.

Esta afirmación se vuelve compleja si se considera que el buque es cosa mueble, de esta manera es definida por los distintos códigos; en nuestro caso la Ley de Navegación y Comercios Marítimos en su artículo 78 establece:

“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: el nombre, la matrícula, el puerto de matrícula, la nacionalidad, la 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.

De la misma manera el Código Civil federal se correlaciona con la Ley de Navegación y Comercios Marítimos al establecer:

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

Sin embargo, la necesidad del comercio marítimo me hace pensar que se debe considerar al buque al mismo tiempo como un bien inmueble. El profesor Omar Olvera de Luna nos proporciona un ejemplo claro a saber:

“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.”¹⁷

Y -agrega- siendo el barco un bien mueble por disposición de la ley y también por su naturaleza material, tiene las características esenciales de estar formado por un conjunto de cosas muebles: casco, aparejos, pertrechos, maquinas combustibles, fletes devengados y no cobrados cuando se vende estando en viaje, velamen etcétera.¹⁸

¹⁷ Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Op. cit, nota 5, p. 155.

¹⁸ Ídem.

El estudio del buque en nuestro país comprende el instrumento básico dentro del cual se desarrolla la navegación en México y en el mundo. En este sentido, es el buque la base material en donde se desarrolla los distintos fenómenos de la navegación.

“...la embarcación en tanto núcleo de las instituciones del derecho marítimo en general, y del derecho de la navegación en particular; disciplina esta última que de acuerdo con las voces más autorizadas de la doctrina, no tiene otro objeto-fin que posibilitar la afectiva realización de la navegación...”¹⁹

Finalmente, me gustaría agregar que el estudio de la autonomía de la materia del derecho marítimo debe ser considerado fundamental para la comprensión del desarrollo teórico y práctico; sin embargo el desarrollo del derecho marítimo en el mundo nunca ha estado supeditado a un marco legislativo de un Estado en concreto ello es así; toda vez que, la evolución de la materia nunca ha dependido directamente de las expectativas doctrinales que un grupo u otro reconozcan o no, puesto que ha sido desde mi perspectiva la necesidad de interactuar comercialmente y el riesgo de aventurarse por parte de marinos y marineros lo que ha determinado la evolución de la materia.

El devenir de la historia me hace reflexionar sobre la base de que la evolución del derecho marítimo ha estado siempre conectada con las necesidades que civilizaciones enteras han ponderado para manipularlos de diferentes formas a lo largo del tiempo.

Desde guerras con diferentes naciones que han marcado el uso de los navíos como medio de estrategia militar, hasta su utilización para el intercambio internacional de mercancías. Ambos, rubros hasta nuestros días siguen presentes.

1.3 La Ubicación del Derecho Marítimo en la Norma Suprema

1.3.1 La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La Constitución, es desde luego uno de los puntos claves para acercarnos al entendimiento del derecho marítimo en México.

Desde el proceso histórico de carácter legislativo existió una tendencia en la cual se fomentó el establecimiento de la regulación marítima en las normas internas

¹⁹ Enrique Rosas, José David, El Buque una Introducción al Estatuto Jurídico de las Embarcaciones, México UNAM- UP, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, Núm. 29, p. 13.

de nuestro país; lamentablemente dicha regulación normativa no tuvo el eco necesario para materializar un óptimo desarrollo en la raíces del derecho marítimo.

Pues bien, la tendencia regulatoria se observa en el marco Constitucional dentro del cual se establecen las facultades que los tres poderes de la Unión (Legislativo, Ejecutivo y Judicial) estos se ejercen con la finalidad de que se cumplan las distintas directrices enmarcadas en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

A continuación, explicaré el contenido y la correlación que existe entre los artículos previstos dentro del marco Constitucional; a mi juicio, fundamentales para entender el potencial que guardan nuestras costas ribereñas.

1.3.2 El derecho marítimo de los hidrocarburos

Sin duda, nuestra Nación está en constantes cambios estructurales, muestra de ello es la reciente “Reforma Energética” que en fecha 23 de Agosto del año 2013, el Presidente nuestro país; Enrique Peña Nieto, propuso al Senado de la República; de manera concatenada el Senado aprobó dicha reforma el 11 de Diciembre del mismo año, un día después fue aprobada por la Cámara de Diputados.

Posteriormente, el 18 de diciembre de 2013, la reforma fue declarada Constitucional por el poder legislativo Federal, meses después, el 11 de Agosto del año 2014, en Palacio Nacional el Presidente firmó el decreto para la llamada “Reforma Energética” de esta manera la reforma fue promulgada; un día después de este último evento fue publicada en Diario Oficial de la Federación.

Ahora bien, la nueva ley de Hidrocarburos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de agosto del año 2014, tiene una correlación importante en nuestro derecho marítimo pues el artículo 1º párrafos primero y segundo de la citada norma se establece lo siguiente:

“Artículo 1.- La presente Ley es reglamentaria de los artículos 25, párrafo cuarto; 27, párrafo séptimo y 28, párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Hidrocarburos.

Corresponde a la Nación la propiedad directa, inalienable e imprescriptible de todos los Hidrocarburos que se encuentren en el subsuelo del territorio nacional, incluyendo la plataforma

continental y la zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, en mantos o yacimientos, cualquiera que sea su estado físico...”

Con la creación de nuevas reglas para la explotación y comercialización de petróleo y demás hidrocarburos que se encuentran en el subsuelo es necesario estudiar los distintos espacios marítimos existentes dentro de los cuales nuestra nación tiene el derecho de ejercer soberanía.

Los espacios marítimos que estudiaré están reconocidos en la “Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar” que fue aprobada el 9 de Abril de 1982, en New York.

México forma parte del mencionado documento de suma importancia en la cual se establecen directrices que la comunidad internacional ha recogido para adaptarlas en sus legislaciones internas.

En el capítulo segundo; artículo 42, denominado “*de las partes integrantes de la Federación y del territorio nacional*” de nuestra norma suprema, se reconocen como parte del territorio nacional:

- Las Islas, arrecifes y cayos
- La plataforma continental y los zócalos submarinos
- Las aguas territoriales y las aguas interiores

A su vez, el artículo 3º de la Ley Federal de Mar, reconoce las distintitas zonas marítimas mexicanas existentes en nuestro país:

“Artículo.- Las zonas marinas mexicanas son:

- a) El Mar Territorial
- b) Las Aguas Marinas Interiores
- c) La Zona Contigua
- d) La Zona Económica Exclusiva
- e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares y
- f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.”

Los espacios marítimos nacionales van más allá del territorio terrestre pues como bien señala el maestro Raúl Cervantes Ahumada, no solo las tierras emergidas comprenden el territorio nacional, sino las aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo y la plataforma continental mexicana.²⁰

Es preciso establecer que debe entenderse por espacios marítimos acuáticos:

²⁰ Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo Mexicano, 2º edit., Editorial Porrúa, México, 2001, p. 35.

“Este espacio marítimo acuático comprende aguas jurisdiccionales y el alta mar. Las aguas jurisdiccionales son aquellas en las México ejerce su jurisdicción y soberanía, plenas o limitadas y comprende las aguas interiores, el mar territorial y la zona contigua de pesca exclusiva. Sobre la aguas interiores y el mar territorial (que es de nueve millas marinas, o 16.668 kilómetros, según la determina la Ley de Bienes Nacionales), el estado mexicano ejerce plena soberanía, y, sobre la zona exclusiva de pesca (que comprende doce millas a partir del límite interior del mar territorial), una soberanía limitada al ejercicio de los derechos de pesca exclusiva.”²¹

Para estudiar el significado jurídico de los distintos espacios marítimos utilizaré además la “Convención sobre Derecho del Mar” de la siguiente manera:

En el artículo 121 de la “Convención sobre Derecho del Mar” denominado “Régimen de las Islas” señala en el párrafo primero que “una **isla** es una extensión natural del tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar”

Las **aguas interiores** son aquellas que se encuentra dentro del Estado costanero: lagos, lagunas, ríos por esta razón se puede ejercer soberanía absoluta.

El **mar territorial** es el espacio que se encuentra pegado a la costa dentro del cual, el país determinado ejerce soberanía absoluta, el espacio se extiende 12 millas mar adentro aproximadamente 22,2 kilómetros.

La “Convención sobre Derecho del Mar en su sección II, artículo 2º, se establece que la soberanía de un Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores con el nombre de *mar territorial*, además de ello se menciona de manera puntual que esta soberanía se amplía al espacio aéreo sobre el mar territorial, además del lecho y al subsuelo de mar.

La llamada **zona contigua** es una parte de alta mar, adyacente al mar territorial, sometida, al principio de libertad de los mares, la Federación tiene facultades para tomar medidas de fiscalización,²² con la finalidad principal de prevenir las infracciones establecidas en la Ley Federal del Mar.

De acuerdo al artículo 24, de la Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua, es un espacio en donde la soberanía de un país se ejerce con la finalidad de establecer medidas de seguridad como: establecer y aplicar

²¹ *Ibidem*.

²² Cfr. Aguilar, Rene, derecho del mar derecho pesquero y derecho marítimo su regulación jurídica en México y sus principales exponentes, México, Universidad de Colima, 2008, P. 85

reglamentos, verificar cuestiones de salubridad fiscales y aduaneras en su caso si esas leyes son omitidas el Estado podrá sancionar esas faltas.

La **zona económica exclusiva**, es a mi juicio un espacio marítimo muy importante pues el Estado costanero ejerce soberanía de una manera evidente, por las siguientes razones:

En el artículo 27 párrafo octavo, de la Constitución se establece lo siguiente:

“La nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a este, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de las líneas de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados...”

Además de lo mencionado la nueva Ley de Hidrocarburos de 14 de agosto del 2014, que es reglamentaria de este artículo regula lo siguiente:

“Artículo 1.- La presente Ley es reglamentaria de los artículos 25, párrafo cuarto; 27, párrafo séptimo y 28, párrafo cuarto de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Hidrocarburos. Corresponde a la Nación la propiedad directa, inalienable e imprescriptible de todos los Hidrocarburos que se encuentren en el subsuelo del territorio nacional, incluyendo la plataforma continental y la zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, en mantos o yacimientos, cualquiera que sea su estado físico...”

El ejercicio de soberanía por parte de México se establece de manera concisa en el siguiente articulado de la Ley Federal del Mar el cual cito de forma textual:

“Artículo 46.- La Nación ejerce en una Zona Económica Exclusiva situada fuera del Mar Territorial y adyacente a éste:

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

II.- Jurisdicción, con relación a las disposiciones pertinentes de esta Ley, de su Reglamento y del derecho internacional, 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

4.- Otros derechos y deberes que fije esta Ley, su Reglamento y el derecho internacional.”

La zona económica exclusiva no puede extenderse más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. Secretaría

De esta manera nuestro país ejerce soberanía en la exploración, explotación, administración y conservación de sus recursos naturales. Siguiendo la limitaciones que se establecen por el derecho internacional.

De acuerdo a la “Convención sobre el Derecho del Mar”, en el capítulo VI, artículo 76, párrafo primero, denominado **Plataforma Continental** establece que esta última, dentro de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental.

O bien, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

La Ley Federal del Mar correlativamente, con la Convención sobre Derecho del Mar, establece en su capítulo quinto el ejercicio de soberanía de México sobre sus recursos el cual es exclusivo, es decir nadie puede explotar los bienes que se encuentra en esa zona sin previo consentimiento de nuestro país.

En conclusión, el espacio marítimo mexicano que se encuentra regulado por normas internas e internacionales representa sectores importantes; pues, con la promulgación de las leyes secundarias de la reforma energética de el 11 de agosto del 2014, habrá que darle mayor prioridad por los intereses que representan para nuestra Nación .

La explotación de recursos que se encuentran en el suelo y subsuelo del territorio nacional podrán ser extraídos con la ayuda de la inversión extranjera situación que me parece acertada; sin embargo, habrá que poner a prueba los filtros de transparencia y de anticorrupción pues en verdad está en juego una considerable cantidad de recursos naturales que sin duda se encuentran en los distintos espacios marítimos de nuestro territorio.

Por último, agregaré una imagen en donde se pueden apreciar de manera gráfica los distintos espacios marítimos con los que cuenta nuestro país.



Recuperado de: <http://campus.ort.edu.ar/articulo/364632/mar-territorial-y-soberan-a-mar-tima>

1.3.3 Contenido de la reforma energética

La iniciativa presentada por el poder ejecutivo establece que sectores como el de la **electricidad**, **petróleo** y el **gas**, representan una prioridad para la estabilidad y progreso del país.

A partir de un diagnóstico en el cual se mencionan el estado en el que actualmente se encuentran los mencionados sectores (que en el contenido de la reforma se consideran rebasados y obsoletos) se establece los objetivos que traería consigo una reforma de semejante magnitud:

- Mejorar la economía de las familias.
- Aumentar la inversión de los empleos.
- Reforzar a Pemex y a CFE.
- Reforzar la rectoría del Estado.

El gobierno federal ha decidido establecer una serie de directrices en donde se impulse el desarrollo de la industria energética con la finalidad de construir competitividad y bienestar general.

La propuesta en principio resulta atractiva, pues es obvio que nuestro país necesita progreso y buena administración de sus recursos que por una posición privilegiada posee; sin embargo, la importancia de esa propuesta radica en el hecho de conocer las formas y métodos que el gobierno federal pretende aplicar para lograr sus metas.

Por ello, en esta sección de mi trabajo indicaré los puntos medulares de la reforma energética que el gobierno federal actualmente está implementando.²³

1. Permitir contratos de utilidad compartida que serán celebrados por el Gobierno de la República y los particulares para la Extracción y la Exploración. También habrá autorizaciones por parte del Estado a terceros para la Refinación, Petroquímica, Transporte y Almacenamiento.
2. Corregir el Régimen Fiscal de Pemex (es decir, su contribución a Hacienda) para que sea plenamente competitivo. Esto significa que Pemex dará una menor cantidad de dinero al Estado, y la reforma propone que este dinero que no se da, se reinvierta en la misma empresa o se reintegre al presupuesto como si fuera un dividendo para que se gaste en infraestructura, hospitales, escuelas, etcétera.
3. Reestructurar Pemex en dos divisiones: Exploración y Producción, y en la transformación Industrial.
4. Mejorar las condiciones de transparencia y rendición de cuentas de Pemex.
5. Establecer una política nacional de fomento a la compra de proveedores nacionales del sector de hidrocarburos.
6. Participación de particulares en la generación de electricidad.
7. Exclusividad del Estado en el control del Sistema Eléctrico Nacional, así como el servicio público de las redes de transmisión y distribución, garantizando que los productores de electricidad tengan acceso a todas ellas.
8. Fortalecimiento de la Comisión Federal de Electricidad, mediante una mayor flexibilidad operativa y de organización, que, se supone, llevaría a reducir los costos.

²³ Cfr. Pepe. (13 de 08 de 2013). *esquema mínimo de la Reforma Energética*. Recuperado el 23 de 07 de 2014, Plumas Atómicas: <http://plumasatomicas.com/sin-categoria/sopitas-com-presenta-esquema-minimo-de-la-reforma-energetica/>

9. Reforzamiento de las facultades de planeación y rectoría de la Secretaría de Energía y de la Comisión Reguladora de Energía.

10. Permitir la inversión en el desarrollo tecnológico y la adopción de fuentes de energía limpia y amigable con el entorno natural. Promover el uso de energías menos contaminantes de bajo costo, como la solar, la eólica y el gas.

11. Para poder llegar a este grado de capacidad se propone que el sector privado participe ampliamente en la explotación del sector energético.

Finalmente, considero que el éxito de la propuesta realizada por el gobierno federal que actualmente es derecho positivo dependerá del esquema de operatividad; es decir, de que la propuesta se materialice de forma concreta respetando el marco legal que desde un principio se estableció para el resguardo del ejercicio de soberanía sobre los hidrocarburos.

1.3.4 La estructura del artículo 27 en la Constitución

Para efectos del presente trabajo es interesante estudiar lo que respecta a los cambios en el artículo 27 constitucional, con ello no se resta importancia a los debates que han surgido por la mencionado reforma que sin duda ha causado polémica por las distintas posiciones políticas existentes, pues se debe recordar que la mencionada reforma traerá consigo cambios en la estructura política de México.

El artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su primer párrafo la posesión originaria de tierras y aguas; además, se establece la facultad exclusiva de la Nación para transmitir el dominio de aquellos elementos a los particulares; constituyendo, como lo establece literalmente el artículo mencionado, la propiedad privada.

En el tercer párrafo del citado artículo se manifiesta la facultad exclusiva de la Nación de establecer el dominio directo de todos los recursos naturales; (cito textualmente la Norma Suprema)

“...los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o sustancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las

rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.”

Los recursos naturales que la Nación posee; como puede advertirse, fueron considerados en una gama amplia, esta situación no puede tomarse a la ligera puesto que, el constituyente del 1917 supo sobre la importancia de nuestros tesoros naturales, no sobra decir que México es una Nación rica en lo concerniente a dichos recursos.

En el párrafo subsecuente se establece lo referente a la propiedad de aguas y mares

Ahora bien, con la mencionada reforma al artículo 27 se decidió modificar el párrafo sexto, de esta manera se adicionó un párrafo séptimo para establecer:

“Tratándose del petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos, en el subsuelo, la propiedad de la Nación es inalienable e imprescriptible y no se otorgaran concesiones. Con el propósito de obtener ingresos para el Estado que contribuyan al desarrollo de largo plazo de la Nación, esta llevara a cabo las actividades de exploración y extracción del petróleo y demás hidrocarburos mediante asignación a empresas productivas del Estado a través contratos con esta o con particulares, en términos de la Ley Reglamentaria: para cumplir con el objeto de dichas asignaciones o contratos las empresas productivas del Estado podrán contratar con particulares. En cualquier caso, los hidrocarburos en el subsuelo son propiedad de la nación y así deberá afirmarse en las asignaciones o contratos...”

1.3.5 Nacionalidad

Por otro lado, la cuestión de la nacionalidad en la Constitución se encuentra en el *Capítulo II*, titulada *De Los Mexicanos* referente al nacimiento que está prescrita en el **artículo 30** en él, se manifiesta que la nacionalidad mexicana se adquiere por *nacimiento* o *naturalización*; en el inciso a) se hace alusión a la cuestión de territorialidad de México, ya que se establecen los lineamientos de otorgar la nacionalidad en supuestos en donde geográficamente este asentado el territorio nacional.

Además se regula el derecho de sangre (*iussanguinis*) referente al que otorga la nación a una persona por sus ascendientes; es decir, por su filiación biológica cabe advertir, que esta relación se da también en la figura de la adopción.

En este orden de ideas, la situación de los individuos que nazcan a bordo de embarcaciones y aeronaves ya sean de guerra o mercantes son por ese hecho mexicanos por nacimiento, lo antes mencionado se encuentra en la **fracción IV** del citado artículo.

“**Artículo 30.** La nacionalidad mexicana se adquiere por nacimiento o por naturalización

A).- Son mexicanos por nacimiento:

IV.- Los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas, sean de guerra o mercantes...”

Finalmente la idea de otorgar la nacionalidad por la Nación a la que pertenezca el buque o aeronave es considerada como una evolución en cuanto a la concepción de nacionalidad que anteriormente se entendía. Actualmente se considera una extensión del territorio nacional a los buques y aeronaves; haciendo referencia al (*iussoli*) -derecho del lugar- entendemos que en países como México, se puede determinar la nacionalidad de una persona por la extensión territorial en la que haya nacido; en este caso nos referimos a buques y aeronaves.

1.3.6 Estructura territorial

La integración del territorio nacional se establece en el Capítulo II titulado *de las partes integrantes de la Federación y el territorio nacional*. Por supuesto que el contenido del siguiente articulado es importante para el entendimiento y desarrollo del derecho marítimo en México.

Cabe decir, en la medida de lo posible la Federación debe ser escrupulosa al crear normas que propicien el resguardo de estos elementos que representan un sector importante en nuestra economía interna y desde luego el cuidado y protección del medio ambiente. Brevemente comentaré el contenido del artículo 42 que a la letra indica:

“Artículo 42. El territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la Federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional y las marítimas interiores;
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.”

En principio, se debe destacar que el artículo 42 no sólo hace énfasis al territorio como la superficie; sino que también, menciona al espacio y al subsuelo; lo señalado tiene correlación con el artículo 27, de la Constitución en donde se hace saber que el espacio y subsuelo también forman parte del territorio nacional.

cabe decir, que el artículo 42 ha sido objeto de dos reformas la primera del año 1934 que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de Enero del citado año, la segunda en 1960.

La primera reforma, tuvo como finalidad omitir de la Constitución mexicana la famosa isla de la pasión también conocida como “Isla Clipperton” la cual fue objeto de disputa entre México y Francia por 22 años. El origen de esta reforma fue el cumplimiento del laudo que otorgo el dominio de la isla a los galos. Para un análisis a fondo remito al documental titulado “*Clipperton la islas de la pasión.*”²⁴

Continuando, la reforma de 1960 conformó al orden jurídico mexicano, dentro de las conclusiones a las que llegó la primera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CONFEMAR). En efecto, fue la reforma de 1960 la que determinó con precisión las *zonas espaciales, terrestres, marítimas, submarinas y aéreas* que actualmente están vigentes en el ámbito espacial de validez del Estado mexicano.

Para el investigador Amador Rodríguez Lozano²⁵ la reforma de 1960 reestructuró el contenido normativo del artículo 42 constitucional; afirma el autor, que la redacción conserva algunas imprecisiones técnicas, debido a que se quiso mantener ciertos conceptos jurídicos que históricamente habrían sido utilizados en otras Constituciones mexicanas.

La interpretación gramatical –reconoce- el investigador, parte de la teoría patrimonial en la cual cada Entidad Federativa es dueña de su propio territorio.

²⁴Amram, Robert. (director). (2004). *Clipperton, la isla de la pasión* [documental]. Productora, AltiCorporation Concord, México.

²⁵ Rodríguez Lozano, Amador, comentario al artículo 42 constitucional, Constitución de los Estados Unidos Mexicanos comentada, 13ª. Ed., México, Porrúa-UNAM Instituto de Investigaciones Jurídicas 1998, t. I, pp. 239-266.

Correlativamente, esta fracción está relacionada con el artículo 43, de la Constitución; en los siguientes párrafos hablaré de la importancia del mencionado artículo constitucional.

La fracción II, alude a la cuestión insular, la cual tuvo su antecedente en la Constitución de 1824, cabe destacar que la mencionada reforma de 1960 se ocupó de actualizar el concepto de territorio insular dentro de los avances del nuevo derecho de mar.

Sucesivamente, es la fracción III, la que se refiere a las islas de Guadalupe y Revillagigedo

En cuanto al contenido de las fracciones IV, V y VI fue la ya mencionada reforma del 1960 la que buscó ponernos en sintonía con las tendencias internacionales que en ese momento surgían como una respuesta a las nuevas necesidades y proyecciones que la comunidad internacional buscó implementar en la primera Conferencia sobre el Derecho del Mar por sus siglas CONFEMAR.

En efecto, una de las más importantes decisiones de la CONFEMAR fue la relativa a la **plataforma continental** y los derechos de soberanía que el Estado ribereño ejerce sobre la exploración y explotación de sus recursos naturales.

Las citadas reformas que sufrió la Constitución transformaron el contenido que hace referencia a la cuestión geográfica del país, procurando asegurar la total soberanía y sin dejar la menor duda que el Estado mexicano es el único titular de los derechos de soberanía que se ejercen en el territorio ribereño.

No es ocioso manifestar que en el **artículo 43** de la norma suprema se menciona a las entidades federativas que constituyen la República mexicana que se conforman de 31 entidades federativas y desde luego, el Distrito federal; cabe advertir, que 17 de estas tienen puerto; es decir, más de la mitad de nuestra nación tiene territorio ribereño.

Este espacio territorial no debe tomarse a la ligera; si se asume que el espacio ribereño representa (debería representar) la seguridad hacia el exterior del país y desde luego para las entidades federativas una alternativa de crecimiento económico.

El contenido del artículo 48 aborda el tema de la organización del gobierno Federal y las Entidades Federativas, ambas administraciones juegan un rol importante en cuanto a la centralización de funciones que es compartida; así lo dispone el artículo que cito textualmente:

“Artículo 48. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”

La distribución de las facultades insulares no está descrita en nuestra norma máxima es decir; no se establece un listado en donde se determine el nombre de las islas que están bajo la competencia de destinadas Entidades Federativas o bajo la potestad Federal; sin embargo, en el artículo 124 del mismo ordenamiento se establece lo siguiente.

“Artículo 124. Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.”

De la interpretación literal del citado artículo; se desprende que existen rubros en los que las Entidades Federativas pueden participar activamente. Ahora bien, en el caso del territorio insular consideramos necesario que se establezca que islas están bajo la competencia del gobierno federal y por exclusión entenderíamos que las demás entrarían bajo el nivel local.

