



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL

DISPOSICIONES PROCESALES
MARÍTIMAS PREVISTAS EN LA
LEY DE NAVEGACIÓN
Y COMERCIO MARÍTIMO (CRÍTICA)

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA

HELADIO FILOMENO MEJÍA PERICÁS

LIC. CUAUHTÉMOC HUGO CONTRERAS LAMADRID
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL

Oficio No. 053/SDPP/15

DRA. CARINA GÓMEZ FRODE
ASESORA

MÉXICO, D.F.

SEPTIEMBRE 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 PROCESAL

**DISPOSICIONES PROCESALES
MARÍTIMAS PREVISTAS EN LA
LEY DE NAVEGACIÓN
Y COMERCIO MARÍTIMO (CRÍTICA)**

T E S I S

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

PRESENTA

HELADIO FILOMENO MEJÍA PERICÁS

**LIC. CUAUHTÉMOC HUGO CONTRERAS LAMADRID
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL**

Oficio No. 053/SDPP/15

**DRA. CARINA GÓMEZ FRÓDE
ASESORA**

MÉXICO, D.F.

SEPTIEMBRE 2015





UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL
OFICIO No. 053/SDPP/15

**DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN
ESCOLAR DE LA UNAM
P R E S E N T E.**

El alumno **MEJÍA PERICÁS HELADIO FILOMENO**, con número de cuenta **08201080-9**, ha elaborado en el Seminario de Derecho Procesal y bajo la dirección de la DRA. CARINA GÓMEZ FRÖDE, la tesis profesional titulada "**DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS PREVISTAS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO (CRÍTICA)**", que presentará como trabajo recepcional para obtener el título de Licenciado en Derecho.

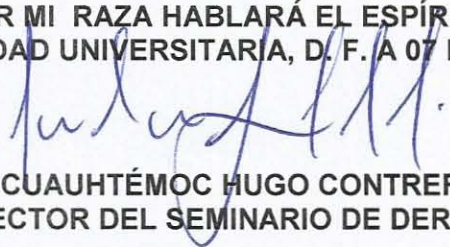
La Dra. CARINA GÓMEZ FRÖDE, en calidad de asesora, informa que el trabajo ha sido concluido satisfactoriamente, que reúne los requisitos reglamentarios y académicos y que lo aprueba para su presentación en examen profesional.

Por lo anterior, comunico a usted que la tesis "**DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS PREVISTAS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO (CRÍTICA)**", puede imprimirse, para ser sometido a la consideración del H. Jurado que ha de examinar al alumno **MEJÍA PERICÁS HELADIO FILOMENO**.

En la sesión del día 3 de febrero de 1998, el Consejo de Directores de Seminario acordó incluir en el oficio de aprobación la siguiente leyenda:

"El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquel 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 la 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".

A T E N T A M E N T E
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"
CIUDAD UNIVERSITARIA, D. F. A 07 DE MAYO DEL 2015.


LIC. CUAUHTÉMOC HUGO CONTRERAS LAMADRID
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL

c.c.p. Archivo Seminario
c.c.p. Alumno
c.c.p. Minutario



SEMINARIO DE
DERECHO PROCESAL

A María Elena sin ella nada sería posible, te amo.

A Joaquín y Marisol, hijos estoy muy orgulloso de ustedes, quienes siempre me ponen el ejemplo. Los amo va por ustedes.

A Carina, sin ti querida Doctora esto nunca hubiera sido posible.

A mi compadre Juan Álvarez que siempre me acompaña y apoya

Al Licenciado Contreras, por todo su apoyo y dedicación.

DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS
PREVISTAS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y
COMERCIO MARÍTIMO (CRÍTICA)

Heladio Filomeno MEJÍA PERICÁS

SUMARIO: I. *Antecedentes*. II. *Derecho Comparado*.
III. *Disposiciones Procesales Marítimas*. IV. *Conclusiones*
V. *Glosario de Abreviaturas*. VI. *Bibliografía*.

I. ANTECEDENTES

1. Noción de Derecho Marítimo
2. Historia y desarrollo de los procesos marítimos
 - A. Antecedentes
 - B. De la revolución neolítica al derecho romano
 - C. Derecho Romano
 - D. Edad Media
 - E. Renacimiento

II. DERECHO COMPARADO

1. Los Tratados Internacionales y las normas consuetudinarias internacionales.
2. Las principales organizaciones marítimas internacionales.
 - A. Organismos gubernamentales
 - B. Organismos no gubernamentales
 - C. Organización Marítima Internacional.
 - D. Comité Marítimo Internacional.

3. Disposiciones marítimas en algunas naciones.

- A. Estados Unidos de América
- B. Unión Europea.

III. DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS.

- A. Introducción
- B. Disposiciones Generales.
 - a. Artículo 264. Procesos y Procedimientos
 - b. Artículo 265. Emplazamiento, plazo para contestar la demanda, Avalúo, remate embarcaciones.
 - c. Artículo 266. Inspección de libros.
 - d. Artículo 267. Garantía Club.
- C. Embargo o retención de embarcaciones o carga.
 - a. Medidas precautorias.
 - b. La embarcación como bien sujeto a embargo.
 - c. Daños a terceros.
 - d. Derechos de retención
- D. Ejecución de la Hipoteca Marítima.
- E. Reclamación por Abordaje.
- F. Declaración, Compromiso y Liquidación por Avería Común o Gruesa.
- G. Remuneración por Salvamento.
- H. Limitación de Responsabilidad Civil.

IV. CONCLUSIONES

V. GLOSARIO DE ABREVIATURAS

VI. BIBLIOGRAFÍA

MEJÍA PERICÁS HELADIO FILOMENO

ALUMNO

NO. DE CUENTA 08201080-9

Aprobación Capitulado

LICENCIADO CUAUHTÉMOC HUGO CONTRERAS LAMADRID

DIRECTOR DEL

SEMINARIO DE DERECHO PROCESAL

FACULTAD DE DERECHO

U.N.A.M.

I. ANTECEDENTES

1. Noción de Derecho Marítimo

El presente estudio sobre las figuras jurídicas procesales marítimas consideradas dentro de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, requiere el ubicarlas en el contexto del derecho y en especial en el derecho marítimo.

La noción de Derecho Marítimo ha sufrido diversas modificaciones desde sus orígenes, es uno de los grupos de leyes y normas más antiguos que se conocen, se ha desarrollado paralelamente con la propia historia del hombre, con los alcances y desarrollos técnicos y tecnológicos que el hombre ha tenido, ya sea en su búsqueda por conseguir y satisfacer sus necesidades, conquistar nuevas tierras, apropiarse de nuevas zonas en el planeta, en el desarrollo de las naciones, en la creación de organismos internacionales, u organizaciones internacionales. El derecho marítimo es un derecho vivo, se desarrolla paralelamente con la evolución del hombre y la sociedad.

En algún momento de la historia el hombre tuvo que voltear al mar, en él, encontró diversos bienes que le permitieron subsistir, el mar como fuente de riqueza, como fuente de alimentos.

Hoy el mar, provee una cantidad innumerable de bienes, necesarios para la vida humana y la sociedad. No solamente la variedad de alimentos que se extraen de sus aguas, la extracción de hidrocarburos y gas, recursos minerales, piscicultura, los sectores turísticos, de recreo, aún más, se ha propuesto generar electricidad aprovechando la energía térmica oceánica.

Todo ello permite la existencia de la vida y la sociedad en la forma en que la conocemos actualmente, y plantea los nuevos problemas que debe afrontar el Derecho Marítimo. El Derecho Marítimo nace y se nutre en un alto porcentaje de los usos y costumbres.

Toda noción de Derecho Marítimo necesariamente debe estar ligada al mar, su elemento fundamental y característico, ya que en él se desarrollan todas las actividades sujetas a su estudio.

Por ejemplo, en ciertas épocas, las discusiones con respecto al mar y la noción del derecho marítimo, se establecieron en tratar de determinar los alcances y fronteras entre el derecho de gentes, y la propiedad sobre el mar. Es el caso que ocurrió en el Mediterráneo ciertos estados pretendían ejercer su soberanía sobre el mar, tratadistas como Domingo Alberto Azuni¹ nos describe cómo en la historia de los pueblos de Europa, existieron reyes, ciudades o pueblos, que quisieron ejercer sobre el mar su soberanía, establecer sus propias leyes y disposiciones, no únicamente con respecto al mar, sino también sobre sus frutos, aún prohibir la navegación de todo aquel que no estuviese sujeto a sus leyes o no le fuera fiel a determinado pueblo o soberano.

En la antigüedad, los estados veían en el mar la posibilidad de obtener grandes riquezas, traídas de los territorios que se conquistaban solo gracias a la navegación.

Muchas consideraciones y cuestionamientos sobre soberanía, territorio, mar territorial, zona económica exclusiva, etcétera, subsisten en la actualidad, sin embargo, no entraremos al estudio de dichos conceptos ni a un análisis de los mismos. Ello no quiere decir ni implicar en forma alguna, que todas las consideraciones sobre dichos aspectos del derecho marítimo o del derecho del mar se encuentren resueltas o que no ameriten un estudio profundo sobre la materia.

Sobre dichos conceptos es necesario referirnos al Doctor y Maestro Don Raúl Cervantes Ahumada, catedrático de la Facultad de Derecho de la UNAM, en su obra *Derecho Marítimo*², realiza brillantemente todas las consideraciones sobre el Nuevo Derecho del Mar, *límites del mar territorial, paso inocente, zona contigua, zona*

¹ Alberto Azuni, Domingo, *De los Principios del Derecho Marítimo de la Europa*, traductor De Rodas, Rafael, Madrid, España, Editorial Gómez Fuentenebro y Compañía, 1803, tomo I, p.1,p.9
http://books.google.com.mx/books?id=g9i6YaFd32MC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

² Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, México, 2001, Editorial Porrúa.

económica exclusiva, plataforma continental, alta mar, consideraciones todas ellas de gran relevancia y extrema importancia, para el Derecho Marítimo.

Sobre estos aspectos es también necesario referirnos a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar³, celebrada en Montego Bay, Jamaica el 10 de diciembre de 1982, la cual fue firmada por México el mismo día de su adopción, su aprobación por el Senado de la República fue otorgada el 29 de diciembre de 1982, aprobación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de febrero de 1983, y fue ratificada por México el día 18 de marzo 1983, entro en vigor internacionalmente y para México el 16 de noviembre de 1994, y fue promulgada según Diario Oficial de la Federación el 1° de junio de 1983⁴.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar nos habla sobre el mar territorial y la zona continúa, los límites del mar territorial, paso inocente por el mar territorial, zona contigua, estrechos utilizados para la navegación internacional, paso en tránsito, estados archipiélagos, zona económica exclusiva, plataforma continental, alta mar, conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar, mares cerrados o semi cerrados, régimen de las islas, derecho de acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y libertad de tránsito, solución de controversias y opiniones consultivas, protección y preservación del medio marino, cooperación mundial y regional, asistencia técnica, vigilancia y evaluación ambiental, reglas internacionales y legislación nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, investigación científica, desarrollo y transmisión de tecnología marina. Consta de 320 artículos, sus anexos incluyen entre otros la Conciliación, el Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Esta convención tiene como antecedentes las Conferencias de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar celebradas en Ginebra en 1958 y 1960.

La Convención en su exposición de motivos señala: “Reconociendo la conveniencia de establecer por medio de esta Convención, con el debido respeto de

³ *United State Convention on the Law of the Sea*, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

⁴ Secretaría de Relaciones Exteriores, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

la soberanía de todos los Estados, un orden jurídico para los mares y océanos que facilite la comunicación internacional y promueva los usos con fines pacíficos de los mares y océanos, la utilización equitativa y eficiente de sus recursos, el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos”.

Tal como se menciona arriba todos los conceptos referidos, han sido estudiados por el Doctor Cervantes Ahumada, forman parte de nuestro derecho positivo, y son de extrema importancia para nuestro derecho, sin embargo no serán objeto de estudio específico en el presente trabajo. Son la base y cimiento para que podamos estudiar, ahora los usos pacíficos que hemos dado al mar y a los océanos, es por ello que de la convención y de su exposición de motivos tomamos dos puntos de especial relevancia para el presente trabajo, *el que se facilite la comunicación internacional y la promoción de los usos pacíficos de los mares*.

La conformación de ese orden jurídico, las figuras e instituciones jurídicas que lo componen, son condición *sine qua non*, para poder hablar de la navegación, de la empresa marítima, y de las disposiciones procesales marítimas. Sin embargo, debido a su extensión y al objeto del presente estudio, hemos de enfocarnos más a los usos pacíficos que hemos dado a los océanos y mares, y a la comunicación internacional.

El derecho marítimo engloba una diversidad de conceptos, una diversidad de actividades humanas, como analizaremos adelante, por ello trataremos de delimitar aquellos fenómenos⁵ relevantes para el objeto del presente estudio, las normas procesales marítimas.

Trataremos a continuación de determinar aquellos elementos que nos parecen de especial relevancia para el Derecho Marítimo en general y para las normas procesales marítimas en comento.

Los elementos en común.

El primer elemento sustancial es el mar. El mar por su uso, como una vía navegable, en el que entenderemos incluidos al mar, a los océanos, los ríos, en

⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, *op.cit.*, nota 2. p, 8.

general toda conformación de agua que permite la navegación y que el ser humano utiliza como vía de comunicación.

El segundo elemento es la navegación, como el hecho por el cual el ser humano conduce un aparato creado, adaptado o construido por él, de un territorio a otro.

El Consejo de la Organización Marítima Internacional ha señalado que a nivel mundial el término *buque* y el término *nave* se utiliza indistintamente en las diversas legislaciones y aquí cabe una salvedad, el ser humano no solo ha construido aparatos que pueden flotar y por lo tanto navegar sobre el mar, *buques o naves*, sino también submarinos que pueden navegar en el mar, por decirlo de alguna forma, sino aparatos que pueden volar, y por lo tanto navegar en el espacio aéreo, además ha construido *unidades móviles de perforación mar adentro*⁶, la LNCM en su Artículo 2 fracción V, los considera como *Artefacto Naval*.

Para efectos del presente estudio, la navegación que nos interesa es aquella que se realiza sobre el mar, por buques o naves, y aún por artefactos navales o unidades móviles de exploración y explotación, y todos aquellos buques o naves que sirven para las diversas actividades del comercio internacional, del transporte, el salvamento o el remolque.

El tercer elemento es el comercio, y en especial el comercio marítimo, el cual consideramos como la actividad realizada por un comerciante, léase, que nuestro Código de Comercio en su artículo 75 reputa actos de comercio las actividades que se realizan con propósito de especulación comercial, y en su fracción VIII, considera comerciantes a las empresas de transporte de personas o cosas, por tierra o por agua.

El artículo en comento engloba dos de los sujetos más importantes para el presente estudio, ambos comerciantes para la legislación mercantil, por una parte la empresa que realiza el transporte, y por la otra el dueño, propietario, poseedor o

⁶ Organización Marítima Internacional, Comité Jurídico, 79° periodo de sesiones, Punto 10 del orden del día, 12 febrero 1999, p.2. <http://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=%22definici%u00f3n+derecho+mar%u00edtimo+internacional>

simple tenedor que práctica el comercio internacional, compra venta internacional de mercancías, y que requiere el transporte de las mismas de un lugar a otro del mundo.

Por lo que el comercio marítimo es aquel realizado por un comerciante para transportar mercancías por agua de otro comerciante he aquí la supletoriedad de legislación mercantil al derecho marítimo, cuestión que analizaremos en diversos pasajes de la presente tesis.

Al respecto la LNCM en su Artículo 2° ., fracción III establece: “Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.”

Hemos de buscar la noción que consideremos la más adecuada sobre Derecho Marítimo para los efectos de la presente tesis.

Como expondremos adelante, las figuras procesales consideradas en el Título Noveno de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial de 1 de junio de 2006 y aprobada el 27 de abril de 2006, refieren a las diversas actividades que se realizan en el comercio marítimo y más específicamente en lo que podemos considerar como la industria o empresa marítima.

La industria marítima, considera a un empresario (comerciante) marítimo, el cual puede llevar a cabo diversas actividades y considerarse como tal, así, puede adquirir la propiedad de embarcaciones, la compra venta de dichas embarcaciones o buques, su construcción, reparación o mantenimiento, celebrar contratos de fletamento, ya sea para otorgar o recibir el uso y goce, o solo el goce de la embarcación. Dedicarse a la explotación comercial del buque, mediante la celebración de contratos para el transporte de mercancías y personas por agua, conocidos como conocimientos de embarque. Llevar a cabo las operaciones de salvamento, o el remolque, la asistencia. Realizar la operación y mantenimiento técnico de la embarcación.

La industria marítima refiere también a la contratación de tripulaciones, pilotos de puerto, personal técnico, inspectores.

La operación comercial comprende otras figuras jurídicas y actividades empresariales, como son los agentes navieros, también se encuentran los prestadores

de servicios a las embarcaciones, que proveen el avituallamiento, combustibles, residuos.

Hoy en día cobran especial relevancia los agentes de carga, los consolidadores de carga, los *freight forwarders*, los conocidos como NVOCC por sus siglas en inglés, *no vessel operator common carriers*, todos ellos partes fundamentales de la industria marítima actual. Sin embargo, es de señalar, que la LNCM, no menciona a ninguna figura de las señaladas en el presente párrafo, todos ellos operan, como comerciantes, regidos por el derecho mercantil, aun cuando expiden un tipo de conocimiento de embarque, sin ser en nuestro derecho los sujetos facultados para ello. Todos ellos son sujetos importantísimos para la subsistencia de la industria marítima, no solo nacional sino internacional. Llenan un espacio, en la industria, buscan la carga, venden el transporte o lo espacian en los buques, completan la actividad de las empresas navieras. Consideramos que todas estas figuras requieren un reconocimiento en nuestra legislación, pero es de señalar que tanto a nivel nacional como en la gran mayoría de los países han sido prácticamente ignorados.

También se puede incluir los aseguradores, empresas aseguradoras, Clubes de Protección e Indemnización.

Supervisores de carga, supervisores o inspectores de embarcaciones.

La construcción marítima, la industria de reparación naval, también elementos que debiésemos considerar al pensar en una definición.

Como contraparte del empresario marítimo podemos considerar al dueño de la carga, al consignatario, destinatario, en fin a cualquier comerciante cuya actividad preponderante puede o no ser algunas de las indicadas arriba, o ser el productor, el industrial, que requiera una embarcación para asegurar el transporte de sus mercancías durante un cierto tiempo, o por uno o varios viajes.

Por todo ello, nos parece que la definición de nuestra LNCM sobre comercio marítimo se quedó un poco corta, y englobo cuestiones diversas a lo que es el objeto del presente estudio, ya que no tocaremos la pesca, ni las actividades recreativas, ni de exploración.

El derecho marítimo por lo tanto, tiene conexión e interrelación con diversas ramas del derecho, con la civil, mercantil, fiscal, aduanal, del trabajo, de protección al

ambiente, de competencia económica, de propiedad industrial, de hecho podemos determinar que tiene relación con todas las ramas del derecho.

El maestro Don Raúl Cervantes Ahumada en su libro de Derecho Marítimo señala: “Repetimos que podrá haber tantos capítulos, tantas sub ramas, o tantos derechos marítimos, como ramas del derecho se ocupen de los fenómenos marítimos”⁷

Por lo tanto, deberemos fijar aquellos fenómenos que son importantes para el presente estudio a fin de determinar una noción que nos permita reunir aquellos sujetos, objetos y circunstancias que rodean nuestra concepción del derecho marítimo, ajustada al presente estudio, dada la amplia gama de actividades que comprende.

Nos enfocaremos al estudio del comercio marítimo entendido como una empresa, y a esta empresa como una industria, la industria marítima.

Podemos considerar que la industria marítima tiene tres ejes fundamentales, su existencia depende de ellos: (a) la embarcación, nave o buque *y todo lo referente a ella*, incluyendo dueños, fletadores, fletantes, operadores comerciales, operadores técnicos, administración naviera “*ship management*”, tripulaciones, constructores, prestadores de servicio relacionados con las embarcaciones, tales como avituallamiento, inspectores, agentes navieros, consolidadores de carga, etcétera; (b) la carga o las personas relacionadas a ella, *al igual que lo dicho para la embarcación todo lo referente a la carga, sus dueños, poseedores, tenedores, consignatarios o destinatarios, etcétera*; y (c) el flete *y todo lo referente a ello*. Es así como se desarrollan a partir de estas tres figuras, todas las actividades de la industria marítima, el derecho marítimo se refiere a esos ejes fundamentales y derivado de ello también las figuras procesales marítimas.

Así en la navegación se encuentran; la persona o sujeto, que es el naviero; el objeto, que es la nave o buque; y los contratos de fletamento. Todos ellos elementos esenciales del objeto del presente trabajo.

Para la industria marítima del transporte de personas, mercancías o carga; los sujetos son el naviero y por otra parte las personas a transportar o los dueños,

⁷ Cervantes Ahumada, Raúl, *op.cit.*, nota 2, p. 8.

poseedores o tenedores de la carga, cargadores o consignatarios; la carga *ya sean personas o mercancías* y los contratos de transporte de mercancías por agua.

La LNCM considera dentro del Título Quinto, *De los Contratos de utilización de Embarcaciones* y engloba tanto a los contratos de fletamento *que en nuestra opinión se refieren precisamente a la utilización de embarcaciones*, como a los contratos de transporte de personas o mercancías por agua, *que nosotros consideramos contratos de transporte y no de utilización de embarcaciones*, así como al contrato de remolque *que refiere a un contrato de prestación de servicios*.

En el Título Quinto de la LNCM se incluyen diversos tipos de contratos, todos englobados como de utilización de embarcaciones. Unos, los contratos de fletamento su objeto principal es el uso o goce de la cosa, incluyendo la posesión o tenencia de la misma, en el caso concreto, la nave o buque. Los sujetos que intervienen en dichos contratos son el dueño de la embarcación, propietario, poseedor o su tenedor legítimo *fletador* y su contraparte *fletante* que requiere la embarcación, y puede o no tener la carga o ser el propietario de ella, o a su vez poner a disposición de otra persona el buque o nave, al final claro está, para transportar personas o cosas, sin embargo, el objeto principal del contrato es la embarcación su uso y goce, el transporte es en cierta forma secundario.

Un ejemplo, del porqué decimos que no únicamente el propietario puede dar en fletamento una embarcación, se presenta cuando debido al alto costo de las embarcaciones, un banco adquiere la embarcación, y la entrega en un contrato de fletamento a casco desnudo a una persona, éste a su vez, puede avituallar, equipar y proveer la tripulación, y prestar los servicios de transporte o, puede entregarla tal como la recibe del dueño a otra persona en cualquiera de las formas de contrato de fletamento y así sucesivamente.