Pues bien, México existen alrededor de 244 entre islas e islotes repartidas entre el **Océano Pacífico** y el **Golfo de California**; si ambos niveles de gobierno (federal y estatal) mantuvieran una mayor comunicación en cuanto a la administración de la tierra ribereña y el aprovechamiento de los recursos naturales; ambos, tendrían la oportunidad de mejorar las condiciones en las que actualmente se encuentran las islas e islotes puesto que, pareciera que han pasado a un segundo término para las mencionadas administraciones.

1.3.7 Facultades del Congreso de la Republica en cuestiones marítimas

Uno de los puntos medulares del derecho marítimo plasmado en nuestra Constitución se ubica en el artículo 73, en principio; el contenido del citado artículo versa sobre las facultades del Congreso de la Unión, que no está por demás mencionarlo; es el poder legislativo quien cuenta con un número considerable de facultades en cuestiones del mar de las cuales se destacan.

De las fracciones que componen el articulado, interesa analizar la XIII y XVI que establecen:

“...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.

XVI. Para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio...”

En el tema titulado de “*la marina mercante mexicana*”, estableceré desde mi perspectiva los aciertos y desaciertos de este sector, por el momento nos limitaremos a mencionar que el Congreso de la Unión tiene para su ejercicio facultades de enorme importancia en el derecho marítimo mexicano las cuales deben materializarse con la finalidad de mejorar el mencionado rubro.

1.3.8 Leyes Federales

Se debe recordar, que el sistema jurídico mexicano está compuesto por normas que tienen por finalidad regular actos jurídicos. Pues bien, en nuestro longevo derecho marítimo la regulación legislativa se encuentra plasmada en distintos dispositivos legales.

A continuación, citaré algunas de las leyes que comúnmente son utilizadas en el derecho marítimo mexicano reiterando que la lista es enunciativa y no limitativa, ya que existe una cantidad considerable de normas y acuerdos encargados de regular la materia que nos ocupa:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de navegación y Comercios Marítimos, reglamento de la Ley de Navegación, Ley de Puertos, Reglamento de Ley de Puertos, Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable, Ley Federal del Mar, Código de Comercio, Ley General de Sociedades mercantiles, Ley Federal sobre Metrología y Normalización Ley Aduanera, Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, Ley Federal del Trabajo, Código Penal Federal, código Civil Federal. Código Nacional de Procedimientos penales.

1.3.9 Normas Oficiales Mexicanas y Normas Oficiales

El intercambio comercial internacional de productos y servicios en México ha propiciado la creación de normas que aseguren la calidad de estos; con la finalidad de alcanzar óptimos estándares en cuanto al aseguramiento de valores y cantidades, además de los diseños de los productos que son de consumo entre personas físicas y morales.

Ahora bien, en nuestro país la regulación de los estándares oficiales están recogidos en dos dispositivos uno denominado Norma Mexicana por sus siglas NMX y el segundo llamado Norma Oficial Mexicana por sus siglas NOM.

La importancia de conocer el contenido y funcionamiento de estas normas en el ámbito de las exportación e importaciones radica en el hecho de que muchas de las mercancías contiene características propias respecto de su contenido, por tal razón merecen un trato especial

La Ley Federal sobre Metrología y Normalización en el artículo 3, fracciones XI y X, regula el funcionamiento de las normas que comento:

“X. Norma mexicana: la que elabore un organismo nacional de normalización, o la Secretaría, en los términos de esta Ley, que prevé para un uso común y repetido reglas, especificaciones, atributos, métodos de prueba, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado.

X-A Norma o lineamiento internacional: la norma, lineamiento o documento normativo que emite un organismo internacional de normalización u otro organismo internacional relacionado con la materia reconocido por el gobierno mexicano en términos del derecho internacional.

XI. Norma oficial mexicana: la regulación técnica de observancia obligatoria expedida por las dependencias competentes, conforme a las finalidades establecidas en el artículo 40, que establece reglas, especificaciones, atributos, directrices, características o prescripciones aplicables a un producto, proceso, instalación, sistema, actividad, servicio o método de producción u operación, así como aquellas relativas a terminología, simbología, embalaje, marcado o etiquetado y las que se refieran a su cumplimiento o aplicación...”

Esto significa que estas normas serán de uso obligatorio para quien se encuentre dentro de la hipótesis normativa que la ley establece y cuando las actividades o productos se realicen, durante la vigencia de las mismas. Estas normas

ordinariamente se publican íntegramente en el Diario Oficial de la Federación e incluso se publican en medios electrónicos, por lo que se pueden considerar de acceso público y libre distribución.

1.3.10 La Jurisprudencia

La palabra jurisprudencia proviene del latín *iuris prudentia*, puede significar “ciencia del derecho”, también conjunto de las sentencias de los tribunales y doctrina que contienen” o “criterio sobre un problema jurídico establecido por una pluralidad de sentencias concordes”

Del concepto aludido se desprende que la jurisprudencia en el sistema jurídico mexicano es una fuente importante para el entendimiento y resolución de las controversias que diariamente deben resolverse ante los tribunales mexicanos.

La tarea interpretativa desde mi perspectiva tiene un valor fundamental; analizado desde dos aristas:

Por un lado, el trabajo judicial requiere de fallos uniformes y congruentes que se apeguen al sistema normativo interno e internacional pues de no ser así, podría violentarse el Estado Constitucional de derecho además, de incumplir con ciertos parámetros internacionales que el Estado Mexicano por medio de sus autoridades está obligado a cumplir.

Por el otro, la enseñanza del derecho mexicano en los salones de clases no puede concebirse sin el conocimiento y estudio de las distintas resoluciones emitidas por los tribunales que desde mi consideración; son una herramienta indispensable para comprender el desarrollo y análisis de la realidad jurídica que acontece e impacta en la concepción de nuestro orden normativo.

En el quinto capítulo de este trabajo hablaré de la relación existente entre la jurisprudencia y el derecho marítimo en México.

1.3.11 La doctrina

Se entiende por doctrina jurídica al conjunto de derechos, teorías, investigaciones que han realizado los expertos en la ciencia jurídica. Dicha opinión sobre una materia concreta.²⁶

La doctrina jurídica surge principalmente de las universidades, que estudian el Derecho vigente y lo interpretan dentro de la ciencia del derecho. Se reconoce como fuente oficial del Derecho en la mayoría de sistemas jurídicos, un ejemplo claro de ello se puede analizar en la jurisprudencia, mayoritariamente en los sistemas jurídicos influenciados por el common law.

Por la vía de los hechos constituye una fuerza de convicción para el juez, el legislador y el desarrollo del derecho consuetudinario, dado que la opinión y la crítica de los teóricos del Derecho influyen en la formación de la opinión de los que posteriormente crean normas nuevas o aplican las existentes.

La doctrina estudia los manantiales de donde brota el derecho: investiga el papel histórico y las relaciones existentes entre las diversas fuentes; esclarece el significado de las normas y elabora para entender en toda su extensión el significado de los modelos jurídicos.

1.4 El Derecho Internacional

1.4.1 Introducción

El derecho internacional es una de las fuentes dentro de la cual se nutre de manera sorprendente el derecho marítimo mexicano; toda vez que, las relaciones internacionales representan en buena medida, parte indispensable para el progreso de nuestro país.

Se debe entender por derecho internacional o derecho de gentes como aquella materia que rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional.²⁷

Desde hace mucho tiempo se ha establecido, principalmente en la doctrina la división entre el denominado derecho internacional público y el derecho internacional privado; me limitare a mencionar los conceptos que actualmente son considerados en la doctrina a saber:

²⁶ de pina Rafael y de Pina Vara Rafael, op. cit., nota, 2. p. 35

²⁷ Sepúlveda, Cesar, Derecho internacional, 3ª. Ed. Porrúa, México, 2004, p. 26.

Para el maestro Cesar Sepúlveda el derecho internacional público puede definirse como el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones de los Estados entre sí o más concretamente, el derecho de gentes rige las relaciones entre sujetos de la comunidad internacional.²⁸

Para el catedrático Leonel Pereznieta Castro, el derecho internacional privado es entendido como: “la disciplina encargada de estudiar al conjunto de normas relativas al derecho de la nacionalidad, a la condición jurídica de los extranjeros, a la condición de los conflictos de leyes y a la competencia judicial”.²⁹

Consecuentemente, la materia que nos ocupa en relación con ordenamientos referentes al tema de los mares y la relación que guarda este último con la comunidad internacional es plasmada en convenios y tratados internacionales.

En nuestro país a través del marco constitucional se han logrado celebrar y ratificar diversos instrumentos internacionales; con ello, México ha logrado llevar a cabo el desarrollo de su política exterior con otras naciones y Organismos Internacionales.

1.4.2 Breve referencia sobre la génesis de los tratados

A lo largo de la historia ha surgido un intenso debate sobre el origen de los tratados; sin embargo, existe consenso en reconocer que los tratados tienen un origen de carácter belicoso es decir, los conflictos surgidos entre distintos gobiernos fueron el principal motivo por el cual un Estado y otro buscaban establecer ciertas bases que actualmente son consideradas antecedentes del derecho internacional, ejemplo de ello fueron las alianzas entre el Faraón Ramsés II y el Rey de los Hititas, Hatoushile III.

Pues bien, el profesor Sergio Guerrero Verdejo menciona que en los tiempos Romanos se contaba con los siguientes principios a saber:³⁰

El “*ius legationum*” que fue entendida como la facultad de enviar representantes a otros Estados con la finalidad de establecer lo que ahora se conoce con el nombre de embajadas, no menos interesante fue la denominada “*ius belli ac pacis*” esta era identificada como un derecho; el derecho de declarar y ejercer la

²⁸ *Ibidem*, p. 16

²⁹ Cfr. Pereznieta Castro, Leonel, *Derecho internacional Privado*, 15ª. Ed. Porrúa, México, 2009, p. 13

³⁰ Cfr. Guerrero Verdejo, Sergio, *Derecho Internacional Público, Tratados Textos de Ciencia Políticas No. 13*, UNAM-ENEP Aragón, 2ª ed. Plaza Valdés, México 2003, p. 14

guerra con otra nación. Finalmente, el *“ius foederum ac tractatum”* fue reconocida como la facultad de crear principios en cuestiones de guerra.

Puedo agregar que el origen de los tratados está directamente relacionado con los conflictos de corte bélico que en otros tiempos ya existían; no obstante, en la actualidad subsisten desacuerdos entre Estados que lamentablemente han terminado en guerra.

Una muestra sobre la elaboración de documentos que encaminados a establecer disposiciones sobre asuntos de guerra es el llamado “Manual de San Remo” puede ser considerado una manera de exponer el derecho internacional aplicable a los conflictos de mar.

El manual, a pesar de no ser vinculante establece directrices sobre el desplazamiento de buques y las acciones que son consideradas como belicosas en la mar; además, es considerado como estrategia de ataque militar.

1.4.3 Marco conceptual

Respecto de la regulación en materia de tratados internacionales es preciso mencionar a la “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales” del año 1959, que establece en el artículo segundo, párrafo primero, inciso a) que se debe entender por el término “tratado “:

- a) “se entiende por “tratado” un acuerdo internacional celebrado por escrito:
 - i) Entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o;
 - ii) Entre organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular...”

La Convención de Viena guarda una ingeniería interna particular, ya que contiene principios de carácter especial para la celebración de distintos instrumentos internacionales en cuanto a su contenido se dividen en: reservas, entrada en vigor, observancia, aplicación e interpretación, enmienda y modificación, nulidad, modificación, terminación y suspensión, notificaciones, correcciones y registro de los tratados

Esta establece distintas etapas para la celebración de los tratados internacionales desde la llamada negociación, la adopción del texto, la autenticación del texto, hasta llegar a la manifestación del consentimiento elemento indispensable para la validez del mismo.

Pues bien, en nuestra legislación denominada “Ley Sobre la Celebración de Tratados, encontramos el significado del término “tratado”:

“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...”

Del análisis de ambas legislaciones se desprende que la “Convención de Viena” se ajusta a la establecida en nuestra legislación; con ello podemos afirmar que nuestra legislación esta “ad hoc” con la perspectiva internacionalista sobre la concepción normativa de “tratado internacional”.

Es preciso mencionar que en tesis de jurisprudencia aprobada por la Segunda sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación se dejó claramente establecido que los denominados “tratados” admiten diversas denominaciones.³¹

TRATADOS INTERNACIONALES. ADMITEN DIVERSAS DENOMINACIONES, INDEPENDIENTEMENTE DE SU CONTENIDO.

Aun cuando generalmente los compromisos internacionales se pactan a través de instrumentos en la modalidad de tratados, debe tomarse en cuenta que conforme al artículo 2, apartado 1, inciso a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de la que es parte el Estado mexicano, por "tratado" se entiende el acuerdo celebrado por escrito entre uno o varios Estados y una o varias organizaciones internacionales, o entre organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en varios conexos, cualquiera que sea su denominación particular, de lo que resulta que la noción de tratado es puramente formal siempre que su contenido sea acorde con su objeto y finalidad, pues desde el punto de vista de su carácter obligatorio los compromisos internacionales pueden denominarse tratados, convenciones, declaraciones, acuerdos, protocolos o cambio de notas, además de que no hay consenso para fijar las reglas generales a que deben sujetarse las diferentes formas que revisten tales compromisos internacionales, los que, en consecuencia, pueden consignarse en diversas modalidades. Situación que se sustenta, además, en el artículo 2o., fracción I, párrafo primero, de la Ley sobre la Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación el dos de enero de mil novecientos noventa y dos.

La noción “tratado” es meramente formal, pues desde su punto de vista de su carácter obligatorio los compromisos de carácter internacional pueden denominarse: convenciones, declaraciones, protocolos además de que en la

³¹ Tesis: 2a./J. 10/2007, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXV, Febrero de 2007, p. 738.

actualidad no existe un consenso sobre las reglas que deben utilizarse para su denominación.

Es interesante leer en la fracción II; artículo segundo, de la Ley Sobre Celebración de Tratados; en la que se establece que México tiene además la facultad de celebrar convenios denominados “acuerdos interinstitucionales” los cuales pueden ser celebrados por cualquier dependencia, organismos descentralizado de la administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales.

En mi opinión, nuestra Nación ha mantenido una actuación activa respecto de los estándares internacionales que en buena medida son considerados como esenciales para el buen arribo de las relaciones con la comunidad internacional.

Cabe destacar que la ingeniería con la que está redactada la “Convención de Viena” prescribe que los “tratados” se rigen bajo tres directrices:

- ❖ “Pacta Sunt Servanda” todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe. (Artículo 26)
- ❖ Un tratado no crea obligaciones ni derechos para un tercer Estado sin su consentimiento. (Artículo 34)
- ❖ El “Consentimiento” como la base sustancial en la que cualquier Nación que no solo decida celebrar a través de sus representantes, sino que además pretende adherirse o modificar algún tratado.

Lo anterior permite concluir que la lógica de las relaciones entre la comunidad internacional ha evolucionado de manera interesante y compleja; en principio, las relaciones belicosas fueron un motivo determinante para la elaboración de convenios; sin embargo, el progreso en el desarrollo de las relaciones, ha traído como efecto que existan una cantidad impresionante de convenios celebrados entre países los cuales versan sobre todo tipo de materias desde cuestiones mercantiles hasta convenciones sobre la tutela de los derechos fundamentales, lo cual considero positivo pues coadyuva a una mayor interacción entre naciones.

1.4.4 Los tratados internacionales en el sistema jurídico mexicano

A continuación, señalaré las diferentes disposiciones que en nuestro sistema jurídico son necesarias para la celebración de instrumentos internacionales, cabe mencionar que en nuestro país ha existido la tendencia de regular por parte

del poder público las diferentes etapas por las que debe transitar el contenido de cualquier acuerdo internacional; respecto a las Constituciones anteriores a la de 1917, se destaca el hecho de que en su mayoría ya preveían disposiciones específicas para la celebración de acuerdos internacionales.

Las disposiciones que se instrumentan en la materia son las siguientes:

- ✓ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- ✓ Ley Sobre la Celebración de Tratados
- ✓ Ley sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica.
- ✓ Ley Orgánica Sobre la Administración Pública Federal.
- ✓ Reglamento del Senado de la Republica.

1.4.5 El derecho internacional en la Constitución

Uno de los instrumento de mayor utilidad en el derecho internacional es el referente a la política exterior de nuestro país, que radica en las buenas relaciones con otros Estados. Uno de los elementos para lograr dichas relaciones son “los tratados internacionales” y convenciones diplomáticas; términos que se utilizan en nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en la fracción I, del artículo 76 a saber:

“Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso.

Además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que el Ejecutivo Federal suscriba, así como su decisión de terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos...”

Del mencionado precepto se desprende que en cuestiones de índole internacional los poderes (ejecutivo y legislativo) participan en las distintas etapas para la integración de los “tratados internacionales” y “convenciones diplomáticas.

Por un lado, dentro de las facultades del Senado de la Republica encontramos la facultad de aprobar “las Convenciones” y “Tratados Internacionales”.

Por el otro, el Poder Ejecutivo es el encargado de suscribir; así como denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y formular declaraciones interpretativas de esta manera lo establece expresamente la Constitución.

Respecto del tema, cabe mencionar que las “Convenciones Internacionales” son de gran importancia en el actual desarrollo de le derecho marítimo en nuestro país.

En el tema subsecuente, abordaremos de una manera amplia un problema que a mi parecer ha estado presente en el sistema político mexicano; me refiero, a la gran cantidad que nuestra nación tiene celebrados y ratificados con diferentes naciones.

Sin duda, este es un fenómeno que vale la pena abordar por las implicaciones e impactos legales que representan dentro de las distintas instancias en las cuales está inmersa la cuestión de los mares en México.

Respecto del contenido del artículo 89, que está compuesto de XX fracciones que establecen las obligaciones y facultades del Presidente de la República Mexicana; en el caso particular nos interesa analizar las fracciones X, cuyo texto regula lo siguiente a saber:

“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...”

En México, el poder ejecutivo goza de facultades amplias pues, es “Jefe de Gobierno” y “Jefe de Estado”; en el primer caso el Presidente se responsabiliza del gobierno de un Estado a nivel interior; en el segundo caso, el Presidente ostenta representación a nivel exterior es decir, figura ante la comunidad internacional como representante de nuestra Nación.

Es evidente que el Presidente de la República sigue siendo piedra angular en lo referente a la designación de funcionarios que están estrechamente relacionados con las cuestiones estratégicas de nuestro país que en buena medida representan estabilidad política y económica además representación de carácter internacional.

“III. Nombrar, con aprobación del Senado, a los embajadores, cónsules generales, empleados superiores de Hacienda y a los integrantes de los órganos colegiados encargados de la regulación en materia de telecomunicaciones, energía y competencia económica;

VI. Nombrar, con aprobación del Senado, los Coroneles y demás oficiales superiores del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales;

V. Nombrar a los demás oficiales del Ejército, Armada y Fuerza Aérea Nacionales, con arreglo a las leyes...”

No menos importante, es lo establecido en artículo 15, 117 y 119, de nuestra Constitución en el artículo 15, se establece la prohibición de celebrar “tratados” para la extradición de reos políticos, en el 117, se prohíbe para las Entidades Federativas la celebración de tratados internacionales con Estados o potencias extranjeras.

Por último, el artículo 119, hace referencia a que las extradiciones solicitadas por otros Estados estarán apegadas a nuestra Constitución a y los tratados internacionales que al respecto se hayan suscrito y desde luego a las leyes reglamentarias.

1.4.6 Ley Sobre la Celebración de Tratados

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de Enero de 1992, en ella se encuentra la regulación legislativa necesaria para la celebración de tratados internacionales, principalmente se menciona las directrices que debe seguir el Senado de la Republica que están sustentadas en el artículo 76 constitucional que en líneas anteriores he mencionado.

Ahora bien, son los Estados por excelencia, lo sujetos jurídicos del orden internacional quienes de manera frecuente acuden a la celebración de tratados internacionales.

Por principio, los sujetos internacionales son aptos para la celebración de tratados; esto lo afirmo con la finalidad de aclarar que en el caso particular de Mexico la celebración de acuerdos entre sujetos internacionales requieren ser aprobados por el Senado de la Republica.

Se debe recordar que esta ley prevé los denominados “acuerdos interinstitucionales” celebrados por otros niveles de gobierno, los mencionados acuerdos no son contemplados con las mismas características de los tratados Internacionales, cabría hacer esa distinción.

Siendo importante señalar que en la Ley Sobre la Celebración de Tratados, su objetivo principal va encaminado a la regulación exclusiva de “tratados” por ello, es importante dicha aclaración.

1.4.7 Ley sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica

Este texto vigente se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 2 de Septiembre del 2004, en su artículo primero se establece que su objeto es el de reglamentar el artículo 93 de nuestra norma suprema

“Artículo 1. Esta ley es de orden público y tiene como objeto reglamentar el artículo 93 de la Constitución General de la República en materia de las facultades constitucionales del Senado de requerir información a los secretarios de estado, jefes de departamento administrativo, así como a los directores de los organismos descentralizados competentes sobre la negociación, celebración y aprobación de tratados relacionados con el comercio de mercancías, servicios, inversiones, transferencia de tecnología, propiedad intelectual, doble tributación, cooperación económica y con las demás materias a que se refiere este ordenamiento cuando se relacionen con las anteriores...”

La mencionada facultad depositada en el Senado tiene una enorme importancia, pues requerir información a las diferentes dependencias de gobierno con la finalidad de tener datos suficientes para celebrar tratados, requiere comprender que el contexto internacional del comercio es complejo y requiere de funcionarios que conozcan el impacto que puede tener en el desarrollo de nuestra economía y desde luego, las adecuaciones que se deben aplicar a nuestra normas internas que representa una tarea nada fácil.

Vale la pena mencionar la tesis aislada del año 2010, emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación³², en la cual se establece que para la celebración de tratados en materia económica es fundamental conocer las disposiciones contenidas en la “Ley Sobre la Celebración de Tratados” pues es esta última, contiene el procedimiento necesario para la celebración de este tipo de convenios en materia económica.

TRATADOS INTERNACIONALES EN MATERIA ECONÓMICA. SU APROBACIÓN POR PARTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA SE RIGE POR LA LEY SOBRE LA CELEBRACIÓN DE TRATADOS.

Conforme a los artículos 89, fracción X, y 76, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Presidente de la República está facultado para celebrar tratados internacionales y el Senado de la República para aprobarlos. Ahora bien, si se tiene en cuenta que el artículo 1o. de la Ley sobre la Celebración de Tratados establece que su objeto es regular la celebración de tratados y acuerdos interinstitucionales en el

³² Tesis: 2a. LXII/2010, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXXII, Agosto de 2010.

ámbito internacional, y que conforme a sus numerales 2o., fracción IV y 4o., los tratados que se sometan a la aprobación se turnarán a comisión en los términos de la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos para la formulación del dictamen correspondiente, y en su oportunidad la resolución se comunicará al Presidente de la República, es evidente que para la aprobación del Senado de un tratado en materia económica el procedimiento relativo no se encuentra regulado por la Ley sobre la Aprobación de Tratados Internacionales en Materia Económica, sino por la Ley sobre la Celebración de Tratados, en atención a que aquel ordenamiento sólo versa sobre temas de carácter inquisitorio para efectos de mejor proveer, que pueden o no ejercerse y, por ende, su no ejercicio de ninguna manera trasciende al tratado o acuerdo internacional correspondiente, pues conforme a su artículo 1o. tiene por objeto reglamentar el artículo 93 de la Constitución General de la República en materia de las facultades constitucionales del Senado de requerir información a los secretarios de estado, jefes de departamento administrativo, así como a los directores de los organismos descentralizados competentes sobre la negociación, celebración y aprobación de tratados relacionados con el comercio de mercancías, servicios, inversiones, transferencia de tecnología, propiedad intelectual, doble tributación, cooperación económica y con las demás materias a que se refiere el propio ordenamiento cuando se relacionen con las anteriores.

Amparo en revisión 379/2010. Integración Mundial de Comercio, S.A. de C.V. 26 de mayo de 2010. Cinco votos. Margarita Beatriz Luna Ramos votó contra consideraciones. Ponente: Sergio A. Valls Hernández. Secretario: José Álvaro Vargas Ornelas.

De manera breve estudiaré las denominadas reglas de la “HAYA”:

Una de las funciones más importantes en el desarrollo del comercio internacional es el llamado “transporte internacional” de mercancías el cual es llevado a cabo mayormente por empresas morales; pues bien, las empresas que llevan a cabo estas operaciones utilizan entre otros dispositivos las “Reglas de la HAYA”.

Pues bien, estas reglas tienen como objetivo principal la de regular la responsabilidad de las navieras principales operadoras del transporte, además sobre el establecimiento de “conocimiento de embarque” el cual es adoptado por una cantidad considerable de países, es evidente el esfuerzo por dotar al transporte marítimo de uniformidad internacional

Se debe recordar que en este tipo de operaciones participan principalmente:

- El transportador o propietario de buque.
- El cargador que se encarga movilizar la mercancía.