Rafael Mantilla Alegre señala: *“una definición que se ha hecho clásica; el Derecho marítimo no es sino una parte del Derecho privado que regula y protege la actividad*

*empresarial de navegación marítima con el naviero como sujeto, el buque como objeto y el fletamento como acto jurídico central”.*⁸

Tratando de encontrar una noción de lo que sería la empresa o industria marítima podemos considerar que es aquella que se refiere a los sujetos *personas físicas o jurídicas denominados* comerciantes o empresarios marítimos, a la embarcación, buque o nave, así como lo relacionado a ella, a la navegación y a la realización de todos los actos, u hechos necesarios para que una embarcación apropiadamente avituallada, equipada y tripulada pueda realizar el transporte de personas o mercancías por agua, en general el comercio marítimo, incluyendo a aquellos empresarios que se dediquen al salvamento, el remolque, o la asistencia de otra embarcación.

En la concepción arriba señalada, el mar solo es la vía, carretera o infraestructura, que permite que una embarcación navegue de un punto de la tierra a otro, llevando personas o carga. El mar no es la única vía marítima, también los son como ya comentamos los océanos, los ríos navegables, los lagos, las aguas interiores, las aguas interiores de los puertos, todos englobados en una denominación común, el *mar*.

En cualquiera de estas vías navegables se puede llevar a cabo el transporte de mercancías y personas por agua o las actividades que hemos señalado como propias del comercio marítimo o las actividades necesarias para que este se lleve a cabo.

La LNCM en su artículo primero establece “Esta Ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los

⁸ Mantilla Alegre, Rafael, Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional, Universidad de Deusto, Bilbao España, 15 enero de 2009, p.37, http://books.google.es/books?id=sYBqjwK1ltwC&printsec=frontcover&dq=derecho+m+aritimio&source=bl&ots=Sud04pM0_Q&sig=cK9M55qUteTi5aBZQcBHQss6F_k&hl=es&sa=X&ei=LAs9UIrMG6by2QXsnICwDQ&ved=0CDsQ6AEwAQ#v=onepage&q=der+echomaritimo&f=false.

servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo”.

Nuestro derecho positivo expresado en la ley mencionada, refiere a vías generales de comunicación por agua, no al mar, lo olvida y lo incluye en cierta forma, y con ello los conceptos románticos desarrollados a partir de él. Al igual que una carretera, el mar se convierte en infraestructura de transporte, ya creada por la naturaleza, que requiere cuidados especiales, ya que no es su única función, de hecho para la vida, para el planeta que sostiene esa vida, su uso como infraestructura parecería la menos importante, sin embargo, debido a la naturaleza del presente estudio, no hacemos mayores consideraciones sobre este tema que nos parece importantísimo.

Sin embargo, todas las figuras jurídicas relativas al Derecho Marítimo no pueden distanciarse del mar, del riesgo que implica la navegación por esa vía, o por cualquier otra vía navegable, la *aventura marítima*, da lugar y fundamenta varias de las instituciones que permiten la sobrevivencia de la industria marítima.

El riesgo humano y material es alto, aún con el desarrollo de grandes embarcaciones, que cuentan con todas las medidas de seguridad conocidas y reglamentadas, con tripulaciones aptas, altamente capacitadas, gracias a las cuales subsiste la industria marítima, los riesgos persisten.

Solo si se comparten los riesgos, se hace viable el transporte de mercancías y personas por agua, no podemos concebir una sociedad, empresa o empresario a nivel mundial o nacional, que pudiese asumir todos los riesgos que implica el hecho de que una embarcación en estado de navegabilidad, siempre a flote, y estanca, comience su travesía, realice la navegación, transportando mercancías cuyo valor es por miles o millones de dólares, de la comprensión por todos los actores de los niveles de riesgo nacen figuras como la avería gruesa, común o general y los límites de responsabilidad.

La navegación es otro de los elementos esenciales a considerar en nuestra noción de derecho marítimo, así como consideraciones sobre el riesgo al navegar que implica la llamada *aventura marítima*.

El derecho marítimo busca a nivel mundial su uniformidad, por una necesidad. La industria marítima creada ancestralmente, por los humanos, tiene por objeto acercar aquellos productos y mercancías, que crecen, se producen o manufacturan en un

lugar a aquellos lugares donde se requieren. Por ello, unen no solo zonas terrestres vía marítima, sino a naciones y a sus comerciantes, creando relaciones jurídicas entre los más diversos pueblos, naciones y personas, todos ellos por lo tanto requieren seguridad jurídica, la cual no es posible si las normas jurídicas aplicables a esas actividades no se unifican.

Las divisiones geopolíticas, y por ende, las diversas legislaciones nacionales que pueden o no inferir en el tráfico internacional de mercancía, a efecto de no intervenir negativamente con el movimiento de las cargas y de las personas se ven en la necesidad de ajustar las diversas disposiciones relativas nacionales o regionales a las disposiciones internacionales sobre la navegación marítima o aérea, ello a efecto de dar seguridad jurídica a todos aquellos que intervienen, posibilitando la fluidez al tráfico marítimo, sin embargo, estamos muy lejos de poder llegar a una verdadera uniformidad del derecho marítimo.

Es así, que el derecho marítimo tiene que lidiar con el hecho de que una nave en su trayecto puede tocar diversos países, encontrarse protegido como bien por una legislación de un país, estar registrado, y enarbolar la bandera de ese país, que su dueño sean de otro país, que sus operadores comerciales lo sean de otro, que sus operadores u/o administradores operativos de otro, tener constituida una hipoteca marítima, contar con tripulaciones de diversos países, contratadas en diversos países, transportar mercancías cuyos dueños pueden ser nacionales de diversos países, contratar el transporte en diversos países, aún distintos de aquellos países en los que se realizara la carga o la descarga de las mercancías, con seguros de las mercancías por diversas empresas de seguros, la embarcación contar con seguros de casco y maquinaria expedidos o contratados en lugares diversos aún diferentes a los de sus propias banderas, e estar inscritos y protegidos por Clubes de Protección e Indemnización, conocidos como *Pandi* diferentes.

La humanidad ha realizado un gran esfuerzo para la unificación de las disposiciones del derecho marítimo y claro está de muchas otras normas que afectan a la humanidad en general. Todo ello, justifica la existencia de grandes organismos internacionales, que dedican enormes cantidades de recursos materiales y humanos para desarrollar instituciones de derecho, y de manera relevante del derecho marítimo,

organismos gubernamentales tales como, aquellos dependientes de la Organización de las Naciones Unidas como son la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional *CNUDMI*, o de su sección especializada la Organización Marítima Internacional *OMI*, u organismos no gubernamentales como el Consejo Marítimo Internacional del Báltico, *BIMCO*, por mencionar algunas, asociaciones, organismos y grupos de gran relevancia, que crean o influyen e intervienen en la creación de instituciones jurídicas, que codifican y llevan las costumbres o usos jurídicos marítimos a la características de normas de derecho marítimo e inclusive a instituciones de derecho marítimo.

Así se han creado a través de la historia una serie de disposiciones o instituciones plasmadas en Tratados Internacionales, Convenios Multilaterales, y aun en codificaciones o reglas que aún sin ser elevadas a un nivel de tratado o convenio internacional, son verdaderas instituciones de derecho marítimo, con características y elementos específicos y especiales, ejemplo de ello son las Reglas de York Amberes, que regulan la avería general, común o gruesa.

Reglas de York Amberes son aplicadas por convenio expreso entre las partes. Acuerdo o pacto independiente, que se encuentra contenido y celebrado dentro del contrato de transporte de mercancías, conocido como Conocimiento de Embarque o *Bill of Lading, B/I*, o en cualquiera de sus formas o contenidos, de acuerdo al tipo de mercancías, si estas se encuentran en un contenedor, o son carga general, o por especialidad cuando se refiere a cargas como minerales, gráneles, combustibles, petróleo, etc. Las Reglas de York Amberes se encuentran reconocidas en la gran mayoría de los casos, y nuestra LNCM las adopto en el artículo 158.

Para efecto de este trabajo, de acuerdo a los fenómenos ya descritos, consideramos una noción de Derecho Marítimo como un conjunto de normas reconocidas por el derecho internacional y nacional, que reglamentan todo lo relacionado con el buque o nave, la navegación, el transporte y comercio marítimo, y los sujetos que intervienen en todos los actos u hechos relacionados con la empresa o industria marítima.

Enfocamos nuestros esfuerzos a la parte del transporte de mercancías y personas por agua, sin olvidar la gran necesidad e interacción de la industria marítima con la

industria portuaria, de seguros, de seguridad y vigilancia, y por supuesto las tripulaciones de las embarcaciones, sus relaciones laborales, temas todos ellos de especial relevancia, pero que no sería posible abarcar en el presente estudio.

Según Ripert el Derecho Marítimo es, en sentido lato, el conjunto de reglas jurídicas relativas a la navegación en el mar.

Para Grant Gilmore⁹ la ley marítima, puede ser definida tentativamente como un cuerpo de reglas, conceptos y práctica legal que regulan ciertos puntos importantes y centrales del negocio de transportar bienes y personas por agua.

La historia del hombre se encuentra necesariamente ligada a su necesidad de conseguir los bienes necesarios para su subsistencia. En un momento de la historia del ser humano, este, logró producir suficientes bienes para su subsistencia y aún para poder conseguir mediante el trueque otros bienes que él no producía o podía detentar. Así nace el comercio, en si el comercio marítimo y el transporte de mercancías por agua.

2. Historia y desarrollo de los procesos marítimos.

A. Antecedentes.

“Un capítulo de la historia del derecho y por lo tanto también de la historia del derecho procesal, se ocupa del desenvolvimiento de la ciencia del derecho y en particular de la ciencia jurídico procesal” Francesco Carnelutti.¹⁰

⁹ Gilmore, Grant, Black Jr., Charles L., *The Law of Admiralty*, Segunda Edición, Mineola, New York, The Foundation Press, Inc. 1975, p. 1.

¹⁰ Carnelutti, Francesco, *Instituciones de Derecho Procesal Civil*, Traductor Figueroa Alfonso, Enrique, México, Harla, S. A. de C. V., 1997, colección Biblioteca Clásicos del Derecho, Volumen 5, p. xlv.

La ciencia del derecho es un todo. De las diversas ramas y ciencias de ese derecho hablaremos fundamentalmente de tres, del Derecho Marítimo, de la Teoría General del Proceso y del Derecho Mercantil cada rama considerada en sí una ciencia.

Tal como lo señala Carnelutti, para poder hablar de la historia de los procesos marítimos, necesariamente debemos de hablar de la historia de la ciencia del derecho que ocupa dichos procesos, por lo tanto, para efectos del presente trabajo deberemos revisar la historia de la ciencia del derecho marítimo y de la ciencia del derecho mercantil.

Antes de hablar brevemente de la historia de los procesos marítimos, consideramos realizar algunas precisiones.

Hemos denominado a este apartado, la historia y desarrollo de los procesos marítimos, tratando de encontrar un paralelismo entre este trabajo y lo que el legislador al dictaminar y aprobar la LNCM, denomino en su Título Noveno, “Disposiciones Procesales Marítimas”.

“El proceso como forma jurídica es uno solo”,¹¹ así lo señala mi muy querido maestro Don Cipriano Gómez Lara, que en paz descansa, en su obra titulada “La Teoría General del Proceso”.

Señala que es en los litigios donde existe diversidad, no en el proceso, el proceso es en sí, una forma evolucionada e institucional de la solución de la conflictiva social e implica la intervención de un tercero ajeno e imparcial al conflicto,¹² por lo tanto el proceso es el desarrollo obtenido después de varias etapas.

El proceso parte de la existencia de un litigio, debiendo entenderse por tal “el conflicto de intereses calificado por la pretensión de uno de los interesados y por la resistencia del otro”.¹³

Consideramos que al estudiar el Título Noveno de la LNCM, debemos estar conscientes, de la naturaleza de dichas normas, las cuales se ajustan o debiesen

¹¹ Gómez Lara, Cipriano, *Teoría General del Proceso*, Segunda Edición, Segunda Reimpresión, México, Universidad Autónoma de México, 1979, p.45.

¹² *Ibidem*, p. 41.

¹³ Carnelutti, Francesco, *op.cit.*, 10, p. lxvi.

ajustarse, más a una serie de disposiciones o normas, supuestamente necesarias, para la resolución de controversias o litigios, nacidas de actos u hechos considerados de naturaleza marítima.

Como lo trataremos de explicar en el capítulo III, las disposiciones procesales comprendidas en el Título Noveno de la LNCM, refieren a ciertos conceptos marítimos, ampliamente estudiados a nivel internacional.

Del estudio de esas instituciones y su evolución, podemos comprobar que la figura jurídica contiene en sí, la forma más avanzadas que encontró la industria marítima para resolver el conflicto, y por lo tanto, ese fenómeno jurídico contiene tanto el derecho sustantivo como el proceso para dirimir la controversia.

Buscaremos en la historia, el nacimiento o fuente histórica de dicho fenómeno jurídico, pero baste decir, que hasta la fecha ningún estado está dispuesto a ceder su soberanía o jurisdicción sobre ciertas materias. Cada país, ha buscado a través de la historia mantener su regulación sobre la empresa marítima y más específicamente sobre la industria del transporte marítimo.

Don Cipriano Gómez Lara citando a Niceto Alcalá y Zamora en su obra “La Teoría General del Proceso y la enseñanza del Derecho Procesal” señala: “Por lo demás, no puede sostenerse desde ningún ángulo que determinadas notas o características procesales pertenezcan en exclusividad a determinados tipos correspondientes de procesos, en función de la materia, o en función política o de las características sociológicas del grupo humano en el que dichas normas deban aplicarse.”¹⁴

Dentro de las figuras o fenómenos jurídicos que se analizan los hay que solo atienden cuestiones de naturaleza marítima y su desarrollo es propio de la industria marítima, como lo es la avería gruesa, común o general.

Sin embargo, tal como lo señala Alcalá y Zamora, varias de las figuras procesales o de solución de controversias, en comento, tienen en la mayoría de los casos notas o características procesales aplicables tanto a conflictos del orden civil como mercantil.

¹⁴ *Ibidem*, p. 49.

Hechas las salvedades anteriores, al igual que el maestro Carnelutti, pensamos que un capítulo sobre la historia y en su caso de las disposiciones procesales marítimas, solo puede partir del estudio de la historia de los conceptos, de las instituciones o figuras jurídicas que considera tanto el Derecho Marítimo, como el Derecho Mercantil o comercial y aún las disposiciones del Derecho Civil.

Aquí cabe otra aclaración, en el devenir de la historia, dos ramas actuales del derecho; el derecho marítimo y el derecho mercantil se desarrollaron en un principio unidas, es más, como veremos adelante, la historia de ambas ramas no puede separarse. En nuestra opinión ello se debe a que ambas tienen un común denominador, él comerciante y su actividad principal, él comercio.

La ya vieja y añeja discusión de si un derecho nació o tuvo su fuente histórica, del otro, se parece mucho a la discusión, de que fue primero el huevo o la gallina, el comercio se desarrolla desde tiempos ancestrales, entre tribus, entre pueblos que desarrollan la agricultura y aquellos que no, sin embargo, en el estudio de la historia del ser humano, no podemos determinar en qué momento se inventaron y utilizaron para el transporte las embarcaciones, buques o naves con las cuales se pudiera realizar el comercio marítimo.

Sin embargo, como veremos, las grandes civilizaciones se desarrollan alrededor de grandes ríos, mares u océanos, por lo que podríamos concluir que el comercio marítimo, se desarrolló paralelamente.

Lo que nos parece más evidente, después de la revisión de la historia de ambos derechos, el marítimo, y el mercantil, es que comparten en mucho de los casos, los conceptos, los fenómenos, la forma de dirimir las controversias, los principios que los atienden, y los procesos ya sean judiciales o extrajudiciales.

El legislador dio la característica de procesales o de procedimientos de naturaleza marítima a cada una de las disposiciones contenidas, en el Título Noveno de la LNCM, por ello buscaremos en la historia del derecho figuras que se asemejen o asimilen, a los conceptos, fenómenos, actos u hechos, que dichas figuras procesales parecen regular en caso de una controversia. Tratando de simplificar dichas figuras, para efectos didácticos y de claridad en el presente estudio.

Por lo tanto, nos parecen que las principales figuras procesales que integran el Título son: el embargo o retención de embarcaciones o carga; ejecución de la hipoteca marítima; reclamación por abordaje; declaración, compromiso y liquidación por avería común; remuneración por salvamento; y limitación de responsabilidad civil.

Todas ellas pretenden tener o tienen correlación con los siguientes conceptos marítimos, en los cuales enfocaremos nuestro análisis: el embargo, las posibles causas que dan lugar al embargo de embarcaciones o carga, los accidentes marítimos y el abordaje, la hipoteca marítima, la avería gruesa o común, el salvamento y la limitación de responsabilidad.

Dada la complejidad que ello plantea, haremos un pequeño repaso de la historia del derecho marítimo, y mercantil, tratando en la medida de lo posible, y si es que tenemos registro histórico, determinar la fuente histórica de cada uno de los dichos conceptos a los que refieren las *disposiciones procesales marítimas*.

Trataremos de encontrar las primeras codificaciones, leyes, conferencias o convenios o tratados internacionales que elevaron los conceptos marítimos a figuras jurídicas, tal como las conocemos actualmente.

En general, la fuente histórica de las verdaderas instituciones jurídicas marítimas, y si es posible la fuente histórica de los procesos o en nuestro concepto de la solución de un conflicto o litigio de naturaleza marítima, asimilable o equiparable a la disposición *procesal marítima* regulada por la LNCM.

Buscaremos en la historia, los elementos fundamentales de nuestra noción de derecho marítimo y que establecimos en el apartado 1 como son: el buque o nave, la navegación, el transporte, el comercio marítimo, y los sujetos que intervienen en todos los actos u hechos relacionados con la empresa o industria marítima.

Sin dichas instituciones jurídicas marítimas y los elementos de nuestra noción de derecho marítimo, estamos ciertos que la industria o empresa marítima no podría subsistir.

B. De la revolución neolítica al derecho romano.

El comercio se empezó a desarrollar en la época de la revolución neolítica, en Mesopotamia, civilización que dada la división de labores interregional, llevo a cabo

un comercio intenso. Mesopotamia tiene especial importancia dentro de la cultura occidental, *tierra entre ríos*, ya que era una región irrigada por el Éufrates, y el Tigris.¹⁵

La primera gran cultura marítima se desarrolla en Creta, que florece desde los 2600 a. C. para ser destruida en 1425 a. C.

En una primera etapa la nave o el buque se desarrolla en la región del mediterráneo, principalmente con las civilizaciones Egipcia, Fenicia, Griega, Cartaginés y Romana, y en el oriente con los imperios Persa y Babilónico. Las embarcaciones eran de remos.

En algún momento de la historia surgió una determinada clase de individuos, que estimulados por el deseo de lucro, dedico profesionalmente sus actividades para interponerse, entre los productores y consumidores, asumiendo los riesgos del transporte de las cosas y de la moneda. De la cadena de actos realizado por este intermediario objetivo, nace la idea del comercio, de comerciante y de actos de comercio.¹⁶

El derecho sumerio fue el primero en considerar la reparación del daño, cultura sumeria que es anterior a Hammurabi.¹⁷ Rey que gobernó aproximadamente de 1728 a 1686, a. C., basándose en normas sumerias y arcadias codifico su legislación, así encontramos el celebrado Código de Hammurabi, en su reinado se reguló severamente a los comerciantes, quienes debían entregar al rey un tercio de sus ventas brutas, y les prohibió hacer exportaciones en perjuicio del mercado nacional.¹⁸

En la legislación de Hammurabi, las relaciones entre comerciantes, comisionistas, o portadores, son minuciosamente reglamentadas.¹⁹

¹⁵ Margadant, Guillermo F., *Panorama de la Historia Universal del Derecho*, 2º Edición, México, Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa, S. A., 1983, p. 27.

¹⁶ Bauche Garciadiego, Mario, *La Empresa*, Segunda Edición, México, Editorial Porrúa, 1983, p. 1.

¹⁷ Margadant, Guillermo F., *op.cit.*, nota 15, p. 42.

¹⁸ *Ibidem*, p. 43.

¹⁹ *Ibidem*, p. 44.

En el antiguo derecho Hebreo, codificado en diversas épocas entre 900 y 600 a. C., encontramos una figura de interés para el presente estudio, *el embargo*. El cual no podía recaer sobre ciertos objetos necesarios para el deudor.²⁰

Junto con los griegos, se desarrollan poderosas colonias como Fenicia, Cartagena que extendía su poder a Sicilia, Cerdeña y Córcega.

Especial mención requiere los fenicios, eran una raza semita y procedían de Caldea, se organizaban como ciudades independientes. Su primer puerto comercial fue Biblos, sus habitantes iniciaron el comercio con Chipre, Egipto, y Creta, después fue Sidón, historia que se extendió hasta 146 a. C.²¹

Reducidos a un estrecho territorio, los fenicios, encontraron en el mar el elemento para su subsistencia convirtiéndose en los mejores y más arriesgados marinos de su época. Navegaban de noche orientados por la estrella polar.²²

No hay nada que nos indique que un código o compilación de leyes sobrevivió de los griegos o romanos, sin embargo existe una tradición que indica que un Código fue elaborado en la isla griega de Rodas.²³

Los fenicios y los griegos se rigieron por la costumbre en sus relaciones de comercio marítimo, estas costumbres se cristalizaron en una *Lex Rhodia*, originaria de la isla de Rodas y que fue reconocida por los romanos en el *Digesto* como la ley común del mar.²⁴

Dentro de las leyes de Rhodas se encuentra una figura clave en el presente estudio, la *Lex rhodia de jactu*. “Cuando por salvar un navío que en el mar corre peligro de irse a fondo, se arrojan parte de las mercaderías o efectos que conduce para salvar

²⁰ *Ibidem*, p. 50.

²¹Castillos Morales, Juan, *Historia Universal, Oriente, Grecia y Roma*.
<http://www.historialuniversal.com/2010/03/cultura-fenicia.html>

²² *Ibidem*, nota 21.

²³ Gilmore, Grant, *op. cit.*, nota 9, p. 3.

²⁴ Cruz Barney, Oscar, *Derecho Mercantil y Jurisdicción Mercantil: Una Relación Necesaria*, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, p. 227.
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1968/12.pdf>

el resto, o las que quedan se averían y sufren deterioro, los dueños de éstas y de aquellas pueden exigir de los propietarios del buque, y de las mercaderías salvadas una restitución proporcionada a la parte del cargamento que cada uno llevaba”.²⁵ Es importante mencionar que no procedía la restitución, en caso de que las mercancías eran transportadas por cierto flete, el que perdía las mercancías debía ejercitar la acción *ex locato*, y el dueño del buque o el patrón podría intentar contra el dueño de las mercaderías salvadas la *acción conducti*.²⁶

C. Derecho Romano

Dentro del Derecho Romano encontramos otra figura de especial relevancia para nuestro estudio, “Los romanos calificaban generalmente de *damnum injuria datum* todo el daño que un hombre libre (1) hacia sentir por un hecho ilícito, (*culpa, injuria*), a otro en su patrimonio cualesquiera que fuesen las relaciones entre los dos (2), Sin embargo, si entre el que causaba daño, y el que le sentía existe un contrato, la responsabilidad se limita a aquello que debía prestarse, *ex contractu*”²⁷

Otra figura que comprende el derecho romano es el embargo, el cual solo podía ser decretado si existía justa causa, ello significaba que existiera un peligro manifiesto del que el acreedor no podría ejercitar sus derechos u obtenerlos.