1.4.8 Ley Orgánica Sobre la Administración Pública Federal.

Esta ley se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 29 de Diciembre del año 1976, en su artículo 28, fracciones I y II; se establecen principios que a mi

parecer son preponderantes para el buen desarrollo de nuestro derecho marítimo; puesto que, se faculta a la Secretaría de Relaciones Exteriores a dirigir el “servicio exterior” en cuanto cuestiones diplomáticas y consulares:

“Artículo 28.- A la Secretaría de Relaciones Exteriores corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

I.- Promover, propiciar y asegurar la coordinación de acciones en el exterior de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal; y sin afectar el ejercicio de las atribuciones que a cada una de ellas corresponda, conducir la política exterior, para lo cual intervendrá en toda clase de tratados, acuerdos y convenciones en los que el país sea parte;

II.- Dirigir el servicio exterior en sus aspectos diplomático y consular en los términos de la Ley del Servicio Exterior Mexicano y, por conducto de los agentes del mismo servicio, velar en el extranjero por el buen nombre de México; impartir protección a los mexicanos; cobrar derechos consulares y otros impuestos; ejercer funciones notariales, de Registro Civil, de auxilio judicial y las demás funciones federales que señalan las Leyes, y adquirir, administrar y conservar las propiedades de la Nación en el extranjero...”

La dirección de la política exterior es importante para el ámbito marítimo realizado en otros en otros países; el segundo párrafo citado, establece que la investidura diplomática y consular será dirigida por la Secretaria de Relaciones Exteriores respectivamente.

Las compraventas que se realicen en tierras extranjeras traen como efecto expedir documentos; en las compraventas, el vendedor se compromete a expedir una factura, a cambio de un pago.

La embarcación al ser un bien mueble requiere a para efectos de acreditar la propiedad se expida una factura, si esta operación se llevara en el extranjero el procedimiento para autenticar la factura tendría que ser ante fedatario y ulteriormente apostillar el documento con la finalidad de acreditar que son autoridades del país de origen.

En este caso antes mencionado la participación del cónsul acreditado en dicho país será necesaria para la protocolización del documento. Con ello es claro advertir, que los cargos consulares están íntimamente relacionados con la materia que nos ocupa.

1.4.9 Reglamento del Senado

La facultad de aprobación de los tratados internacionales derivada de la facultad otorgada por la nuestra Constitución en el artículo 76, fracción X, es reglamentada por el reglamento interno del Senado de la República, este último entro en vigor el 1 de Septiembre del 2010.

Este reglamento interno, establece todos aquellos requisitos de análisis para aprobar todo tipo de convenciones de carácter internacional. El artículo 230, fracción II, dispone lo siguiente:

“Artículo 230

II. Analizar y aprobar en su caso, los tratados internacionales y convenciones diplomáticas, así como las decisiones y procedimientos relacionados con los mismos...”

1.4.10 Artículo 133 constitucional

La correlación entre nuestro derecho marítimo y el citado artículo 133, es preponderante; pues, es a partir de este artículo Constitucional que se establecen las bases para que nuestra Nación pueda ejercer la facultad por medio del Ejecutivo Federal de celebrar y en su caso ratificar tratados internacionales por parte del Senado de la Republica.

El artículo 133 establece:

“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.”

Pues bien, en México el dispositivo 133 de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece que la jerarquía normativa en el sistema jurídico mexicano se rige bajo tres directrices; en palabras del maestro Leonel Pereznieto Castro:³³

- ❖ Se afirma el dualismo del concepto del dualismo jurídico, conforme al cual el derecho interno no está supeditado al derecho internacional, pero se reconoce la existencia de éste.

³³ Pereznieto Castro, Leonel, et al., Art. 133 constitucional: una relectura. *Anuario del departamento de la universidad iberoamericana*, México núm. 25, 1995, p. 271.

- ❖ Se ubica a los tratados por encima de las leyes del Congreso.
- ❖ Se confirma la procedencia del juicio de amparo en tanto medio de control de legalidad, en contra de los tratados internacionales.

En la lógica de la jerarquía, la apreciación de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que a partir de una interpretación sistemática y armoniosa, los tratados se ubican por debajo de la Constitución pero por encima de las leyes federales:³⁴

TRATADOS INTERNACIONALES. SON PARTE INTEGRANTE DE LA LEY SUPREMA DE LA UNIÓN Y SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES GENERALES, FEDERALES Y LOCALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.

La interpretación sistemática del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos permite identificar la existencia de un orden jurídico superior, de carácter nacional, integrado por la Constitución Federal, los tratados internacionales y las leyes generales. Asimismo, a partir de dicha interpretación, armonizada con los principios de derecho internacional dispersos en el texto constitucional, así como con las normas y premisas fundamentales de esa rama del derecho, se concluye que los tratados internacionales se ubican jerárquicamente abajo de la Constitución Federal y por encima de las leyes generales, federales y locales, en la medida en que el Estado Mexicano al suscribirlos, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados entre los Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales y, además, atendiendo al principio fundamental de derecho internacional consuetudinario "pacta sunt servanda", contrae libremente obligaciones frente a la comunidad internacional que no pueden ser desconocidas invocando normas de derecho interno y cuyo incumplimiento supone, por lo demás, una responsabilidad de carácter internacional.

Amparo en revisión 120/2002. Mc. Cain México, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2007. Mayoría de seis votos. Disidentes: José Ramón Cossío Díaz, Margarita Beatriz Luna Ramos, José Fernando Franco González Salas, José de Jesús Gudiño Pelayo y Juan N. Silva Meza. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretarios: Andrea Zambrana Castañeda, Rafael Coello Cetina, Malkah Nobigrot Kleinman y Maura A. Sanabria Martínez.

No obstante, de acuerdo a las reformas del 6 y 11 de junio del año 2011, que se plasmaron en nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la primera reforma enfocada al juicio de amparo que por antonomasia es la figura predilecta para la protección de los derechos humanos y la segunda, concerniente a la progresividad de los derechos humanos en la manifestación del denominado principio "*pro persona*".

³⁴ Tesis P. IX/2007, Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXV, Abril de 2007.

En cuanto a la convencionalidad en materia marítima, nuestra Nación ha celebrado una cantidad considerable de tratados dentro de los cuales se establecen un sistema normativo especial para las diferentes actividades del comercio exterior.

En el actual derecho marítimo cabe destacar que gran parte de la normatividad referente a nuestra materia está plasmada en “convenciones” en las cuales México es parte, este es una de las razones por las cuales debe existir verdadera conocimiento al momento de celebrarlos.

Uno de los objetivos a mi juicio primordiales de las convenciones celebradas por los diferentes Estados; radica en el hecho de que los operadores en el ámbito internacional (transportadores por ejemplo, en el ámbito público o privado) conozcan de manera profunda el contenido de estos instrumentos con la finalidad de facilitar las actividades que se realizan en el comercio internacional.

Solo por mencionar, una institución que tiene aceptación a nivel internacional en la cual el derecho marítimo es pionero; es el contrato de seguro marítimo que es definido de la siguiente manera:

“Podemos definir al seguro marítimo como el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga a cambio de una prima a indemnizar a otra (asegurado) hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que sufre una expedición marítima.”³⁵

El término *riesgo*, en el derecho marítimo es utilizada de una manera delicada toda vez que, el buque es un patrimonio afectación es por esa razón que debe ser asegurado.

Es a partir de la figura del riesgo, que se establecen los márgenes para cubrir ciertas indemnizaciones; vale la pena mencionar que muchas ocasiones están en juego el patrimonio que pueden llegar a la bancarrota para muchas empresas navieras.

No obstante en nuestro país existe un rezago enorme respecto del conocimiento de la convencionalidad en materia de navegación, derecho del mar y derecho marítimo.

Es urgente que en nuestro país se expanda la cuestión jurídico-marítima con conocimientos objetivos y de Acuerdo a nuestra propias necesidades; es responsabilidad de los poderes Legislativo Ejecutivo y Judicial atender ese problema.

³⁵ Uría González Rodrigo, El seguro marítimo, ed., Casa Bosch, Barcelona 1940, p. 8.

1.4.11 Tratados Internacionales en Materia Marítima Celebrados por México

Los tratados internacionales celebrados por México establecen reglas para distintas operaciones en diferentes sectores del medio marítimo; como lo son aspectos tales como: operaciones de carga y descarga, contaminación en los mares, normatividad fitosanitaria, transportación de mercancías, etc.

En nuestro país las páginas cibernéticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Economía (SE) se han dado a la tarea de publicar en sus páginas los diferentes convenios del sector marítimo cuestión que me parece positiva.

Actualmente, la literatura mexicana sobre derecho marítimo y los tratados que giran respecto al tema es escasa; sin embargo, han existido esfuerzos para fomentar este conocimiento, prueba de ellos son los libros titulados “Derecho Marítimo” y “Contratos Marítimos y el Comercio Exterior” del Doctor Omar Olvera de Luna, ambas publicaciones son textos actuales del desarrollo del derecho marítimo en nuestro país.

1.4.12 Los Usos y Costumbres en el Derecho Marítimo

La costumbre entendida como una actividad reiterada y constante de un grupo social de su vida, es necesario precisar que, cuando la costumbre es reconocida por un sistema jurídico se convierte en una normatividad vinculante.³⁶

En el caso de nuestro país la costumbre está reconocida en el sistema normativo; esto es, distintos códigos legales de nuestro orden normativo reconocen a la costumbre como fuente del derecho, aplicados al caso en concreto:

Código de Comercio

Artículo 280.- El comisionista debe desempeñar por sí los encargos que recibe, y no puede delegarlos sin estar autorizado para ello.

Bajo su responsabilidad podrá emplear, en el desempeño de su comisión, dependientes en operaciones subalternas, que, según costumbre, se confíen a éstos.

Ley Federal del Trabajo

³⁶ Cfr. de Pina Rafael y de Pina Vara Rafael, op. cit., nota 2, p. 19.

Artículo 17.- A falta de disposición expresa en la Constitución, en esa Ley o en sus Reglamentos, o en los tratados a que se refiere el artículo 6o., se tomarán en consideración sus disposiciones que regulen casos semejantes, los principios generales que deriven de dichos ordenamientos, los principios generales del derecho, los principios generales de justicia social que derivan del artículo 123 de la Constitución, la jurisprudencia, la costumbre y la equidad.

Código Civil para el Distrito Federal

Artículo 997. Si el monte fuere tallar o de maderas de construcción, podrá el usufructuario hacer en él las talas o cortes ordinarios que haría el dueño; acomodándose en el modo, porción o época a las leyes especiales o a las costumbres del lugar.

Artículo 999. El usufructuario podrá utilizar los viveros, sin perjuicio de su conservación y según las costumbres del lugar y lo dispuesto en las leyes respectivas.

Artículo 2457. El permiso a que se refiere el artículo que precede, no será obligatorio sino en el período y por el tiempo rigurosamente indispensable, conforme a las costumbres locales, salvo convenio en contrario.

Artículo 2754. Las condiciones de este contrato se regularán por la voluntad de los interesados; pero a falta de convenio se observará la costumbre general del lugar, salvo las siguientes disposiciones.

Artículo 2760. La aparcería de ganados dura el tiempo convenido, y a falta de convenio, el tiempo que fuere costumbre en el lugar.

Es claro que las propias necesidades del país obligaron al legislador a conservar los modos y costumbres que otrora eran aplicados por no tener regulado de una manera eficiente las distintas disposiciones sin embargo es preciso decir que, las leyes citadas tienen bastantes años, con ello afirmamos que es necesario adaptarlos a las nuevas necesidades que constantemente van evolucionado.

El *Código de Comercio* entro en vigor a partir del 1° de enero de 1890, la *Ley Federal del Trabajo* data desde el 1° de Abril de 1970 año en que fue publicada en el Diario Oficial de la federación y el *Código civil para el Distrito Federal* publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928

En el caso de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario de la Federación el primero de Junio del 2006 se establece en el artículo sexto compuesto de diez fracciones lo concerniente a la suplencia de la ley de navegación; nos interesa recalcar el contenido de la fracción X del citado artículo:

“Artículo 6.-A falta de disposición expresa de esta Ley, sus reglamentos y de los Tratados Internacionales se aplicarán de acuerdo a la materia supletoriamente:

X. Los usos y las costumbres marítimas internacionales...”

Desde luego, nuestros legisladores no omitieron en el presente artículo plasmar uno de los elementos más importantes dentro del foro internacional; respecto de la utilidad de los usos y costumbres en el ámbito marítimo, recordemos que actualmente, buena parte de la normatividad internacional que se utiliza; anteriormente no estaba plasmada en ningún documento reconocido por los sujetos internacionales.

Ahora bien, la importancia de los usos y costumbres es imprescindible en el área del comercio internacional las tendencias mercantiles tienden a volverse homogéneas; la uniformidad de instituciones de la comunidad internacional se enfoca a establecer parámetros para la interacción en el intercambio de bienes y servicios.

Un claro ejemplo respecto de la cuestión costumbrista a nivel internacional la encontramos en la denominada “LexMercatoria” la cual la podemos entender de la siguiente manera:

“...se trata de pautas de comportamiento que se originan primariamente en usos y prácticas, y que en gran medida, han sido compiladas o codificadas por particulares...”³⁷

Existen posturas respecto del término LexMercatoria para algunos constituye un sistema de reglas para otros una simple acumulación de las mismas sin embargo, nadie puede negar que la Lexmercatoria es imprescindible para el desarrollo del comercio internacional.

Respecto a la “LexMercatoria”:

“...Mediante este método, la doctrina ha querido describir una amplia gama de reglas emitida por órganos privados en el ámbito internacional o por órganos gubernamentales en ese mismo nivel, pero cuya característica principal es que se trata de reglas cuyas partes hacen suyas en una relación jurídica y por tanto las convierten en obligatorias para ellas, o bien. Estas reglas son aceptadas por organizaciones de comerciantes o de prestaciones de servicios y las hacen obligatorias entre sus afiliados.”³⁸

Entender la estructura de la LexMercatoria significa abordar el tema desde una expectativa externa de nuestro derecho positivo mexicano; esto es, dado que el comercio internacional a evoluciona de una manera constante, países incluyendo

³⁷ Silva, Jorge, A. (Coord.), *Estudios sobre lex mercatoria. Una realidad internacional*, t. IX: *Resurgimiento de la lex mercatoria: la regulación de las relaciones comerciales internacionales*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2007, p. 279.

³⁸ Pereznieto castro, Leonel, *Derecho internacional privado parte general*, México, OXFORD-University press, UNAM- ITAM,2002, colección de textos jurídicos universitarios, p. 103

México, han considerado oportuno ser partícipes de los distintos parámetros del derecho internacional.

Acertadamente el maestro Leonel Pereznieta Castro afirma; que, son los comerciantes quien han utilizado las practicas usos y costumbres en sus contratos para regular las relaciones; de ahí que, si las partes se someten a estas directrices serán obligatorias para ambas.³⁹

Con lo que respecta a las reglas emitidas por organismos internacionales privados, es necesario participar de manera activa en la interacción de reglas de carácter internacional (principalmente los operadores que participan en el comercio internacional importadores, exportadores, navieros, armadores etc.,) de no ser de esta manera que menciono, se complicaria la funcionalidad operativa de los usuarios.

1.4.13 INCOTERMS

El término Incoterms es entendido como lenguaje especial utilizado en el ámbito del comercio internacional, verdaderamente son un conjunto de reglas que ha revolucionado el intercambio de bienes entre los sujetos internacionales, a continuación explicare su importancia en el ámbito del comercio.

En principio hablaremos de la génesis de estas reglas que surgieron en el seno de la llamada Organización Empresarial Mundial (por sus siglas en ingles ICC) la cual fue creada en el año de 1919, cabe recalcar que actualmente la ICC agrupa miles de empresas de más de 130 países sus comités nacionales establecidos en más de 120 países del mundo.

La función principal de esta organización es la de fomentar la inversión entre naciones pero sobre todo ayudar a las diferentes empresas de cualquier rincón del mundo a afrontar las peripecias de la globalización.⁴⁰

Ahora bien, el apoyo principal que se generó por parte de la ICC a hacia la comunidad empresarial internacional son los llamados incoterms publicados en 1936, para la interpretación de términos comerciales que fueran de uso general para la enorme cantidad de empresas alrededor del mundo.

³⁹ Idem.

⁴⁰

The incoterms 2010 rules take account of the continued spread of customs-free zones, the increased use for electronic communications in business transactions, heightened concern about security in the movement of goods and the change in transport practice.⁴¹

La trascendencia de la ICC en el mundo comercial goza de una legitimidad importante; puesto que, es una entidad de carácter consultivo para la Naciones Unidas, además de tener estrecha relación con organizaciones internacionales tales como:

Banco Mundial, la OCDE, la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de la Propiedad intelectual entre otras organizaciones de importancia mundial.

Se debe recordar, que la ICC siempre se ha preocupado por mantener los estándares de las reglas incoterms, las últimas son del año 2010 a continuación, las mencionaré con la finalidad de mostrar las directrices con las cuales se rige la transportación internacional y sus principales características:

CONDICIONES DE CUALQUIER MODO DE TRANSPORTE⁴²

EXW - Ex Works (... lugar de la entrega)

Sólo la responsabilidad del vendedor es hacer a disposición en las instalaciones del Vendedor. El comprador lleva los costos y los riesgos de mover las mercancías desde allí hasta el destino completo.

FCA - TRANSPORTISTA GRATIS (... lugar de la entrega)

El vendedor entrega la mercancía, despachada para la exportación, al transportista seleccionado por el comprador. El vendedor carga los bienes si la recolección del portador se encuentra en las instalaciones del Vendedor. A partir de ese momento, el comprador asume los costos y riesgos de mover las mercancías a destino.

CPT - transporte pagado hasta (... lugar de destino convenido)

El vendedor paga para mover las mercancías a destino. Desde el momento en que las mercancías

⁴¹

⁴² MIO LOGISTICS, Condiciones internacionales de venta INCOTERMS, de soluciones para la cadena de suministro <http://www.miq.com/resources/info-and-tools/international-shipping/explanation-incoterms/international-terms-of-sale/>

se transfieren al primer transportista, el comprador asume el riesgo de pérdida o daño.

CIP - transporte y seguro pagado hasta (... lugar de destino convenido)

El vendedor paga para mover las mercancías a destino. Desde el momento en que las mercancías se transfieren al primer transportista, el comprador asume el riesgo de pérdida o daño. El vendedor, sin embargo, adquiere el seguro de la carga.

DAT - presentadas en TERMINAL (... terminal de llamada en el puerto o lugar de destino)

El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía, una vez descargadas de los medios de transporte utilizados, se colocan a disposición del comprador en la terminal estipulada en el puerto o lugar de destino convenido. "Terminal" incluye cualquier lugar, ya sea cubierto o no, como un muelle, almacén, patio de contenedores o por carretera, por ferrocarril o terminal de carga aérea. El vendedor asume todos los riesgos involucrados en llevar la mercancía hacia y descargarlos en el terminal en el puerto o lugar de destino convenido.

DAP - ENTREGADO EN EL LUGAR (... lugar de destino convenido)

El vendedor realiza la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador sobre los medios de transporte utilizados y listos para la descarga en el lugar de nombres de destino. El vendedor asume todos los riesgos involucrados en llevar la mercadería hasta el lugar convenido.

DDP - Delivered Duty Paid (... lugar convenido)

El vendedor entrega la mercancía para la importación -cleared - al comprador en el destino. El vendedor asume todos los costos y riesgos de

mover las mercancías a destino, incluyendo el pago de derechos de aduana e impuestos.

TÉRMINOS PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO⁴³

FAS - libre al costado del buque (... puerto de carga convenido)

El vendedor entrega la mercancía al puerto de origen. A partir de ese momento, el comprador soporta todos los gastos y riesgos de pérdida o daño.

FOB - LIBRE A BORDO (... puerto de carga convenido)

El vendedor entrega la mercancía a bordo del buque y despacha la mercancía para la exportación. A partir de ese momento, el comprador soporta todos los gastos y riesgos de pérdida o daño.

CFR - Coste y flete (... puerto de destino convenido)

El vendedor despacha la mercancía para la exportación y paga los costos de mover las mercancías a destino. El comprador asume todos los riesgos de pérdida o daño.

CIF - SEGURO DE COSTE Y FLETE (... puerto de destino convenido)

El vendedor despacha la mercancía para la exportación y paga los costos de mover la mercancía al puerto de destino. El comprador asume todos los riesgos de pérdida o daño. El vendedor, sin embargo, adquiere el seguro de la carga.

De la gama existente de los llamados INCOTERMS vale la pena mencionar que la “Organización Empresarial Mundial” establece claramente que la transportación marítima se lleva a cabo con directrices distintas a las del transporte en general, ello; desde mi parecer, por el hecho de que los riesgos en la vía, son distintos a los demás tipos de transportación

Con el argumento antes expuesto quiero dejar en claro que no es ninguna coincidencia que la “Organización Empresarial Mundial” haya establecido que la transportación por vía marítima deba tener sus propios INCOTERMS que son de uso exclusivo en el rubro; sin olvidar desde luego, a la transportación multimodal

⁴³ Ídem

que es una combinación de diferentes tipos de transportación como lo pueden ser la terrestre la marítima y la aérea.

1.4.14 Organismos del derecho Internacional Marítimo

A continuación, mencionare las diferentes instituciones que son consideradas como relevantes mundialmente por las decisiones y resoluciones que son tomadas en sus foros, pues muchas de estas afectan el ámbito jurídico de países y organismos internacionales inmiscuidos en el espacio de los mares.

La organización Marítima Nacional (OMI) Comisión Marítima Conjunta de la (OIT), Comité de Transporte Marítimo de la UNCTAD, UNCITRAL, INMARSAT, Organización Hidrográfica internacional, otros organismos relacionados parcialmente con el tráfico marítimo, Organismos previstos en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar: la autoridad internacional de los Fondos Marítimos, el Tribunal internacional del Mar.

Me parece importante mencionar que en nuestro país han existido esfuerzos por desarrollar la *ciencia del derecho marítimo mexicano*, como lo es en la actualidad el Instituto de Derecho Marítimo Mexicano (por sus siglas INADEM), el cual existe desde el año 2012.

La creación del INADEM se debe a la iniciativa y preocupación de dos abogados el Doctor Omar Olvera de Luna y el Doctor Ricardo Vázquez Contreras con la finalidad de generar mayor difusión científica en la materia marítima. El primero funge como “Rector Honorario” de dicha institución; el segundo, como “Director General”.

Es una realidad que en nuestro país se necesita aplicar el derecho marítimo mexicano, para que esto suceda es necesaria la participación de institutos como el INADEM que se dedica a generar conocimiento respecto de la temática del derecho marítimo mexicano.

Finalmente, en la medida en que se estudien de manera real y objetiva las cuestiones marítimas en nuestro país, mayor será la probabilidad de robustecer las instituciones que se encargan de regular la materia.

CAPITULO II

ANTECEDENTES DEL DERECHO MARÍTIMO

En el presente capítulo abordaré las implicaciones que a lo largo de los siglos ha tenido la navegación en la evolución de las civilizaciones; además, estudiaremos la costumbre como un primer acercamiento para el reconocimiento de ciertas obligaciones y derechos hasta la tendencia de codificar los diferentes fenómenos jurídicos que se sucedían en la mar.

La evolución tecnológica trajo consigo nuevas formas de navegar los mares del mundo; con ello, la visión de explorar los mismos se volvió aún más interesante. Sin duda los cambios históricos han ejercido en la navegación un impacto importante, al grado de que los avatares de la antigua navegación fueron la base para el conocimiento de los nuevos territorios que hasta ese entonces eran desconocidas por buena parte de la humanidad.

La oportunidad que ha brindado la navegación en el transcurso de la historia es un medio de transporte que no se puede igualar por sus ventajas por ningún otro. Desde aquellos tiempos, en los que las estrellas representaron el único medio para trazar las rutas de la navegación, hasta la elaboración de los llamados derroteros; los viejos navegantes como los fenicios conocieron la aventura marítima y los riesgos que ello implicaba, ese ha sido un legado que hasta nuestra época seguimos enfrentando.

2.1. Aproximación al tema

2.1.1. Introducción

Satisfacer necesidades represento para las distintos pueblos el reto de encontrar las formas y medios que ayudaran a resolver dicho planteamiento; por ello, las civilizaciones encontraron en el comercio la oportunidad necesaria para resolverlos.

Recordemos, el trueque fue sin duda una de las primeras formas de traspasar bienes; por supuesto que en aquellos años no era conocido en esos términos se intercambiaban todo tipo de bienes con la finalidad en muchos casos de satisfacer una necesidad; pues bien, estos intercambios fueron los inicios del comercio moderno.

Al paso de los siglos las distintas necesidades humanas fueron cambiando con ello el comercio entre civilizaciones se volvió complejo, esto por las distintas demandas de consumo en diferentes partes del mundo y por las grandes distancias que se tenían que recorrer para comercializar bienes.

Desde luego, resolver el problema de la demanda y la distancia que representaba el transporte significo mirar hacia el mar; por supuesto fue el barco la respuesta idónea, por sus características se trataba, en efecto, del único medio que permitía transportar grandes volúmenes de materia prima o de mercancías a grandes distancias y en un tiempo relativamente corto.