El derecho romano estableció también la hipoteca sobre buques en caso de que una persona hubiese prestado dinero para equipar o armar un buque, era necesario

²⁵ Navarro Zamorano, Ruperto, *et al.*, *Curso Completo Elemental de Derecho Romano*, Madrid, Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos, 1842, Tomo III., p. 380. http://books.google.com.mx/books?id=QdhM4vb0tOcC&pg=PA380&lpg=PA380&dq=lex+rhodia+de+jactus&source=bl&ots=AvyVj5bly&sig=_4ac_kOeQPq57SpUbBToUyUYGaw&hl=es&sa=X&ei=VZBOUMyXDoHF2QXCwYCIBw&ved=0CDUQ6AEwAQ#v=onepage&q=lexrhodiadejactus&f=false

²⁶ *Ibidem*, p. 381.

²⁷ *Ibidem*, p. 360.

que al tiempo de contraer el préstamo esta hubiese sido estipulada, y el dinero se hubiera utilizado para el objeto que se dio.²⁸

Tenemos en derecho romano una figura específica sobre el préstamo denominada *pecunia trajectitia* préstamo destinado a la compra de mercaderías que debían ser transportadas por mar,²⁹ figura que tenía características especiales.

En el derecho romano encontramos figuras típicamente mercantiles.

La acción *execitoria*, por la cual un armador que no era el que dirigía directamente la nave debía de responder por los actos de su capitán.

La acción *insitoria*, por la cual el padre de familia debía responder por los actos de sus factores.

El *receptum nautarum* por la que se obliga al armador a responder por las mercaderías recibidas a bordo del navío.³⁰

En la época clásica del derecho romano, aparece el Digesto de Justiniano, una compilación de leyes, el cual ha llegado hasta nuestros días, la reconstrucción definitiva del mismo fue realizada en la época del Renacimiento por Otto Lenel en 1883.

En el Digesto aparece claramente la figura de la avería gruesa, en el libro 14 Título 2. En esa compilación también encontramos la figura de *la ley Rhodia de jactu*, algunos autores señalan que el digesto fue promulgado en 529 d. C., aun cuando señalan que la figura de la avería gruesa fue creada con antelación, es más algunos autores señalan que la misma se menciona en el Nuevo Testamento, cuando San Pablo era conducido preso por los romanos, la embarcación en la que era conducido se accidento cerca de Malta. Los apóstoles señalan que el Capitán de la nave realizo la echazón después de consultar con el comerciante, lo cual constituyo una avería gruesa.³¹

²⁸ *Ibidem*, p. 236.

²⁹ *Ibidem*, p. 315.

³⁰ Bauche Garciadiego, Mario, *op. cit.*, nota 16, p. 4.

³¹ Hudson, N. Geoffrey, *The York-Antwerp Rules*, Gran Bretaña, Lloyds of London Press Ltd., 1991, p. 2.

D. Edad Media.

En los primeros tiempos después de la caída del imperio romano, época conocida como la alta edad media de los siglos V al X, casi desaparece el comercio, los habitantes se dedicaban básicamente a la agricultura.

Es hasta el período final de la baja edad media, una vez terminadas las cruzadas, que reaparece el comercio, florecen ciudades como Analfi, Pisa, Florencia, Génova, Venecia, Marsella, Lyon, Barcelona y Sevilla en la zona del Mediterráneo. En estas ciudades del mediterráneo, como en otras de los pueblos del norte de Europa, los comerciantes se unen, establecen sus propias reglas y cortes lo que les permite atender sus controversias.

El derecho se rige por los usos y costumbres, los jueces debían buscar la verdad real más que la verdad formal. Es un derecho basado en la equidad, se impuso a los jueces examinar el caso concreto, una vez conocido el juez debía resolver de acuerdo a los usos y costumbres, es el derecho consuetudinario. El juez debía tomar en cuenta siempre la buena fe.

Es en el derecho de la baja edad media en donde encontramos la fuente histórica del derecho comercial o mercantil.

Nacen grandes asociaciones de comerciantes algunas con gran poder como la veneciana, todas con los fines análogos, realizar el comercio marítimo y defenderse en contra de los señores feudales y reyes.

En el norte de Europa aparece la liga Hanseática, con ciudades como Lubeck, Hamburgo, y Bremen. La liga llega a más de setenta y siete ciudades.³²

La literatura mercantilista y marítima después de la caída del imperio Romano e inicio de la edad media, disminuyo considerablemente. En muchas zonas se siguen aplicando reglas del Digesto de Justiniano.

Es hasta el siglo XVI cuando los juristas e historiadores comienzan a preocuparse por analizar y buscar cuales fueron hasta ese momento las leyes que se aplicaron en los diversos territorios y su desarrollo, es hasta ese siglo cuando se empieza a analizar

³² Bauche Garciadiego, Mario, *op. cit*, nota 16, p. 5.

los textos nacidos desde caída del imperio romano, y las leyes que se aplicaban en materia de comercio.

Las costumbres o usos seguidos en cada una de las ciudades dieron lugar a estatutos, nace así el derecho comercial estatutario. Este derecho da lugar a las grandes compilaciones.

Así en el siglo XVI se reúnen los conocimientos y documentos, en general se revisa ese derecho estatutario, necesario para llevar a cabo las compilaciones.

Margadant señala que la primera compilación fue llevada a cabo en el siglo XVI, la compilación refiere a estatutos y normas consuetudinarias, formuladas o formadas en la segunda mitad del siglo XIII, (otros autores señalan que es anterior), la primera ordenanza recibe el nombre de *Roles de Oleron*, los cuales también fueron conocidos como el código de derecho marítimo medieval.³³

Los Roles de Oleron se difundieron por todo el mundo conocido de la época, muchas de sus reglas, normas o estatutos fueron aplicadas en diversos lugares, en Castilla se les conoce como las *Leyes de Layron*.

El código de derecho marítimo estuvo vigente durante los siglos bajo medievales, y en buena parte de la época posterior, se aplicó en las costas europeas bañadas por el océano Atlántico, el mar del norte e incluso el mar Báltico.³⁴

Los Roles de Oleron sirvieron de base para la Ordenanza Francesa de la Marina de 1681.³⁵

³³ Serna Vallejo, Margarita, *La Historiografía sobre os Roles D´Oleron (siglos XV a XX)*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2002, Homenaje a Luis Rojo Ajuria: Escritos Jurídicos, p. 543. <http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA543&lpg=PA543&dq=derecho+maritimo+en+edad+media&source=bl&ots=HCtwhETgBU&sig=PWgwx4gPtKpzo3m3pT4pL5x60Q&hl=es&sa=X&ei=P31PUKPsMuWC2wWT94GoDw&sqi=2&ved=0CCsQ6AEwAA#v=onepage&q=derechomaritimoenedadmedia&f=false>

³⁴ *Idem*.

³⁵ *Ibidem*, p. 544.

En la época pueden identificarse tres zonas, regidas por diversas disposiciones, en el ámbito del Mediterráneo el *Libro del Consulado del Mar*, en la zona atlántica los Roles de Oleron, y en el mundo nórdico las *Ordenanzas de Wisby*.³⁶

El Consulado del mar era el derecho vigente del Mediterráneo, consistía en una reproducción de las costumbres vigentes en los países ribereños.³⁷

Las Ordenanzas de *Wisby* estaban vigentes en los mares del norte Suecia y Dinamarca.³⁸

Los Roles de Oleron estuvieron vigentes en Inglaterra. La ciudad de Oleron de la cual toman su nombre se encuentra *ubicada* en Francia, sin embargo, tuvieron gran importancia en Inglaterra, a grado tal que los ingleses alegan que el Código es inglés y se disputan la paternidad del mismo. Parece ser que con base en los Roles de Oleron, se desarrolla el *Common Law* en los siglos XII y XIII.

A la evolución del derecho marítimo en Inglaterra y al derecho germánico se debe la institución del jurado.³⁹

En esa época, en los puertos de Inglaterra se crean jueces marítimos, que intervienen en los asuntos relacionados con el mar, fundando sus resoluciones o atendiendo los procesos a la luz de la costumbre y usos marítimos.

La máxima autoridad en la materia, era el Supremo Lord Almirante, *Lord High Admiral*. El Almirantazgo, se encargaba originalmente solo de asuntos de la flota de guerra, el combate y supresión de la piratería. A la oficina del Almirantazgo se le encargaron los asuntos civiles de naturaleza marítima, por lo que se le constituye una Corte a su cargo.⁴⁰

Las asociaciones de mercaderes, fundan sus propios tribunales, llamados consulados, que operaban normalmente en los puertos, donde dichas asociaciones

³⁶ *Idem.*

³⁷ Bauche Garciadiego, Mario, *op. cit.*, nota 16, p. 5.

³⁸ *Idem.*

³⁹ Margadant, Guillermo F., *op. cit.*, nota 15, p. 184.

⁴⁰ Gilmore, Grant, *op.cit.* nota 9, p. 9.

tenían fortaleza, es en el seno de las asociaciones donde realmente nacen las compilaciones.

También las ciudades italianas publicaron sus estatutos o normas tomadas de sus usos y costumbres, de entre ellas encontramos La Tabla de Analfi, de mediados del siglo XII, y el *Constitutum Usum de Pisa*, de 1161.⁴¹

Cada una de las compilaciones fortaleció en mayor o menor medida diversos aspectos de la vida de la industria marítima y del comercio, por ejemplo las costumbres de los marinos del Mediterráneo oeste se plasman con mayor fuerza en el Consulado del Mar.

En otros lugares también encontramos diversas disposiciones sobre derecho marítimo, en los territorios bajo el mando del rey de Noruega se encuentra la codificación denominada *Farmannaloge* de aproximadamente 1270. En el puerto de Ámsterdam una conferencia de dueños de embarcaciones y comerciantes emiten las Ordenanzas de Ámsterdam en 1407.⁴²

Es en la época de la edad media que nacen figuras del derecho mercantil y su regulación, normas originales, como ejemplo de ello encontramos además de las ya mencionadas, la quiebra, letra de cambio, la cuenta corriente, el giro, el registro de comercio, el principio de la firma que distingue entre patrimonio privado y el profesional, la marca comercial, el valor probatoria de los libros de contabilidad.⁴³

Así el derecho de los comerciantes surgido en las diversas ciudades toma sus características propias, diversas al derecho común que era aplicado por los señores feudales y los reyes.

El dualismo moderno entre derecho civil y derecho mercantil, tiene su origen en la Edad Media, y nace de un intento de los comerciantes de ayudarse entre sí.⁴⁴

Como vemos, y para efectos de nuestro estudio, el derecho marítimo y el derecho mercantil, nace de la misma necesidad y de los mismos sujetos, los comerciantes.

⁴¹ *Ibidem*, p. 187.

⁴² Hudson, N. Geoffrey, *op. cit.*, nota 31, p. 3.

⁴³ Margadant, Guillermo F., *op. cit.* nota 15, p. 188.

⁴⁴ *Idem*.

La cultura académica medieval estaba repartida entre las siete artes medievales, que a su vez formaban el *trivium* ciencias verbales y el *quadrivium* ciencias exactas. El derecho toma su lugar en la retórica que era parte del *trivium*.⁴⁵

E. Renacimiento.

Hacemos una pequeña referencia al derecho del renacimiento, el cual tiene especial relevancia para la historia del derecho en general, pero al igual que en los apartados anteriores, daremos relevancia a aquello que nos parece de especial importancia para el presente estudio, en caso de requerirse un estudio más profundo, recomendamos la lectura del maestro Margadant, cuya obra hemos utilizado de guía en este apartado.

Es en el Renacimiento que nacen y se forman lo que hoy identificamos como naciones. En Francia se da el primer ordenamiento considerado como un Código Mercantil, las ordenanzas de Colbert, la primera de marzo de 1673 que trata de comercio terrestre, y la segunda de agosto de 1681 que versa sobre comercio marítimo.⁴⁶

En esta época existe una amplia difusión de las Ordenanzas de Barcelona, a través de su edición del Libro del Consulado del Mar de 1484, y sus traducciones italiana y francesa.⁴⁷

Es el nacimiento de los Estados Unidos de América en 1776 y la revolución francesa.

En 1781 Austria promulga su Código de Procedimientos Civiles, aunado a las ordenanzas de Colbert, en España tenemos las Ordenanzas de Bilbao de 1787. El Ordenamiento Prusiano de Hipotecas de 1783.

El primer Código que logra un justo medio entre los nuevos principios generales de derecho y la casuística es el Código Civil de Napoleón.

⁴⁵ *Ibidem*, p. 191.

⁴⁶ Bauche Garciadiego, Mario, *op. cit.*, nota 16, p. 6.

⁴⁷ Margadant, Guillermo F., *op. cit.* nota 15, p. 215.

En Inglaterra se desarrolla su legislación mercantil, en 1651 se promulga su *Act of Navigation*. Esa ley ordena que todo el comercio marítimo con Inglaterra y sus posesiones, debiera ser efectuado en barcos ingleses.⁴⁸

En cada una de las naciones se forma un Derecho Mercantil y un Derecho Marítimo atendiendo las características de cada uno de los gobiernos, de sus influencias sociales. El derecho marítimo es más un derecho del mar, referido a la protección de los estados y sus derechos sobre los bienes que los integran.

Los conceptos fundamentales del derecho marítimo surgen de tiempos ancestrales, los fines son iguales: el comercio y el lucro; la intermediación necesaria para acercar todos los bienes; el reconocimiento de la necesidad de un transporte por una vía que une todos los territorios y lugares; con riesgo para todos aquellos que participan; la necesidad de compartir los riesgos que la empresa requiere; y la creación de aquellas figuras jurídicas que reconociendo la verdad real, constituyen la forma conciliada y acordada, para la mayor equidad de todas las partes.

Es así como se forma nuestra noción de derecho marítimo para los efectos de este trabajo, más referido o equiparable a derecho de transporte por agua.

Las figuras que lo integran, nacidas de los usos y costumbres comerciales se reflejan ahora en codificaciones ya sean estas realizadas en organismos gubernamentales o no gubernamentales. La unificación llevada cabo, permite el comercio internacional y su desarrollo con más o menos seguridad jurídica para todos los comerciantes que intervienen en él, sin embargo, falta mucho por hacer.

Es así como surge con mayor fuerza la necesidad de uniformidad del Derecho Marítimo, de sus figuras, fenómenos y conceptos, su reconocimiento por los diversos estados permite el desarrollo del comercio marítimo y por lo tanto de la industria y empresa marítima, objeto de la presente tesis.

⁴⁸ *Ibidem*, p. 244.

II. DERECHO COMPARADO

1. Los Tratados Internacionales y las normas consuetudinarias internacionales.

Las normas sustantivas que contienen los conceptos y fenómenos de naturaleza marítima a los que refieren las disposiciones procesales marítimas objeto del presente estudio se encuentran en las actuales codificaciones de derecho.

Las antiguas codificaciones o estatutos a los que nos referimos en el apartado de historia, han evolucionado en tratados internacionales, o en su caso en codificaciones que dan lugar a normas consuetudinarias internacionales.

Los Estados miembros de la comunidad mundial, han decidido establecer sus derechos y obligaciones mediante la celebración de diversas convenciones internacionales.

El Derecho Marítimo se internacionaliza por su propia y especial naturaleza requiere que la comunidad mundial conozca sus principios fundamentales, sus normas básicas.

El estado cede una parte alícuota de su voluntad, a efecto de posibilitar la convivencia de sus integrantes, con todos aquellos que se integran en el seno de las naciones, mediante la celebración de tratados o convenciones. Así no solo estamos ante un estado obligado por un tratado internacional, sino ante ciudadanos de cada uno de esos estados con derechos y obligaciones ante todos los ciudadanos del planeta.

Las normas de derecho marítimo buscan dos principios fundamentales la universalidad y la uniformidad, a efecto de que todos los que intervienen en la empresa marítima, puedan contar con seguridad jurídica.

El comercio y lo marítimo se encuentran íntimamente ligados desde tiempos ancestrales, el comerciante como el elemento en común, intermediario entre el productor y el consumidor.

El Derecho Marítimo de acuerdo con nuestra noción, necesita acercarse más que nunca a la realidad. El derecho marítimo nace, existe, para atender y resolver problemas que requieren una solución legal, que se desprenden de la conducta de la industria del transporte de mercancías por agua.⁴⁹

Los estados o naciones requieren que se practique el comercio, la realidad los somete, la necesidad de productos, bienes que se producen en otras latitudes, la posibilidad de obtener mercancías a mejores precios, bajos costos de producción, menores tiempos de traslado, solo se fomenta permitiendo que el transporte de mercancías por agua se realice de la manera más eficiente, segura y exitosa posible.

El comercio internacional de mercancías se realiza en gran medida vía marítima, permite el transporte de grandes cantidades de mercancías, con un nivel inferior de contaminación que otros transportes y a relativamente bajo costo.

Por ello, los estados han permitido que las embarcaciones de otros estados transiten más o menos libremente, entren y salgan de todos los puertos. A nivel

⁴⁹ Gilmore, Grant, *op. cit.* nota 9, p.11.

jurídico esto se logra gracias al amparo de diversos tratados y convenciones internacionales celebrados por los estados ya sea de manera multilateral o bilateral, es más, en algunos casos solo es posible con la aplicación de usos y costumbres aceptadas por los integrantes de la comunidad mundial.

El principio de uniformidad del Derecho Marítimo nace de esa misma necesidad, los comerciantes requieren de normas uniformes, que permitan el transporte de mercancías, la globalización del comercio y el transporte.

Aquí cabe otra salvedad, por un lado tenemos al Derecho Marítimo de acuerdo a nuestra noción, sus normas rigen y se aplican a un comerciante transportista y por el otro lado a un comerciante cargador, sin embargo, y de manera paralela se dan las relaciones entre aquél que vende un bien en alguna parte del mundo y aquél otro comerciante que adquiere dicho bien.

Estas relaciones entre dos comerciantes uno que vende y otro que adquiere, no son reguladas por el derecho marítimo, sino por el derecho mercantil aplicable al comercio internacional, que mantiene su propia codificación y legislación, la compra venta internacional de mercancías. Dichas relaciones jurídicas y derecho mercantil serán tratadas someramente en el presente estudio, por su íntima relación, tratando de diferenciarlas, ya que en algunos casos se llegan a confundir o amalgamar en una misma negociación contractual.

En una negociación contractual se tocarán tanto conceptos de derecho mercantil como de derecho marítimo. Al celebrar el contrato de compraventa de mercancías, las partes deben definir entre otros; los términos sobre la entrega de las mismas; tiempo lugar y forma; definir con exactitud desde que momento y hasta qué momento cada una de las partes responden del riesgo de daño o pérdida de los bienes; cuestiones aduaneras; de seguro; jurisdicción; legislación aplicable, etcétera. Todo ello conceptos y definiciones que nos proporcionara el derecho mercantil o de seguros en su caso.

En esa negociación contractual también deberán definir todo aquello necesario para el transporte de la carga, quién celebrara el contrato de transporte de mercancías por agua, o si es necesario la contratación de una embarcación por un viaje o por tiempo, a cargo de quién corren el pago de fletes, conceptos y definiciones que nos proporciona el derecho marítimo.

Solamente podemos hablar de seguridad jurídica en el caso del Derecho Marítimo según nuestra noción, si podemos estar seguros con meridiana claridad que una embarcación mercante va a poder entrar a un puerto, salir del mismo y realizar las operaciones propias de las mercancías que transporta, sin ser afectadas por normas nacionales o locales que le impidan dichas operaciones, excepción hecha de los casos y bajo las normas que el propio derecho internacional expresado en dichos tratados permiten a los estados limitar o prohibir.

Sobre el tema de la apertura comercial de los puertos mexicanos, tenemos diversos Tratados o Convenciones que pasamos a referir.

Como ya señalamos arriba, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Montego Bay, celebrada el 10 de diciembre de 1982, establece en su artículo 17, el *Derecho de paso inocente*, “con sujeción a esta Convención, los buques de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial.”⁵⁰

El Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional *FAL* (*por sus siglas en inglés*), *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic*, adoptado en Londres el 9 de abril de 1965, aprobado por el Senado de la República el 27 de diciembre de 1974, publicada dicha aprobación el 2 de abril de 1975, México se adhirió el 31 de mayo de 1967, entró en vigor internacionalmente el día 5 de marzo del mismo año, en México entró en vigor el 30 de julio de 1983, fue publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 5 de septiembre de 1983 y una fe de erratas de 28 de noviembre del mismo año, este convenio contiene diversas enmiendas.⁵¹

Enmiendas como la celebrada en 1969, sobre cruceros; la celebrada en 1983, que establece la modificación del artículo VII de la propia Convención, y que trata del procedimiento y forma de adopción de las enmiendas a la Convención, y sobre las enmiendas a los Anexos; la de fecha 10 de noviembre de 1977, sobre los términos

⁵⁰ *Derecho Internacional, Tratados y otros Documentos*, Madrid, McGraw-Hill Interamericana de España, S. A. U., 2001, p. 359.

⁵¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

“Miembro de la Tripulación”; pasajero en trámite; medidas para facilitar la Tramitación de formalidades referentes a la carga, los pasajeros; y en especial sobre la Tripulación y los Equipajes. Todas las modificaciones señaladas se encuentran vigentes en los Estados Unidos Mexicanos, en virtud de los términos y condiciones señaladas en la propia Convención.

La Convención y estatuto General sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, tratado que señala el deseo de asegurar la libertad de comunicación y por lo tanto garantizar que en los puertos de mar, necesarios para los fines del comercio internacional, exista la igualdad de tratamiento entre los buques de todos los Estados Contratantes (*Principio de Igualdad*). Contiene un estatuto, que es considerado parte de la Convención, relativo al Régimen Internacional de Puertos Marítimos, el cual fue aprobado por la Segunda Conferencia General de Comunicaciones y Tránsito, reunida en Ginebra el 15 de noviembre de 1923.

En el artículo segundo del estatuto, se establece el Principio de Igualdad de Tratamiento en los puertos Marítimos, por el cual, a condición de reciprocidad, todo Estado Contratante se comprometió a conceder a los buques de cualquier otro Estado contratante, un tratamiento igual al de sus propios buques. La Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos y Protocolo de Firma, se celebró en Ginebra, Suiza el 9 de diciembre de 1923, aprobada por el Senado de la República el 26 de diciembre de 1932, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de enero de 1933, México se adhirió el 5 de marzo de 1934, entrando en vigor internacionalmente el 26 de julio de 1926 y para México el 3 de junio de 1934. Su promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación del 17 de septiembre de 1935.⁵²

La posibilidad de realizar el comercio marítimo radica por lo tanto en el permitir que en tiempo de paz todos los puertos se encuentren abiertos a la entrada de embarcaciones que enarboles banderas de los otros países. Situación que no se

⁵² Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos y Protocolo de Firma*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

presenta en el caso de embargos como el llevado a cabo por los Estados Unidos de América contra Cuba, embargo que en un tiempo establecía, que en caso de que un buque mercante de cualquier nación arribara o tocara Cuba, por ese solo hecho ya no se le permitiría entrar nunca a Estados Unidos de América, a riesgo de ser detenido, inclusive se le incluía en una lista negra.