Sin duda alguna, la evolución del buque en sus distintas etapas; desde la pequeña barcaza que era impulsada por el ímpetu de los hombres, hasta la invención de la vela que impulsaba a los navíos con la fuerza de los vientos, representa a lo largo de la historia el medio de transporte más importante hasta nuestros días.

La revolución industrial fue impulsada enormemente por la invención de la máquina de vapor (*entre el año 1765 y 1790*), por supuesto la creación de la locomotora transformo de forma increíble el transporte terrestre.⁴⁴

Respecto a la influencia que trajo consigo la “máquina de vapor” la ingeniería moderna de los buques fue impresionante pues desde ese momento el desplazamiento de los navíos ya no dependería exclusivamente de las

⁴⁴ Cfr. Enciclopedia autodidactica siglo XXI, Historia contemporánea y demografía, México, Euroméxico, 1999, p. 23.

condiciones climáticas respectivas del viento, con ello la aventura de la navegación evoluciono de manera loable en beneficio del comercio entre naciones principalmente.

Antecedentes históricos de la navegación

La tradición de la navegación en tiempos remotos fue forjada por la costumbre y por el sentimiento de aventura que la gente de mar impulso; sin embargo, hubo esfuerzos para establecer ciertas reglas codificadas en lo concerniente a las eventualidades que se presentaban en el fenómeno de la navegación.

Leyes de Manú

Son consideradas como recopilaciones orientales, en ellas se establecen ciertas reglas para para quien transporta mercancía el pago que se tiene que realizar por llevar a cabo dicho acto comercial a favor de un tercero; es evidente que el fenómeno comercial fue cotidiano desde aquellos tiempos.⁴⁵

Código de Hammurabi

La supuesta publicación de esta normas se le reconocen al Sexto Rey de la dinastía amorrita de Babilonia; Hammurabi (1792-1750), se dice estas fueron promulgadas en el año 40 de su reinado, un conjunto de leyes que para su conocimiento mando a grabar en estela de piedra y fueron repartidas por las capitales de su imperio, esta publicación de normas consta de 282 artículos.⁴⁶

El contenido de estas normas establecen figuras como las del capitán y el desempeño que tener a su cargo, además de las responsabilidades que puede acarrear por una mala actuación; se menciona además las actividades que se realizaban en la mar con los navíos y el establecimiento de responsabilidad por ciertos actos del barquero.

Leyes Rodias

Grecia fue cuna de grandes buques navegantes; las aguas del Mar Mediterráneo y del Mar Negro fueron dominadas por los griegos. Se le reconoce al derecho griego helénico la creación de las denominadas "Leyes Rodias"⁴⁷

Roles de Olerón

De origen francés aproximadamente del siglo XII, es una compilación de sentencias que cuenta con 47 artículos, en ella se pueden leer diferentes

⁴⁵ Cfr. Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Op. cit, nota 5, p. 15.

⁴⁶ Ibídem, p. 16

⁴⁷ Cfr. González Garcidueñas, op. cit., nota 5, pp. 2-7.

costumbres de carácter marítimo que en aquellos tiempos se llevaban a cabo en puertos franceses. Fueron sumamente influyentes en Europa, al grado de que naciones enteras como España e Inglaterra las adoptaron.⁴⁸

Su contenido establecía cuestiones como el salvamento de buques naufragados, el despido del marinero por el patrón, sobre el echazón para el salvamento del barco, de la obligación de la tripulación de no abandonar el barco y de las pérdidas ocurridas por mala estiba, entre otras.

Consulado del mar

Se sabe que su origen fue barcelonés, su función principal era la de dirimir controversias en la materia marítima en los puertos del Mediterráneo, la necesidad de proteger intereses por parte de comerciantes de Europa tuvo como consecuencia la creación de dicho consulado.⁴⁹

El “Consulado del Mar” tenía una ley propia llamada “Libro del Consulado del Mar”, su fama alcanzó notoriedad en otros países por la supuesta eficacia en su contenido.

Ordenanzas de Bilbao

Las denominadas ordenanzas de Bilbao fueron herencia de la conquista española, posteriormente siguieron vigentes en el México independiente; en el año de 1868 el presidente Benito Juárez las derogó.⁵⁰

Las leyes Wysby

Estas leyes provienen de la ciudad sueca, contiene transcripciones de los Roles de Oleron y fueron publicadas en el Mediterráneo del Norte de Europa, es relevante la regulación de estas leyes al respecto del trabajo en el mar.⁵¹

El Código Hanseático

Los antecedentes de este código deviene de la unión de las ciudades teutónicas como lo fueron: Lubeck, Brunswick y Danzing estas ciudades formaron la “Liga Hanseática” los robos que se realizaban a los buques de aquellas ciudades los obligó a proteger sus intereses marítimos, este código se extendió por toda Europa.⁵²

⁴⁸ *Ibidem*, p. 8

⁴⁹ *Ídem*.

⁵⁰ *Ibidem*. p.12

⁵¹ *Ídem*

⁵² *Ídem*.

El Libro Negro de Almirantazgo

Se considera como la más notable recopilación de leyes de leyes del Mediterráneo, data del siglo XVI y su publicación se dio en Barcelona, en catalán, gozando del buen prestigio en la cuenca.⁵³

El Guindo de la Mar

Sus antecedentes datan del siglo XVII, es considerado como una compilación de principios del derecho marítimo aceptado por la costumbre; además de ello, es interesante estudiarlo pues contiene la primera regulación del seguro marítimo. Fue la base de la "Ordenanza Francesa de Luis XIV promulgada en 1681."⁵⁴

La legislación española

Los antecedentes de nuestro derecho marítimo positivo mexicano estuvieron plasmados en las Partidas del Rey Alfonso el Sabio del año 1266, las Ordenanzas de Servillas del siglo XVI y las ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla del año 1566, este último documento contiene legislación del seguro marítimo.⁵⁵

2.2 Breves antecedentes de la navegación en México

2.2.1 La navegación en el México prehispánico

En los años previos a la conquista las condiciones geográficas se encontraban divididas en Aridoamérica y Mesoamérica, la primera de estas se hallaba prácticamente despoblada con algunas tribus nativas cuyo modo de vida era nómada, y resolvían sus necesidades alimenticias mediante la caza y la pesca. Así, las tribus tendrían que encontrar otro medio que les proporcionara suficiente alimento; es ahí en donde la génesis del transporte rustico cobró relevancia.

La cultura del transporte en México ha evolucionado de manera constante, lo denomino cultura toda vez que anteriormente en Tenochtitlan existió una manera tradicional de transportar mercancías esta fue en la espalda de cierto grupo de la población; desde luego, que en otras civilizaciones lo hacían de la misma manera; sin embargo, en la época prehispánica fue considerado como un hecho honroso el acto de llevar a cuestas ciertos objetos.

⁵³ *Ibidem.* p. 13

⁵⁴ *Ídem.*

⁵⁵ *Ídem.*

“...por lo tanto, antes de la conquista española los productos se transportaban sobre las espaldas de los hombres llamados tamemes. Esos individuos llevaban artículos en recipientes de bejuco entrettejido llamados *petlacalli* (caja tejida de caña y cubierta de cuero), el cual era sostenido con mecapales. Al parecer los tamemes formaban parte de un grupo que desde la niñez era entrenado para llevar bultos; su trabajo era hereditario, aunque había tamemes que cargaban como forma de tributo. El oficio de tameme era considerado honroso y lo desempeñaba gente de baja condición social...”⁵⁶

De forma interesante cabe destacar, que las condiciones geográficas en las que se encontraba México anterior a la “conquista”, no permitían navegar en sus aguas interiores; ello por dos razones, la primera, fue por el hecho de que Tenochtitlan (ahora capital mexicana) se localizó en las aguas de un lago, esto significó que no pudieran navegar naves gran calado; la segunda, diversos grupos sociales prehispánicos intercambiaban productos mediante el uso de las costas mesoamericanas.

Las canoas prehispánicas que fueron el medio de transporte de aquella época obedecieron al tipo de navegación que geográficamente permitían nuestros lagos en el valle de México; sin embargo, esta limitación navegaría no impidió que la mayoría de la población prehispánica navegara en forma cotidiana en aguas interiores realizando todo tipo de actividades de exploración.

2.2.2 La navegación en tiempos de la conquista española

Desde tiempos remotos la navegación ha representado un punto de estrategia en la defensa de las costas además, de la gran importancia que representa la exploración y explotación del mismo.

El 3 de agosto de 1492 Cristóbal Colón, marino genovés, zarpó de la Barra de Saltes, frente Huelva, se dio a la tarea de explorar nuevos mundos. La aventura rindió frutos; el 12 de octubre de 1492 Colón descubre el continente americano.

Lo cierto es, que desde ese momento la importancia de los marineros se proyectaba de una manera trascendental, por la sencilla razón de que este descubrimiento solo pudo haberse concretado por la vía marítima.

En consecuencia, el descubrimiento del territorio traería consigo efectos de enorme calado en sectores fundamentales tales como en la política, en la

⁵⁶ Semo Enrique, (coord.), Historia económica de México, t. XIII: Los transportes, siglos XVI al XX, México, UNAM- Océano, Coordinación de difusión cultural, 2004, p. 13.

economía y por supuesto en la estructura legal que tuvo una influencia enorme, al grado de que hasta nuestro días la seguimos utilizando.

“...El hecho fue que el descubrimiento del continente americano se debió al largo antecedente de la búsqueda de las especias, al avance de los métodos de navegación, a la adecuación paulatina de las naves mediterráneas para la alta navegación y a la existencia de marinos capaces de perder de vista en su estelas las tierras europea y de emproar sus quillas y sus velas en busca del mundo de las especierías...”⁵⁷

Este hecho, marco una verdadera revolución en el conocimiento de la navegación y el choque de culturas que hasta ese entonces eran desconocidos para el resto del mundo. El significado de esta cosmovisión representa un símbolo de nuevas estructuras de conocimiento.

No obstante, la llegada de Colón al continente americano y posteriormente el establecimiento de la conquista trajeron consigo nuevas formas de comprender la exploración del mar.

Es preciso decir, que ya existía una técnica en cuestiones de mar desde la época prehispánica, que si bien no era avanzada en comparación con los exploradores europeos; lo cierto es que esas primitivas técnicas eran indicios de una civilización conocedora del medio en donde se desarrolló hábilmente el nativo isleño.

En un interesante pasaje acerca de las vivencias que Colón tuvo una vez llegado al nuevo continente se narra la impresión que produjeron el genovés y sus marineros en los isleños, quienes al darse cuenta de que la visita del Colón era pacífica decidieron abordarlo; el explorador reconoció barquillos que ellos llaman canoas.

En la escena que comento, Colón describe lo que a su parecer representa las técnicas de la incipiente construcción de estas naves.

“...La capacidad de estas canoas era entre 40 y 45 isleños las más grandes; las pequeñas tenían capacidad para un solo individuo...”⁵⁸

⁵⁷ Bosch García, Carlos, *México frente al mar conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre*, México UNAM, Coordinación de humanidades, Instituto de investigaciones históricas, 1981 p. 448.

⁵⁸ Cfr. Avalos Guzmán, Juna, *Nuestras canoas en el mediterráneo americano*, México, Litorales, 1956, p. 18.

Los isleños conocían perfectamente el arte de elaborar canoas, los procedimientos para la buena conservación de la madera, los cortes, el tipo de madera es decir: caoba o cedro ideal para una buena navegación en ríos y lagos.

Desde luego, la capacidad física de los isleños fue un factor de suma importancia. Como es obvio advertirlo, no existían motores que impulsaran de manera mecánica la propulsión de aquellas canoas.

Por ello, es lógico imaginar que la complejidad física de aquella civilización estaba conformada por hombres fuertes, capaces de soportar las enormes fatigas que representa la navegación impulsada por la fuerza manual de los cuerpos.

En consecuencia, la presencia de exploradores alrededor de la gente nativa en el continente americano fue una oportunidad valiosa que ambas civilizaciones tuvieron para conocer las diferentes costumbres y conocimientos que en materia de mar y de construcción por supuesto, desde diferentes contextos culturales.

2.2.3 Las Batallas de México en el Mar

El actual derecho marítimo de México es una ciencia de profundo significado en la historia del país; en ella se funden pasajes verdaderamente memorables como lo fue: la toma del Castillo de San Juan de Ulúa (26 de Octubre de 1821 al 23 de noviembre de 1825) la guerra de los Pasteles, con Francia, (21 de Marzo de 1838 al 9 de Marzo de 1839) y la guerra con Estados Unidos de América en donde lamentablemente se perdió la mitad del territorio de la nación.

Este sentimiento nacionalista que busco la defensa de los mares mexicanos contra la invasión de extranjeros quienes buscaron incesantemente apoderarse del territorio nacional, no encontró eco en una verdadera transformación de fondo en la cual los nacionales entendieran la verdadera importancia de las costas y la seguridad que hasta la fecha representan. En relación con ello José Eusebio Salgado Salgado manifiesta:

“...por todo lo anterior podemos entender que las guerras nos dejaron imposibilitados de atender lo relativo al mar, amén de que el propio historiador Bosch García nos hace ver que todas las grandes guerras e invasiones vinieron siempre del mar, si recordamos que todo inicio en el puerto de Veracruz o en el de Tampico.”⁵⁹

⁵⁹ Salgado Salgado, Eusebio, José Eusebio, *Derecho Marítimo*, México, McGRAW-HILL-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1997, colección Textos y Estudios Legislativos, p. 5.

La cuestión de los mares es un punto que mantuvo una estrecha relación con el devenir histórico en México; desde la conquista a la colonia española, existió una necesidad imperante de contar con la valentía de marinos que arriesgaron su vida para descubrir nuevos horizontes: como es obvio advertirlo, estas grandes exploraciones se realizaron surcando el mar. Finalmente, los avances en materia de navegación fueron fundamentales para la llegada de los españoles; los nuevos métodos de navegación, la adaptación de las naves para la navegación de altura fueron elementos de suma importancia.

Desde la conquista existieron verdaderos retos por parte de los exploradores españoles quienes al navegar el “mar tenebroso” sabían que se enfrentaban a un mar desconocido. Fue Hernán Cortes quien al haber preparado una nueva expedición y aventurarse al nuevo continente, marcaba los derroteros en la historia de México.

Ahora bien, el 10 de febrero de 1519 aparece la nueva expedición, navegando en aguas de Cozumel, Cortes lleva una consigna por parte del Rey Católico de España esto es, “descubrir y conquistar las islas tierra firme de las indias occidentales”. Además de reclamar la obediencia en nombre de de la Corona Española.

En ese periodo de búsqueda terrestre fue complicado para Cortez, pese a que mantenía una constante comunicación con pilotos y capitanes conocedores de la navegación. Sin embargo la exploración tuvo un resultado interesante en el establecimiento y fundación de uno de los puertos más representativo de México; me refiero, a la Villa Rica de la Veracruz.

Me parece que este pasaje de la historia no pudo haberse realizado sino a partir de una coyuntura de rebelión por parte de los Totonacas quienes al haberse rebelado contra Moctezuma ofrecían servir a los conquistadores. Más aun el hecho de que a la llegada de los españoles a la Villa Rica, ambos bandos no se declararan la muerte y de esta manera no corriera la sangre por la codiciada tierra.

“...Acordamos fundar la Villa Rica de la Veracruz en unos llanos, media legua del pueblo que estaba como en fortaleza se dice Quiautiztlan, y trazada la iglesia y plaza y atarazanas, y todas las cosas que convenían para ser villa, e hicimos una fortaleza y desde los cimientos, y en acabarla de tener alta para enmaderar y hechas las troneras y cubos y barcanas...”⁶⁰

⁶⁰ Bosch García, Carlos, op. cit., nota 56, p. 15.

Sin embargo, autores como Juan Bosh García afirman que la verdadera conquista verso sobre las dos posiciones que existían respecto a los españoles que decidieron seguir a Cortez con la idea de poblar los nuevos territorios de la Villa Rica y aquellos partidarios de Diego de Velázquez quien no compartían la visión de Hernán Cortés.

Es a partir del establecimiento de la hueste cortesana en tierras veracruzanas, que se elabora la primera carta de los conquistadores para el rey en ellas Cortez comunicaba al rey de España sobre los pormenores de la tierra recién conquistada. Aquellas tierras ya estaban en el mapa del mundo.

El proceso de la conquista española represento un fortalecimiento en la presencia de la corona, pues ahora también poseía “Nueva España” tierra de enormes recursos naturales. No obstante de la plenitud de la cual gozaba el nuevo conquistado existió una crisis en cuanto al significado de explorador: terrícola y navegante.

Los hombres de mar y los de tierra ambos mantuvieron una participación total en la expansión del dominio español; sin embargo, la visión de conquista era diferente en cada uno. Por un lado la exploración y aventura del navegante era incierta, no existía necesariamente un punto de arribo, incluso la exploración podría representar la muerte, en palabras simples la aventura marítima no era sinónimo de materialización de la tierra ni mucho menos de elementos que se consideraban como parte de un nexo entre la corona y las probables conquistas.

Por el otro, la cristalización de los descubrimientos de los hombres de tierra gozó de un amplio margen de elementos de carácter subjetivos, lo considero así, toda vez que, la imposición de una nueva religión (cristiana), el estatus de esclavo y el sometimiento de un nuevo régimen de político; representó claras evidencias de que el conquistador terrícola, marcaba un verdadero hito en favor del imperio español.

Esta contraposición de posturas sobre la conquista produjo que el marino no prolongar su presencia en la conquista de tierras americanas a pesar de que desde un principio fueran los marinos y marineros quienes trasladaron al conquistador terrícola a tierra firme.

Por último, los significados de las dos posturas (marina y terrestre) se mantuvieron inmutables en el periodo de la conquista y la colonia; Vale la pena mencionar, que esta concepción trascendió a la independencia en México, y más aún, es una de las herencias que en sentido de administración, logística y por supuesto, desde la trinchera del derecho han sido nocivo para el desarrollo y progreso de nuestros mares.

Del proceso histórico que he estudiado puedo afirmar las siguientes consideraciones a saber:

Es preciso decir, que actualmente las condiciones de desarrollo en puertos y mares no han cambiado demasiado, si asumimos que pese a la herencia marina, por parte de los españoles, México no fue un país de un amplia tradición marítima. Esta condición imprime, como lo manifiesta Juan Carlos Bosh García un carácter específico de a la vida nacional, el mismo autor manifiesta

“...por un lado, experimenta un interés sobre el tema, como fenómeno local que surge por fuerza mayor en las zonas periféricas costeras nacionales y, por el otro, se encuentra en el interior de un país una falta de conciencia sobre la existencia de la costa y su significado; pero pese a ello, se proyectó y se produjo y produce la política y las normas que afectan el ámbito total territorial nacional incluyendo las costas.⁶¹

Bosch deja en claro que la indiferencia hacia el mar, no ha sido un impedimento para la producción y proyección de normas y políticas referentes al tema, esta condición estructural ha traído severas concepciones por parte de diferentes gremios de la población, uno de ellos el legal, que se ha visto afectado desde diferentes directrices por mencionar algunas: el aprendizaje del derecho marítimo, la manera en como éste se enseña en las aulas de la universidad; pero sobre todo, la creación de normas y la interpretación jurisdiccional de abogados y jueces. (En el capítulo cuarto se analizara a fondo la problemática actual).

Finalmente, la posibilidad de mejorar nuestra capacidad en el desarrollo marítimo se fue mermando, la razón fue sencilla; las estrategias aplicadas en esta área fueron definidas por funcionarios que carecieron de una formación en cuestiones de mar, la necesidad de contar con personas especializadas en esta rama se ha convertido en un verdadero reto: estabilidad y desarrollo.

Es un tema que si bien es cierto es conocido, en la actualidad no ha logrado un desenvolviendo trascendental que impacte en beneficios para los distintos sectores que participan en el ámbito marítimo.

La herencia de la conquista española estableció los márgenes de nuestra manera de concebir la navegación en México; sin embargo, esta misma marco negativamente el avance de su desarrollo y fortalecimiento. En la actualidad es un tema pendiente que atañe a un sector importante de la población.

⁶¹ Ibídem, p. 447.

2.3 Antecedentes Constitucionales

2.3.1 *Los Sentimientos de la Nación*

El modelo Constitucional en nuestro país fue muy importante pues represento un primer acercamiento para regular los fenómenos que ocurrían en la mar.

Pues bien, en el Decreto Constitucional de 1814, José María Morelos Y Pavón fue el encargado de manifestar sus ideas respecto de la cuestión de los mares en nuestro país; así, en el escrito titulado “Sentimientos de la Nación” o “23 Puntos” que fueron utilizados para la Constitución de aquel entonces, en este importante documento de corte político que es uno de los más importantes en de nuestro país, Morelos plasma conceptos tales como: soberanía, gobierno republicano y libertad.

Es de hacer notar que en el punto número 16 del mencionado documento establece lo siguiente:

Que nuestros puertos se franqueen a las naciones extranjeras amigas, pero que éstas no se internen al reino por más amigas que sean, y solo haya puertos señalados para el efecto, prohibiendo el desembarco en todas las demás, señalando el 10% u otras gabelas a sus mercancías.

En este punto se sobreentiende que, había una enorme preocupación por no dejar duda de que teníamos ya un territorio constituido que debía ser respetado por las demás naciones; además, de las facultades tales como la de gravar ciertas mercancías.

Hay quienes afirman que el general Morelos se adelantó a la Convención de Paris, de 1919, que es un tratado relativo a la navegación aérea pues esta establece:

En el mar territorial es libre la navegación pero bajo la soberanía del Estado al que corresponda la costa.

En ambos escritos se entiende el recelo de la costa que cada nación debe guardar para sí misma.

La iniciativa de Morelos fue admirable toda vez que, dibujaba los primeros esfuerzos por mantener en sintonía el establecimiento de una verdadera Constitución con los avances marítimos.

2.3.2 El establecimiento de facultades en el sector marítimo portuario

El proceso histórico en el derecho marítimo mexicano fue reflejado en distintos documentos antes de que fuera promulgada la actual Constitución de 1917, de ello se desprende que existió desde aquellos tiempos históricos, preocupación por establecer en documentos la importancia del derecho marítimo mexicano.

2.3.3 Acta Constitutiva del 31 de enero de 1824

Por otro lado, el documento conocido como Acta Constitutiva de fecha 31 de Enero de 1824, que está conformado por nueve capítulos: *Forma de Gobierno y Religión, División de Poderes; Poder Legislativo, Poder Ejecutivo, Poder Judicial, Gobierno Particular de los Estados, Poder Ejecutivo; Poder Judicial* y las denominadas *Previsiones Generales*.

Cada capítulo guarda una interesante relación con la cuestión de los mares.

En el artículo 13 del mencionado documento se establecieron las siguientes fracciones a saber:

XIV. Para conceder patentes de corso, y declarar buenas o malas las presas de mar y tierra.

XV. Para designar y organizar la fuerza armada de mar y tierra, fijando el cupo respectivo a cada estado.

XX. Para habilitar toda clase de puertos.

Analizando con detenimiento los citados artículos, y comparándolos con los artículos 73 fracciones XIII, XVI de la Constitución de 1917, que literalmente establecen:

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.

XVI. Para levantar y sostener a las instituciones armadas de la Unión, a saber: Ejército, Marina de Guerra y Fuerza Aérea Nacionales, y para reglamentar su organización y servicio.

Llego a la conclusión de que, el sentido de los mencionados artículos no ha cambiado mucho; pues, en la Constitución actual se siguen reservando esta facultad para el Congreso de la Unión.

Por el contrario, la fracción XX, contenida en el Acta Constitutiva de la Federación Mexicana, estableció el derecho del poder legislativo de habilitar toda clase de puertos; cabe decir que, actualmente esa facultad está reservada para el Ejecutivo Federal:

Artículo 89. Las facultades y obligaciones del presidente son las siguientes:

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

En el capítulo de las llamadas “Previsiones” es evidente que la Federación estaba interesada en controlar la competencia marítima al establecer lo siguiente:

Artículo 27. Ningún Estado, establecerá, sin consentimiento del Congreso General, derecho alguno de tonelaje, ni tendrá tropas ni navíos de guerra en tiempos de paz.

Artículo 28. Ningún estado sin consentimiento del congreso general, impondrá contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones, mientras la ley no regule como deban hacerlo.

Si bien es cierto que, el Acta Constitutiva de 1824, fue uno de los documentos más importantes a partir del México independiente; también lo es que debemos tomar en cuenta el contenido de la Constitución de 1824, documento en donde se establece el concepto de Federalismo mexicano además de la División de Poderes y el llamado Equilibrio de Poderes.

Pues bien, en cuanto a nuestra materia es necesario recalcar que en esa misma Constitución se menciona de manera importante uno de los sectores menos estudiados; me refiero a la marina mercante mexicana:

“Artículo 50, las facultades del Congreso General son las siguientes:

I. Promover a la ilustración, asegurando por tiempo limitado derecho exclusivos a los autores por sus respectivas obras, estableciendo colegios de marina.

XIV. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas y designar su ubicación.