Sin embargo, hecha la salvedad anterior, en general podemos hablar que los estados partes de la comunicad mundial han entendido las consecuencias de no admitir este principio de igualdad. Consecuencias que pueden ser desastrosas para su economía y más importante para su sociedad.

Tal como lo comentamos en el capítulo inicial, la noción de derecho marítimo es referida esencialmente a la empresa o industria del transporte de mercancías y personas por agua, concepción anterior, al concepto de derecho marítimo que engloba hoy en día al Nuevo Derecho del Mar.

“Se ha dicho que el derecho clásico del mar no conocía más que una dimensión, reduciéndose a ser esencialmente un derecho de navegación de superficie, sin conocer casi nada del medio submarino.⁵³

Es esa antigua dimensión a la que nos estaremos refiriendo y analizando en el presente estudio. Dimensión que consideramos engloba con mayor exactitud, nuestro estudio. La empresa o industria marítima y el comercio internacional requiere un análisis específico, no como un retroceso, en lo que se considera actualmente las diversas dimensiones del Derecho Marítimo.

En la búsqueda que hemos emprendido tratando de encontrar los motivos que inspiraron al legislador mexicano para incluir un título completo de *Disposiciones Procesales Marítimas*, siendo como lo es, que dicha materia se encuentra ya regulada en diversos tratados o convenciones de los que México ya es parte, nos vemos en la necesidad de acudir a la fuente, en este caso los motivos que expresaron los autores de la iniciativa de la LNCM.

⁵³ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *Temas Selectos de Derecho Internacional*, Cuarta Edición, México, Universidad Autónoma de México, 2003, p. 429.

La LNCM fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006, sin embargo, su trámite legislativo comenzó mucho antes, en la anterior legislatura a aquella en la que finalmente fue aprobada.

Es así, como en el seno de la Cámara de Diputados fue aprobado el primer dictamen de la LNCM con fecha 12 de diciembre de 2002, el Presidente de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados de la LVIII Legislatura al presentar el documento al pleno, Diputado Cesar Patricio Reyes Roel, uno de los autores de dicho proyecto, señaló: “Uno de los aspectos más significativos del proyecto es el título dedicado a las disposiciones procesales marítimas, en el que se regulan procedimientos administrativos y judiciales que orientan a los agentes económicos y a las autoridades para que cumplan con las leyes mexicanas y los tratados internacionales en la materia.”⁵⁴

El Título de la LNCM que nos ocupa, depende por lo tanto, del conocimiento de las normas nacionales y los tratados internacionales que contienen los conceptos o fenómenos marítimos, que pretende orientar.

Por lo tanto, para entender las normas o disposiciones procesales marítimas es necesario buscar los conceptos de derecho marítimo, fenómenos marítimos, tal como los denomino el Doctor Raúl Cervantes Ahumada, necesarios para tratar de comprender las normas expresadas en el Título Noveno, y ello en consecuencia a los Tratados Internacionales.

Conceptos que deben fundar, y contener la naturaleza jurídica, que nos permitan determinar las bondades, si es que existen, de lo que en voz de uno de los autores de dicha legislación motivo al legislador para elaborar un Título Noveno y denominarlo disposiciones procesales marítimas.

⁵⁴ Diario de Debates, *Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, Poder Legislativo Federal LVIII Legislatura, correspondiente al Primer Periodo de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio, AÑO III, México, D.F., jueves 12 y viernes 13 de diciembre de 2002, Sesión no. 37. <http://cronica.diputados.gob.mx/>

Recorrimos la historia del derecho enfocados a la ciencia del derecho marítimo y mercantil, tratando de encontrar las fuentes históricas de dichos conceptos y en su caso los procesos o procedimientos jurídicos.

Encontramos que las instituciones jurídicas marítimas nacidas de los conceptos mencionados, en mucho de los casos fueron codificadas, las normas de derecho marítimo se desarrollaron y fueron aplicadas principalmente para resolver las controversias que surgían entre los comerciantes y el transporte de los bienes.

En una época de la historia, los jueces se encontraban en las ciudades puerto, en donde floreció el derecho mercantil y el derecho marítimo, sus procesos fundamentalmente se basaban en la equidad, la buena fe, en la búsqueda de la verdad real.

Con el nacimiento de los estados, y la promulgación de sus diferentes constituciones, cada estado determinó sus propias normas marítimas y mercantiles.

Sin embargo, las instituciones marítimas y mercantiles en muchos de los casos sobreviven a esa fundación de los estados, con sus debidas salvedades y directrices.

La necesidad de uniformar las reglas del comercio marítimo se convierte en un principio a través de la historia, son hoy un objetivo y principio fundamental del derecho marítimo.

Normas comerciales que han subsistido el peso de la historia, y que se han convertido en normas jurídicas como la quiebra, letra de cambio, la cuenta corriente, el giro, el registro de comercio, el principio de la firma que distingue entre patrimonio privado y el profesional, la marca comercial, el valor probatorio de los libros de contabilidad, los conceptos permanecen.

Así conceptos de derecho marítimo también han rebasado los tiempos de la historia, tales como el límite de responsabilidad, la echazón, la avería gruesa, el salvamento, conceptos que se han traducido en codificaciones, transformadas en convenciones o tratados internacionales.

Como señalamos, en tiempos modernos, los conceptos fundamentales del derecho marítimo son codificados y acordados por los diversos estados y aún por los factores que intervienen en el transporte marítimo, verdadero derecho internacional consuetudinario, que tiene su mayor reflejo en la institución de la avería gruesa,

general o común expresada en la Reglas de York-Amberes, que no son un tratado internacional o convención, son reglas establecidas por los navieros, comerciantes marítimos, de común acuerdo con los cargadores, en sus antecedentes históricos, hoy mediante las asociaciones que los representan, organismos internacionales, y en gran medida con todos aquellos que intervienen en la empresa marítima, tripulaciones, aseguradoras y sus diversos organismos. Reglas que todos aplican por un pacto contractual celebrado al mismo tiempo que celebran el contrato de transporte de mercancías.

Realizar un estudio de las figuras procesales marítimas requiere del estudio de los conceptos que las fundamentan. Para completar ese estudio es necesario revisar las codificaciones que de las mismas se han realizado, y por lo tanto deberemos analizar los convenios, tratados, convenciones, conferencias que se han celebrado a nivel internacional.

Gómez-Robledo nos dice “en cuanto a la utilización del término “tratado” como el más adecuado para abarcar todos los instrumentos en que de cualquier modo se consigna un compromiso internacional y sobre los que existe una gran variedad de denominaciones, tales como convención, protocolo, pacto, carta, acuerdo, canje de notas, etcétera”.⁵⁵

La LNCM en diversos pasajes remite a los tratados internacionales, los cuales son ley suprema de la nación, derecho positivo, su aplicación por lo tanto es obligatoria.

La universalidad y la uniformidad del derecho marítimo se manifiesta en la voluntad de los estados expresada al momento de ratificar, aprobar y aplicar el derecho contenido en los tratados, y en el cumplimiento de los compromisos adquiridos al momento de su celebración, entre los que se encuentra la unificación de su derecho interno a lo pactado en el convenio internacional.

Si el derecho interno no se ajusta o se separa de la concepción e interpretación del tratado internacional, las consecuencias sobre la seguridad jurídica de los individuos sujetos a una norma se ve afectada. Por lo tanto el estado contratante al

⁵⁵ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *op. cit.*, nota 52, p. 107.

emitir nueva legislación deberá tomar en cuenta aquellos compromisos internacionales ya adquiridos.

Por todo lo mencionado reviste especial importancia referirnos a la doctrina sobre tratados internacionales, tratando de enunciar aquello que nos parece fundamental en un estudio sobre las disposiciones procesales marítimas.

La LNCM, en su Artículo 2° fracción XI define a los Tratados Internacionales señalando: “los Tratados Internacionales en la materia en los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte”.

El artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece: “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”.

Pensamos que el Artículo 2 de la LNCM, no uniformó su definición a lo que señala el artículo 133, sin embargo, pretende referirse a aquellos Tratados celebrados por el Presidente de la República, con aprobación del Senado sobre la materia. La LNCM se separa de la propia norma suprema, artículo constitucional, que dicho sea de paso, antes de ser reformado refería a tratados de los que sea parte, por lo que podemos suponer que en un descuido, el Artículo 2° refiere a un texto constitucional que fue modificado,

Los tratados celebrados por el presidente de la República, con aprobación el Senado, en los términos del artículo 76, fracción I, y 89, fracción X, serán la Ley Suprema de toda la Unión.

“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”.

“Artículo 76. Son facultades exclusivas del Senado:

I. 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;”

“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;”

México es parte de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, celebrada en Viena el 23 de mayo de 1969, fue firmada por México el 23 de mayo de 1969, aprobada por el Senado de la República el 29 de diciembre de 1972, publicada dicha aprobación en el Diario Oficial de la Federación el 28 de marzo de 1973, México quedó vinculado el 25 de septiembre de 1974 fecha en que la ratificó, entro en vigor internacionalmente y en México el 27 de enero de 1980, su promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975.⁵⁶

⁵⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DERECHODELOSTRATADOS1969.pdf>

La Convención de Viena, es el resultado de la labor de la Comisión de Derechos Internacional de la Asamblea General de Naciones Unidas, que presentó un informe sobre la labor realizada en su decimoctavo período de sesiones, que contenía el texto definitivo de un proyecto de artículos sobre el derecho de los tratados, que decidió por Resolución 2166 (XXI), del 5 de diciembre de 1966, que debía convocarse a una conferencia internacional.⁵⁷

“La importancia fundamental de la Convención de Viena de 1969 radica en el hecho por demás significativo de que la mayoría de sus disposiciones codifican lo que hasta entonces era únicamente *derecho consuetudinario*.”⁵⁸

En México con fecha 2 de enero de 1982, se publicó la Ley Sobre la Celebración de Tratados, para efectos del presente trabajo llaman especialmente nuestra atención:

Primero, la fracción VIII del Artículo 2° que refiere a la definición de Organización Internacional: “la persona jurídica creada de conformidad con el derecho internacional público”. En este punto cabe la aclaración de Don Alfonso Gómez- Robledo Verduzco en el sentido de que puede ser claro y evidente señalar que una organización internacional es una persona jurídica creada de conformidad con el derecho internacional público, pero que también puede ser una organización internacional o *cualquier otro sujeto internacional*,⁵⁹ como veremos adelante hay diversas organizaciones internacionales de carácter marítimo, que son *sujetos internacionales*, y que no fueron creadas por el derecho internacional público.

Segundo, lo referente al proceso o procedimiento que cualquier tratado debe contener para la atención o resolución de controversias, así tenemos que la LSCT:

“Artículo 8o.- Cualquier tratado o acuerdo interinstitucional que contenga mecanismos internacionales para la solución de controversias legales en que sean parte, por un lado la Federación, o personas físicas o morales mexicanas y, por el otro, gobiernos, personas físicas o morales extranjeras u organizaciones internacionales, deberá:

⁵⁷ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *op. cit.*, nota 52, p. 119.

⁵⁸ *Idem*.

⁵⁹ *Ibidem*, p. 135.

- I.- Otorgar a los mexicanos y extranjeros que sean parte en la controversia el mismo trato conforme al principio de reciprocidad internacional;
- II.- Asegurar a las partes la garantía de audiencia y el debido ejercicio de sus defensas; y
- III.- Garantizar que la composición de los órganos de decisión aseguren su imparcialidad.

Artículo 9o.- El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos no reconocerá cualquier resolución de los órganos de decisión de los mecanismos internacionales para la solución de controversias a que se refiere el artículo 8o. cuando esté de por medio la seguridad del Estado, el orden público o cualquier otro interés esencial de la Nación.

Artículo 10o.- De conformidad con los tratados aplicables, el Presidente de la República nombrará, en los casos en que la Federación sea parte en los mecanismos internacionales para la solución de controversias legales a los que se refiere el artículo 8o. a quienes participen como árbitros, comisionados o expertos en los órganos de decisión de dichos mecanismos.

Artículo 11.- Las sentencias, laudos arbitrales y demás resoluciones jurisdiccionales derivados de la aplicación de los mecanismos internacionales para la solución de controversias legales a que se refiere el artículo 8o., tendrán eficacia y serán reconocidos en la República, y podrán utilizarse como prueba en los casos de nacionales que se encuentren en la misma situación jurídica, de conformidad con el Código Federal de Procedimientos Civiles y los tratados aplicables.”

El legislador mexicano al establecer el Título Noveno de la LNCM sobre Disposiciones Procesales Marítimas debe ajustar su accionar al principio de supremacía de nuestra Constitución.

Debe atender, a lo dispuesto por nuestra Constitución, a los Tratados aplicables y de ellos especialmente a la Convención de Viena, así como no contravenir leyes específicas como lo es la Ley sobre la Celebración de Tratados, todo ello como regla general.

También como por regla particular, ajustar sus acciones, *promulgación de la Ley*, a un principio básico, de ser congruentes y apegados a la naturaleza y concepto cada

uno de los fenómenos jurídicos, instituciones de derecho marítimo. Las cuales existen y se norman por los tratados, convenciones internacionales, o normas consuetudinarias.

Una acción contraria a lo arriba señalado conduce irremediablemente a consecuencias funestas, de las cuales si es el caso hablaremos más adelante.

El legislador mexicano en la medida que atiende a esa supremacía y jerarquía de leyes al elaborar un Título de Depositiones Procesales Marítimas, da supremacía a la universalidad y uniformidad del Derecho Marítimo, principios fundamentales para el desarrollo del derecho en comento, así como a la industria que atiende, en nuestra concepción, el transporte de mercancías y personas por agua.

Debe atender a principios aceptados internacionalmente, principios del derecho marítimo que se robustecen a la luz de la historia. Es un derecho basado en la buena fe de las partes. Debe ser un derecho basado en la equidad, que busca la verdad real, por encima de la verdad formal o jurídica, que busca la solución de las controversias de la forma más ágil, tratando en la medida de lo posible de evitar mayores perjuicios para las partes.

En ese contexto del Derecho Marítimo sigue la máxima *pacta sunt servanda* y el principio de la buena fe de las partes.

Bases que se encuentran ya dentro de nuestro derecho positivo como por ejemplo:

Encontramos en nuestro derecho mercantil el artículo 78 del Código de Comercio, que establece: “En las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados”.

Mismo principio que se contiene en el artículo 1832 del Código Civil que a la letra señala: “En los contratos civiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse sin que para la validez del contrato se requieran formalidades determinadas, fuera de los casos expresamente designados por la ley.”

El Código de Comercio establece en su artículo segundo que a falta de disposición expresa serán aplicables las normas del derecho común, contenidas en el Código Civil. Tanto el Código de Comercio, como el Código Civil Federal son consideradas leyes supletorias por la LNCM en su artículo 6°.

Todas las normas referentes a los derechos sustantivos marítimos, derivan de un verdadero derecho consuetudinario internacional, que en ocasiones se ha transformado en derecho internacional público, con gran influencia en Derecho Internacional Privado, que cobran especial relevancia al hablar de las figuras jurídicas marítimas.

Existen principios fundamentales del derecho marítimo y de derecho mercantil o común, que ya se contienen de una u otra forma en nuestra legislación.

“Los dos principales procedimientos de creación de normas internacionales que son el tratado y la costumbre, son fuentes independientes pero situadas en un mismo plano jurídico, esto es, que un tratado puede abrogar o derogar una costumbre, y una costumbre a su vez puede abrogar o modificar una regla convencional.”⁶⁰

Las actuales codificaciones de los principales derechos sustantivos marítimos que trata nuestra LNCM se encuentran en tratados internacionales o en codificaciones reconocidas de alguna manera, por nuestra Ley o por aquellos que basando su accionar en el principio contractual, de que las partes se obligan en la forma y términos que quisieron hacerlo, refieren en los contratos a dichos tratados o convenciones o a normas consuetudinarias internacionales.

Ejemplo de ello, tal como lo mencionaremos en el capítulo Tercero existe una codificación no reconocida como tratado a nivel internacional, que nuestra LNCM parece considerar como tratado internacional.

Las Reglas de *York-Amberes* son normas consuetudinarias internacionales. Su estudio, resulta más complicado, en cuanto a su aplicación nacional, ya que como veremos nuestra Constitución no considera este tipo de acuerdos, por ello deberemos profundizar en el capítulo respectivo sobre este tema.

Los tratados internacionales son derecho positivo mexicano,

La Suprema Corte de Justicia ha establecido:

TRATADOS INTERNACIONALES. SON NORMAS GENERALES Y, POR TANTO, SON IMPUGNABLES EN CONTROVERSIA CONSTITUCIONAL.

⁶⁰ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *op. cit.*, nota 49, p. 124.

Los tratados internacionales son normas generales, ya que reúnen las características de generalidad, permanencia y abstracción y, además, las materias enunciadas por la fracción X del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como propias de dichos instrumentos -autodeterminación de los pueblos, no intervención, solución pacífica de controversias, etcétera-, sólo pueden tener su expresión creadora y desarrollo lógico a través de normas generales, lo que se corrobora con lo previsto en el artículo 133 constitucional, que expresamente los coloca junto con otras normas, como la Ley Suprema de la Unión, siempre que sean acordes con la misma. En ese sentido, al tener los mencionados instrumentos internacionales la naturaleza de normas u ordenamientos generales, son susceptibles de control constitucional a través de la controversia que establece la fracción I del artículo 105 constitucional, que aunque no incluye de modo explícito entre los actos impugnables a la especie "tratados", sí menciona expresamente como actos sometidos a su control a las "disposiciones generales" que es el género, como se infiere de los incisos h), i), j) y k) de dicha fracción, además de que ese alcance se halla implícito en los demás incisos, donde no se excluyen más actos que los que corresponden a la materia electoral; aunado a que en el penúltimo párrafo de la mencionada fracción I, al señalar los efectos de la sentencia de invalidez se parte del supuesto de que la controversia constitucional procede en contra de disposiciones generales, que comprenden a los tratados.

Controversia constitucional 33/2002. Jefe de Gobierno del Distrito Federal. 29 de junio de 2004. Unanimidad de nueve votos. Ausente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Martha Elba Hurtado Ferrer.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy treinta y uno de agosto en curso, aprobó, con el número 84/2004, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a treinta y uno de agosto de dos mil cuatro.⁶¹

⁶¹ Tesis P./J.84/2004, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, Pleno, XX, Septiembre de 2004, Pág, 1258, Jurisprudencia

El Derecho Marítimo, comprendido en nuestra noción, se encuentra codificado en diversos tratados o convenciones internacionales, así como en normas consuetudinarias, manifestaciones de voluntades, expresadas por los estados nación, o por los particulares en un ámbito de derecho internacional privado.

Debido a su generalidad, a que son imputables a dos o más sujetos de derecho internacional, y que se encuentran destinadas a generar efectos jurídicos, deben ser consideradas verdaderos tratados internacionales.⁶²

La evolución del Derecho Marítimo actualmente se da a partir de organismos internacionales gubernamentales o no gubernamentales, en donde de una u otra manera se encuentran representados los diversos factores que influyen en la empresa o industria marítima.

2. Las principales organizaciones marítimas internacionales.

Como vimos en nuestro apartado de historia, con la creación de los estados nación cada estado desarrollo y desarrolla su propio derecho marítimo.

Aún en contra de los beneficios de lograr una uniformidad del Derecho Marítimo, los estados han sido muy celosos en ceder lo que consideran una de las principales notas de su soberanía.

A ello es necesario agregar las nociones del Nuevo Derecho Marítimo, que como ya hemos comentado, comprenden los derechos de las naciones sobre sus fondos

(Constitucional).

http://ius.scjn.gob.mx/paginas/DetalleGeneral.aspx?ID=180432&IDs=160086,161410,163870,170823,170841,170880,172641,174811,177199,180432,180433,186044,187817,188899,189356,191112,192298,194283,900119,900288&Dominio=Rubro,Text o,Precedentes,Localizacion&TA_TJ=1&Orden=1&Expresion=tratadosinternacionales &Epoca=1000000100000010000001000000100000010000001000000&Apendice=1000000010000000100000001000000010000000&Clase=DetalleTesisBL&startRowIndex=0&Hit=10&NumTE=75&Epp=20&maximumRows=20&Desde=1918&Hasta=2012&Index=0

⁶² Gómez-Robledo Verduzco, *op.cit.*, nota 49, p. 140.

marinos, mares y áreas soberanas, con ello la posibilidad de que los estados cedan en sus posiciones se ven aun mayormente reducidas.

Una razón más por la cual, este trabajo no atiende a cuestiones de Derecho del Mar, así como, a industrias como la pesca y al derecho que la atiende, ni a la exploración o explotación de los fondos submarinos, todo ello, como ya se dijo, de especial y fundamental conocimiento.

Pensamos que un estudio como el que estamos llevando a cabo, en el cual hemos dejado en gran medida cuestiones propias del Nuevo Derecho Marítimo y Derecho del Mar, nos permite cierta libertad para enfocar y atender con mayor claridad el tema propuesto.

Muchos estados a partir de la Segunda Guerra Mundial han sido muy celosos no únicamente con todo lo referente a sus mares, sino inclusive con todo lo relacionado a la navegación. Los estados nación atienden de especial manera asuntos como financiamiento, registro, empleo de embarcaciones, tripulaciones, competencia, seguridad, diseño y operación de buques.⁶³

Sin embargo, en los últimos cien años, se ha operado un cambio no muy significativo, pero fundamental. Es natural que deba existir un interés en el transporte marítimo y la navegación, ya que la industria del transporte marítimo es una de las industrias más internacionales de todas las industrias.⁶⁴

A. Organismos gubernamentales.

Existen diversas organizaciones internacionales tanto gubernamentales, como no gubernamentales que inciden de una manera u otra en la empresa marítima.

La Organización de las Naciones Unidas es el organismo más importante, de todos los organismos e instituciones internacionales. El nuevo orden internacional se crea con la promulgación de Carta de las Naciones Unidas (ONU) y Estatuto de la Corte

⁶³ Power, Vincent, *EC Shipping Law*, Great Britain, Bookcraft Ltd, Midsomer, Norton Avon, Lloyds of London Press Ltd., p.10.

⁶⁴ *Ibidem*, p. 11.

Internacional de Justicia⁶⁵, en San Francisco el 26 de junio de 1945. México la firmó el mismo día, fue aprobada por el Senado de la República el 5 de octubre de 1945, la aprobación y promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de octubre de 1945, ratificada el día 7 de noviembre de 1945, entró en vigor internacionalmente el 24 de octubre de 1945, y para México el 7 de noviembre de 1945.⁶⁶

La Carta fue enmendada en sus artículos 23, 27 y 61 el 17 de diciembre de 1963,⁶⁷ dicha enmienda fue aprobada el 24 de noviembre de 1964, publicada su aprobación el 6 de marzo de 1965, México quedó vinculado el 5 de mayo de 1965 fecha en que otorgó su aceptación, entró en vigor internacionalmente y en México el 31 de agosto de 1965, fue publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 28 de septiembre de 1965.⁶⁸ Enmienda que refiere a la integración del Consejo de Seguridad, entre otros.

Una segunda enmienda se llevó a cabo en la ciudad de *Nueva York*, el 20 de diciembre de 1965, por la cual se enmienda el Artículo 109, párrafo I, de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU),⁶⁹ La enmienda fue aprobada por el Senado de la República el 2 de diciembre de 1966, publicada dicha aprobación el 4

⁶⁵ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/CARTAONUESTATUTOCIJ.pdf>

⁶⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y Estatuto de la Corte Internacional de Justicia*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

⁶⁷ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Enmienda a los Artículos 23,27 y 61 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDASART.CARADELAONU.pdf>

⁶⁸ *Ibidem*, nota 65.

⁶⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENM.ART.109PARRAFOICARTAONU.pdf>

de febrero de 1967, México otorgó su aceptación el 18 de abril de 1967, entró en vigor internacionalmente y para México el 12 de junio de 1968, la promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de junio de 1967.⁷⁰

Una tercera enmienda fue realizada en la ciudad de Nueva York, el 20 de diciembre de 1971, Enmienda al Artículo 61 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aprobada por el Senado de la República el 5 de octubre de 1972, publicada dicha aprobación en el Diario Oficial de la Federación con fecha 26 de diciembre de 1972, México otorgó su aceptación el 11 de abril de 1973, entró en vigor internacionalmente y en México el 24 de septiembre de 1973, en el Diario Oficial de la Federación fue publicada su promulgación con fecha 23 de enero de 1974.⁷¹ Refiere al aumento del número de miembros del Consejo Económico y Social.

La ONU es una organización internacional fundada por 51 países, que se comprometieron a mantener la paz y la seguridad internacional, fomentar entre las naciones relaciones de amistad y promover el progreso social, la mejora del nivel de vida y de los derechos humanos.⁷²

La ONU es el organismo universal por antonomasia, sus órganos principales son la Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social, el Consejo de Administración Fiduciaria, la Corte Internacional de Justicia y la Secretaría.⁷³ Abarca también, 15 agencias y varios programas y organismos.

⁷⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Enmienda al Artículo 109, párrafo I, de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

⁷¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Enmienda al Artículo 61 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

⁷² Organización de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/es/aboutun/>

⁷³ Organización de las Naciones Unidas, <http://www.un.org/es/aboutun/structure/index.shtml>

La ONU abarca propiamente todos los aspectos de la vida del ser humano, o por lo menos lo que se considera fundamental y más importante. Hemos de referirnos solo a aquello de especial relevancia para nuestro estudio.

Por lo tanto, siguiendo nuestra noción de Derecho Marítimo, y por lo tanto a la empresa o industria marítima, a los buques, a los transportistas marítimos, empresas navieras, o empresas relacionadas, al transporte de mercancías, carga o personas, o a las mercancías, carga o personas a transportar por agua, al comercio internacional, o todo aquello que puedan influir en la empresa marítima.

Así, la ONU, tiene establecidos programas o fondos que reportan directamente a la Asamblea General, como son: el Centro de Comercio Internacional (ITC), y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).⁷⁴

Al Consejo Económico y Social reportan comisiones tales como: la Comisión de Prevención del Delito y Justicia Penal; Comisión de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo; las diversas comisiones económicas regionales.

Le reportan comités permanentes: el Comité de Negociaciones con los Organismos Intergubernamentales; el Comité encargado de las Organizaciones no Gubernamentales.

Así como órganos integrados por expertos gubernamentales, tales como: Comité de Expertos en Transporte de Mercaderías Peligrosas y en el Sistema Mundialmente armonizado de clasificación y Etiquetado de Productos Químicos.⁷⁵

Así como diversos organismos especializados, organizaciones relacionadas, fondos y otros organismos de las Naciones Unidas, de ellos tomamos para los efectos del presente trabajo, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la *Organización Marítima Internacional* (OMI); Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

También órganos conexos, como la Organización Mundial de Comercio (OMC).⁷⁶

B. Organismos no gubernamentales.

⁷⁴ *Idem.*

⁷⁵ *Idem.*

⁷⁶ *Idem.*

Independientes a la Organización de las Naciones Unidas, pero de gran relevancia existen diversos organismos no gubernamentales a nivel internacional, dedicados en gran medida a la industria marítima y al Derecho Marítimo, son de especial consideración:

El Consejo Marítimo Internacional del Báltico, *The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)* su domicilio se encuentra en la ciudad de *Copenhagen*, Dinamarca, es una asociación cuyo objeto principal es facilitar las operaciones comerciales de su membresía, desarrollando formatos de contratos y cláusulas estándar, y proveer información de calidad, consejo y educación. Es una asociación de la industria del transporte marítimo que provee un rango bastante amplio de servicios, para la industria. Sus miembros incluyen dueños de embarcaciones, operadores, administradores, *brokers*, y agentes. Se encuentra acreditada como una organización no gubernamental ante las agencias de la ONU y otras dependencias reguladoras.⁷⁷

La Comisión del Danubio, *Danube Commission* que es una organización intergubernamental, fundada por la Convención relativa al régimen de la navegación en el Danubio, firmada en Belgrado el 18 de agosto de 1948. Se encuentra formada por la República de Bulgaria, Hungría, Alemania, la República de Moldova, la Federación Rusa, Rumania, la República de Serbia, la Republica de Eslovenia, Ucrania, y la República de Croacia.⁷⁸

La Asociación Internacional de Dueños Independientes de Buques Tanqueros, *The International Association of Independent Tankers Owners INTERTANKO*, su reunión inaugural se dio en Oslo el 21 de octubre de 1970.⁷⁹

La Cámara Naviera Internacional *International Chamber of Shipping, (ICS)* establecida en 1921 y la Federación Naviera Internacional, *International Shipping Federation (ISF)* son organizaciones internacionales sobre el transporte marítimo y de

⁷⁷ *BIMCO*, <https://www.bimco.org/>

⁷⁸ Comisión del Danubio,
http://www.danubecommission.org/index.php/en_US/welcome

⁷⁹ *INTERTANKO*, <http://www.intertanko.com/About-Us/History/THE-INTERNATIONAL-TANKER-OWNERS8217-ASSOCIATION--1934-1970-/>

empleadores, creadas para representar los intereses de los dueños de embarcaciones y operadores de buques, en todos los aspectos de la navegación, sus políticas y operación, cuyos miembros son de todos los sectores y tráficos.⁸⁰

La Asociación Internacional de Pilotos, *International Maritime Pilots Association*, IMPA, formada por iniciativa de pilotos de los cinco continentes, que se reunieron en la ciudad de Kiel, Alemania en junio de 1970, y oficialmente en Ámsterdam en mayo de 1971.⁸¹ Se dedica a la protección de los intereses de los pilotos de puerto a nivel mundial.

La Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, *International Maritime Satellite Organization*, INMARSAT, y la Organización Internacional de Satélites Móbiles, *International Mobile Satellite Organization*, IMSO. INMARSAT se funda de conformidad con la Convención Marítima Internacional de Telecomunicaciones por Satélites, *International Maritime Satellite Organization*, y el Acuerdo de Operación celebrados entre entidades públicas y privadas, tanto la convención como el acuerdo de operación entraron en vigor internacionalmente el 16 de julio de 1979.⁸²

La Asociación Internacional de Dueños de Embarcaciones, *International Shipowners Association*, existen diversas asociaciones de dueños de embarcaciones a nivel mundial, la Asociación Australiana, la Alemana, la Filipina, la India, Canadiense, Hong Kong, etcétera.

C. Organización Marítima Internacional.

Especial mención requiere la Organización Marítima Internacional, *International Maritime Organization* OMI/IMO. Es la organización marítima internacional por excelencia, y la más importante en asuntos marítimos, navegación y transporte marítimo de mercancías y personas.

⁸⁰ *International Chamber of Shipping*, <http://www.marisec.org/ICSbrochure.pdf>

⁸¹ *International Maritime Pilots' Association*, <http://www.impahq.org/>

⁸² *International Mobile Satellite Organization*, http://www.imsso.org/history_UK.asp

La OMI es la sucesora de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, *Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO)*.⁸³

IMO e IMCO son las responsables de la adopción de un sin número de Convenciones y recomendaciones. Es la agencia especializada de la ONU, para asuntos marítimos, con responsabilidades específicas sobre seguridad de la navegación, y la prevención de la contaminación marítima.

La industria marítima es tal vez la más internacional de las industrias, atendiendo más del 90% del tráfico marítimo transportando grandes cantidades de carga a bajos costos, limpia y seguramente.⁸⁴

La Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental⁸⁵ se celebró en Ginebra Suiza, el 6 de marzo de 1948, al adherirse el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, presentó una Declaración Interpretativa, con respecto a las prácticas comerciales restrictivas, y sobre monopolios. La Convención fue aprobada el 24 de diciembre de 1953, dicha aprobación fue publicada el 9 de marzo de 1954, México se adhirió el 21 de septiembre de 1954, entró en vigor internacionalmente y en México el 17 de marzo de 1958, publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 8 de agosto de 1970.⁸⁶

La Convención ha sufrido diversas enmiendas:

La Enmienda a la Convención adoptada en Londres, el 17 de octubre de 1974, aprobada por el Senado de la República el 25 de noviembre de 1975 su aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de febrero de 1976, México quedó vinculado mediante aceptación de fecha 23 de marzo de 1976, entró en vigor

⁸³ Power Vincent, *op. cit.*, Nota 63, p. 12.

⁸⁴ International Maritime Organization, <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>

⁸⁵ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/OCMI1948.pdf>

⁸⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

internacionalmente y en México el 1° de abril de 1978, se publicó en el Diario Oficial de la Federación su promulgación el 25 de mayo de 1976.⁸⁷ Derivado de las Resoluciones A.69 (ES.II) y A.70 (ES.IV) por las cuales se aprobó el aumento de posibles Miembros del Consejo y se aumentó el número de Miembros del Comité de Seguridad Marítima, durante las sesiones extraordinarias de la Asamblea celebradas en Londres del 16 al 18 de octubre de 1974, se aprobó la enmienda a los Artículos 10, 16, 17, 18, 20, 28, 31 y 32 de la Convención. Es importante resaltar lo que señala el artículo 53 de la Convención, por el cual todas las enmiendas en caso de que un miembro declare que no las acepta en el plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor, cesará a la expiración de dicho plazo, de ser parte.⁸⁸

Enmiendas a la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), Londres, 14 de noviembre de 1975. Aprobada por el Senado de la República el 16 de noviembre de 1976, publicada dicha aprobación en el Diario Oficial de la Federación el 23 de octubre de 1980, México quedó vinculado por aceptación de fecha 19 de diciembre de 1980, entró en vigor internacionalmente y para México con fecha 22 de mayo de 1982, excepto la enmienda al artículo 51 que entró en vigor en México el 28 de julio de 1982, fue publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 5 de junio de 1981.⁸⁹ Las enmiendas partieron de la Resolución A. 358 (IX) aprobadas el 14 de noviembre de 1973, derivadas del noveno período de sesiones ordinario, celebrado en Londres del 3 al 14 de noviembre de 1975, se aprobó: a) enmiendas a los Artículos 1, 3, 12, 16, 22, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 33, 34, 38, 39, 42, 43, 52, y 55; b) la adición de nuevas Partes VIII y IX, constituidas por los Artículos 33 a 37 y 38 a 42; d) la nueva numeración que en consecuencia hay

⁸⁷ *Idem.*

⁸⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Enmiendas a la Convención Constitutiva de la OCMI*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDASCONST.OCMI.pdf>

⁸⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Enmiendas a la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

que introducir y que afecta desde la Parte VIII hasta la XVIII; e) la nueva numeración que en consecuencia debe quedar de los Artículos que van del 33 al 63; f) los cambios que en consecuencia afectan a las referencias hechas en los Artículos 6, 7, 8 y 9, y en los Artículos 53, 54, 56, 58, 59 y 60, de nueva numeración; g) *el cambio de Título de la Convención.*

Es en esta enmienda en la cual el Título de la Convención quedó constituido por *Convención Constitutiva de Organización Marítima Internacional.*⁹⁰

La enmienda a los artículos 17, 18, 20 y 51 de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Londres, 15 de noviembre de 1979, aprobada por el Senado de la República el 21 de diciembre de 1982, su aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de enero de 1983, México quedó vinculado por aceptación el 10 de marzo de 1983 ante la OMI y el 23 de marzo ante la ONU, entró en vigor internacionalmente y en México el 10 de noviembre de 1984, su promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1983.⁹¹

Las enmiendas a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional, Enmiendas de 1979, modifica el artículo 17, sobre la integración del Consejo; el artículo 18, sobre la elección de los miembros del Consejo; el artículo 20 sobre designación del Presidente, Reglamento, quórum, frecuencia de las reuniones del Consejo; y el artículo 51 sobre la forma de dar a conocer los proyectos de enmiendas.⁹²

⁹⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *OCMI Resolución A. 358 (IX) aprobada el 14 de noviembre de 1973, Enmiendas a la Convención Constitutiva de la OCMI*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDAS-OCMI1975.pdf>

⁹¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Enmiendas a los Artículos 17, 18, 20 y 51 de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

⁹² Secretaría de Relaciones Exteriores, *Enmiendas a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional, Enmiendas de 1979*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDAS-OCMI1979.pdf>

La Organización Marítima Internacional, tiene su principal finalidad establecida en el párrafo a) del Artículo 1 de la Convención, a saber:

“a) Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, fomentar la adopción general de normas tan elevadas como sea posible respecto de la seguridad marítima, eficiencia de la navegación y prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques y ocuparse de las cuestiones jurídicas relacionadas con las finalidades enunciadas en el presente Artículo.”

La OMI es la responsable de diversas convenciones o tratados sobre Derecho Marítimo, como la Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, (SOLAS) de 1974; la Convención para prevenir la Contaminación Marina por Buques, de 1973, y sus protocolos de modificación de 1978 y de 1997 (MARPOL), ambas de las más importantes.

La OMI ha emitido diversas Convenciones y regulaciones, a efecto de permitirnos un orden, que al mismo tiempo posibilite una mayor claridad didáctica, no las mencionaremos todas, y aquellas que consideramos necesarias para el objeto del presente estudio, serán debidamente comentadas, cuando hagamos referencia a cada una de las figuras sustantivas, o fenómenos marítimos, que ocupan las Disposiciones Procesales Marítimas, y por lo tanto nos referiremos a ellas en el siguiente capítulo.

Actualmente la Organización cuenta con 170 miembros y tres asociados.

La organización otorga a aquellas organizaciones no gubernamentales que reúnen ciertas características el estatus de organización consultiva, actualmente tienen ese carácter 78 organizaciones internacionales no gubernamentales. Estatus que revisa el Consejo y somete a aprobación de la Asamblea. Con las organizaciones intergubernamentales firma convenios de cooperación, actualmente tiene firmados 63, a efecto de garantizar el máximo de cooperación en asuntos de interés común.⁹³

⁹³ International Maritime Organization,
<http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx>

D) Comité Marítimo Internacional.

El Comité Marítimo Internacional fue oficialmente constituido en 1897. Es la organización internacional más antigua en el campo marítimo. Es la organización cuyo principal objeto es el Derecho Marítimo y las prácticas comerciales relacionadas.

Las raíces del esfuerzo se remontan al siglo XVII cuando existieron intentos para realizar una codificación uniforme de los principios extraídos de los códigos medievales. El tema fue tomado por juristas especialistas en marítimo en la primera mitad del siglo XIX, cuando por todos sabido que las cortes sobre navegación y derecho marítimo eran cortes de derecho internacional.⁹⁴

El CMI tiene un Consejo Ejecutivo formado con personal de todo el mundo. Lo integran 56 Asociaciones Nacionales de Derecho Marítimo. En 1897 la asociación entre el Gobierno de Bélgica y el CMI, dio como consecuencia una serie de Conferencias Diplomáticas sobre Derecho Marítimo de Bruselas.⁹⁵

Antes de la creación del Comité Legal de la IMO, en el CMI se redactaron y desarrollaron los protocolos de varios Tratados Internacionales, como por ejemplo, en febrero de 1905 la Convención relativa a Abordajes y Salvamento, en diciembre de 1979 las Reglas de la Haya, Haya Visby.

La cooperación entre la OMI y el CMI ha dado por consecuencia los borradores para las Convenciones sobre el Transporte de Pasajeros y sus Equipajes, la cual fue adoptada en Atenas el 13 diciembre de 1974, la Convención sobre Limitación la Responsabilidad para Reclamaciones Marítimas que fue adoptada en Londres el 19 de noviembre de 1976. La Convención sobre Salvamento de 1989 casi enteramente basada en el proyecto del CMI. Con la UNCTAD ha participado en el desarrollo de diversas Convenciones de importancia y relevancia para el Derecho Marítimo, como la Convención sobre Gravámenes e Hipoteca Marítima, la Convención sobre Arresto de Embarcaciones en Navegación o Servicio.

⁹⁴ Comité Maritime International,

<http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html>

⁹⁵ Comité Maritime International, <http://www.comitemaritime.org/Relationship-with-UN-organisations/0,27114,111432,00.html>

En 1990, el CMI adoptó las reglas uniformes para los Conocimientos de Embarque no negociables, conocidos como *Sea Waybills*.

El CMI funge como el custodio de las Reglas de York-Amberes, *York-Antwerp Rules*, que establecen el ajuste en casos de avería gruesa, general o común, las cuales fueron recientemente revisadas en la Asamblea de Vancouver en 2004.⁹⁶

3. Disposiciones marítimas en algunas naciones.

A. Estados Unidos de América.

Nos parece importante para el presente estudio algunas reflexiones sobre la legislación marítima de los Estados Unidos de América, por varias razones: primero, es el más importante socio comercial de México; segundo, la gran actividad comercial y marítima de la nación americana, ha producido bastante de la jurisprudencia e interpretación de la legislación marítima mundial; tercero, han desarrollado sus propios formatos para diversas actividades de la industria marítima, formatos de conocimientos de embarque, de contratos de compraventa de embarcaciones, de las diversas clases de contratos de fletamento; cuarto, han establecido diversos métodos y valores para los límites de responsabilidad en caso de reclamaciones marítimas.

El Derecho Marítimo en los Estados Unidos de América, es un Derecho a la Navegación, puede ser definida tentativamente como un cuerpo de reglas, conceptos y práctica legal que regulan ciertos puntos importantes y centrales del negocio de transportar bienes y personas por agua.⁹⁷

La historia de la legislación marítima de EUA no se aparta de la historia general del derecho marítimo, ya comentada en apartados anteriores, en algunos casos los jueces, y abogados marítimos pueden referirse en su estudio a codificaciones tales como los Roles de Olerón.⁹⁸

La historia del derecho marítimo en los EUA está íntimamente ligada a la historia del derecho marítimo de Inglaterra, lo que se explica fácilmente debido a la

⁹⁶ *Comité Maritime International*, <http://www.comitemaritime.org/Relationship-with-UN-organisations/0,27114,111432,00.html>

⁹⁷ Gilmore, Grant, *op. cit.* nota 9, p.1.

⁹⁸ *Ibidem*, p. 7.

colonización, de tal manera que se establecieron cortes del Vicealmirantazgo para la Norte América Británica, las cortes marítimas aún dependientes de las cortes en Inglaterra, conocían de un más amplio espectro de negocios que aquellas.⁹⁹

La jurisdicción y los procedimientos jurídicos relativos a la navegación y al derecho marítimo es otorgada a los Juzgados de Distrito de los Estados Unidos, por su Constitución,¹⁰⁰ ello sin dejar de lado los problemas que existen en aquellos casos que se confunden la legislación común, con la legislación marítima, cuando aplicar una u aplicar la otra, y muy en especial cuando el asunto recae en un juzgado federal (asunto marítimo o de navegación), o en un juzgado local o estatal.

Sin embargo para nuestro estudio, nos basta con establecer que dichos problemas de jurisdicción existen, resaltando la gran importancia que los problemas relativos a la navegación, al derecho marítimo, y a la industria del transporte de mercancías y personas, se ha otorgado por los EUA.

Esa nación ha establecido diversos criterios sobre qué acciones se consideran de navegación o de derecho marítimo y cuales son de naturaleza del derecho común, tanto que es parte de su Constitución.

Grant Gilmore señala algo que consideramos de especial importancia para los estudiosos del Derecho Marítimo, “en teoría la ley marítima general alrededor del mundo puede ser una, la corte debe enfrentar el hecho de que la interpretación y su aplicación varía, y que resultaría altamente injusto aplicar nuestra visión a un acontecimiento marítimo que no tenga conexión con los Estados Unidos, más allá de la circunstancia de que el juicio sea traído aquí.”¹⁰¹

Frank L. Maraist, en su libro *Admiralty in a Nutshell* considera que existen factores geográficos y conceptuales que determinan cuando un asunto es de naturaleza de Derecho Marítimo o de Navegación, los geográficos son: a) la embarcación, si en alguna forma se encuentra relacionado con el asunto una embarcación, por ejemplo: la hipoteca marítima, un gravamen impuesto a una embarcación, o la limitación de

⁹⁹ *Ibidem*, p.11.

¹⁰⁰ *Ibidem*, p.19.

¹⁰¹ *Ibidem*, p. 52.

responsabilidad; b) las aguas navegables, en las antiguas cortes inglesas se decidía la jurisdicción de una corte marítima si el asunto refería a un acontecimiento ocurrido en aguas navegables, en Estados Unidos de América el concepto se extendió a los ríos, dado el gran comercio que se desarrolló a lo largo del Mississippi; y un factor de concepto, consiste en determinar si un asunto tiene un impacto tal sobre la industria marítima y el comercio, suficiente para invocar la intervención de la soberanía federal. Este último factor se denomina de manera corta como “el sabor o cualidad marítima” “*maritime flavor*”.

Los juzgadores estadounidenses consideran que tiene cualidad marítima aquellos eventos y transacciones que son grandes preocupaciones de la industria marítima.¹⁰²

Un ejemplo de la aplicación del concepto de cualidad, se dio en un caso conocido como *Foremost*, relacionado con la colisión de dos embarcaciones de recreo, donde la corte rechazó la cualidad, sabor marítimo o nexo, señalando, que ello, solo se da, en aquellas actividades que involucran directamente el comercio marítimo, concluyendo que el hecho de que ambas embarcaciones deban adherirse a reglas uniformes de navegación, en aguas navegables, no provee el requisito de cualidad marítima, necesario para que el asunto sea competencia del Derecho Marítimo o de Navegación.¹⁰³

Lo anterior sin dejar de lado que la gran historia de aplicación del Derecho Marítimo o de Navegación les permite determinar en muchos de los casos la calidad de asunto de naturaleza marítima.