XVII. Dar reglas para conceder patentes de corso y para declarar buenas o malas presas de mar y tierra.

XVIII. Designar la fuerza armada de mar y tierra, fijar el contingente de hombres respectivo a cada Estado, y dar ordenanzas y reglamentos para su organización y servicio.

XXI. Permitir o no la estación de escuadras de otra potencia por más de un mes en los puertos mexicanos...”

De las fracciones antes mencionadas es menester recalcar la intención por parte del Congreso General de impulsar la educación náutica; con la finalidad de formar verdaderos hombre de mar.

Este esfuerzo histórico tuvo como resultado la creación de las siguientes escuelas náuticas:

En 1880 se crea la Escuela Náutica en Campeche, Campeche.

En 1881 se crea la Escuela Náutica en Mazatlán Sinaloa.

En 1919 se crea la Escuela Náutica Mercante de Veracruz.

En lo que respecta al Poder Ejecutivo en la *sección cuarta* titulada *De las atribuciones del presidente, y restricciones de sus facultades* encontramos el artículo 110 que establece lo siguiente:

“...X. disponer de las fuerzas armadas permanentes de mar y tierra, y de la milicia activa, para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación

XII. declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previo decreto del Congreso General y conceder patentes de corso con arreglo a lo que dispongan las leyes:”

“Artículo 137. Las restricciones de las facultades del presidente son las siguientes:

I. el presidente no podrá mandar en persona las fuerzas de mar y tierra sin previo consentimiento del Congreso General o de acuerdo en sus recesos del Consejo de Gobierno, por el voto de las dos terceras partes de sus individuos presente; y cuando las mande con el requisito anterior el vice-presidente se hará cargo del gobierno.

Desde luego, la Constitución de 1824 fue un referente para la de 1917 puesto que en las fracciones del artículo 89 se establece lo siguiente:

“...VI. Preservar la seguridad nacional, en los términos de la ley respectiva, y disponer de la totalidad de la fuerza armada permanente ósea del ejército, de la armada y de la fuerza Aérea para la seguridad interior y defensa exterior de la Federación.

VIII. Declarar la guerra en nombre de los Estados Unidos Mexicanos, previa Ley del Congreso de la Unión...”

En cuanto al capítulo referente a las facultades del Poder Judicial es de suma importancia percatarnos que el Constituyente de 1824, estableció las medidas necesarias para el control jurisdiccional de nuestra materia marítima, al establecer:

De las atribuciones de la Corte Suprema de Justicia.

Artículo 137. Las atribuciones de la Corte Suprema de justicia son las siguientes:

Sexto de las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra y contrabando; de los crímenes cometidos en alta mar; de las ofensas contra la nación de los Estados Unidos Mexicanos; de los empleados de hacienda y justicia de la federación; y de las infracciones de la Constitución y leyes generales, según se prevenga por la ley.

La *sección quinta* titulada *De los tribunales de circuito* contiene dos dispositivos importantes:

“Artículo 140. Los tribunales de circuito se compondrán de un juez letrado y promotor fiscal ambos nombrados por el Supremo Poder Ejecutivo a propuesta de terna de la Suprema Corte de Justicia y dos asociados según dispongan las leyes.”

“Artículo 142. A estos tribunales corresponde conocer de las causas de almirantazgo, presas de mar y tierras de contrabando crímenes cometidos en alta mar, ofensas contra los Estados Unidos Mexicanos, de las causas de los cónsules y de las causas civiles cuyo valor pase de quinientos pesos, y en las cuales esta interesada la Federación. Por una ley se designara el número de estos tribunales sus respectivas sus respectivas jurisdicciones el modo, forma y grado en que deberán ejercer sus atribuciones en estos y en los demás negocios cuya inspección se atribuye a la Corte Suprema de Justicia.”

“Artículo 162. Ninguno de los Estados podrá:

- I. Establecer, sin el consentimiento del Congreso General, derecho alguno de tonelaje, ni otro alguno de puerto.”

La perspectiva jurisdiccional del constituyente de 1824, es encomiable; puesto que, se apostó por una regulación robusta dentro de las facultades del Poder Judicial, es evidente que no se dejó al simple arbitrio de las entidades federativas; la federación supo que la tarea de almirantazgo no debía tomarse a la ligera. Desde luego fue un importante antecedente para la Constitución de 1917.

2.3.4 Bases y Leyes Constitucionales de la Republica de 1836

Pues bien, el documento conocido como Bases y Leyes Constitucionales de la Republica de 1836, siguió la misma lógica que la constitución de 1824, al establecer una base proteccionista de los mares y sus fenómenos a los ya establecidos poderes de la Unión en los documentos conocidos como Constitución de 1824 y la llamada acta Constitutiva del mismo año.

A los mencionados documentos le siguieron las Bases y leyes constitucionales de la República mexicana de 1836 y la de 1843 que guardan los mismos principios que los documentos antes mencionados depositados en los poderes de la Unión y que no plasmaremos para no ser redundantes.

Finalmente, es preciso mencionar que en la constitución de 1857, en los años en que Ignacio Comonfort fungió como presidente, se estableció de manera más abierta qué clase de controversias marítimas conocerían los citados tribunales federales:

“Artículo 97. Corresponde a los Tribunales de la federación:

- I. De todas la controversias que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de las leyes federales.
- II. De las que versen sobre derecho marítimo.”

Los documentos citados anteriormente son muestra clara de la instauración constitucional que hasta aquel entonces existió para dejar regular los fenómenos marítimos nacionales.

Los esfuerzos fueron tales; que actualmente, la Constitución de 1917, recoge elementos importantes de las anteriores regulaciones, en la actualidad son derecho positivo en nuestro país.

CAPITULO III

LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO

La navegación de nuestro país guarda contrastes complejos; pues a pesar de tener amplios litorales, solo un grupo reducido de empresas lleva acabo la navegación de altura y cabotaje en ambos medios de navegación se gestan grandes negocios económicos

Es un sector que ha sido poco apoyado, que se encuentra muy lastimado, y que tiene un potencial económico extraordinario, con un país como el nuestro que tiene dos litorales, con 12 mil kilómetros, que tiene puertos de altura, transporta sus productos por esta vía en más de un 50 por ciento, y que tiene una serie de repercusiones en la vida nacional.

En el presente capitulo abordaré las condiciones jurídicas y administrativas a partir de las cuales el desarrollo de la marina mercante se ha pretendido desarrollar por iniciativa del gobierno federal; sin embargo, cabe destacar que los resultados han sido incipientes, la tarea fundamental de este capítulo es la de comprender esta situación

En la Marina Mercante sucede, lo que en muchos de los sectores de la vida económica del país, se cuenta con un potencial enorme, pero se carece de coordinación y de organización, lo cual no permiten un desarrollo pleno en el gremio.

3.1 La Marina Mercante en México

3.1.1 La ubicación de la marina mercante en nuestro país

Primero, es de la vital importancia entender la distinción entre marina mercante (derecho marítimo de paz) y marina de guerra (secretaría de Marina). Puesto que, ambas están estrechamente relacionadas a la cuestión del mar y desempeñan un papel importante sin embargo, cada una realiza funciones de distinto calado en el ámbito marítimo de nuestro país.

En el artículo 2 fracción VI, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece la siguiente definición:

...“VI. Marina Mercante: El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la Legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo...”

Por otro lado, la marina de guerra como su propio nombre lo indica se encarga de la cuestión naval en el país; me refiero, a la seguridad interior y defensa exterior de la Federación. Su fundamento lo encontramos en la fracción XVI, artículo 73 de nuestra carta constitucional.

Desde luego, que cada una pertenece a los ámbitos de distintas autoridades dentro de la misma administración pública centralizada del gobierno federal.

Las funciones de la Secretaría de Marina se encuentran sustentadas en la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en la ya mencionada fracción XVI del artículo 73, además de lo antes dicho, es preciso manifestar lo establecido la fracción VI del artículo 89 que establece lo siguiente:

“Artículo 89 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...”

Del citado artículo se deduce que esta facultad confiere al Presidente los Estados Unidos Mexicanos de disponer de la totalidad de las Fuerzas Armadas permanente es decir; del ejército terrestre, de la marina de guerra y de la fuerza Aérea para el resguardo interior y defensa exterior de la Federación.

Como bien lo establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 90 (párrafo único) referente a la administración pública, esta será

centralizada, la marina mercante se encuentra dentro de esta forma de organización administrativa luego entonces, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes bajo la dirección de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante la encargada de conocer este derecho marítimo de paz.

3.1.2 Las autoridades en la marina mercante mexicana

Pues bien, es menester conocer la estructura administrativa establecida en los diferentes ordenamientos legales en la que está prevista la marina mercante mexicana; a la cabeza se encuentra el poder “Ejecutivo”, es nuestra Norma Constitucional la que le otorga facultades en los siguientes términos;

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

Por otro lado, la Ley de Navegación y Comercios Marítimos dispone lo siguiente:

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
- I. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta Ley determine.

El ejecutivo federal tiene a su cargo, la seguridad interior y la defensa exterior que representan los litorales de la República Mexicana, basta con estudiar el contenido de la fracción VI, del artículo 89;

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 la defensa exterior de la Federación...”

La Ley Orgánica de la Armada de México al hacer referencia a la Marina Mercante cuando se trate de la reserva de la Armada de México, señala en su

artículo 88 fracciones IV y V, y en el dispositivo 89 fracción III, lo siguiente a saber:

“Artículo 88.- La primera reserva se integra con personal físicamente apto de:

IV.- Capitanes y oficiales pertenecientes a la Marina Mercante Nacional;

V.- El demás personal de la Marina Mercante Nacional hasta la edad de treinta y seis años...”

“Artículo 89.- La segunda reserva se integra con el personal proveniente de la primera en los casos siguientes:

III.-El personal de la marina mercante Nacional comprendido en la fracción V del artículo anterior hasta la edad de cincuenta años...”

Dentro de las facultades administrativas del poder ejecutivo encontramos que bajo su potestad se encuentran las Secretarías de Estado; las cuales cuentan con un secretario de titulas en la misma.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (por sus siglas SCT) en el sector marítimo que funge un papel importante; pues esta es la encargada de conocer sobre las cuestiones del ramo que comentamos, la Ley orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 36, fracciones; XII, XIII, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX, señala lo siguiente:

“...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;

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, así como coordinarse con la Secretaría de Marina en la aplicación de las medidas en materia de Protección Marítima y Portuaria;

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...”

Las facultades encomendadas a la Secretaria de Comunicaciones y Transportes por sus siglas SCT, en su mayoría establecen condiciones necesarias para la prestación de servicios portuarios, es lógico que la SCT cuente con direcciones que coadyuven al desarrollo de las actividades que le han sido encomiendas por ello

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, es dependiente de la SCT, tienes como funciona principal la de conocer todo tipo de cuestiones referentes a la SCT, cuenta con un reglamento, denominado “Reglamento Interno de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes” en los capítulos I y III se establecen claramente sus facultades y funciones.

3.2 El diagnóstico de la marina mercante

3.2.1 Una radiografía actual

Pues bien, si las obligaciones de la autoridad en materia marítimo–portuaria están reguladas en distintos dispositivos normativos internos con la finalidad de llevar a cabo una buena administración de la marina mercante además de procurar un desarrollo eficiente de la misma, es pertinente cuestionar la realidad en la cual está inmerso este sector.

El Poder Ejecutivo como cabeza principal de la de la administración centralizada como anteriormente lo he mencionado y del cual depende el sector marítimo-portuario; es desde luego, una de las figuras más importantes para llevar a cabo políticas encaminadas para desarrollar el sector.

La aplicación de directrices como lo es el denominado “Plan de Desarrollo” que es una de las herramientas que cada administración del Poder Ejecutivo presenta con el fin de elevar estándares en áreas como lo son: *el cabotaje, las operaciones de carga y descarga, la ampliación de puertos y seguridad en los mismos, así como la implementación de nuevas tecnologías para llevar a cabo operaciones que facilite la interacción entre las autoridades y los usuarios del gremio tales como el naviero y los colegios de marinos*. Por mencionar solo algunos gremios que participan

Sin objeción, son medidas necesarias para el crecimiento uniforme del sector; no obstante, es un hecho que desde ya hace varios sexenios las políticas aplicadas al sector carecen de un impacto sustancial que beneficie a las distintas áreas que menciono.

La gestión actual del Poder Ejecutivo encabezada por el Enrique Peña Nieto ha publicado el “Plan de Desarrollo 2013-2018” que pretende implementar por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) las siguientes medidas:

- ❖ Establecer procedimientos aduanales que favorezcan el desarrollo del cabotaje.
- ❖ Fijar tarifas por el uso de infraestructura portuaria que estimule el desarrollo del tráfico de cabotaje
- ❖ Construir infraestructura para el manejo de mercancías.
- ❖ Crear un mecanismo para impulsar el transporte multimodal que tenga como componente relevante el transporte por agua.
- ❖ Promover el uso de sistemas electrónicos, con participación de autoridades aduaneras, asociaciones industriales, colegios de marinos y empresas navieras.

Sin embargo, cuestiono el hecho de que en la presente administración en la vía de los hechos se lleven a cabo y consecuentemente, impacten positivamente en el desarrollo y progreso de la marina mercante mexicana por la razones que a continuación mencionare.

Es indudable que la inversión es fundamental en el sector mercante y portuario; prueba de ello, es la reciente inversión que el gobierno federal realizó en el puerto de “Salina Cruz” Michoacán, publicado en el periódico “EL UNIVERSAL”⁶²

En el citado artículo se informa que se invirtió la suma de 2 mil 500 millones de pesos en el puerto de la entidad federativa, ampliándose de esta manera en un

⁶² Vargas, Rosa. “Celebra el presidente la estrategia del gobierno en materia de seguridad”. EL UNIVERSAL, 12, sep. 2014. p. 15.

50 por ciento la capacidad operativa; además, de equipo portuario tales como: 28.3 hectáreas adicionales de patio, 330 metros lineales de muelle, 7 grúas Post Panamá y 18 grúas de patio.

No obstante, considero que no basta con la cuestión inversionista pues la complejidad que atañe al sector abarca muchos más eslabones; muestro de ello es el tiempo que se tardó el Poder legislativo para publicar el nuevo Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos casi 10 años desde la publicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Se debe tener presente que la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimo fue publicado el primero de junio del año 2006; es decir, pasaron poco más de 9 años para que pudiera ser publicado el mencionado reglamento.

Por lo antes mencionado considero que debe existir mayor prioridad legislativa en cuanto al gremio marítimo-portuario; de no ser así, el sector carecería aún mas de fortaleza institucional.

Respecto a este hecho me parece positivo que se haya destrabado este reglamento que era necesario con el fin de reglamentar el contenido de la de Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

En cuanto al contenido del presente reglamento la Secretaria de Comunicaciones y Transportes⁶³ anuncio que se desarrollaran de manera sustancial los siguientes temas:

- ❖ Cartas garantía y seguro marítimo.
- ❖ Cuestiones sobre la marina mercante de extraordinaria especialización.
- ❖ Abanderamiento y matricula además del registro público marítimo nacional.
- ❖ Agentes navieros la educación náutica.
- ❖ La adecuación sobre la terminología que se utiliza en materia de hidrocarburos.

El reglamento cuenta con 696 artículos y 19 transitorios en los cuales se pretende exista una mayor homogeneidad en cuanto a las funciones de la autoridad marítima mercante y las personas de derecho público o privado que intervengan en cuestiones marítimas portuarias.

Desde mi perspectiva es encomiable que exista un reglamento para la Ley de navegación y Comercio Marítimos que se adecue como es el caso particular del

⁶³ Véase en la página de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, <http://www.sct.gob.mx/uploads/media/COMUNICADO-108-2015.pdf>

medio marítimo, fortaleciendo los sectores al interior del país; así como, generando una proyección positiva hacia el exterior que otorgue seguridad a cualquier usuario del medio mexicano y extranjero.

Sin embargo, me parece que es fundamental la uniformidad y evolución de las diferentes normas que constituyen el sector marítimo una de ellas es la misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos la cual contiene directrices procesales que deben ser reformadas en congruencia con su nuevo reglamento.

Esto es, debe existir uniformidad en cuanto al sistema de normas que constituyen este sector marítimo toda vez que, será necesario contar con un sistema adjetivo capaz de prever en sus normas la garantía de cumplir con la parte sustantiva de los derechos y obligaciones que emanen de situaciones concretas del medio que nos atañe. Más adelante analizare el tema.

3.2.2 Desarrollo financiero

Otro tema pendiente y necesario en el sector es una “Ley para el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana”; si bien es cierto que con fecha 31 de Octubre de 2002,⁶⁴ se presentó a la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión una iniciativa para la creación legislativa de la mencionada ley el contenido del dispositivo establecería directrices fiscales administrativas y registrales.

Tan bien lo es, que la iniciativa no trascendió quedando como una mera propuesta, con lo cual se privó al sector mercante Mexicano de un mayor desarrollo.

Respecto a la necesidad de fomentar el desarrollo de la marina mercante debo mencionar que, el pasado 30 de octubre del 2014, se llevó a cabo la conferencia titulada “*Paradigmas del Derecho Marítimo*”⁶⁵ en ella participaron el Doctor Omar Olvera de Luna; el Doctor Ricardo Vázquez Contreras y el licenciado Eduardo Egremy Pérez.

En el mencionado evento el licenciado Egremy Pérez, de manera puntual mencionó algunos temas torales que desde su perspectiva son necesarios para la solidificación de este sector; me parece necesario mencionarlos pues revisten de suma importancia.

⁶⁴ Véase en la página de la Cámara de Diputados, <http://www.diputados.gob.mx/inicio.htm>

⁶⁵ Egremy Pérez, Jesús E. et. al., (Oct. 30 2014), *Paradigmas del derecho marítimo*, UNAM, Auditorio “Benito Juárez”.

Para el Licenciado Egremy Pérez, existe una correlación entre la marina mercante y la creación de embarcaciones en México a partir de las siguientes directrices:

- Identificar la competitividad de nuestro país respecto del impacto de los costos de los costos de equipo y materiales para la construcción y reparación de embarcaciones en la industria naval.
- Cuantificar las ventajas y desventajas que se enfrenta respecto de los astilleros extranjeros.
- Determinar el nivel y características de la demanda de la construcción y reparación de buques en nuestro país.
- Establecer una política arancelaria mucho menor para la materia prima que necesite el sector, y así abaratar los costos de producción y reparación de las embarcaciones.
- Capacitar la mano de obra mexicana (aquí o inclusive en el extranjero), para colocarla en niveles de costo y calidad competitivos.

Otro tema que se abordó en la citada conferencia fue la deficiencia de los sistemas financieros; temáticos que resulta relevante pues es un medio importante para estimular el sector al que hemos aludido.

Actualmente existe el llamado “Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante” por sus siglas FONDEMAR, no obstante que se critica el hecho de ser considerado ineficiente puesto que existe una lentitud en el otorgamiento de créditos; así, los fondos para el apoyo son proveen de manera oportuna.

3.2.3 Estándares en la educación náutica

Uno de los temas centrales de este evento fue el referente a la educación que actualmente es considerada deficiente; puesto que, los planes de estudio carecen de niveles competitivos que nos ubiquen a la par de la enseñanza de otras que se imparte en el extranjero en el gremio náutico.

Además de ello, resulta importante que la educación en las escuelas náuticas de México se a considerada como universitaria; ello, con la finalidad de aumentar los estándares de calidad en la enseñanza-aprendizaje.

En la actualidad es la Secretaria de Comunicaciones y transportes la encargada de asignar los recursos económicos provenientes de “Fideicomiso de Formación

y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional” por sus siglas (FIDENA).

Son tres los puntos que deben tomarse en cuenta:⁶⁶

- A corto plazo fortalecer el fideicomiso que administra la educación náutica
- A mediano plazo, ampliar y diversificar la oferta educativa; y
- A largo plazo, buscar su transformación en una verdadera Universidad

3.3 La Navegación de cabotaje y de altura en México

Primero, es preciso establecer que se debe entender como “navegación de cabotaje”, toda vez que existen distintos tipos de navegación en nuestro país, La “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” establece la siguiente definición a saber:

“Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

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

La navegación de cabotaje en nuestro país es una herramienta que es obvio advertir, carece de una explotación estratégica; esto menciono de así, ya que en la actualidad son las empresas extranjeras la que realizan este tipo de navegación.

...”Y es precisamente en el tema de cabotaje que el escenario es adverso pues simplemente en el año 2000, se otorgaron 577 permisos especiales de navegación a 55 empresas y 262 embarcaciones; siendo que el 82% se concentra en cuatro banderas: Estados Unidos, Panamá, Liberia y Vanuatu.”⁶⁷

Correlativamente, es la creación de la “Ley para el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana” la que debería establecer directrices para el mejoramiento del sector.

Considero que el estímulo de abanderamiento de buques con bandera mexicana mediante la reducción de costos; incrementaría la inversión de capitales mexicanos con tripulación nacional.

⁶⁶ Egremy Pérez, Jesús, op. cit., nota, 57.

⁶⁷ Idem.

La navegación de altura en nuestro país está realmente extinta pues son muy pocas las embarcaciones con bandera mexicana que se dedican a esta actividad. Cabe resaltar que existen distintos beneficios en la navegación mexicana dentro de los que se pueden considerar:⁶⁸

- Recursos para el erario público.
- Ganancias para las empresas; y
- Fuentes de empleo.

Me parece evidente que es la navegación de altura una oportunidad que el sector mercante debe aprovechar de la mejor manera; ya que, es la navegación de altura la que nos proporciona la oportunidad de participar activamente en el intercambio comercial de mercancías.

La “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” establece lo siguiente respecto de su definición:

Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

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...”

En este mismo orden de ideas, manifiesto que el periódico “La Jornada”⁶⁹ publicó las declaraciones del actual Coordinador de “Puertos y Marina Mercante” Guillermo Ruiz de Teresa, sobre el hecho de que nuestro país solo mueve por la vía marítima solo el 32% de su intercambio comercial; de manera comparativa, la Unión Europea y Estados Unidos mueven volúmenes de 44 o 48 por ciento por la vía marítima.

Por esa razón, es importante manifestar que nuestro país debe incrementar la movilidad comercial por la vía antes aludida que representa un reto, pero que traería mayores beneficios económicos al sector mercante mexicano.

3.4 La condición laboral en la marina mercante

No tengo duda en manifestar que uno de los rubros menos estudiados en la materia marítima es el referente a la situación del trabajador dentro del sector

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Posada, Miriam, “En México el transporte marítimo apenas moviliza 32% del comercio”. La Jornada, 22, Oct. 2014, p.35.

mercante, en la cual existen deficiencias que es preciso comentar y a continuación esbozaré.

La inexistencia de buques mexicanos que realicen la denominada navegación de cabotaje en nuestros puertos trae consigo efectos negativos para los marinos que estudiaré más adelante; por ahora es preciso mencionar lo establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 32, párrafos primero, cuarto y quinto de la siguiente manera:

“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.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, 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 practicante y comandante de aeródromo...”

Pues bien, al ser en mayor medida embarcaciones extranjeras las que realizan la navegación de cabotaje las condiciones laborales pueden ser vulneradas; puesto que, no existe seguridad alguna de que se respeten los estándares mínimos de contratación.

Respecto al tema, México es parte de instrumentos internacionales como lo son los establecidos en la Organización Mundial del Trabajo (por sus siglas OIT) el C147 relativo a las “Normas Mínimas laborales en materia de marina mercante” y el C165 correspondiente a la “Seguridad social de la gente de mar”.⁷⁰

*La flota petrolera de PEMEX

El tema de la flota de PEMEX me parece un elemento esencial y complejo pues, los fletes en la actualidad son llevados a cabo por empresas extranjeras con ello sin dejar de lado una estrategia eficaz para el impulso y desarrollo de su propia flota.

⁷⁰ Egremy Pérez, Jesús, op. cit., nota, 57.

En el primer capítulo de este trabajo ya he mencionado la importancia de la cuestión petrolera y el derecho marítimo mexicano que guardan una correlación imprescindible

Por otro lado, me parece importante mencionar que en la actualidad muchas de las navieras que trabajan para Pemex abandonan sus barcos con bandera mexicana por los beneficios contractuales que el artículo 134, fracción tercera; de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece de la siguiente manera:

“...Las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes, prestación de servicios de cualquier naturaleza y la contratación de obra que realicen, se adjudicarán o llevarán a cabo a través de licitaciones públicas mediante convocatoria pública para que libremente se presenten proposiciones solventes en sobre cerrado, que será abierto públicamente, a fin de asegurar al Estado las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes...”

Finalmente, considero importante mencionar los siguientes puntos que ayudarían a impulsar el progreso de la flota de PEMEX:⁷¹

- Sus procesos concursales con flotas mexicanas.
- Sus esquemas de contratación; y
- La renovación de la flota petrolera para distribución interna de refinados, la importación de productos petrolíferos y la exportación de crudos.

3.5 Los puertos mexicanos

3.5.1 La autoridad portuaria en México

La Ley de Puertos en México establece en su artículo 2 fracción II, lo siguiente:

Artículo 2.- para los efectos de esta ley se entenderá por:

“II.- puerto: el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el ejecutivo federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuestas 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 servicio, terminales e instalaciones, públicas y

⁷¹ Idem.

particulares para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza...

El tema de los puertos en nuestro país se vuelve relevante cuando tomamos en cuenta que por los puertos mexicanos transita el 80% del comercio nacional.

Por ello, es importante que los puertos en nuestro país gocen del mayor desarrollo y progreso; cuestión que parece todo un reto si tomamos en consideración que específicamente el poder ejecutivo federal, fundamentalmente en el artículo 89 fracción XII, que establece 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...”

Lo cierto es que en distintas administraciones que se ha ocupado de dirigir el poder ejecutivo y sus secretarías se han implementado distintos programas de desarrollo del sector portuario; la realidad es que el avance ha sido minúsculo y poco verificable.

En el actual “Plan Nacional de desarrollo 2013-2018” se establecen: objetivos, estrategias y líneas de acción que el gobierno Federal ha decidido implementar para un mejor desarrollo de nuestra nación, en el podemos encontrar que el Ejecutivo Federal ha plasmado su preocupación por fomentar áreas del sector marítimo-portuario.

Me permitiré transcribir dichas directrices:

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

Considero que las expectativas del gobierno federal en cuanto a lo relacionado al sector marítimo-portuario buscan establecer el mejoramiento de dicho sector; sin embargo, debemos tomar en cuenta que el “Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018” tiene una duración vigente de 6 años.

A mi parecer, es un tiempo relativamente corto para llegar a materializar dichas propuestas además, cabe mencionar que con el cambio de administración en el Poder Ejecutivo cada 6 años los cambios en las políticas públicas son inminentes; con ello se pierden los avances que pudieran haberse logrado con políticas aplicadas al sector en administraciones anteriores.

Por ello, considero importante conocer de manera objetiva los problemas que giran en torno al sector marítimo-portuario que desde hace años carece de una estructura sólida que no dependa solo de las diferentes posturas políticas que se asuman en determinada administración política en turno.

3.5.2 Las APIS en México

Una de las figuras más visibles en los puertos es la llamada Administración Portuaria Integral (por sus siglas API), quien puede usar aprovechar y explotar los bienes y prestar servicios respectivos; finalidad de su creación fue la de aperturar la participación de la iniciativa privada, con el objetivo de brindar un mejor servicio en la administración de los puertos mexicanos.

En el artículo 38; título V, de la Ley de Puertos titulado “Administración portuaria integral” establece:

“Artículo 38- Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente...”

Mediante el otorgamiento de una concesión la administración del puerto es otorgada a API por un lapso de 50 años, prorrogables por otros 50 años; el tiempo otorgado a estas sociedades anónimas es bastante amplio para crear beneficios en los puertos y a los usuarios de los mismos.

Cada API tendrá un administrador portuario quien ejercerá sus facultades como administración siguiendo estas directrices; establecidas en artículo 40, de la Ley de Puertos:

“Artículo 40.- Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
- III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
- VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
- VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
- VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
- IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;
- X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen;
- XI. Proporcionar la información estadística portuaria, y
- XII. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley...”

La coordinación que debe existir entre la Administración Portuaria Integral y los usuarios es básica si se pretende mantener los estándares internacionales para considerar a los puertos mexicanos de primer nivel; sin embargo, existe ciertas dudas sobre el desempeño que ejercen las personas encargadas de realizar las diferentes acciones para fomentar el crecimiento en los puertos.

Por otro lado, la necesaria experiencia en los cargos de las Administración Portuaria Integral adquiere importancia relevante cuando estudiamos el artículo 57, de la Ley de Puertos en el cual se menciona al Comité de Operación en los siguientes términos:

“Artículo 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...”

En este comité se establecen los mecanismos para brindar un mejor servicio portuario, por esa razón es conveniente que las personas designadas en los cargos de directores cuenten con una formación suficiente que les permita tener los conocimientos previos para entender los distintos problemas que se presentan en los puertos.

No obstante, la Ley de Puertos en México y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos presentan una contradicción dispositiva que complica el entendimiento de las actividades del capitán de puerto y el director general de la Administración Portuaria Integral; en líneas anteriores he transcrito el contenido del artículo 57 de la Ley de Puertos en donde se establece que será el Director de la API quien preside el “Comité de Operación”

Sin embargo, en la ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 9 se lee lo siguiente:

“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:

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 ello, es necesario establecer parámetros legales claros que reconozcan los derechos y obligaciones de estas dos figuras que fungen como representantes de interés en los puertos; además, es preciso reconocer la pericia de los capitanes de puerto quienes estudian en escuelas náuticas en México, con ello dejamos claro que deben ser estos últimos quienes ostenten sin lugar a dudas la responsabilidad de presidir el denominado “Comité de Operación” que la ley de Puertos establece.

Las concesiones otorgadas a las mencionadas sociedades mercantiles son un tema actual y relevante considerando la ubicación privilegiada en la que se encuentra nuestro territorio nacional; pues el hecho de estar posicionados en los

dos océanos más importantes del mundo como los son: el Golfo y el Atlántico, representan serios intereses para nuestro país.

Nuestra nación cuenta en la actualidad con 117 puertos a lo largo de una costa de 11,122 km. 71 de los puertos y terminales están concesionados a 25 APIS de esas 25, 16 están a cargo de la SCT, 2 a cargo de FONATUR, 6 son estatales y una es privada.

“En el sistema jurídico mexicano se consideró transformar los puertos mediante la participación del sector privado constituyendo sociedades mercantiles y creando una ley de puertos el 19 de julio de 1993 misma que tiene como antecedente la Ley de Puertos de España de 7 de Mayo de 1880 y han transcurrido 16 años en México sin que exista un adelanto considerable en los puertos debido a sus directores por carecer del interés a la falta de conocimiento en la materia marítima, a pesar del sentimiento que impulso la creación de la Ley de Puertos de 19 de Julio de 1993.”⁷²

Finalmente, considero la necesaria revaloración sobre el funcionamiento del sistema portuario en su conjunto; es decir, cuestionar si en la actualidad los esquemas para el desarrollo en los puertos funcionan y si verdaderamente existe una proyección internacional que estimule su progreso.

Advierto, que existe un diagnostico negativo en el funcionamiento actual de las instituciones públicas y privadas que se desarrollan en el ámbito marítimo portuario; me parece oportuno, la creación de directrices que coadyuven a su mejoramiento.

Estas deben surgir desde mi óptica, de investigaciones que se realicen en nuestro país además para aplicarlas de manera contextualizadas a nuestra realidad, siempre en busca del interés general.

⁷² Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Op. cit, nota 5, p. 91.

CAPITULO IV

La Importancia de un Derecho Marítimo Comparado

Sin duda, la perspectiva del derecho marítimo comparado implica conocer los distintos sistemas jurídicos que a lo largo de los años han establecido su propio derecho vigente, respecto de la aplicación de sus normas jurídico-marítimas.

El objetivo principal de este capítulo tiene como finalidad acercarnos a las diferentes tradiciones iusmaritimistas que a lo largo del tiempo se han implementado en las distintas etapas históricas de cada país; desde luego, analizaremos el ejercicio jurisdiccional que actualmente se aplica para resolver las distintas controversias que se presentan en los tribunales de cada país.

Cabe destacar, que desde la cuestión legislativa el establecimiento de normas para regular figuras propias del derecho marítimo como son: el naviero, el buque y el contrato de fletamento son variantes y dependientes del sistema legal dentro del cual se analice.

Si bien es cierto, que existe una tendencia a homogenizar el derecho marítimo por medio de las relaciones con la comunidad internacional, también lo es, el hecho de que cada país regula de forma distinta instituciones propias de su derecho marítimo interno.

Con ello, destacamos la relevancia de estudiar los distintos contextos, principalmente jurídicos, pero además económicos y sociales que cada Estado ha transitado para entender la manera en la que han evolucionado como naciones eminentemente maritimistas.

4.1 Nociones Generales

4.1.1 Introducción

Los sistemas jurídicos contemporáneos representan, en muchas ocasiones una visión distinta a la que conocemos; esta condición, depende básicamente del país al cual pertenezcamos y nos desarrollemos.

Así, estudiar los distintos sistemas legales que a lo largo del mundo han sido creados con la finalidad de ser aplicados para el desarrollo de las múltiples civilizaciones resulta oportuno y necesario para entender las características que definen cada uno de estos sistemas.

Por ello, es menester dar una breve, pero sustancial introducción sobre la trascendencia y significado de estudiar los sistemas jurídicos y sus diferentes elementos que lo conforman. A continuación llevaré a cabo esa labor.

4.2 Derecho Comparado

Me parece importante, en primer término; dar un concepto de la expresión “derecho comparado,” este es entendido como: *la disciplina que confronta las semejanzas y las diferencias de los diversos sistemas jurídicos vigentes en el mundo con el propósito de comprender y mejorar el sistema jurídico de un Estado determinado.*⁷³

Desde luego, el juicio comparativo que podemos ejercer como persona resulta un ejercicio bastante interesante, pues con ello; confrontamos distintas peculiaridades que a simple vista pudieran parecernos símiles de algún objeto persona o lugar.

⁷³ Sirven Gutiérrez, Consuelo, *Sistemas jurídicos contemporáneos*, 15ª ed., México, Porrúa, 2012. p. 1.

Sin embargo, el ejercicio de comparar se vuelve aún más complejo, cuando lo hacemos en nuestro caso; con “sistemas jurídicos” que en muchos casos poseen ciertas características que en otros países parecieran inimaginables.

Ahora bien, el objeto del derecho comparado como atinadamente lo establece Consuelo Sirvent Gutiérrez es el de analizar una pluralidad de ordenamientos, no únicamente para estudiarlos por separado, sino para confortarlos entre si e inferir sus analogías.⁷⁴

Se advierte, que el estudio de la materia va encaminado a entender los modelos jurídicos, es preciso destacar que ello tiene como finalidad la de mejorar los sistemas que ya están prestablecidos en un lugar determinado.

Cuestión que resulta significativa, si tomamos en cuenta que desde una perspectiva general, el derecho comparado; representa un instrumento para analizar los aciertos y desaciertos de cada Estado y en cierta medida para mejorarlos y así, aplicar diferentes modelos que sean afines a un contexto jurídico determinado.

Por ello, no es ocioso admitir que el derecho comparado debe ser una materia que optimice nuestra visión de los sistemas jurídicos con la finalidad de abordar diferentes dimensiones de practicidad que a lo largo de los años se han impuesto en distintos periodos. Y así desechar aquello que menos beneficios nos ha traído como sistema de organización jurídico.

4.3 Sistema Jurídico

Pues bien, es necesario entender la connotación de la palabra “sistema”, esta es entendida como el conjunto ordenado de reglas o principios relacionados entre sí. // Ordenación adecuada de los resultados de la investigación científica.⁷⁵

La definición no escapa al entendimiento del orden que básicamente es un pilar en la concepción científica y que le da forma con la finalidad de tener claro que generalmente cuando hablamos de sistema nos referimos a cierto grado de organización y estructura.

Sin embargo, nuestro interés va encaminado a estudiar la palabra “sistema” con un contexto específico, referente al ámbito legal. De esta manera; nos acercaremos al concepto de “*sistema jurídico*”.

⁷⁴ Ibídem. p. 3

⁷⁵ de pina Rafael y de Pina Vara Rafael, op. cit., nota, 2. p. 456.

En palabras de Eduardo García Máynez, sistema jurídico es el conjunto de normas jurídicas objetivas que están en vigor en determinado lugar y época, y que el Estado estableció o creó con objeto de regular la conducta o el comportamiento humano.⁷⁶

Existe un entramado de características que definen de manera particular los sistemas jurídicos como lo son: costumbres, normas, políticas pero sobre todo la convicción del régimen en turno, que considere pertenecer o no; a un sistema en particular.

4.4 Familias Jurídicas

Ahora bien, utilizar el término “familias jurídicas” resulta una manera de organizar vínculos que pueden existir entre una y otra; esta situación no es sencilla si tomamos en cuenta que no existe una unanimidad entre la doctrina para agruparlos en *tradiciones* o *familias*.

En nuestro caso he decidido abordar la cuestión desde el vocablo “familia” pues me parece una manera sencilla de entender el tema.

De esta manera, hablaríamos de las siguientes familias:

- A) Familia neorromanista.
- B) Familia del common law o anglosajona.
- C) Familia mixta o híbrida.
- D) Familia Socialista.

4.4.1 Familia Neorromanista

Sus fundamentos están basados en el derecho romano y germánico, cabe destacar que fueron tres las etapas históricas por las que transcurrió la familia romana; en cada una de estas etapas surgieron figuras e instituciones distintas.

Monarquía. El poder se ejerció de manera absoluta, las normas se aplicaban por medio de la costumbre.

República. En esta etapa se cristalizaron instituciones como lo son el senado de la República, surgen las llamadas fuentes del derecho: la jurisprudencia y los edictos.

⁷⁶ García Máynez, Eduardo, Filosofía del derecho, ed., Porrúa, México, 1989, p.189.

Imperio. Es en este momento cuando surgen las constituciones imperiales.

Las principales características de esta familia pueden resumirse de la siguiente manera, la principal fuente del derecho es la ley, el derecho fue codificado, existe una separación entre el derecho público y privado.

4.4.2 Familia del common law o anglosajona

Este derecho se define por ser claramente jurisprudencial, es decir; la fuente principal emana del denominado poder judicial. Básicamente las controversias que van surgiendo son resueltas por el juez, posteriormente: estas mismas resoluciones pueden ser ocupadas para solucionar conflictos de intereses futuros. El precedente judicial juega un papel de suma importancia.

Puedo decir, que las principales características de esta escuela son: el precedente judicial vinculatorio, la creación judicial del derecho y en cuanto al procedimiento este, por el contrario al civil law no está complicado por medio códigos. Países como Canadá, Gran Bretaña, Nueva Zelanda Y E.U.A son pertenecen a esta familia anglosajona.

4.4.3 Familia mixta o híbrida

En el entorno internacional existen tendencias de naciones que se encuentran inmersas en estructuras legales que son mixta o también llamadas híbridas esto por que comparten elementos de las disitintas familias jurídicas que existen.

En muchas ocasiones ello se debe a las diferentes etapas históricas por las que cualquier Estado puede transitar, dentro de estas familias encontramos a Quebec, en el que se encuentran las influencias francesas y norteamericana, o la de Sudáfrica que recoge las tradiciones holandesa e inglesa.

4.4.4 Familia socialista

En Rusia se estableció el sistema socialista soviético en el año de 1917, por la revolución bolchevique, por esta razón la familia jurídica socialista es reciente a diferencia del “civil law” y el “common law”.

A la familia socialista se le cuestiono su supuesta falta de autonomía hasta el año 1939, posteriormente, ocupó un lugar importante en con las demás familias jurídicas.

La doctora Consuelo Sirvent afirma que a pesar de que el sistema socialista haya colapsado y consecuentemente esta familia jurídica desapareciera, ello no implica que como sistema económico y político el socialismo haya desaparecido.

4.5 Panoramas Contemporáneos en el Derecho Marítimo Comparado

4.5.1 Inglaterra

Inglaterra consiste en la sexta parte de Gran Bretaña, al ser una isla el Reino Unido tiene la mayoría de fronteras naturales ya que limita al norte con el mar del norte y con el Océano Atlántico, al noreste con el Canal de la Mancha.

El derecho marítimo inglés contiene elementos particulares, ya el profesor español Ignacio Arroyo, explicaba la tendencia dentro de la cual se desarrolla su derecho marítimo; en México el maestro José David Enríquez Rosas reconoce las siguientes directrices sobre el tema:⁷⁷

- ❖ A pesar del incomparable acervo que ha legado al derecho marítimo en general, el sistema inglés no ha realizado una delimitación científica de los principios, conceptos, instituciones y figuras de nuestra disciplina. De modo que no existe en él una pretensión generalizadora respecto a las soluciones que sobre los casos concretos se ofrecen;
- ❖ Creación judicial del derecho, denominado *case law system*;
- ❖ El precedente judicial vinculatorio, llamado *doctrine of the binding*.
- ❖ La relevancia del procedimiento.

La practicidad en el derecho inglés es clave, por ello podemos entender que en este sistema la elaboración retórica de conceptos y definiciones sobre la navegación no representa una prioridad.

⁷⁷ Enríquez Rosas, José, D. *El buque una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones*, Instituto de investigaciones jurídicas, serie H: estudios de derecho internacional público, núm. 29, México 1998, pp. 21-22.

Sin embargo, la falta de un desarrollo doctrinario no ha impedido establecer una tendencia de carácter internacional para ajustarse a sus normas internas, este hecho ha tenido como resultado la creación dispositivos como lo son: *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924 (conocido como reglas de la Haya) y sus protocolos que lo adicionan de 1968 (conocido como Reglas de Wisby) y de Bruselas de 1979.

4.5.1.1 La jurisdicción en el derecho marítimo inglés

Los antecedentes procedimentales del derecho marítimo inglés se establecen en el llamado “Black Book of the admiralty” en el mencionado libro la “Alta Corte de Almirantazgo” ejercía su competencia sobre presas y la disciplina de flote, consecuentemente fue el almirante quien conoció la competencia criminal. Posteriormente, se estableció esa facultad paso a ser parte de a la materia civil.⁷⁸

Sin embargo, la “Judicatura act” de 1873 abrogó a la “Alta Corte de Almirantazgo”. En Inglaterra, menciona el maestro Diez Mires⁷⁹ la cualidad de la jurisdicción de almirantazgo, la cual tiene como fundamento la personalidad del buque para cuestiones de tipo procesal; en este sentido el buque puede ser demandado por las obligaciones y contratos en los que haya participado.

De manera interesante el maestro sostiene que la demanda va dirigida directamente al buque bajo una acción que lleva por nombre *in rem*; de la misma manera la acción puede ir dirigida a la carga o la flete que está relacionada con el buque.

4.5.2 La jurisdicción en el derecho marítimo Argentino

Argentina se reservó al fuero federal la competencia en lo que respecta a las cuestiones de carácter marítimo, los legisladores de ese país plasmaron esa directriz en su propia Constitución Federal.

La base constitucional argentina previo como una cuestión fundamental; el hecho de que toda controversia de carácter marítimo fuera resuelta por la competencia

⁷⁸ Cfr. Diez Mires, Alberto, Derecho de la Navegación, op. cit., nota 13, p. 12.

⁷⁹ Ídem.

federal ello, con la finalidad de que se conservara uniformidad y armonía al momento de resolver los conflictos que se presentaran en esas costas.

El argumento principal del poder legislativo de Argentina radica en el hecho de que siendo la jurisdicción federal la que resuelva controversias marítimas y no la de carácter local, existirá una mayor certeza de que se conserven principios como la uniformidad de las resoluciones y la congruencia de estas.

4.5.2.1 La jurisprudencia en el ámbito jurídico de Argentina

De manera interesante Luis Beltrán Montiel sostiene que en el caso del derecho marítimo argentino gracias al avance de la actividad navegatoria sujeta a constantes transformaciones técnicas y económicas⁸⁰ obligaron al sistema judicial de ese país a optar por la especialización de los órganos que resuelven las controversias que pudieran suscitarse en la materia que comento.

Correlativamente, el ámbito de interpretación jurisprudencial de ese órgano, mantiene una calidad argumentativa importante de mencionar, pues muchas de las instituciones del derecho marítimo que son reconocidas en otros países esta recogidas en el sistema jurisdiccional de Argentina.

En palabras del maestro Luis Beltrán Montiel:

“...se trata por tanto, de un órgano jurisdiccional especializado cuya labor de creación del derecho aflora tanto pronto como analizamos sus decisiones en relación por ejemplo, con institutos como el remolque extraño a nuestro antiguo código de comercio...”⁸¹

Pues bien, las resoluciones emitidas en el estudio de las controversias marítimas de la jurisdicción Argentina establecen un parámetro del sistema judicial; en el sentido de que afrontaron de la mejor forma (desde mi perspectiva) los cambios comerciales que internacionalmente se suscitan y que están en cambio constante, ello es evidente en la transformación de sus órganos internos encargados de conocer y resolver las mencionada contiendas legales.

El sistema normativo en Argentina prevé que en caso de conflictos que puedan surgir por cuestiones de competencia el decreto ley 20.094/73 los supuestos procedimentales en los que la jurisdicción marítima debe conocer del conflicto.

Ejemplo de ello es el artículo 612 de la citada ley se establece que los tribunales serán competentes para conocer en todo juicio en que sea parte un propietario o

⁸⁰ Beltrán Montiel, Luis, derecho de la navegación edit. Taurus, 1987, p.156.

⁸¹ Ídem.

armador de un buque foráneo; reconoce además que un buque puede ser embargado a partir de los establecido en el artículo 532.

4.6 La jurisdicción en el derecho marítimo panameño

La jurisdicción panameña es un claro ejemplo en Latinoamérica del esfuerzo de las autoridades de ese país de regular los distintos hechos jurídicos que surgen de forma constante en la nación.

Pues bien, el 30 de Marzo de 1982, se establece la Ley 8, por la cual se crean los Tribunales Marítimos, además de ello se crean normas de carácter adjetivo es decir de carácter procedimental.

Es preciso destacar que anteriormente esta jurisdicción era administrada por una corte perteneciente a los Estados Unidos de Norte América en Illinois.

El acontecimiento internacional que devolvió la tutela a Panamá fue la firma de los tratados Torrijos-Carter el 7 de Septiembre de 1977, con ello se sustituye a la Corte de Distrito; consecuentemente, se crea la denominada “Ley 8” que he mencionado en el párrafo anterior.

Cabe destacar que dicha ley ha sido reformada de forma importante, por medio de la “Ley 11” del 23 de Mayo del año 1986, y la “Ley 12” del 23 de Enero del año 2009.

La trascendencia panameña en el ámbito marítimo goza de un amplio reconocimiento en países con una fuerte tradición iusmaritimistas, la razón de ello, es el hecho de codificar sus normas procedimentales basada en las instituciones del Common Law sumándose a esta situación la claridad con la que se desarrollan aquellas normas de procedimiento.

Son dos las directrices que robustecen el ámbito adjetivo en el derecho marítimo panameño; me refiero, a su esfera de aplicación de carácter interno y externo. Para estudiar de manera detalla estos supuestos, es necesario analizar lo establecido en el Código de Procedimiento Marítimo Panameño título II, artículo 19 que hace alusión sobre la competencia.

4.6.1 Ámbito interno de aplicación

En el primer párrafo se establecen la aplicación de carácter privativa; es decir, de todas aquellas controversias que surjan en el transporte marítimo; en sus ríos lagos y por supuesto es su mar territorial y el canal Panamá.

Todos aquellos conflictos de intereses que surjan en el territorio Panameño, deberán dirimirse en ese país con independencia de la bandera de los buques, con ello se apela a la tesis de resolver los conflictos dentro del país en donde ocurrieron los hechos.

4.6.2 Ámbito externo de aplicación

A su vez el mismo artículo 19, establece que los Tribunales panameños conocerán de con de aquellas controversias que se susciten referentes al comercio, transporte y tráfico marítimos además de aquellos que ocurran fuera de la República de Panamá

Esto quiere decir que aquellas controversias que se susciten fuera de territorio panameño y tengan una vinculación: por motivos de secuestro de un barco del país panameño, por se ha notificado la demandado en el país en cuestión o simplemente porque las partes han decido dirimir sus conflictos en aquellos tribunales.

La jurisdicción Panameña goza de un alcance extraordinario en cuanto la resolución de hechos jurídicos marítimos, sus normas están estructuradas bajo el conocimiento del comercio internacional. Ello trae como consecuencia que muchos abogados de diferentes países litiguen en aquellas costas por las amplias facultades que posee la autoridad marítima y por su grado de competencia que es bastante amplio.

CAPITULO V

TRIBUNALES MARÍTIMOS EN MÉXICO

El Estado constitucional de derecho es una característica esencial en aquellas naciones en las que existe un reconocimiento pleno de los “derechos fundamentales. La praxis objetiva de éstos en el sistema jurídico depende de dispositivos normativos sólidos, dentro de los márgenes de los cambios sociales que son constantes; además de ello es preponderante la participación de instituciones encargadas de respaldar las resoluciones que se emitan.

El derecho marítimo en nuestro país ha evolucionado considerablemente; sin embargo, es preciso mencionar que actualmente no ha alcanzado un desarrollo óptimo que coadyuve al progreso eficiente en puertos, mares, costas y recursos principalmente; que se encuentran dentro del espacio marítimo que nos corresponde soberanamente.

En este último capítulo, me dedicaré a justificar la creación de los “tribunales marítimos en México” con ello, estableceré las premisas que he considerado necesarias para demostrar y comprobar que es urgente la revaloración del

discurso institucional que desde hace décadas se ha materializado en políticas públicas desde mi juicio ineficaces.