Dentro de su legislación más importante se encuentra: *The Harter Act*, que se aplica a todos los viajes, incluyendo aquellos entre puertos de EUA, en este caso la ley aloja el riesgo siempre entre la entrega y la devolución, si es entre puertos en EUA y puertos en el extranjero, aloja el riesgo desde la entrega al transportista hasta el momento de devolución al consignatario en un bodega acordada y determinada; *Carriage of Goods by the Sea Act*, COGSA, aloja el riesgo en un viaje desde el

¹⁰² Maraist, Frank L., *Admiralty in a Nutshell*, 2a. ed., St. Paul, West Publishing Co., 1988, p 22, 23, 24.

¹⁰³ *Ibidem*, p. 40.

momento de la carga en el puerto de salida y la descarga en el puerto de destino, *las partes no pueden por efecto de sus contratos reducir las responsabilidades del transportista impuestas por ley*;¹⁰⁴ *The Federal Bills of Lading Act* o *Pomerone Act*, establece la definición, aplicación, negociabilidad o no, las formas y requisitos de negociación, derechos obligaciones, gravámenes, responsabilidades, penalidades entre otros de los conocimientos de embarque.

La legislación marítima de los EUA y la de Gran Bretaña tienen grandes rasgos en común, en muchas ocasiones derivado del gran número de asuntos que sus tribunales han resuelto, muchas de las resoluciones tomadas en uno de los países, son respetadas en el otro, al aplicar el Derecho Marítimo.

B. Unión Europea

El Tratado de Lisboa firmado el 13 de diciembre de 2007, publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea el 17 de diciembre de 2007, modifica los dos principales Tratados constitutivos de la Unión Europea, el Tratado de la Unión Europea y el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. Este último pasó a llamarse Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.¹⁰⁵ El Tratado de Lisboa contiene una serie de Protocolos, como el Protocolo sobre mercado interior y competencia, entre muchos otros.¹⁰⁶

En virtud del tratado de Lisboa, se modifica el Artículo 1º inciso b) del Tratado de la Unión Europea señalando en su parte final: “La Unión Europea sustituirá y sucederá a la Comunidad Europea,”

El transporte y la agricultura fueron las únicas actividades económicas que tenían títulos específicos en los tratados constitutivos. El Tratado de Lisboa prevé que la Unión y los Estados miembros tendrán competencia compartida en asuntos de transportes, y las redes transeuropeas.

¹⁰⁴ *Ibidem*, p.60.

¹⁰⁵ Tratado de Lisboa, http://europa.eu/lisbon_treaty/full_text/index_es.htm

¹⁰⁶ EUR-Lex, *El acceso al Derecho de la Unión Europea*, <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:C:2007:306:SOM:ES:HTML>

La modificación del apartado 2 del Artículo 80 del Tratado original señala que el Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.

El Consejo de la Unión Europea deberá pronunciarse de conformidad a las reglas establecidas en el propio tratado sobre la celebración de Tratados en el ámbito del Transporte.

La Unión establecerá todo tipo de cooperación con los órganos de las Naciones Unidas y de sus organismos especializados.

Existe en UE el principio de la primacía de la Ley de la Unión sobre otras leyes nacionales y aún incluso sobre convenios o tratados internacionales ratificados por sus estados miembros.¹⁰⁷

En la Unión Europea no existe una bandera uniforme, ya que los estados miembros conservan su soberanía, nueve de sus estados miembros se conservan dentro de los 20 países, cuyas banderas registradas por la Secretaria de Transporte de los Estados Unidos de América, la Administración Marítima, M. A. R. A. D, registran el mayor tonelaje.¹⁰⁸

Por el tonelaje que alcanza la flota de la Unión Europea en su conjunto, es la segunda en importancia detrás de las flotas registradas en Panamá, y es superior a las flotas de la coalición de China, Hong-Kong, Singapore y Corea del Sur.¹⁰⁹

Los estados miembros de la Unión Europea son soberanos, aún después de la celebración del Tratado de Roma de fecha 25 de marzo de 1957, Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea, conservando sus poderes para asuntos externos, para lo cual han celebrado diversos tratados, primero con el *Comité Maritime International*,

¹⁰⁷ Cachard, Olivier, *Is the European Union the New Regulator of Maritime and Admiralty Law in Europe and on the International Stage?*, *The Arbitrator, Society or Maritime Arbitrator, Inc.*, volume 43, number 1, September 2012, p. 4. http://www.smany.org/sma/pdf/Vol43_No1_Sep2012.pdf

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 4.

¹⁰⁹ *Idem*.

con IMO para asuntos de seguridad, y seguridad en la navegación, con la UNCTAD o UNCITRAL sobre regulación en el transporte de mercancías.¹¹⁰

Tal como lo señala Olivier Cachard, con el Tratado de Lisboa en lo referente a los tratados internacionales, las discusiones relativas al Derecho Marítimo tendrán lugar en la Unión Europea más que en sus estados miembros.¹¹¹

Su conclusión, es en el sentido de que la Unión Europea deberá asociarse cada vez más en la formación de normas internacionales, en ese proceso de elaboración de leyes no deberá neutralizar, sobrepasar o distorsionarlas una vez que ellas se encuentren vigentes.¹¹²

¹¹⁰ *Idem.*

¹¹¹ *Ibidem*, p. 5.

¹¹² *Idem.*

III. DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS.

A. Introducción.

Hemos desarrollado el presente trabajo en la búsqueda de las figuras procesales marítimas, tomando en cuenta la noción del derecho marítimo que consideramos más apropiada, una visión de una de las dimensiones que comprende, la historia de la ciencia del derecho marítimo, su evolución, los principales órganos internacionales, y organizaciones gubernamentales o no gubernamentales que hoy se encargan de mantenerlo.

Todo ello, con la finalidad de poder analizar el Título Noveno de la LNCM, con suficiente conocimiento de causa. Por su nominación, el título debiese referir a normas adjetivas, a normas de proceso.

Suponemos hasta este punto que el Título comprende normas adjetivas. Consideramos que para poder conocer si las normas adjetivas contenidas en dicho título, pueden resolver las controversias que se susciten con respecto a normas sustantivas o fenómenos de naturaleza marítima.

Es momento de analizar el Título Noveno de la LNCM, específicamente.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 1 de junio de 2006, de conformidad a su Artículo Noveno Transitorio entró en vigor a los 30 días naturales siguientes a su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Abrogó la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994, y sus reformas de 23 de enero de 1998, y 26 de mayo de 2000 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963.

Consta de 328 artículos, divididos en Diez Títulos, con sus respectivos capítulos.

El Título Noveno de LNCM, en estudio, se nomina Disposiciones Procesales Marítimas, se integra de siete capítulos, del artículo 264 al 322.

En su dimensión más antigua, el Derecho Marítimo es el derecho de la industria naviera o marítima. Se desarrolló desde tiempos ancestrales, creó las figuras jurídicas, o fenómenos jurídicos como los nomino el Doctor Cervantes Ahumada, que lo nutren y dan vida.

El transporte marítimo de mercancías y personas se ha llevado a cabo con las mismas bases, un comerciante naviero, un comerciante cargador, una embarcación, la misma vía, el agua, con las salvedades, denominaciones y circunstancias ya planteadas.

En su creación intervino el principal sujeto del mismo, el comerciante, que en alguna forma evolucionó a ser un comerciante dueño o poseedor de una embarcación, convirtiéndose en naviero.

Hemos visto que el Derecho Marítimo busca la verdad real, la equidad. Tiene principios fundamentales como *pacta sunt servanda*, y la igualdad de las partes. Considera que los que intervienen en él son expertos en el campo o materia del mismo, por ello todas las partes se encuentran en el mismo plano jurídico. Las partes se obligan en la forma y términos que quisieron hacerlo, y por ello, ninguno de ellos requiere una protección especial, al momento de contratar, de allí su necesidad de conocer la verdad real.

La comunidad internacional ha entendido la necesidad de mantener la factibilidad de la industria del transporte marítimo, como uno de los factores que inciden de manera fundamental en su evolución y desarrollo.

Un ejemplo de esa comprensión, de cómo las normas marítimas se ajustan al propio desarrollo de la industria, es la serie de tratados o convenios que regulan el transporte marítimo de servicios de línea desarrollados a partir de la utilización del invento que transformo la industria, el contenedor, que es una simple caja, también considerada embalaje, con medidas y dimensiones estándar, cuya función principal es el contener carga o mercancías. Caja que facilita, y hace viable en gran medida la actividad del transporte de mercancías por agua.

Contenedor que el empresario marítimo, pone a disposición de un comerciante, cargador, para que este lo ocupe en cargar dentro de él las mercancías que decida (llenado o estiba), las acomode, las asegure y amarre en la forma que mejor le parezca para que no sufran daño durante su transporte (embale y trincado), las cuente, con posterioridad, cierre y selle con los sellos que el naviero le proporciona. Circunstancias todas ellas que se estipulan dentro del conocimiento de embarque y que producen consecuencias jurídicas, según lo establece el propio Derecho Marítimo.

Ello, tiene diversas implicaciones jurídicas marítimas y comerciales, sus consecuencias jurídicas son revisadas en varias Convenciones o Tratados Internacionales, en las cuales se determinan cuestiones como la forma del contrato de transporte, conocimiento de embarque o *Bill of Lading*, la responsabilidad, límite de la misma, y consecuencias en varios ámbitos del derecho tanto mercantil, como penal, administrativas, aduaneras, etcétera.

Determina una serie de principios aceptados internacionalmente tales como, el naviero no conoce a ciencia cierta las mercancías que el contenedor contiene, ni su estado, confía en la buena fe y declaración realizada por el cargador sobre las características de la carga, debido a ello, se posibilita definir cuestiones como la responsabilidad, pero además cuestiones de naturaleza comercial, permite: (a) que el costo del transporte se encuentre referido a transportar un contenedor, independientemente del valor de la carga; (b) que el naviero solo responda en caso de daño o pérdida, por un valor determinado, no referido al valor de la carga, sino al costo del transporte (*por ello el límite de responsabilidad*); (c) el cargador deberá contratar los seguros que considere necesarios para asegurarse de recuperar los montos que desee, en caso de pérdida o daño de su carga, ya que del transportista solo recibirá el monto establecido en el contrato, según la norma elegida por las partes, fijada como límite de responsabilidad, entre otras consecuencias que analizaremos al momento de hablar del capítulo respectivo, del Título Noveno.

Todo lo señalado en el párrafo precedente nos puede dar una idea de lo especializado de las normas marítimas, la complejidad resultante al intentar su aplicación, pero también la necesidad de la uniformidad del mismo y su complejidad al tener que adecuarse y ajustarse a derecho internacional y nacional.

La empresa marítima es una de las principales industrias mundiales, requiere de normas abstractas, internacionalmente aceptadas, aplicadas e interpretadas, a efecto que aquellos conflictos que se susciten sean resueltos uniformemente, independientemente del foro (*jurisdicción*) en que dicha controversia se resuelva.

Consideramos que en la medida que un estado integrante de la comunidad internacional, establezca normas sustantivas o adjetivas que se aparten del tratamiento que a nivel internacional tengan dichas normas, ocasionará graves

conflictos para sus comerciantes y ciudadanos, no únicamente para los navieros o transportistas marítimos, sino a sus productores o cargadores, y a todos aquellos que intervienen en la industria marítima y en el comercio internacional.

Si bien, es cierto, que las embarcaciones no dejarán de llegar a un puerto en razón de las normas marítimas o procesos marítimos vigentes en el estado al cual pertenezca dicho puerto. Consideramos, que el costo del transporte de o para la nación a la cual pertenezca ese puerto, y cuyas normas o procesos pudiesen apartarse de las normas internacionales, se verá afectado, *el costo país* se incrementará, debido al riesgo o aparente riesgo que arribar a determinado puerto ello represente.

Sea cual sea el término que utilicemos para definir los fenómenos de naturaleza marítima, el derecho sustantivo, la norma abstracta, hemos de analizar la LNCM, conjuntamente con los Tratados Internacionales, o normas consuetudinarias internacionales que rigen la actividad de la empresa marítima, a efecto de tratar de determinar si las disposiciones procesales marítimas como las denominó el legislador se ajustan a esa uniformidad del derecho, o se apartan de él, si acaso, es necesario un proceso, o si en ese proceso se distorsiona ya sea su interpretación o aplicación a nivel internacional.

Si bien es cierto que al revisar cualquier documento, no podemos quedarnos únicamente con la breve descripción que el autor, en ánimo de facilitar su lectura o localización realiza de un Título o Capítulo, si nos parece importante saber o intentar saber a qué quiso referirse el legislador al nominar un título completo de ella como *Disposiciones Procesales Marítimas*.

El Diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española en su Vigésima segunda edición señala: “*Disposiciones*” precepto legal o reglamentario, deliberación, orden y mandato de autoridad.¹¹³ El legislador nos parece refiere a normas o precepto legal.

¹¹³ Real Academia Española, *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima Segunda edición, <http://lema.rae.es/drae/?val=disposiciones>

En el caso de “*Procesales*” el legislador habla de proceso, Don Cipriano Gómez Lara señala: “Sostener la unidad procesal radica fundamentalmente en postular que el proceso es un fenómeno común y que presenta las mismas características esenciales, aunque los litigios que se ventilen tengan materias o sustancias diferentes o distintas.”¹¹⁴

“La doctrina moderna admite, por otra parte, que el proceso, es, antes y más que otra cosa, instrumento: instrumento para la verificación de la verdad de los hechos y la identificación de la norma legislativa que regula, el caso concreto.”¹¹⁵

“*Marítimos*” consideramos que refiere a los fenómenos marítimos, conceptos de derecho marítimo que se han desarrollado a través de la historia.

Para todo estudioso del Derecho Marítimo, el contar en su legislación con un cuerpo de leyes o normas, que atendiendo a los principios generales del derecho y en especial a los del derecho marítimo, determine con claridad los procesos en sí, fije las reglas del propio proceso en los casos de controversia de la materia que atiende, resulta en un avance del conocimiento del propio derecho marítimo.

Juristas y abogados de reconocido prestigio han señalado en diversos foros, la necesidad de contar con jueces doctos en la materia marítima, y promovieron la inclusión del título en la LNCM, como un principio para desarrollar verdaderos procesos judiciales en materia marítima.

La responsabilidad de aplicar una norma de derecho internacional a un caso en concreto es compartida, entre aquel que alega el derecho (parte o partes) y aquél que juzga si ese alegato es válido para el caso en concreto (juez), situación que se da propiamente en un proceso.

La responsabilidad de que una norma determinada sea y pueda ser aplicada es del autor de la norma, en nuestro estado de derecho esa responsabilidad recae en el legislador, que tiene el monopolio, es el artífice y creador de la Ley.

¹¹⁴ Gómez Lara, Cipriano, *Derecho Procesal Civil*, Sexta Edición, México, D. F., Oxford University Press, 1998, p. 4.

¹¹⁵ Becerra Bautista, José, *El Proceso Civil en México*, Décimo Cuarta Edición, México, Editorial Porrúa, S. A., 1992, p.2.

Aquí nace nuestra principal crítica a Título Noveno de la LNCM, el legislador debe atender a los principios básicos de la filosofía jurídica, por lo tanto, debe hacer una revisión metódica de los nuevos conocimientos, debe atendiendo a una filosofía jurídica y a la misión más noble y responsable de esa filosofía jurídica, organizar, unificar y fundamentar los conocimientos, los debe sistematizar rigurosamente¹¹⁶ a riesgo de no hacerlo así de atentar contra la legalidad y legitimidad de la norma creada.

El legislador a lo largo de la LNCM reconoce la necesidad de que la ley se apegue a lo dispuesto en los Tratados Internacionales, sin embargo, mucho me temo que al aprobar diversas normas establecidas en el Título, se alejó de ellos, creando situaciones que en el mejor de los casos producen una parálisis legal.

En la formación de leyes que emanan del Congreso, ellas deben apegarse a lo establecido en nuestra carta fundamental, cada una de las normas que se contienen en una Ley secundaria debe apegarse a esa norma constitucional básica, de acuerdo a lo establecido en el artículo 133, también deben apegarse a lo que establece los Tratados Internacionales, sin embargo, la diversificación y el ánimo de legislar, provoca lo ya señalado por el licenciado Cipriano Gómez Lara, “Es decir, la diversificación legislativa ha llegado a extremos sumamente deplorables y negativos.”¹¹⁷ La gran cantidad de leyes emitidas han provocado la falta de armonía entre ellas.

Pasamos a revisar el Título noveno de la LNCM, señalando desde ahora, que cada uno de los capítulos, podrían ser objeto de un estudio por separado, parece que algunos artículos del propio título podrían dar lugar a un estudio separado.

B. Disposiciones Generales.

¹¹⁶ Higareda Loyden, Yolanda, *Importancia de la Filosofía del Derecho como Disciplina en los Programas de Estudio de la Facultad de Jurisprudencia en la Universidad Nacional Autónoma de México*, p.40. <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/20/pr/pr6.pdf>

¹¹⁷ Gómez Lara, Cipriano, *Teoría General del Proceso*, op.cit. nota 11, p. 48.

“No he separado las leyes políticas de las leyes civiles, porque, como no voy a tratar de la leyes, sino del espíritu de las leyes, espíritu que consiste en las relaciones que puedan tener las leyes con diversas cosas, he de seguir más bien que el orden natural de las leyes, el de sus relaciones y el de aquellas cosas.”¹¹⁸

Montesquieu nos habla en su obra el Espíritu de la Leyes, de la existencia de un principio fundamental de cada gobierno, del cual emanan todas las leyes.

El Título Noveno de la LNCM, debe ajustar su normatividad al principio fundamental de nuestro estado de derecho. La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece los principios fundamentales de nuestro gobierno, uno de ellos la división en tres poderes, ejecutivo, legislativo y judicial.

Pero fundamentalmente las leyes deben armonizarse unas con otras, con su origen, y con el objeto del legislador.¹¹⁹

Carnelutti señala: “b) En mi opinión, para construir la teoría de las normas jurídicas es también útil la distinción entre *función y estructura* que, como se verá, constituye la espina dorsal de la teoría del proceso. A su vez, en el estudio de la función de las normas debe indagarse primero su finalidad y después su *eficacia*. Y en el estudio de la estructura será útil separar la *composición* con respecto de la *aplicación* de la norma, es decir, *el cómo está hecha*, del *cómo actúa*”.¹²⁰

a. Artículo 264. Procesos y Procedimientos.

Como ya comentamos, existe la idea entre los abogados dedicados al derecho marítimo en nuestro país, de la necesidad de procesos marítimos que se aparten del derecho común, o de los procesos regidos por el Código de Comercio y el Código de Procedimientos Civiles, y la necesidad de contar con Tribunales Federales dedicados exclusivamente a atender cuestiones relacionadas con los fenómenos marítimos, en ese ánimo, promovieron ante los diputados federales, la inclusión de un Título especial dentro de la LNCM

¹¹⁸ Montesquieu, *Del Espíritu de las Leyes*, Octava Edición, versión castellana Nicolás Estévez, México, Editorial Porrúa S. A., 1990, p. 6, 7.

¹¹⁹ *Idem*.

¹²⁰ Carnelutti, Francesco, *op. cit.*, nota 10, p. Ixix.

En el proceso legislativo la propuesta se deforma, y atendiendo a otros intereses, las comisiones dedicadas al proyecto, decidieron utilizar el proyecto presentado de procesos y agregar procedimientos obteniendo los resultados que aquí comentamos.

No nos parece adecuado comparar el proyecto original, con lo promulgado, sino analizar este último que finalmente es ley positiva.

El párrafo primero del artículo 264 de la LNCM establece:

“Artículo 264.- Salvo lo dispuesto expresamente en esta Ley, a los procesos y procedimientos de naturaleza marítima regulados en este título se les aplicarán de modo supletorio, las normas del Código de Comercio, y, en su defecto, las del Código Federal de Procedimientos Civiles”.

Hemos considerado que la finalidad del Título Noveno era regular los procesos de naturaleza marítima, sin embargo, separándose de esa finalidad el legislador considero no solo regular los procesos, sino también los procedimientos.

Derivado de lo anterior, al realizar el estudio de la estructura de la norma, debemos tomar en cuenta diversos aspectos, los cuales dificultan la claridad de la norma y del propio estudio.

La estructura y redacción del párrafo, nos permite señalar que la nominación del Título no refiere a todo lo comprendido en el mismo, (lo cual, una vez leído el artículo 264 y analizado en su contexto todo el artículo parece lo menos importante).

De su simple lectura aparece que no únicamente contiene normas que regulan procesos, sino también normas que regulan procedimientos, cuestiones que pueden resultar diametralmente opuestas.

Un proceso refiere a una actividad jurisdiccional, “De lo dicho se desprende que, por, una parte existe una potestad del Estado de hacer justicia, de dar a cada quién lo suyo, de actuar la voluntad concreta de la Ley; y, por otra, existe una potestad del particular de exigir justicia, potestad de obrar ante los órganos jurisdiccionales, del Estado. Por tanto, solo en cuanto existen estas dos potestades, puede instaurarse y desarrollarse un proceso.”¹²¹

¹²¹ Becerra Bautista, José, *op. cit.*, nota 115, p. 2.

“Por procedimiento entendemos un conjunto de actos realizados conforme a ciertas normas para producir un acto. Vemos que la diferencia consiste en que en uno hay unidades y se busca una finalidad la solución de un conflicto, y el otro es un conjunto de actos también con cierta unidad y finalidad, pero que en realidad no busca la solución de un conflicto, sino la realización de un determinado acto.”¹²²

En su origen procedimiento y proceso fueron palabras sinónimas, sin embargo, “Tiempos recientes señalan la existencia de proceso y procedimiento, como conceptos diferentes desde el punto de vista teórico.”¹²³

El proceso así entendido implica la solución de un conflicto ante una autoridad jurisdiccional, su resolución tiene potestad vinculativa, facultad del poder judicial.

El procedimiento refiere a un acto administrativo, en el cual interviene una autoridad administrativa y un particular, acto que puede o no ser acatado por el particular, en dicho acto se concreta la actuación administrativa, facultades exclusivas del poder ejecutivo.

El profesor Serra Rojas, citando al maestro Hector Fix Zamudio en una resolución del Tribunal Fiscal, “Sostiene que dentro del procedimiento administrativo deben quedar incluidos los relativos a la producción, ejecución, autocontrol, impugnación, y de todos aquellos cuya intervención se traduce en dar definitividad a la conducta administrativa”.¹²⁴

En el primer párrafo del artículo 264, se contemplan por lo tanto dos supuestos normativos completamente diferentes, dos conceptos teóricos diferentes, se mezclan proceso y procedimientos.