5.1 Introducción al tema

5.1.1 Preámbulo

Antes de establecer la base argumentativa sobre la creación de los “tribunales marítimos” en nuestro país considero necesario mencionar términos sustanciales respecto de la cuestión judicial como los son: **jurisdicción, competencia y proceso.**

Actualmente, en nuestro foro jurídico existe una gama importante de bibliografía respecto de la temática procedimental de nuestro derecho, entre ellos podemos citar a autores tales como: Cipriano Gómez Lara, José Ovalle Favela, Carlos Arrellano García; solo por mencionar a algunos.

A continuación, me dedicare a estudiar la terminología jurídica que es empleada en el desarrollo de los distintos procedimientos que todos los días son llevados a cabo en los tribunales de nuestro país.

5.2 Jurisdicción y Competencia

Etimológicamente la palabra *jurisdicción* deviene de dos raíces latinas *iuridictio, onis*, que tiene por significado “poder o autoridad” en este sentido puede entenderse además como la facultad que tiene un gobierno para declarar proclamar o decir el derecho⁸²

La palabra *competencia*, es reconocida por la Real Academia como aptitud o idoneidad; sin embargo, en términos legales que es el que me interesa estudiar j es entendida como la aptitud que el orden jurídico otorga a los órganos del Estado para que, válidamente, puedan ejercer determinados derechos y cumplir ciertas obligaciones, vinculadas con el ejercicio de la función jurisdiccional⁸³

⁸² Manual del justiciable , *Elementos de teoría general del proceso*, México, Poder judicial de la federación, 2003, Dirección general dela coordinación de compilación y sistematización de tesis, p. 51

⁸³ *Ibidem.* p. 57

5.3 El proceso judicial mexicano

La palabra *proceso* es derivada del latín *processus*, que significa ir hacia adelante además se entiende como transcurso del tiempo entre otras connotaciones.⁸⁴

*El proceso jurisdiccional es entendido como el conjunto de actos que, a través de diversas fases y dentro de un lapso específico, llevan a cabo dos o más sujetos entre los que ha surgido una controversia, a fin de que un órgano con facultades aplique las normas jurídicas necesarias para resolver dicha controversia, mediante una decisión revestida de fuerza y permanencia, normalmente denominada sentencia.*⁸⁵

Ahora bien, para el maestro Torres Estrada, los vocablos proceso y juicio no son sinónimo; por un lado, cuando se habla proceso no estaremos refiriendo a la forma heterocompositiva de resolver conflictos de intereses subjetivos por otro lado, hablamos de juicio cuando aludimos a una parte del proceso es decir, a la etapa conclusiva⁸⁶

En este sentido es preciso mencionar que el proceso jurisdiccional se compone por cinco etapas a saber: postulatoria, probatoria de alegatos y conclusiva. Cada una de ellas guarda una lógica legal; es decir, no es posible saltarse de una etapa a otra pues en términos generales deben agotarse previamente cada una de ellas.

En la siguiente lista estableceré de manera breve el contenido de la las etapas del proceso en general que son retomadas del “Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal” que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 26 de Mayo de 1928.

- ❖ **Postulatoria.** En esta se fija la litis ante órgano jurisdiccional por medio de un juzgador, esta situación se produce básicamente con la presentación de la demanda y su posible contestación. (artículo 255)
- ❖ **Probatoria.** En ella se ofrecen pruebas las cuales pueden: admitirse o rechazarse, una vez admitidas se desahogaran influyendo en la sentencia del juzgador. (artículo 298)
- ❖ **Preconclusiva o de Alegatos.** Se formularán los respetivos argumentos en donde las partes sostendrán que las pruebas ofrecidas y desahogadas en el procedimiento tiene una correlación con los hechos. (artículo 393)

⁸⁴ ibídem p. 9

⁸⁵ Ibídem. p.10

⁸⁶ Torres Estrada, Alejandro, El proceso ordinario civil 2ª ed., México, OXFORD university press, 2007, p. 1

- ❖ **Sentencia.** Es la resolución que pone fin a la contienda legal que las partes han sostenido lo largo del proceso. (artículo 426)

Me parece importante establecer que existe la denominada “unidad fundamental del proceso” bajo la razón de que el proceso es uno solo a pesar de que existan una cantidad considerable de materias; las etapas del proceso jurisdiccional seguirán la misma lógica que en párrafos anteriores he mencionado.

“...el proceso es uno solo a pesar de que por razón de materia debe diversificarse, y entonces tenemos una regulación de procesos civiles, familiares, mercantiles, penales, laborales fiscales y administrativos. No obstante la existencia de legislaciones especializadas, el proceso sigue siendo uno solo...”⁸⁷

Así, cuando las “partes” se encuentren en un proceso jurisdiccional lo harán ante un órgano el cual; previamente, los interesados presentaran pruebas suficientes para acreditar sus pretensiones además de que la autoridad jurisdiccional escuchara sus alegatos; posteriormente, el juzgador tomara una decisión, dictaminará un fallo que le hará saber a los contendientes sobre la resolución de la controversia planteada.

5.4 La economía de los mares y el derecho marítimo

5.4.1 Márgenes económicos del mar en México

Es un hecho que pertenecemos a una nación privilegiada por la ubicación geográfica a la que pertenecemos, solo basta con mencionar los siguientes datos para entender lo afortunados que somos territorialmente hablando

Nuestro país cuenta con más de once mil quinientos kilómetros de litoral, tres millones de kilómetros cuadrados de *zona económica exclusiva* y cerca de tres millones de hectáreas de *aguas interiores*, más trescientos cincuenta y ocho mil kilómetros cuadrados de *plataforma continental*.⁸⁸

Frente a la gran ventaja geográfica que posemos es preciso cuestionar si dichos beneficios geográficos han sido explotados de tal manera que nuestro país encuentre en los recursos del mar una estrategia objetiva y real para resolver muchos de los problemas que siguen lacerando nuestra sociedad como puede ser la cuestión de la crisis alimenticia en muchas de las regiones del país.

En las siguientes líneas me dedicaré a estudiar los problemas y retos que enfrenta nuestro país respecto del aprovechamiento de nuestro litoral ribereño;

⁸⁷ *Ibíd.*, p. 2

⁸⁸ Valenzuela Reyes, María D. *Introducción al derecho pesquero mexicano*, México, Universidad autónoma de Sinaloa, 2012, p. 16.

además, de las repercusiones sociales que están íntimamente relacionadas con el significado que culturalmente tenemos hacia el mar.

El territorio costanero de cualquier país debe ser considerado desde mi perspectiva como una oportunidad para fortalecer factores de desarrollo y progreso económico interno de cada país; así, como estabilidad económica en el ámbito de las proyecciones del marco internacional. En el caso particular de nuestro país la ubicación de las costas se vuelve relevante por las siguientes razones a saber:

“... La República Mexicana posee 11,592.77 kilómetros de costas de las cuales 8475.06 corresponden al litoral del Pacífico y 3111.77 se hallan en los litorales del Golfo de México y del Mar Caribe, incluyendo su territorio insular.

La plataforma continental mexicana es de aproximadamente 393 603 km siendo la región de la Sonda de Campeche y frente a Yucatán, donde el movimiento de aguas oceánicas es mínimo; ahí se encuentra la mayor extensión (51 100 Km, respectivamente). México cuenta por lo demás, con 12 500 lagunas costeras estereos y dispone de 6500 km de aguas interiores, como lo son lagos, lagunas y ríos...”⁸⁹

Cabe mencionar además, que nuestro país reclamó en el año de 1976 su “zona económica exclusiva”; esto significó que nuestro país actualmente ejerce sus derechos de soberanía en un espacio marítimo de 2 946 885 kilómetros cuadrados, en el desarrollo del tema “derecho marítimo de los hidrocarburos” de esta tesis, se ha establecido el concepto de “zona económica exclusiva” por lo que no ahondará más sobre su significado conceptual.

Sin embargo, es preciso mencionar los motivos por los cuales el espacio marítimo antes citado reviste importancia en nuestro territorio ribereño.

⁸⁹ Ibidem p. 99.



La “zona económica exclusiva” como lo he menciono en párrafos anteriores es el lugar en donde el país ejerce de manera plena derechos de explotación y conservación de todo tipo de especies vivos y no vivos.

Lo interesante es el hecho de que en nuestro territorio ribereño podemos encontrar una cantidad considerable de especies como lo son: atún sardina, anchoveta, lisa, huachinango, pargo cazón, mojarra; crustáceos y moluscos como camarón langosta, abulón, ostión y almeja.⁹⁰

Estudios científicos revelan que el litoral mexicano es habitad de más de 200 especies; estas consideraciones sobre la cantidad de especies son reflejadas en la captura, cercana a los dos millones quinientos mil toneladas anuales, una cantidad nada despreciable.⁹¹

Considero, que la relación de la economía del mar con el derecho marítimo puede ser analizada desde la actividad pesquera, sector altamente rentable en nuestro país pero desafortunadamente la aplicación de políticas en el área han carecido de efectividad económica en el país.

⁹⁰ Ídem.

⁹¹ Ídem.

La Ley Federal de Pesca y Acuacultura Sustentable reconoce distintos tipos de pesca como lo son: la pesca deportivo-recreativa, pesca de fomento Pesca didáctica; el caso concreto de este trabajo estudiaré la *pesca comercial, pesca de consumo doméstico*.

En este orden de ideas la ley establece el siguiente concepto de pesca a saber:

...”XXVII. Pesca: Es el acto de extraer, capturar o recolectar, por cualquier método o procedimiento, especies biológicas o elementos biogénicos, cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua...”

Pues bien, considero que en la actualidad la pesca que se lleva a cabo en nuestro país no debe ser considerada como una simple actividad que realizan aquellas personas ubicadas geográficamente en las costas de México; pues, el espacio marítimo que geográficamente poseemos guarda una enorme potencialidad de recursos y especies.

5.4.2 La potencialidad de nuestros recursos pesqueros

Cabe hacer una mención, dentro de este rubro (derecho marítimo) entra el sector pesquero en la llamada Secretaría, de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural Pesca y Alimentación que tiene su propia legislación en la Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentable. Publicada en el Diario Oficial de la federación.

Para los académicos que la conforman las críticas son directas; el sector pesquero es uno de los que más ha sido afectado por la falta de atención y planeación que desde hace muchos años ha padecido.

Las pesquerías en nuestro país han perdido la capacidad de desarrollarse, siendo uno de los temas menos estudiados; a pesar de que, en el fondo representa una importante fuente económica que se traduce en una diversidad de especies como lo son: **jaiba, guachinango sardina, pepino de mar camarón** (entre otros).

Lo que representa una verdadera gama de oportunidades para realizar negocios; lamentablemente, muchos de ellos ilegales. Las consecuencias de esta actividad ilegal en nuestro país se traducido en una verdadera crisis para el sector pesquero.

Ahora bien, estudios realizados por el IMCO⁹² revelan que la pesca mexicana representa el 0.06% del Producto Interno Bruto (PIB) en México, situación que me resulta paradójica si consideramos la extensión de la zona económica exclusiva que ya he mencionado.

⁹² IMCO, *La pesca ilegal e irregular en México: una barrera a la competitividad, s.a.*
http://imco.org.mx/wp-content/uploads/2013/5/pescailegal_ppt.pdf

Cabe mencionar, comparativamente la extensión territorial de nuestro país es mayor que cualquier otra del continente americano, sin embargo; nuestra producción por km de litoral es 10 veces menor a la de Perú y cuatro veces menor que la de Chile.

El litoral ribereño de nuestra nación está dividido en zonas, cada una de ellas guarda particularidades importantes respecto de la riqueza pesquera que concentra.

A continuación, mencionaré y describiré la ubicación de cada una de estas zonas toda vez que en ellas se realiza la actividad pesquera reconocida como *riqueza de mar*, fundamental para el desarrollo alimentario de nuestro país.

La **Zona pacífico** norte es considerada como la de mayor riqueza pesquera, su potencial pesquero es el de mayor rango en la República mexicana; le corresponde el **43%** de la actividad, en el año 2007 aportó **73.32%** de la producción nacional; las entidades federativas que la componen son: Baja California, Baja California Sur, Sinaloa y Sonora.⁹³

En el caso de la **Zona pacífico** centro sur ocupa el segundo lugar de la actividad pesquera con **37.0%** se integra con las zonas de Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas;⁹⁴ sin embargo, el desarrollo de la actividad es todavía atrasado en comparación con el resto de las zonas pesqueras. Para el 2007 contribuyó **8.51%** de la producción general.



Imagen. Recuperada de www.semarnat.gob.mx

⁹³ Valenzuela Reyes, María D. op. cit., nota 80, p.208

⁹⁴ Ídem.

Por su parte, **Zona golfo norte** la conforman Tamaulipas y Veracruz su aportación es de **11%** del total de las zonas que la conforman, en cuanto a su producción nacional en el año del 2007 participo con **8.31%** del total nacional.⁹⁵

La **zona golfo caribe** se integra por Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo es la que menos recursos pesqueros se le estiman representa el **9%** de la producción nacional, la contribución en el año del 2007, fue a penas de **8.31%** de producción sobre la actividad pesquera.⁹⁶

Por último, en la **zona interior**, la componen Nuevo león, Coahuila, Zacatecas, Chihuahua, Puebla, Tlaxcala, Hidalgo, Querétaro, Aguascalientes, San Luis Potosí, Morelos, Guanajuato, Durango, México y el Distrito Federal; este último se excluye, pues no reporta captura. Los 14 estados restantes participaron con **1.95%** de la producción pesquera nacional de 2007.⁹⁷

5.4.3 La proyección pesquera en México

El desarrollo comercial de la pesca en la actualidad se ha convertido en un marco globalizado en el que nuestro país participa dada las características que posee y ya he mencionado en anteriores párrafos.

Me parece necesario mencionar el concepto que la “Ley de Pesca y acuicultura Sustentable” establece respecto del término de pesca comercial:

“Artículo 4o.- Para los efectos de esta Ley, se entiende por:

XXVIII. Pesca Comercial: La captura y extracción que se efectúa con propósitos de beneficio económico...”

Ahora bien, la finalidad principal de esta modalidad de pesca es el lucro económico tal como se desprende del artículo antes citado; no obstante, el desarrollo de esta actividad en México se ha visto mermada por la denominada pesca ilegal⁹⁸, que es entendida como aquella que se realiza en contravención de las disposiciones legales aplicables en nuestro país como lo son:

⁹⁵ Ídem.

⁹⁶ Ídem.

⁹⁷ Ídem.

⁹⁸ IMCO, op. cit., nota 84.

- Ley General de Pesca y Acuacultura Sustentable
- Reglamento de la Ley de Pesca
- Las 39 normas oficiales mexicanas pesqueras y acuícolas

El sector pesquero de nuestro país enfrenta una problemática enfocada a la ilegalidad con la que personas físicas o morales realizan de manera irregular la pesca; con ello, los avances de desarrollo del sector permanecen estancados.

El IMCO, reconoce 3 importante causas que fomentan la ilegalidad pesquera las cuales son: económicas sociales e institucionales.

Razones Económicas, los pescadores irregulares obtiene mayores ganancias que quien la realiza de manera regular; un pescador legal pesca entre 5 y 6 kilos de una jornada larga de pesca, mientras que uno ilegal pesca aproximadamente 12 kilos de camarón en una sola noche.⁹⁹

Razones sociales, la experiencia en el ramo internacional ha demostrado que la falta de gobernanza promueve la pesca ilegal, México de hecho tiene una relación marcada en este sentido.¹⁰⁰

Razones institucionales, en la actualidad se carece de instituciones capaces de llevar a cabo políticas publicas encaminadas al mejoramiento, vigilancia y aplicación de sanciones en el rubro pesquero; lo que conlleva a una pésima regulación.

La actividad administrativa federal es un eje rector necesario para desarrollar políticas aplicadas que fomenten el desarrollo óptimo del sector pesquero, Los tres directrices antes mencionadas representan una oportunidad dentro del entramado marítimo para darle una mayor competitividad al rubro pesquero.

Para un mayor análisis recomendamos el trabajo denominado *Pesca ilegal*¹⁰¹ en donde se establecen a detalle los aciertos y desaciertos en la materia y las posibles soluciones para este sector cada día más afectado.

*La actividad administrativa del sector pesquero

La secretaria de SAGARPA es dependiente de la estructura del Poder Ejecutivo Federal; su principal objetivo es el de propiciar el ejercicio de una política de apoyo que permita producir mejor, aprovechar mejor las ventajas comparativas

⁹⁹ Ídem.

¹⁰⁰ Ídem.

¹⁰¹ IMCO, Pesca ilegal: Una barrera a la competitividad, Autor IMCO Staff, http://imco.org.mx/medio_ambiente/pesca_ilegal_una_barrera_a_la_competitividad2/

de nuestro sector agropecuario.¹⁰² El sector agropecuario forma parte de las funciones es las que se focaliza dicha secretaria,

No obstante, existe un órgano desconcentrado de SAGARPA denominado Consejo Nacional de Pesca y Acuicultura (CONAPESCA) su objetivo principal es el siguiente:

“...implementar políticas, programas y normatividad que conduzcan y faciliten el desarrollo competitivo y sustentable del sector pesquero y acuícola del país, para incrementar el bienestar de los mexicanos.

Ser un órgano desconcentrado reconocido por su efectividad, transparencia y confiabilidad en el ejercicio de sus atribuciones que sirva para dirigir un sector de pesca y acuicultura ordenado, moderno y competitivo, soportado en la sustentabilidad, generador de riqueza y socialmente responsable.”¹⁰³

Sin embargo, datos del IMCO¹⁰⁴ revelan que en la actualidad existen retos institucionales, pendientes dentro de la estructura administrativa tales como: mecanismos efectivos de participación entre autoridades y pescadores, vigilancia insuficiente o inexistente, corrupción.

En el desarrollo operativo se considera importante el hecho de que CONAPESCA cuenta con alrededor de 65 embarcaciones par la vigilancia de todas las embarcaciones que suman aproximadamente 100 mil, con lo cual resulta casi imposible que la autoridad administrativa lleve a cabo acciones de patrullaje; además, solo se cuenta con 214 inspectores enfocados a revisar que exista cumplimiento de la normatividad del sector.

Por lo tanto, considero que existe una correlación entre la falta de fortalecimiento institucional en el sector pesquero y las actividades ilegales que se realizan en el mismo; que consecuentemente no permiten márgenes de desarrollo efectivo que tengan un impacto directo en el progreso y estabilidad.

Con ello, nos encontramos desde mi perspectiva ante un círculo vicioso que requiere para su solución una actuación activa respecto del cuidado y exploración y explotación si se pretende posicionar a nuestro país como un verdadero referente en una de las actividades más rentables del país.

No obstante, los esfuerzos del gobierno federal se han focalizado en la inversión de grandes cantidades de dinero en el rubro; situación positiva y necesaria puesto que, es necesaria la inversión en instrumentos como embarcaciones y tecnologías aplicadas que aumenten el conocimiento respecto de los recursos naturales que geográficamente posee la nación.

¹⁰² Véase en <http://www.sagarpa.gob.mx/quienesomos/introduccion/Paginas/default.aspx>

¹⁰³ Véase en http://www.conapesca.sagarpa.gob.mx/wb/cona/cona_mision_y_vision_acerca

¹⁰⁴ IMCO, op. cit., nota 84.

Sin embargo, considero importante mencionar que factores como la corrupción la falta de conocimiento legal sobre la temática, representan en buena medida las verdaderas razones por las cuales el sector permanece poco potencializado.

*Un enfoque social sobre el derecho pesquero

Desde mi perspectiva la tarea de la pesca se vuelve de suma importancia y compleja, si tomamos en consideración el contenido “**Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable**” del título tercero; capítulo I, *de la política nacional de pesca y acuicultura sustentable* que reconoce el siguiente aspecto a saber:

“Artículo 17.- Para la formulación y conducción de la Política Nacional de Pesca y Acuicultura Sustentables, en la aplicación de los programas y los instrumentos que se deriven de ésta Ley, se deberán observar los siguientes principios:

I. El Estado Mexicano reconoce que la pesca y la acuicultura son actividades que fortalecen la soberanía alimentaria y territorial de la nación, que son asuntos de seguridad nacional y son prioridad para la planeación nacional del desarrollo y la gestión integral de los recursos pesqueros y acuícolas”

En un país como el nuestro en donde en los años 2000 y 2011 alrededor de 102 mil 568 personas han perdido la vida por la falta de calidad nutricional;¹⁰⁵ resulta necesario ubicar a nuestro litorales ribereño como una alternativa para erradicar uno de los eslabones más débiles en aspectos sociales como lo es la alimentación.

Con más de 200 especies en nuestra zona económica exclusiva; además de que existe una cantidad considerable para el consumo humano como lo son: el cazón, mojarra huachinango, atún ostión y almeja, solo por mencionar algunos.

*Los derechos fundamentales y el sector marítimo

Respecto al tema sobre derechos fundamentales Luigi Ferrajoli, proporciona la siguiente definición:

“...son derechos fundamentales todos aquellos derechos subjetivos que corresponden universalmente a todos los seres humanos en cuanto dotados del status de personas de ciudadanos o personas con capacidad de obrar; entendiendo por derecho subjetivo cualquier expectativa positiva (de prestaciones) o negativa (de no sufrir lesiones) adscrita a un sujeto por una norma jurídica; y por status la condición de un sujeto, prevista asimismo por una norma jurídica positiva, como presupuesto de su idoneidad para ser titular de situaciones jurídicas y/o autor de los actores que son ejercicio de estas.”¹⁰⁶

¹⁰⁵ Véase en Instituto nacional de estadística y geografía, banco de información INEGI, <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/biinegi/>

¹⁰⁶ Luigi, Ferrajoli, Derecho y garantías la ley del más débil, 6ª, ed., trad. Perfecto Andres I. et al., España, edit. Trotta, 2009, p. 37

De la definición antes aludida se desprende que el estatus de “derechos fundamentales” existe por el simple razón de ser persona; si bien es cierto, que el establecimiento de una norma jurídica es deseable como presupuesto de su idoneidad para ser titular de situaciones jurídicas como lo sostiene Ferrajoli también lo es el hecho, de que esta condición solo debe reconocerse por estar descrita en ordenamientos positivos; es decir, estos derechos son inmanentes por el solo hecho de ser persona.

El presupuesto alimenticio es fundamental para garantizar el desarrollo pleno de los derechos fundamentales; es una obviedad, que si no son cubiertas las necesidades básicas como la vivienda la salud y la alimentación de calidad difícilmente la población en general tendrá como presupuesto básico el fortalecimiento de cualquier institución que mejore el estado constitucional de derecho.

Me parece que es a partir de la necesidad de combatir los índices de precariedad alimenticia que existe una correlación entre derechos humanos y el sector marítimo; esta última, desde mi perspectiva representa una alternativa real para mitigar el problema.

Se debe tomar en consideración la cantidad de recursos pesqueros actos para el consumo humano en México, que en la actualidad siguen sin ser explotados en beneficio de los eslabones más débiles de nuestra Nación como lo son las personas que habitan en la zona sur del país.

Finalmente, me parece oportuno manifestar que si la función de los derechos fundamentales de nuestro país es una lucha constante por su reivindicación material y garantista; el rubro alimenticio y nutricional es una batalla que actualmente sigue pendiente.

Aún más, si revisamos el contenido de la Constitución en su artículo segundo, inciso B, párrafo tercero, en donde es clara la redacción al establecerse que el estado garantizara el apoyo nutricional de los indígenas mediante programas de alimentación, haciendo hincapié en la población infantil.

Por lo demás, es preciso mirar hacia el mar que nos corresponde soberanamente como una alternativa clara objetiva y viable para erradicar el hambre en México que sigue lacerando a gran parte de la población.

*El consumo del pescado una razón de salud en México

En una breve pero interesante platica realizada a la doctora Leticia Guevara Ávila quien es médico en la Universidad Nacional Autónoma de México, encargada área de nutrición del hospital de C.U a quien tuve la oportunidad de entrevistar

me comento los siguientes datos respecto de la composición nutrimental del pescado.

Entrevistador. Doctora Guevara, porque es importante el consumo del pescado para el ser humano.

Dra. Guevara. Bien, la aportación de proteínas del pescado, estimula la formación, mantenimiento y reparación celular. Además de ello, ayuda al buen funcionamiento del sistema inmunológico.

Entrevistador. Es sabido que es bueno consumir el pescado sin embargo qué tipo de grasa contiene el pescado, que no la contienen otros alimentos que son dañinos para la salud

Dra. Guevara. Las grasas que contiene el pescado son denominadas como grasas monoinsaturadas y poliinsaturadas las cuales son de la mejor calidad para nuestro organismo; a diferencia de las grasas saturadas que no tiene un aporte proteínico importante, las contenidas en el pescado son de la mejor calidad pues aportan vitaminas y minerales como: vitamina A y complejo B indispensables para la visión y el funcionamiento del sistema nervioso; por parte de los minerales: fósforo, magnesio y hierro, este último cumple con una tarea de suma importancia pues transporta hemoglobina; es decir, lleva oxígeno a través de la sangre a las células.

Entrevistador. Nutricionalmente se comenta que el Omega 3 que contiene el pescado es necesario para el ser humano; no obstante, cuantas veces debe ser consumido por el ser humano para abastecer al cuerpo de esta importante grasa.