No existe razón lógica jurídica de mezclar las disposiciones que comprenden una actuación, ante un juez, de la actuación de una autoridad administrativa.

¹²² Acosta Romero, Miguel, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Quinta Edición actualizada, México, Editorial Porrúa, S. A., 1983, p. 419.

¹²³ *Ibidem*, p. 418.

¹²⁴ Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo*, Décima Primera Edición, México, Editorial Porrúa, S. A., 1982, p. 554.

Los procedimientos son de naturaleza administrativa, y en forma alguna pueden ser equiparados a un proceso judicial o jurisdiccional, (al cual también podemos referirnos como procedimiento ya que tanto proceso, como procedimiento se encuentran formados de una serie de actos u hechos jurídicos, o etapas que conllevan cierto procedimiento), sin embargo ligar autoridad marítima con procedimiento administrativo, parece el proceso lógico jurídico, que intentó infructuosamente el legislador.

Los procedimientos así conceptualizados no resuelven un conflicto entre particulares, por más que la autoridad marítima mexicana, representada en la Secretaría tenga la facultad de ser intérprete en la esfera administrativa y ejecutora en el ámbito de su competencia, de los tratados internacionales, según se establece en la fracción II del artículo 8° de la LNCM, o con facultad de investigación y actuación, aún de emitir dictámenes en casos de accidentes e incidentes a la navegación, fijada en la fracción XVIII, del señalado artículo, todo ello no se traduce en un proceso.

Las autoridades no tienen la facultad de dirimir controversias entre particulares, pueden avenirlas, provocar una amigable composición, emitir dictámenes más o menos vinculantes, interpretar las disposiciones, en la medida que la propia ley lo determine y permita, son y deben ser verdaderos peritos en la materia, pero la facultad jurisdiccional (decir el derecho) es de los Tribunales Federales en materia marítima.

Los actos administrativos, las resoluciones o disposiciones de la autoridad administrativa son atacables, en primera instancia no mediante un tipo de proceso, sino mediante un procedimiento seguido ante sus superiores o mediante un recurso o un juicio, seguido ante los tribunales administrativos, procedimiento y tribunales establecidos *ex profeso*, Ley Federal del Procedimiento Contencioso Administrativo, es de señalar que la LNCM no contiene un capítulo de recursos administrativos, lo cual resultaría doctrinariamente más propio, pero que nos obliga a seguir en su caso lo establecido en la legislación con respecto a resoluciones administrativas, recursos o juicios en el ámbito administrativo.

La facultad de resolver controversias que versen sobre derecho marítimo se encuentra reservada a los tribunales federales de conformidad con el artículo 104, fracción IV de la Constitución, esta facultad estaba claramente establecida en el

párrafo segundo del artículo 3° de la Ley de Navegación, que la actual LNCM derogo y establecía:

“Corresponde a los tribunales federales conocer de las controversias, actos de jurisdicción voluntaria y procedimientos especiales o de ejecución en asuntos relacionados con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.”

El legislador equipara el proceso al procedimiento, pasando por alto sus diferencias normativas, y doctrinales.

Establece en ese párrafo primero dos normas supletorias, *supuestamente específicas*, ya que en el artículo 6, de la LNCM, encontramos una relación de normas supletorias, entre las cuales ya se encuentran las dos mencionadas en el párrafo en comento, el Código de Comercio y el Código Federal de Procedimientos Civiles. Lo que nos conduce a varias preguntas, ¿la prelación que marca este artículo, sustituye la prelación del artículo 6°?

Si la prelación y leyes supletorias a aplicar son el Código de Comercio y el Código Federal de Procedimientos Civiles, tal como lo marca dicho párrafo, entonces la autoridad marítima, dependiente del poder ejecutivo, autoridad administrativa, ¿debe aplicar esas leyes preferentemente en un procedimiento administrativo? o ¿debe aplicar supletoriamente la Ley Federal de Procedimiento Administrativo?, ley que no se menciona como supletoria en el párrafo en comento.

Su redacción, coloca a la autoridad marítima, en un predicamento, en caso de un procedimiento, si sigue lo dispuesto por dicho párrafo, debe aplicar supletoriamente el Código de Comercio, por sobre sus normas y regulaciones administrativas, fundar y motivar sus actos administrativos en el Código de Comercio, y a sujetar su procedimiento a las normas establecidas en el Código Federal de Procedimientos Civiles, y acudir a un Juez de Distrito.

Los procedimientos de carácter administrativo, se rigen por la Ley Federal del Procedimiento Administrativo. La redacción de la LNCM produce confusión, que solo podemos atribuir a una mala redacción y a la conjugación de dos cosas, que teóricamente son diferentes, que implican a dos poderes diferentes de la unión, con

facultades y obligaciones diversas. La autoridad administrativa en la resolución de un procedimiento, no debiese aplicar las normas del Código de Comercio por y sobre el Código Federal del Procedimiento Administrativo.

El legislador parece no haber aplicado ninguna lógica jurídica, ni el más elemental principio de orden, ni de sistematización de las normas, al redactar el capítulo primero del Título Noveno, “El propósito por el cual una determinada regla de derecho es creada, es relevante en tanto que se refiera al significado y contenido de las normas básicas, sobre las cuales esta regla descansa.”¹²⁵

En el estudio de Kelsen realizado por Frederick K. Beutel, éste, trata la ciencia experimental dada por el primero. Ciencia que conoce los problemas de si la ley logra o no el propósito del legislador, o si es un instrumento social útil, señala los pasos elementales de un sistema.

El método de la ciencia experimental del derecho de Kelsen, se basa en determinados pasos: (1) La naturaleza de los fenómenos que el derecho intenta regular debe ser estudiada. En particular el problema social al cual una ley específica está dirigida, debe ser cuidadosamente aislado y examinado; (2) La regla de derecho u otro método usado para regular los fenómenos, y destinados a resolver el problema social, deben ser exactamente establecidos; (3) Debe ser observado y medido el efecto que sobre la sociedad tiene la adopción de la regla de que se trate; (4) A continuación se debe construir una hipótesis que intente explicar las razones de esta reacción; (5) Cuando esta descripción es ampliada con el objeto de aplicarla a otras situaciones análogas, puede ser considerada como una proposición jurídica que describe y predice resultados que ocurrirían si se aplicara una regulación similar a problemas análogos; (6) Si el análisis muestra que esa ley no es eficiente, se podrían sugerir nuevos métodos para lograr los resultados originalmente deseados; (7) Si la nueva Ley propuesta fuera puesta en vigor, el proceso se repetiría; (8) La adopción de nuevas leyes por estos motivos y el estudio de sus resultados pueden arrojar luz

¹²⁵ K. Beutel, Frederick, *Kelsen y la Filosofía del Derecho*, Traducción Ma. Guadalupe Ordoñez y Chávez, revisado: por Raúl Necedal, p.12. <http://biblio.juridicas.unam.mx/revista/pdf/DerechoComparado/21/est/est2.pdf>

sobre la utilidad de los principios fundamentales implícitos en su promulgación. Con lo cual podría efectuarse una posible alteración en los objetivos o en el abandono de los mismos, y a largo plazo inducir una revisión de nuestra escala actual de ética social y política.¹²⁶

“Tanto en sus procedimientos como en sus teorías la Teoría pura del derecho es un instrumento útil para ejecutar el paso 2, “la regla de derecho debe ser establecida en forma precisa”.¹²⁷

Bajo la teoría Kelseniana de la ciencia experimental el artículo en comento no pasa el análisis, ya que no establece de una forma precisa, la norma que atiende.

Todas las preguntas arriba expuestas, deberá hacérselas aquel que intente resolver, aplicar o se vea envuelto en un conflicto, no existe todavía un criterio de la corte o de los jueces que nos permita resolver el punto.

Consideramos que los procesos de naturaleza marítima deberán ser promovidos, analizados y resueltos ante los Tribunales Federales, según lo dispone nuestra Constitución, a la luz de los Tratados Internacionales, y de las normas que contienen los diversos fenómenos de naturaleza marítima y que como veremos establece la propia LNCM, utilizando supletoriamente el Código de Comercio, el Código Civil Federal, y el Código Federal de Procedimientos Civiles, como hasta ahora lo vienen realizando, la pretensión deberá fijarse de acuerdo a las normas de la LNCM, en sus normas sustantivas o abstractas, o en los Tratados Internacionales, y el juez deberá determinar en cuanto a plazos y términos (nos parece que siempre a favor de las partes) aquellos que establezca el Código Federal de Procedimientos Civiles, los Tratados Internacionales o en caso de que sean más favorables a una o a ambas partes lo dispuesto en los capítulos del título Noveno, siempre ante el riesgo de dilación de los procesos, derivada de la falta de legalidad o inconstitucionalidad de lo dispuesto por el Título Noveno de la LNCM.

En cuanto a procedimiento, consideramos que lo más sano sería que los mismos se siguieran por la autoridad marítima, (Secretaría, Capitanía de Puerto o Cónsul

¹²⁶ *Ibidem*, p. 18.

¹²⁷ *Ibidem*, p. 20.

mexicano en el extranjero), siguiendo los lineamientos establecidos en la Ley Federal de Procedimientos Administrativos, tomando en cuenta lo establecido en los Tratados Internacionales, o en la norma sustantiva o abstracta consignada por la LNCM, y aquello que se consigne en los reglamentos de la Ley, que esperamos clarifiquen, lo que quiso decir el legislador, y que nos permitan dar claridad a todas las actuaciones y procedimientos que deben atender en el ámbito de sus funciones cada una de las autoridades. En la medida que falten esos reglamentos, la seguridad jurídica de todos los que intervienen en la industria marítima se verá seriamente afectada.

Ello nos plantea un doble esfuerzo, deberemos nosotros, separar los procesos marítimos de los procedimientos marítimos en la medida que nos permita el texto de la LNCM.

Consideramos que los procesos marítimos, son aquellos instrumentos de aplicación del derecho marítimo cuya finalidad es la solución de controversias entre particulares, los cuales son sometidos ante un órgano jurisdiccional, cuyas sentencias y resoluciones tienen potestad vinculatoria. En estos casos los órganos jurisdiccionales en materia marítima son los tribunales federales.

El procedimiento marítimo, es el acto resultante a su vez de una serie de actos y actuaciones llevadas a cabo por un órgano administrativo que debe contar con facultades específicas y expresas en materia marítima, que conlleva determinadas características formales, regido por el principio de legalidad, y debida fundamentación, que puede o no afectar el interés de particulares, su validez y eficacia depende del cumplimiento de lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

“Artículo 264.-...

Los tribunales federales y la autoridad marítima en sus respectivos ámbitos de competencia, serán los facultados para conocer de los procesos y procedimientos regulados por esta Ley, y por lo dispuesto en los tratados internacionales, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral. La elección de la ley aplicable será reconocida de acuerdo a lo previsto por esta Ley y en su defecto por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en ese orden.

...”

El párrafo segundo del artículo 264, contiene diversas hipótesis jurídicas: (a) ya vimos que corresponde conocer los procesos a los tribunales federales, ellos son los competentes; (b) los procedimientos, corresponden a la autoridad administrativa, en este caso a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Capitanía de Puerto y Cónsules en el extranjero, ellos son los competentes; (c) ya sea que unos u otros estén determinados en la Ley o en un Tratado Internacional y (d) que las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral; (e) la elección de la ley aplicable.

El punto c señalado arriba plantea diversos cuestionamientos derivados principalmente de la estructura gramatical utilizada por el legislador, en los procesos jurisdiccionales, si existen partes, los asuntos marítimos y de la industria marítima según nuestro concepto admite perfectamente que las controversias que surjan, entre las partes particulares ejerciendo el comercio, comerciantes tales como, cargador y naviero, comprador y vendedor, salvador y salvado, las partes en un accidente o incidente, ellos podrán resolver sus controversias ante un juez o podrán someter sus diferencias a un árbitro.

Las partes están regidas por el *pacta sunt servanda*, si al momento de contratar celebraron un pacto arbitral, o si ese pacto se contiene en sus contratos, mediante la utilización de una cláusula de arbitraje o si celebran con posterioridad un compromiso arbitral.

Sin embargo, el legislador parece señalar que en el caso de un procedimiento administrativo, también se pudiera acudir a un árbitro o a un procedimiento arbitral, ya que de la redacción no encontramos una separación.

Sin embargo, aquí caben varias reflexiones, el procedimiento administrativo, tiene sus propias características, el acto emitido como resultado de un procedimiento puede o no afectar a particulares, en un acto administrativo no hay partes en el sentido contractual, puede haber una persona que pide, un solicitante, y una autoridad administrativa.

De una interpretación gramatical literal, podríamos llegar al absurdo de determinar que una autoridad administrativa (marítima) pudiera someter sus diferencias con un particular a un procedimiento arbitral. Un ejemplo, en el absurdo, un capitán de puerto sometiendo su decisión de abanderar y matricular una embarcación a un árbitro.

El Arbitraje comercial tiene límites, referido principalmente a la libertad de las partes, así lo podemos observar en la siguiente tesis aislada del Tercer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito:

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; XXXIII, Mayo de 2011; Pág. 1019

ARBITRAJE. LA AUTONOMÍA DE LA VOLUNTAD ES FUENTE DE LAS FACULTADES Y LÍMITES DEL ÁRBITRO (INTERPRETACIÓN DE LOS ARTÍCULOS II. 1 DE LA CONVENCIÓN SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LAS SENTENCIAS ARBITRALES EXTRANJERAS Y 1 DE LA CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL.

El artículo II.1 de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, publicado en el Diario Oficial de la Federación el veintidós de junio de mil novecientos setenta y uno, reconoce el carácter originario del arbitraje desde la sede contractual, al disponer que cada uno de los Estados contratantes reconocerá el acuerdo por escrito conforme al cual las partes se obliguen a someter a arbitraje todas las diferencias o ciertas diferencias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto a una determinada relación jurídica, contractual o no contractual, concerniente a un asunto que pueda ser resuelto por arbitraje; a su vez, el artículo [1 de la Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional](#), publicada en el Diario Oficial de la Federación, el veintisiete de abril de mil novecientos setenta y ocho, prescribe que es válido el acuerdo de las partes en virtud del cual se obligan a someter a decisión arbitral las diferencias que pudiesen surgir o que hayan surgido entre ellas con relación a un negocio de carácter mercantil; conforme a esos textos legales, se reconoce validez y eficacia al acuerdo de las partes para someter a arbitraje alguna cuestión que surja o haya surgido con motivo de una relación jurídica contractual o no contractual; lo anterior revela que sí se otorga a la voluntad de las partes plena eficacia vinculatoria entre ellas por lo que la fuente original de la eficacia normativa de un arbitraje descansa en su reconocimiento por la ley, que regula los efectos del acuerdo de las partes y precisa sus límites para obrar sobre la esfera jurídica de las personas. Pero ese acuerdo de voluntades que da lugar al arbitraje tiene un límite formal y material porque el árbitro no puede llevar a cabo actos de privación o ejecución material sobre las personas o las cosas y la ejecución

limita para hacerla compatible con las demás. Los límites extrínsecos provienen del exterior, actúan fuera de la voluntad del individuo y se plasman, por regla general, en una norma jurídica, como las que se refieren a la moralidad, como las buenas costumbres y el orden público, por ejemplo, y las atinentes a la legalidad, como son las normas imperativas y prohibitivas. Además, debe destacarse que el legislador de modo ordinario establece las normas con arreglo a las cuales los individuos crean y disciplinan las relaciones y situaciones jurídicas que les interesan, a fin de garantizar certeza jurídica y paz social. Estas normas pueden tener el carácter de derogables o supletorias o bien, son inderogables. Las normas derogables o supletorias sirven y auxilian a los particulares para que un determinado negocio sea efectivo y estén conscientes de que una vez realizados los supuestos que las mismas prevén sus consecuencias se apliquen, como lo prevé el mismo ordenamiento. Las normas inderogables se refieren a aquellas que tienen la naturaleza de imperativas y las prohibitivas, que se establecen por el legislador para tutelar intereses públicos y son un límite a la autonomía privada y, cuando se inobservan, con arreglo a lo dispuesto por el artículo [8o. del Código Civil Federal](#), de aplicación supletoria al Código de Comercio, son nulas, salvo cuando la ley ordene lo contrario. De esa manera el objeto de la controversia no es susceptible de arbitraje cuando así lo dispone la ley o se trata de cuestiones reguladas por normas imperativas o prohibitivas, porque constituye un límite al ejercicio de la autonomía privada. Entonces, no debe desconocerse que el laudo como expresión de la potestad de disposición de las partes sobre un derecho y la forma en que cualquier controversia relacionada con el mismo se resuelve por voluntad de aquéllas, es la expresión de la intangibilidad de los derechos privados pero sujeta al respeto del orden público del Estado Mexicano, como lo previene el artículo [1457, fracción II, del Código de Comercio](#).

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO¹²⁹

¹²⁹ Tesis: 1.3o.C.950 C, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, XXXIII, mayo de 2011, p. 1217. <http://ius.scjn.gob.mx/paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=162087&IDs=162072,162>

en su artículo primero señala que la misma le será aplicable a todos los actos, procedimientos y resoluciones de la Administración Pública centralizada.

Establece las características del acto administrativo en su artículo 3° el cuál, reproducimos a la letra:

“Artículo 3.- Son elementos y requisitos del acto administrativo:

I. Ser expedido por órgano competente, a través de servidor público, y en caso de que dicho órgano fuere colegiado, reúna las formalidades de la ley o decreto para emitirlo;

II. Tener objeto que pueda ser materia del mismo; determinado o determinable; preciso en cuanto a las circunstancias de tiempo y lugar, y previsto por la ley;

III. Cumplir con la finalidad de interés público regulado por las normas en que se concreta, sin que puedan perseguirse otros fines distintos;

IV. Hacer constar por escrito y con la firma autógrafa de la autoridad que lo expida, salvo en aquellos casos en que la ley autorice otra forma de expedición;

V. Estar fundado y motivado;

VI.- (Se deroga)

Fracción derogada DOF 24-12-1996

VII. Ser expedido sujetándose a las disposiciones relativas al procedimiento administrativo previstas en esta Ley;

VIII. Ser expedido sin que medie error sobre el objeto, causa o motivo, o sobre el fin del acto;

IX. Ser expedido sin que medie dolo o violencia en su emisión;

X. Mencionar el órgano del cual emana;

XI.- (Se deroga)

Fracción derogada DOF 24-12-1996

XII. Ser expedido sin que medie error respecto a la referencia específica de identificación del expediente, documentos o nombre completo de las personas;

XIII. Ser expedido señalando lugar y fecha de emisión;

XIV. Tratándose de actos administrativos deban notificarse deberá hacerse mención de la oficina en que se encuentra y puede ser consultado el expediente respectivo;

XV. Tratándose de actos administrativos recurribles deberá hacerse mención de los recursos que procedan, y

XVI. Ser expedido decidiendo expresamente todos los puntos propuestos por las partes o establecidos por la ley.”

La LFPA establece cuales son los actos administrativos generales, tales como los reglamentos, decretos, acuerdos, normas oficiales mexicanas, circulares y formatos, lineamientos, criterios metodologías, instructivos, directivas, reglas, manuales, disposiciones, que tengan por objeto establecer obligaciones específicas, etcétera, todo ello en su artículo 4°.

Al igual que el acto administrativo el procedimiento administrativo se encuentra regulado por la LFPA, en su artículo 12°, señala que los procedimientos serán aquellos que regulan las actuaciones de los particulares ante la Administración Pública Federal, así como a los actos a través de los cuales se desenvuelve la función administrativa.

En la LFPA se regula el proceso administrativo, el cual puede iniciarse de oficio o a petición de parte, las formalidades, las obligaciones de la autoridad, los interesados, los impedimentos, excusas y recusaciones, los términos y plazos, el acceso a la información, las notificaciones, la impugnación de las notificaciones, el inicio del procedimiento, su tramitación, las formas en que se pone fin al procedimiento administrativo.

Es importante resaltar que LFPA señala que la misma será supletoria de las demás leyes administrativas, y que a su vez le es supletorio el Código Federal de Procedimiento Civiles.

El Código de Comercio regula el arbitraje comercial a partir del artículo 1415 al 1480.

La fracción tercera del artículo 1457 del Código de Comercio señala que el laudo será nulo cuando un juez compruebe que según la legislación mexicana, el objeto de la controversia no es susceptible de arbitraje, o que el laudo es contrario al orden público.