Dra. Guevara Este ácido graso conocido como Omega 3, que contiene grasas poliinsaturadas de las que ya he hablado, debería consumirse como mínimo tres veces a la semana; básicamente porque sus ácidos grasos se digieren metabólicamente de una mejor manera pero sobre todo, porque este tipo de grasas no las puede generar el cuerpo humano; por ello es necesario su consumo regularmente.

Entrevistador. Gracias por la entrevista.

5.5 Elementos adjetivos del Derecho marítimo en México

5.5.1 La ley de Navegación y Comercio Marítimos

La “Ley de Navegación y Comercio Marítimos “fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio del 2006, la cual sustituye a la del año de 1994, que fue abrogada.

Resulta interesante revisar el contenido actual de la norma que hemos aludido; pues en ella se establecen las directrices conceptuales y de operación (no omito mencionar que el reglamento de la presente ley es imprescindible; lamentablemente, se sigue utilizando el de la ley de 1998) para el para el ámbito de la materia marítima en nuestro país.

Ahora bien, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se compone por 328 artículos; está dividida de la siguiente manera:

Título Primero - Disposiciones Generales

Capítulo I - Ámbito de Aplicación de la Ley.

Capítulo II - Autoridad Marítima.

Título Segundo - De la Marina Mercante

Capítulo I - Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones.

Capítulo II - Registro Público Marítimo Nacional.

Capítulo III -Empresas Navieras.

Capítulo IV - Agentes Navieros.

Capítulo V - Tripulación.

Capítulo VI - Educación Marítima Mercante.

Capítulo VII - De la Coordinación Administrativa en Materia de Desatención de Tripulaciones Extranjeras en Embarcaciones Extranjeras.

Título Tercero - De la Navegación

Capítulo I - Régimen de Navegación.

Capítulo II - Arribo y Despacho de Embarcaciones.

Capítulo III - Pilotaje.

Capítulo IV - Remolque Maniobra en Puerto.

Capítulo V - Señalamiento Marítimo, y Ayudas a la Navegación.

Capítulo VI - De Las Inspecciones.

Capítulo VII - Prevención y Control de la Contaminación Marina.

Título Cuarto - De la Propiedad de las Embarcaciones

Capítulo I - Disposiciones Generales.

Capítulo II - Modos De Adquisición De La Propiedad.

Capítulo III - Copropiedad Marítima.
Capítulo IV - Amarre, Abandono y Desguace de Embarcaciones.
Capítulo V - De los Privilegios Marítimo.
Capítulo VI - De la Hipoteca Marítima.

Título Quinto - De los Contratos de Utilización de Embarcaciones

Capítulo I - Disposiciones Comunes.
Capítulo II - Contrato de Arrendamiento a Casco Desnudo.
Capítulo III - Contratos de Fletamento.
Capítulo IV - Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.
Capítulo V - Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros.
Capítulo VI - Contratos de Remolque Transporte.

Título Sexto - De los Riesgos y Accidentes de la Navegación

Capítulo I – Abordajes.
Capítulo II – Averías.
Capítulo III -Búsqueda, Rescate Y Salvamento.
Capítulo IV -Remociones Y Derelictos O Restos De Naufragio.
Capítulo V - Responsabilidad Civil Derivada De Sinistros Marítimos.
Capítulo VI - Investigación De Accidentes O Incidentes Marítimos.

Título Séptimo - Del Seguro Marítimo

Capítulo I - Disposiciones Comunes.
Capítulo II - Seguro de Mercancías.
Capítulo IV - Seguro de Fletes.
Capítulo V - Seguro de Responsabilidad Civil.
Capítulo Vi - Dejación de Bienes Asegurados.

Título Octavo - De las Compraventas Marítimas

Capítulo Único - Disposiciones Generales.

Título Noveno - Disposiciones Procesales Marítimas

Capítulo I - Disposiciones Generales.
Capítulo II - Embargo o Retención De Embarcaciones O Carga.
Capítulo III - Ejecución de la Hipoteca Marítima.
Capítulo IV - Reclamación por Abordaje.
Capítulo V - Declaración, Compromiso y Liquidación Por Avería Común.
Capítulo VI - Remuneración por Salvamento.
Capítulo VII - Limitación de la Responsabilidad Civil.

Título Décimo - Sanciones

Capítulo Único - Disposiciones Generales.
Cada capítulo establece lineamientos específicos respecto de las diferentes situaciones en las que un buque o artefacto naval puede estar inmiscuido, ya he comentado que la cuestión normativa sobre el derecho marítimo en nuestro país no se agota en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos puesto que existe un

reglamento; además, de convenios a nivel internacional en los que el Estado mexicano es parte.

En el siguiente inciso, estudiaré la importancia de la mencionada ley que nos atañe.

5.5.2 Fundamentos procesales en el derecho marítimo mexicano

Considero importante mencionar que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece un elemento indispensable en la cuestión procesal; me refiero a lo consignado en el artículo 104 fracción IV, que establece lo siguiente:

“Artículo 104. Los Tribunales de la Federación conocerán:
IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo...”

De lo anterior, se desprende que el contenido del artículo antes transcrito establece las bases constitucionales del derecho procesal marítimo; en este sentido son los tribunales federales los que conocerán de dicha cuestión; la interpretación literal es clara al establecerlo así.

Además de ello, es interesante revisar lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que fue publicada en el en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006, que reconoce la jurisdicción federal como aquella que conocerá la materia que estudio, en los siguientes términos:

Artículo 4.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.

De la misma manera, la Ley de Puertos que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, establece en el artículo tercero que es la jurisdicción federal la única por la cual se conocerán las controversias del ámbito que comento el siguiente sentido:

ARTICULO 3o.- Todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios, así como con las demás actividades conexas a estos, estará sujeto a la competencia de los poderes federales.

Corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de esta ley y de la administración y operación portuaria, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

De los dispositivos antes mencionados queda claro que la jurisdicción federal debe y tiene que resolver las contiendas legales que se presenten; no obstante:

¿Cuál es la razón por la que en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconozca dicha jurisdicción como única para resolver controversias en la materia marítima, además de las normas ordinarias antes citadas?

Me parece que la respuesta a esta pregunta está correlacionado con los diferentes aspectos que existen en nuestro mar mexicano que desde mi perspectiva no deben tomarse a la ligera por las siguientes razones:¹⁰⁷

5.5.3 Áreas estratégicas

- La zona con reserva de hidrocarburos en el Golfo de México.
- Las pesqueras de camarón, langosta abulón, sardina, atún y escama entre otras.
- Las Zonas protegidas como reserva de la biosfera, parques nacionales, áreas de protección de flora y fauna, así como santuarios de áreas marítimas del país.
- El istmo de Tehuantepec, el Golfo de California y el Caribe Mexicano.
- Las fronteras marítimas.

5.5.4 Intereses marítimos nacionales

- La soberanía e integridad del territorio marítimo nacional.
- El Estado de Derecho en los mares nacionales.
- Las instalaciones estratégicas.
- La conservación del medio ambiente marino.
- Los recursos marítimos naturales renovables y no renovables.
- La protección y auxilio a la población para minimizar los efectos de desastres naturales o provocados por el hombre.
- La salvaguarda de la vida humana en el mar.

De los anterior se desprende que existen una cantidad considerable de intereses mexicanos que habitan en nuestro territorio marítimo con ello resulta lógico pensar que el poder legislativo haya reconocido al nivel federal como el responsable de este sector y no al fuero común.

Finalmente, no es casualidad que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo exista un capítulo específico, titulado “*Disposiciones Procesales Marítimas*” con ello advierto, que el legislador previo que las demás normas del entramado jurídico mexicano no se podían aplicar supletoriamente como ocurre en la mayoría de los códigos y leyes; puesto que, la materia guarda particularidades únicas, figuras como: el *abordaje marítimo*, el *embargo o retención de*

¹⁰⁷ Olvera de Luna Omar, Derecho Marítimo, Op. cit, nota 5, p. 5.

embarcaciones y carga, además del llamado *arbitraje marítimo* que no pueden entenderse sino, a partir de una legislación específica.

5.6 Tribunales Marítimos en México

5.6.1 La Secretaria del Mar y la ubicación administrativa de los Tribunales Marítimos

Si bien es cierto que el tema de esta tesis es la creación de tribunales marítimos en México, no podemos dejar de mencionar la discusión sobre la creación de una Secretaria de Mar dentro de la administración pública federal tema sustancial para la existencia de Tribunales Marítimos en México.

No obstante, la pregunta obvia y relevante debe partir de las bases argumentativas y jurídicas que justifique y motiven la materialización y desarrollo de las actividades que tendría a su cargo esta Secretaria; a continuación, me dedicaré a estudiar esas razones.

Para la creación de Tribunales Marítimos en nuestro país es necesario considerar en primer término, lo establecido en el artículo 73 fracción XII, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece lo siguiente a saber:

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...

El significado de esta facultad conferida al Senado de la Republica resulta de una importancia ineludible; puesto que, como es claro advertir existen en nuestro país un derecho marítimo de guerra que es distinto al derecho marítimo de paz.

El primero, tiene sus raíces en la Secretaria de Marina que es ejercida por parte de la Armada de México; representa un poder de carácter militar, institución que vela de manera activa en resguardar la seguridad al exterior e interior de nuestro país.

El segundo, que es el que me interesa analizar debe encaminarse en principio a las cuestiones de carácter comercial; es decir referente a los asuntos del sector privado, además de las relaciones empresario-autoridad como también las actividades conexas al mar y los posibles conflictos legales.

Sin duda, nuestro territorio representa una verdadera potencia en el sector náutico, con litorales en 17 entidades federativas de la República mexicana. La

naturaleza geográfica de nuestro país nos otorgó la ventaja de pertenecer al océanos Pacífico, Atlántico, el Golfo de México y desde luego el de California.

Se debe recordar, que nuestra zona económica exclusiva cuenta con 2 millones de km de costa; que es una extensión dos veces mayor a la terrestre. Desde luego, una de las cuestiones fundamentales de esta propuesta es la referente a la directriz en las que se encauzaran las funciones de dicha Secretaría de Estado.

La correlación que existe entre la marina mercante y la creación de una Secretaría de mar representa una oportunidad para encauzar de una mejor manera las políticas encaminadas a elevar el sector marítimo portuario; actualmente el desarrollo de la marina mercante se encuentra dispersa ente la Secretaría de Comunicaciones y transportes (STC) la Secretaría de Gobernación (SEGOB) la Secretaría de Turismo (SECTUR).

El progreso de la marina mercante en nuestro país se encuentra estancado pues dicha dispersión no permite que se realice un seguimiento objetivo en las verdaderas necesidades del sector.

Una Secretaría del Mar fomentaría el desarrollo de la marina mercante mediante el abanderamiento de más barcos con bandera mexicana; considerando, que la gran mayoría de fletes pagados son recibidos por navieras extranjeras, dichas divisas impactan económicamente fuera del país. Con ello, nuestro país se ve poco beneficiado dentro de un sector que lamentablemente ha desaparecido.

Otro importante rubro que conocería la Secretaría del Mar es el denominado cabotaje que en nuestro país a pesar de que cuenta con un importante litoral, el mercado está dominado por navieras extranjeras; situación que si bien no es negativa; es necesaria desde mi perspectiva, la presencia de barcos mexicanos para contar con un mayor grado de competencia comercial en el mercado.

La creación de una Secretaría de Mar es insoslayable para mitigar las enormes deficiencias que actualmente existen en la marina mercante y el sector pesquero de nuestro país además de una oportunidad de unificar a nivel institucional las políticas internas que actualmente son dispersas en las Secretarías de Estado.

5.6.2 Tribunales Marítimos en México

De manera correlativa, con el artículo *73 fracción XII*, anteriormente abordado, estudiaré el último de los elementos de este trabajo que dan forma y cabida a los citados tribunales.

Por ello, debe tomarse en consideración, lo establecido en el artículo 104, fracción IV, de la Constitución Política de los estados Unidos Mexicanos que establece lo siguiente:

“Artículo 104. Los Tribunales de la Federación conocerán:
IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo...”

Del presente artículo, ya he mencionado que establece las bases adjetivas de la cuestión marítima mexicana y su competencia determinadamente Federal. A continuación estudiaré la manera en la que se debe dar cumplimiento a la citada disposición y en consecuencia la creación de los Tribunales Marítimos Mexicanos.

Pues bien, dada la importancia de las funciones que tendría a su cargo la citada Secretaria del Mar habría que contar con una base institucional encargada de conocer los diferentes conflictos que se pudieran surgir; además, de abogados y personas que la integren; relacionadas con cuestiones náuticas, capaces de discernir y razonar las particularidades del sector marítimo-portuario.

Respecto de la base institucional que he mencionado en el párrafo anterior; serían los Tribunales Marítimos aquellos, quienes tendrían la *competencia* de conocer el proceso jurídico-marítimo.

Con ello, estaríamos frente a un nuevo paradigma sobre la impartición de justicia y Estado Constitucional de derecho, en una materia a la que se le ha negado prioridad Legislativa Ejecutiva y Judicial en las actuales agendas.

Un ejemplo claro, sobre la creación de tribunales de esta naturaleza se puede analizar en la Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) que ha cambiado de nombre a lo largo de diferentes administraciones del poder ejecutivo; sin embargo, ostenta las mismas facultades, anteriormente se le denominaba Secretaria de la Reforma Agraria esta última fue adsorbida por la actual SEDATU.

En este mismo orden de ideas la Secretaria de Desarrollo agrario, Territorial y Urbano, cuenta con sus propios Tribunales Agrarios que desde el 6 de Enero de 1992, se ocupan específicamente de resolver controversias sobre la administración de la justicia agraria mexicana.

De manera analógica la creación de Tribunales Marítimos en México seguiría la misma lógica funcional; es decir, conocería específicamente sobre la administración de la justicia marítima en todos los litorales y puertos secos de nuestra nación.

De esta manera se daría cumplimiento a lo establecido en el *artículo 104 fracción IV, de la Constitución*; consecuentemente, se contaría con una justicia pronta y expedita pero sobre todo eficaz, esta última a mi parecer representa uno de los bastiones más débiles en este sector; en el trabajo documental que realice a la par de este trabajo de tesis puede analizarse de una manera directa y crítica.

5.6.3 La competencia de los tribunales marítimos mexicanos

Si bien es cierto, que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece algunas cuestiones sobre las directrices adjetivas como las he mencionado a lo largo de este trabajo de tesis; también lo es, el hecho de que nuestro sistema jurídico mexicano cuenta con una estructura adjetiva incipiente que debe empezar a evolucionar.

Por esa razón, estoy cierto de la necesidad de crear un **Código Único de Procedimiento Marítimos**, para desarrollar de una manera uniforme nuestro derecho adjetivo en materia marítima, en lo subsecuente estudiare el tema.

Sin duda, un tribunal se legitima frente a la sociedad a la que representa por el tipo de resoluciones que emite como órgano representativo de los intereses de la comunidad en general.

Como lo he manifestado anteriormente, la resolución de controversias versaría específicamente sobre acontecimientos derivados del escenario del mar o todo aquello que pudiese tener una relación con el sector.

En el caso particular, los tópicos que conocerían los tribunales marítimos serían los siguientes a saber:

- I. **De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.**
- II. **Del embargo o retención de embarcaciones y carga.**
- III. **Del procedimiento en el caso de abordaje.**
- IV. **Del procedimiento en el caso de limitación de la responsabilidad civil.**
- V. **Del procedimiento en el caso de las averías gruesas o comunes.**
- VI. **Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca.**
- VII. **Del procedimiento en el caso de salvamento marítimo.**
- VIII. **Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.**
- IX. **Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.**
- X. **Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.**
- XI. **Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.**
- XII. **Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.**
- XIII. **Del arbitraje marítimo.**
- XIV. **De la conciliación marítima.**

He de manifestar que los tópicos mencionados han sido propuesta del maestro Eusebio Salgado Salgado;¹⁰⁸ sin embargo, respecto de la propuesta del Doctor Salgado cabe señalar que el parte sobre la idea de que los mencionados Tribunales Marítimos debieran pertenecer a la esfera del Poder Judicial de la Federación.

Visión que se respeta; no obstante, considero que estos deben pertenecer al poder ejecutivo, en este último tema estudiare esa perspectiva.

5.6.4 Tribunales Marítimos una necesidad ineludible

El 6 de mayo del 2014, los buques de carga de la empresa naviera **Global Shipping Services** de nombres “*Best Vision*” y “*Luyang Eagle*” fueron detenido y asegurados por la PGR Y el SAT en Manzanillo Colima, por transportar un mineral de hierro de procedencia ilegal.

Desde ese momento cerca de 49 personas de origen chino que integraban la tripulación; 26 en el buque “*Best Vision*” y 23 en el “*Luyang Eagle*” permanecieron en altamar.

Mientras que las investigaciones se llevaban a cabo, la tripulación paso en ambos busques, alrededor de 230 días; casi 8 meses, sin permitirseles abandonar la nave por su status migratorio, situación que empezó por mermar su salud.

Sin bien es cierto, que la falta de acreditación legal de ambas embarcaciones por lo que respecta a la carga que transportaban en su interior requería una investigación exhaustiva por parte del gobierno mexicano también lo es el hecho, de que se expuso de manera irresponsable la vida de los 49 tripulantes.

En un primer término el Gobierno Federal actuó con falta de pericia, en razón de que tuvo que salvaguardar la vida de la tripulación en segundo lugar la investigación que se abrió en contra de la naviera y sus embarcaciones fue ciertamente tediosa y burocrática alargando vanamente la estadía del buque con sus tripulantes.

En un Estado como el nuestro en donde se reconoce Constitucionalmente e internacionalmente los derechos fundamentales; habría que cuestionarse si efectivamente en este caso en concreto se respetaron a cabalidad el derecho de estas 49 personas de origen chino.

¹⁰⁸ Eusebio, Salgado, Derecho marítimo mexicano, 4ª, Oxford-UNAM, México. 1992, p. 25.

Desde mi perspectiva no se cumplió con ello, la falta de pericia institucional y el desconocimiento de los riesgos que suceden en el mar ponen en evidencia la notable ineficacia pero sobre todo, pone en riesgo la vida de las personas como puede analizarse en el caso que comento.

Las suposiciones son vanas; sin embargo, pensemos en el hecho de que la investigación por parte de la PGR y el SAT se hubieran alargado aún más, ¿se habría tenido que dejar por un mayor tiempo a estas 49 personas, privadas de su libertad en los dos barcos? ¿Se justifica este hecho por las razones de que la PGR y el SAT realizaban supuestas investigaciones sobre la procedencia de este mineral contenido en los buques?

Soy categórico cuando afirmo que no están justificadas estas acciones, el Estado Mexicano debe tener instituciones robustas capaces de entender los diferentes contextos que se suscitan desde luego aquí se ubica el derecho marítimo en México.

Por ello, considero que la Secretaría del Mar y los Tribunales Marítimos son una necesidad imperante ante la responsabilidad Estatal encaminada en resguardar los derechos y la manera de hacerlos efectivos; solo así, se entiende su existencia y funcionalidad.

Finalmente, los integrantes de los Tribunales Marítimos tendrían diferentes perfiles me refiero al hecho de que no solo serían integrados por abogados esta afirmación tiene un significado importante; dado el hecho de que la eficacia y funcionalidad de estos tribunales no puede entender solo desde el mundo jurídico.

Sino además, desde una función relacionada directamente con el medio marítimo por esta razón considero que este Tribunal Marítimo debe estar constituido además de abogados que son indispensables para su funcionamiento, por los siguientes integrantes a saber: *Capitán de Altura, Naviero, armador, agente consignatario de buques.*

Me parece que el éxito o fracaso de estos tribunales dependerá del tipo de integrantes que lo formen por ello considero que el mencionado Tribunal, debe depender del Poder Ejecutivo de no ser así la impartición de justicia se alejaría de la eficacia; elemento indispensable y pendiente en la materia que comento.

CONCLUSIÓN

En el presente trabajo de tesis y en las diferentes grabaciones que realice me percate de los diferentes intereses que subyacen en el longevo derecho marítimo mexicano; algunos de ellos mezquinos e incapaces de entender el contexto histórico del que emana.

Considero importante generar una cultura del mar en nuestro país, esta puede construirse a través de la educación en las aulas escolares del país en los niveles de primaria secundaria y preparatoria.

Estoy convencido de que un ciudadano educado tiene mayores posibilidades de afrontar los desafíos de la sociedad en la que vive, asumiendo que el desarrollo y progreso en sociedad no es una ddiva; sino, una conquista de todos los días.

Esta lucha constante del derecho marítimo se puede mirar a lo largo de todos los litorales del país; desde el pequeño pescador que subsiste con su familia de los recursos que le proporciona el mar, hasta aquella marina mercante incipiente que lucha por no desaparecer, siempre ha existido una relación íntima del mar y México

Desde luego, las condiciones actuales que desde hace años han mantenido empantanado al sector me hacen pensar que en cierta medida negamos al mar porque nunca lo hemos concebido como una palanca de desarrollo y bienestar que fortalezca nuestra vida en sociedad.

Situaciones tan sencillas como el nivel y consumo del pescado en México dejan entrever la situación económica social y política que se vive constantemente respecto del tema.

Este trabajo; es inacabado, lo asumo como una invitación para seguir desarrollando conocimiento capaz de tener un impacto positivo en la sociedad mexicana, estoy seguro de que no hay finalidad más grata, que esta última.

BIBLIOGRAFÍA

ADAME GODDARD, Jorge, El Contrato de Compraventa Internacional, Edit. Mac-Hill, México 1990.

A. GONZALES, Rodolfo, Procedimientos Marítimos, España, Edit. COLEX, 1996.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Curso de Derecho Aéreo, España, Edit., Thomson Civitas, 2006.

AVALOS GUZMAN, Juan, Nuestras Canoas en el Mediterráneo, México, Edit., Litorales, 1959.

BRUNETTI, Antonio, Derecho Marítimo Privado, Tomo 1 Editorial Bosch, Barcelona, 1950.

BOSCH GARCÍA, Carlos, México Frente al Mar Conflicto Histórico entre la novedad Marinera y la Tradición Terrestre, México, UNAM, Coordinación de Humanidades Instituto de Investigaciones Históricas, 1981.

De BROSSARD, Maurice, Historia Marítima del Mundo, trad. Córdoba García, Miguel Ángel, España, Ediciones Edimat Libros, 1974.

EMPARANZA SOBEJANO, Alberto, Coord., Las Reglas de Rotterdam la Regulación del Contrato de de Transporte de mercancías por Mar, España, Edit. MARCIAL PONS, 2010.

CASTRILLÓN Y LUNA, M. Víctor, Derecho Mercantil Internacional, Edit., Porrúa. México 2011.

CRUZ BARNEY, Oscar, El Corso Marítimo. Influencias de la Ordennance de la Marine de 1681 en el derecho Hispanoindiano, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2009, Colección Doctrina Jurídica, núm. 497.

DEHESA DÁVILA, Gerardo, Introducción a la Retórica y a la Argumentación Elementos de retórica y Argumentación para Perfeccionar y Optimizar el Ejercicio de la función Jurisdiccional, México, Tercera Edición, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2006.

DELICH, Pedro, Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial, Argentina, Segunda Edición, 1994.

ENRÍQUE ROSAS, José David, Una Introducción al Estatuto Jurídico de las embarcaciones, México, UP-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1998, Colección de Estudios de Derecho Internacional Público, núm. 29.

HUERTA VIESCA, MARÍA Isabel, RODRIGUEZ LUIS DE VILLA, Daniel, España, Responsabilidad Civil por Contaminación Marina por Vertido de hidrocarburos. A propósito del Prestige, publicaciones Universidad de Oviedo, España, 2004.

JÁUREGUI, Luis, Los Transportes siglos XVI al XX, en SEMO Enrique (coord.) Historia Económica de México, UNAM-OCEANO, Coordinación de Difusión Cultural, 2004.

MANCISIDOR, Francisco, México y su Revolución Marítima Contribución a la Historia Patria, México, 1960.

MORA CAPITAN, Belén EL EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, ESPAÑA, EDIT. J.M. BOSCH, 2000.

FARIÑA, Francisco, Derecho Comercial Marítimo, Edit. Bosch. Barcelona, 1955.

OLVERA DE LUNA, Omar, Derecho Marítimo, México, Edit., INADEM, 2012.

OLVERA DE LUNA, Omar, Contratos Marítimos y El Comercio Exterior, Edit., INADEM, 2012.

Pereznieto castro, Leonel, Derecho internacional privado parte general, México, OXFORD-University press, UNAM- ITAM, 2002, colección de textos jurídicos universitarios

SALGADO SALGADO, José Eusebio, Derecho Marítimo, México, McGRAW-HILL-UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, colección Textos y Estudios Legislativos, 1997.

SOLÍS GUILLÉN, Eduardo, derecho Oceánico Cultura Jurídica Naval Derecho Marítimo Mercantil Derecho Naval Militar, Edit., Porrúa, 1987.

Uría Gonzáles Rodrigo, El seguro marítimo, ed., Casa bosch, Barcelona 1940.