El estado mexicano, tiene celebrados diversos tratados en relación a la materia de arbitraje:

El Tratado de Arbitraje Obligatorio, (que por cierto en su artículo 2° señala que no se comprometen los derechos de navegación), sobre el someter las diferencias entre los estados, bajo el principio de solución pacífica de las mismas,¹³¹ Celebrado en la Ciudad de México, con fecha 29 de enero de 1902, México realiza funciones de depositario, fue aprobado por el Senado el 21 de abril de 1902, México quedó vinculado con fecha 18 de abril de 1903, mediante ratificación, entró en vigor internacionalmente el 31 de abril de 1903 y en México el 18 de abril del mismo año, se publicó su promulgación el 25 de abril de 1903.¹³²

El Tratado General de Arbitraje Interamericano y Protocolo de Arbitraje Progresivo, referente también al arbitraje obligatorio como el medio de resolver sus diferencias internacionales de carácter jurídico, en su artículo primero señala las cuestiones de orden jurídico incluidas: a) La interpretación de un Tratado; b) Cualquier punto de Derecho internacional; c) La existencia de todo hecho que, si fuere comprobado constituiría violación de una obligación internacional; d) La naturaleza y extensión de la preparación que debe darse por el quebrantamiento de una obligación internacional. El artículo 2 exceptúa las controversias siguientes: a) Las comprendidas dentro de la jurisdicción doméstica de cualquiera de las partes en litigio y que no estén regidas por el Derecho Internacional; y b) Las que afecten el interés o se refieren a la acción de un estado, que no sea Parte en este Tratado.¹³³ México hizo la siguiente reserva “de que las diferencias que caigan bajo la jurisdicción de los tribunales no serán objeto del procedimiento previsto por la Convención, sino por denegación de justicia, y hasta después que la sentencia dictada por la autoridad nacional competente haya pasado a la categoría de cosa juzgada, reserva realizada por Fernando González Roay Benito

¹³¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratado de Arbitraje Obligatorio*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ARBITRAJE%20OBLIGATORIO.pdf>

¹³² Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Tratado de Arbitraje Obligatorio*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

¹³³ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratado General de Arbitraje Interamericano y Protocolo de Arbitraje Progresivo*, http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ARBITRAJE_OBLIGATORIO_Y_PROT.pdf

Flores.¹³⁴ El Tratado General de Arbitraje Interamericano y Protocolo de Arbitraje Progresivo, Celebrado en la ciudad de Washington, D. C., el 5 de enero de 1929, ambos documentos se encuentran derogados, sin embargo rige para aquellos estados no partes del Pacto de 1948, firmado por México el 5 de enero de 1929, aprobado por el Senado el 23 de octubre de 1929, publicada su aprobación en el Diario Oficial de la Federación el 2 de diciembre de ese año, ratificado por México el 6 de enero de 1930, entró en vigor internacionalmente el 28 de octubre de 1929, y en México el 6 de enero de 1930, publicada su promulgación el 11 de abril de 1930.¹³⁵

La Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional, que en su artículo primero señala que es válido el acuerdo de las partes en virtud del cual las partes se obligan a someter sus diferencias de carácter mercantil a arbitraje.¹³⁶ Celebrado en la ciudad de Panamá el 30 de enero de 1975, firmado por México el 27 de octubre de 1977, aprobado por el Senado de la República el 28 de diciembre del mismo año, publicada su aprobación en el Diario Oficial de la Federación el 9 de febrero de 1978, México lo ratificó el 27 de marzo de 1978, entró en vigor internacionalmente el 16 de junio de 1976, y en México el 26 de abril de 1978, publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 27 de abril de 1978.¹³⁷

La Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, considera entre otros aspectos: personas naturales o jurídicas; el

¹³⁴ *Idem.*

¹³⁵ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Tratado General de Arbitraje Interamericano y Protocolo de Arbitraje Progresivo.* <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

¹³⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial internacional,* <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ARBITRAJECOMERCIAL.pdf>

¹³⁷ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convención Interamericana sobre Arbitraje Comercial Internacional,* <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

reconocimiento del acuerdo escrito al cual se obliguen las partes, respecto a diferencias sobre una determinada relación jurídica, contractual o no contractual, concerniente a un asunto que pueda ser resuelto por arbitraje. El punto 2 del Artículo V en su inciso a), señala: que se podrá denegar el reconocimiento y la ejecución de una sentencia arbitral, si según la ley de ese país, el objeto de la diferencia no es susceptible de solución por vía de arbitraje, o contrarios al orden público de ese país.¹³⁸ La Convención fue firmada en Nueva York, el 10 de junio de 1958, dejó sin efectos el Protocolo de Ginebra de 1923, fue aprobada por el Senado de la República el 15 de octubre de 1970, su aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de noviembre de 1970, México se adhirió el 14 de abril de 1971, entró en vigor internacionalmente el 7 de junio de 1959, y en México el 13 de julio de 1971, su promulgación fue publicada el 22 de junio de 1971.¹³⁹

Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros, se aplica internacionalmente a las sentencias judiciales y laudos arbitrales dictados en procesos civiles, comerciales o laborales, se aplica también a las resoluciones que terminen el proceso, a las dictadas por autoridades que ejerzan alguna función jurisdiccional, en México se aplica solamente a las sentencias penales en cuanto se refieren a la indemnización de perjuicios, si así lo declara el estado parte.¹⁴⁰

¹³⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Extranjeras*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/SENTENCIASARBITRALESEXTRANJERAS.pdf>

¹³⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

¹⁴⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención Interamericana sobre Eficacia Extraterritorial de las Sentencias y Laudos Arbitrales Extranjeros*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/SENTENCIASYLAUDOSARBITRALESEXTRANJEROS.pdf>

Conforme al derecho internacional, el Estado es considerado un todo, la autoridad marítima es parte de ese estado. El Estado por consiguiente tiene derecho a organizarse como mejor lo entendiere, legislar sobre sus intereses, administrar sus servicios y determinar la jurisdicción y competencia de sus tribunales. El ejercicio de estos derechos no tiene otros límites que el ejercicio de los derechos de otros Estados, así lo dispone el artículo 3° de la Convención sobre Derechos y Deberes de los Estados.¹⁴¹

Del estudio de lo consignado en el Código de Comercio, y en los Tratados internacionales sobre arbitraje, las tesis jurisprudenciales incluidas, podemos determinar que el Estado Mexicano, si bien puede someter a arbitraje, la solución de ciertas controversias, en ningún momento ha cedido la posibilidad de que sus actos administrativos generales, o sus procedimientos administrativos sean sujetos de arbitraje.

La autoridad marítima solo puede ser considerada parte en un juicio contencioso administrativo, pero el legislador no refiere a un juicio sino a un procedimiento.

Como vemos la falta de claridad y de precisión de la norma, puede conducir a un sin número de interpretaciones de las cuales elegimos el conflicto que se crea al referir a los procesos conjuntamente con los procedimientos, figuras jurídicas que en Derecho Marítimo o en cualquier otra rama del derecho deben ser tratados por separado, establecer claramente las reglas, alcance y finalidad de cada uno.

La solución de las controversias nacidas de fenómenos marítimos ante un tribunal federal, o la determinación de un acto administrativo, traducido en una resolución y/o un procedimiento administrativo ágil, eficiente y eficaz, que permita a la industria marítima, definir con claridad las diversas situaciones que se presentan, es una necesidad y un derecho de todos los que intervienen en la empresa.

¹⁴¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención sobre Derechos y Deberes de los Estados*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DERECHOSYDEBERESDELOSESTADOS.pdf>

Todo lo consignado, no parece haber sido analizado por el legislador al promulgar un Título Noveno, que confunde lo básico, no del derecho marítimo, sino de la división de poderes, de un proceso judicial y un procedimiento administrativo.

La causa de las causas es causa de todo lo causado, la supuesta orientación que el Título Noveno daría sobre los procesos, produjo exactamente lo contrario.

Lo consignado indebidamente por los párrafos primero y segundo del artículo 264, al mezclar un proceso evidentemente de carácter particular (derecho mercantil, comercial o marítimo) seguido ante un juez o tribunal federal, con un procedimiento administrativo, no otorga seguridad jurídica, no es claro, ni preciso, conduce a estimar violados el principio de legalidad, y de legitimidad de la norma, y viola principios básicos de nuestra carta magna, como la separación de poderes, las facultades otorgadas al poder judicial y al poder ejecutivo.

La autoridad marítima solo puede ser parte, si el legislador se hubiera referido a un juicio contencioso administrativo, consignado en la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, pero ninguna referencia hay a dicho juicio, por lo cual no podemos considera incluirlo, o pretender que el legislador quiso referirse a él, pero no lo hizo, y de haberse referido, mayor confusión hubiese creado.

La autoridad no puede sujetarse a un arbitraje comercial, en el ejercicio de sus funciones de autoridad, la legislación, los tratados y la soberanía de la nación, se impiden, un acto administrativo no puede estar sujeto a un arbitraje, como se puede llegar a inferir de la redacción del párrafo en comentario.

La primera parte del párrafo tercero del artículo 264 versa:

“En la interpretación de los tratados internacionales y de las reglas internacionales referidas por esta Ley, las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del derecho marítimo.”

Es importante que en dicho párrafo ya se consigne el principio de uniformidad del derecho marítimo.

El alcance de la obligación que tendría un tribunal federal (queremos entender que a ellos se refiere, el párrafo en comentario cuando habla de autoridades judiciales) de fundar sus resoluciones, (nosotros preferimos hablar de sentencias para el caso de

procesos judiciales, lo cual no fue incluido), es diverso al alcance que tendría la autoridad marítima (como autoridad administrativa) al fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del Derecho Marítimo, ambas situaciones encuentran diverso límite.

La delimitación se establece en el artículo 17 de la Constitución, que nos habla del principio de exhaustividad, esto es:

“Existe un paralelismo en esta referencia a las sentencias, con la noción del proceso. Si hemos definido al proceso como un conjunto complejo de actos, del Estado como Soberano, de las partes interesadas y de terceros ajenos a la relación sustancial, actos todos que tienden a uno final de aplicación de la ley general a un caso concreto controvertido, para dirimirlo o solucionarlo, resulta que ese acto final mediante el cual se aplica la ley general a un caso concreto controvertido para dirimirlo o solucionarlo es precisamente la sentencia.”¹⁴²

Don Cipriano Gómez Lara, señala que las sentencias deberán reunir tanto requisitos formales como requisitos materiales y cita a De Pina y Castillo Larrañaga, que refiere a los requisitos sustanciales de la sentencia que son tres: congruencia, motivación y exhaustividad.¹⁴³

Al caso concreto parece de especial interés el principio de la exhaustividad, que es consecuencia de los otros dos principios, “en la medida que haya tratado todas y cada una de las cuestiones planteadas por las partes, sin dejar de considerar ninguna.”¹⁴⁴

Tomar en consideración el principio uniforme del derecho marítimo, no debiera atentar contra el principio de exhaustividad de las sentencias, es decir, si el actor o el demandado no señalaron en sus acciones o en sus excepciones principios o fundamentos que el derecho marítimo en su concepción de uniformidad señala, el juez no podrá realizarlo por ellas.

¹⁴² Gómez Lara, Cipriano, *op.cit.*, nota 114, p. 183.

¹⁴³ *Ibidem*, p. 186.

¹⁴⁴ *Idem*.

El principio de exhaustividad se encuentra plasmado en el artículo 349 del Código Federal de Procedimientos Civiles:

“ARTÍCULO 349.- La sentencia se ocupará exclusivamente de las personas, cosas, acciones y excepciones que hayan sido materia del juicio.

Basta con que una excepción sea de mero derecho o resulte probada de las constancias de autos, para que se tome en cuenta al decidir.”

De igual forma el Código de Comercio en su artículo 1327 dispone:

“Artículo 1327.- La sentencia se ocupará exclusivamente de las acciones deducidas y de las excepciones opuestas respectivamente en la demanda y en la contestación.”

El principio de exhaustividad que se encuentra consignado en nuestra Carta Magna, en su artículo 17, al establecer que los tribunales deberán emitir sus resoluciones de manera pronta, *completa* y parcial.

La jurisprudencia de la corte lo trata de la siguiente manera:

[J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; XV, Marzo de 2002; Pág. 1187

GARANTÍA DE DEFENSA Y PRINCIPIO DE EXHAUSTIVIDAD Y CONGRUENCIA. ALCANCES.

La garantía de defensa y el principio de exhaustividad y congruencia de los fallos que consagra el artículo [17 constitucional](#), no deben llegar al extremo de permitir al impetrante plantear una serie de argumentos tendentes a contar con un abanico de posibilidades para ver cuál de ellos le prospera, a pesar de que muchos entrañen puntos definidos plenamente, mientras que, por otro lado, el propio numeral 17 exige de los tribunales una administración de justicia pronta y expedita, propósito que se ve afectado con reclamos como el comentado, pues en aras de atender todas las proposiciones, deben dictarse resoluciones en simetría longitudinal a la de las promociones de las partes, en demérito del estudio y reflexión de otros asuntos donde los planteamientos verdaderamente exigen la máxima atención y acuciosidad judicial para su correcta decisión. Así pues, debe establecerse que el alcance de la garantía de defensa en relación con el principio de exhaustividad y congruencia, no llega al extremo de obligar a los órganos jurisdiccionales a referirse expresamente en sus fallos, renglón a renglón, punto a punto, a todos los cuestionamientos, aunque para

Dado los límites establecidos en la Constitución, los Tribunales Federales, no podrán exceder los requisitos sustanciales de cualquier sentencia, de congruencia, motivación y exhaustividad.

Por lo que a los jueces, al emitir una sentencia deberán realizar un proceso lógico jurídico, sobre aquellas cuestiones, y derechos alegados por las partes exclusivamente.

El acto administrativo permite a la autoridad un campo más amplio, al llevar a cabo las etapas para emitir un acto administrativo general (ejemplo un reglamento, o una norma) deberá tomar en cuenta el principio de uniformidad del derecho marítimo, su obligación va más allá, máxime si el acto administrativo como ha quedado dicho es de carácter general de acuerdo al Artículo 4° de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

La autoridad tiene la obligación de observar la Constitución, todos los Tratados Internacionales, y aún en este caso las reglas consuetudinarias en materia derecho marítimo internacional, todo ello en su contexto, y como un sistema jurídico.

En tanto que en el caso de que sean los particulares, los que actúen ante la Administración Pública Federal, así como a los actos a través de los cuales se desenvuelve la función pública, actos que se encuentran regidos por los principios de economía, celeridad, eficacia, legalidad, publicidad y buena fe, tal como lo establecen los artículos 12 y 13 de la LFPA, la autoridad deberá tomar en cuenta el principio de uniformidad del derecho y analizar todos los puntos, y aristas de la legislación vigente y resolver en consecuencia.

Lo cual se traduce en que la autoridad marítima deberá ser un perito en Derecho Marítimo, a riesgo en caso contrario de no fundar y motivar debidamente sus actos administrativos, o resoluciones administrativas, y que los mismos sean tachados de nulos, o de ineficaces, o sean recurridos en el caso de procedimientos administrativos de carácter particular.

La segunda parte del párrafo tercero del artículo 264 señala:

*00&Clase=DetalleTesisBL&startRowIndex=0&Hit=9&NumTE=14&Epp=20&maximum
Rows=20&Desde=1996&Hasta=2010&Index=0*

“De igual manera lo harán, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptadas las resoluciones y actos administrativos tomaran en consideración que el contrato o clausula pactados, correspondan al contenido obligacional, tal y como se acepten en el ámbito internacional.”

Sin embargo parece dejar a un lado el principio de *pacta sunt servanda* cuando señala que en los contratos y cláusulas tipo correspondan al contenido obligacional, tal y como lo acepten en el ámbito internacional, lo que parece pasar por alto, que el contenido obligacional queda sujeto a la voluntad de las partes, y que aun cuando las formas o contratos tipos señalen tal o cual obligación, todas ellas pueden ser modificadas por el acuerdo de las partes, cuestión de lo que ya hemos hablado ampliamente en los capítulos anteriores.

El párrafo cuarto del artículo 264, establece la posibilidad de que en la interpretación del derecho marítimo se puedan presentar dictámenes jurídicos no vinculantes de asociaciones del ramo.

Otorgarles a las asociaciones del ramo, la calidad de peritos en una materia jurídica, no garantiza en forma alguna que dichas opiniones sean elaboradas por juristas o abogados que conozcan la misma, o que en su opinión esta no se encuentre sesgada, de tal manera que busque producir un efecto no considerado o contrario al derecho marítimo.

En el caso de los procesos los jueces, se encuentran sujetos a la Litis, que se fija entre la pretensión de uno y la defensa del otro, por lo tanto solo a aquello que las partes hagan valer en juicio, si las partes no alegan un derecho, ya sea este nacional o internacional, en derecho marítimo los jueces no pueden subsanar la deficiencia de la queja, la cual en forma alguna puede ser subsanada con una opinión no vinculante, si el derecho no ha sido alegado por la parte que somete dicha opinión a valoración de juez.

El valor probatorio de un documento o dictamen quedará al arbitrio del juzgador, siempre y cuando sirva para probar un hecho, ya que el derecho no requiere de prueba.

En los procedimientos administrativos la interpretación corresponde a la autoridad marítima, donde la autoridad como perito en la materia, podrá determinar libremente

la aplicación o no de lo contenido en un dictamen, pero como señalamos arriba su ámbito es más amplio, y el dictamen sobre la forma en que dicha cuestión sometida a consideración de la autoridad, es resuelta a nivel derecho marítimo internacional, lo que si producirá un efecto de uniformidad del derecho marítimo.

b. Artículo 265. Emplazamiento, plazo para contestar la demanda. Avalúo y remate de embarcaciones.

A riesgo de caer en la misma falta que se reclama hemos denominado este inciso, por lo que nos parece es lo más sustancial, pero deberemos revisar cada parte con gran detenimiento.

Los dos primeros párrafos del artículo 265 de la LNCM, en comento, señalan:

“Artículo 265.- Para el emplazamiento a un juicio en materia marítima, cuando el demandado tenga su domicilio en el extranjero, el mismo se efectuará mediante carta rogatoria, o bien, a través de su agente naviero en el domicilio registrado por éste ante la autoridad marítima. Sólo podrá practicarse el emplazamiento por conducto de agentes navieros que hayan reunido los requisitos establecidos en el artículo 23 de esta Ley.

Si el demandado tiene su domicilio dentro de la jurisdicción del Juez de Distrito que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha en que haya surtido efectos el emplazamiento. Si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá producir su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes al en que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio registrado ante la autoridad marítima por el agente.”

La función de los dos primeros párrafos, es completamente diferente a la función del párrafo tercero, y no guardan una relación lógica jurídica, por ello deberemos analizarlos por separado.

Para poder encontrar la finalidad del párrafo primero, deberemos analizar los diversos supuestos que maneja: (1) permitir el emplazamiento a juicio en materia marítima de los demandados que tengan su domicilio en el extranjero; (2) mediante carta rogatoria; (3) a través de su agente naviero en el domicilio registrado de su

agente naviero; (4) en el domicilio registrado por éste ante la autoridad marítima, siempre que el agente haya cumplido con el artículo 23 de LNCM.

La palabra emplazar, en una de sus acepciones, significa dar un plazo que el juez le impone al demandado, desde luego con base en la ley para que se apersona a juicio, para que comparezca a dar contestación a la demanda.¹⁴⁶

La institución del emplazamiento cumple la garantía de audiencia establecida en los artículos 14 y 16 Constitucionales.¹⁴⁷

El Código de Comercio establece en su Artículo 1068, los diversos tipos de notificación: 1. Personales o por cédula; 2. Por Boletín Judicial, Gaceta o periódico judicial en aquellos lugares en donde se edite el mismo, expresando los nombres y apellidos completos de los interesados; 3. Por estrados, en aquellos lugares destinados para tal efecto en los locales de los tribunales, en los que se fijarán las listas de los asuntos que se manden notificar expresando los nombres y apellidos completos de los interesados; 4. Por edictos que se hagan ostensibles en los sitios públicos de costumbre o que se manden publicar en los periódicos que al efecto se precisen por el tribunal; 5. Por correo certificado, y; 6. Por telégrafo certificado.

La primera notificación será realizada en el domicilio que indique la actora, artículo 1069. En caso de que se ignore el domicilio de la persona, la primera notificación se hará por edictos, previamente a dicha notificación el juez ordenará recabar informe de una autoridad o una institución pública que cuente con el registro oficial de personas, y se realizará la notificación por edictos, si en el documento base de la acción se señaló un domicilio convencional se realizará en ese lugar, si no corresponde al de la demandada se procederá a la notificación por edictos.

La práctica de diligencias en el extranjero, se encuentran reguladas por los artículos 1073, 1074 del Código de Comercio. El artículo 1073 establece que las diligencias en el extranjero para surtir efectos en juicios que se tramiten en tribunales nacionales, podrán encomendarse a través de los miembros del Servicio Exterior Mexicano, dentro de los límites que permita el derecho internacional.

¹⁴⁶ Gómez Lara, Cipriano, *op.cit.*, nota 114, p. 51.

¹⁴⁷ *Idem.*

El Derecho Internacional tiene las siguientes regulaciones sobre la materia.

Convenio sobre la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales o Extrajudiciales en materia Civil o Comercial, cuya finalidad es que los documentos judiciales y extrajudiciales que deban ser objeto de notificación o traslado en el extranjero sean conocidos por sus destinatarios en tiempo oportuno.¹⁴⁸ El Convenio fue firmado en La Haya el 15 de noviembre de 1965, el gobierno mexicano decidió modificar ciertas declaraciones, las cuales fueron aprobadas por la Cámara de Senadores el 7 de diciembre de 2010, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2011, designa a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Relaciones Exteriores como autoridad Central, los documentos en idioma extranjero deberán ser acompañados de su traducción al español, la autoridad judicial será la encargada de expedir la certificación sobre cumplimiento de la notificación de acuerdo con la fórmula modelo, no se podrán realizar notificaciones directamente por agentes diplomáticos o consulares en territorio mexicano, salvo que sea a nacionales del país que remite la misma, no reconoce a la Autoridad Judicial la facultad de proveer cuando el demandado no comparece, la demanda enunciada en el artículo 16 tercer párrafo, no será admisible si se formula después del plazo de un año, oposición a las vías de remisión previstas en el Artículo 10. Fue aprobada por el senado de la República el 29 de abril de 1999, y publicada dicha aprobación el 27 de mayo de 1999, México se adhirió el 2 de noviembre de 1999, entró en vigor internacionalmente el 10 de febrero de 1969, y en México el 1° de junio de 2000, su promulgación fue publicada el 16 de febrero de 2001.¹⁴⁹

¹⁴⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio sobre la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales o Extrajudiciales en Materia Civil o Comercial*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DOCUMENTOSJUDICIALESOEXTRAJUDICIALES.pdf>

¹⁴⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convenio sobre la Notificación o Traslado en el Extranjero de Documentos Judiciales o Extrajudiciales en Materia Civil o Comercial*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias, aplicable a exhortos y cartas rogatorias expedidos en actuaciones y procesos en materia civil y comercial, que tengan por objeto: (a) actos procesales de mero trámite, tales como notificaciones, citaciones emplazamientos; (b) la recepción y obtención de pruebas e informes en el extranjero.¹⁵⁰ Se firmó en Panamá, el 30 de enero de 1975, México formuló una declaración interpretativa, su artículo 9° refiere a la validez internacional de las Sentencias Extranjeras, la convención cuenta con un protocolo adicional adoptado en Montevideo, Uruguay el 8 de mayo de 1979, del que México es parte la Convención fue firmada por México el 27 de octubre de 1977, aprobada por el Senado de la República el 28 de diciembre de 1977, su aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de febrero de 1978, ratificada por México el 27 de marzo de 1978, entró en vigor internacionalmente el 16 de enero de 1976, y en México el 26 de abril de 1978, su promulgación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de abril de 1978.¹⁵¹

Protocolo Adicional a la Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias, aplicable a actuaciones procesales señaladas en el artículo 2 (a) de la Convención.¹⁵² Se firmó en Montevideo el 8 de mayo de 1979, firmado por México el 3 de agosto de 1982, aprobado por el Senado de la República el 10 de noviembre de 1982, publicada su aprobación en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 1982, México lo ratificó el 9 de marzo de 1983, entró en vigor internacionalmente

¹⁵⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/EXHORTOSOCARTASROGATORIAS.pdf>

¹⁵¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

¹⁵² Secretaría de Relaciones Exteriores, *Protocolo Adicional a la Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.EXHORTOSOCARTASROGATORIAS.pdf>

el 14 de julio de 1980, y en México el 8 de abril de 1983, su promulgación fue publicada el 28 de abril de 1983.¹⁵³

Derivado de la especificidad de la norma, en este caso de la norma marítima, en el caso del emplazamiento a una persona en el extranjero, esta no podrá ser llamada a juicio, si dicho emplazamiento no se realiza por los medios consulares, y de acuerdo a lo establecido en los Tratados y Convenciones precitadas, debiendo tomarse en cuenta siempre, si el país receptor del documento es parte de los Tratados mencionados, y aquellas precisiones que dicho estado haya realizado al momento de firma, ratificación o posteriormente.

Ya que el artículo 265 de la LNCM, establece que el emplazamiento a juicio deberá realizarse mediante carta rogatoria como primer supuesto, resulta una posible contradicción con las normas establecidas en el Código de Comercio supletorio de la LNCM, sobre la primera notificación, y si ellas deben o no ser aplicadas.

El siguiente caso establecido en el artículo 265 en comento es la posibilidad de emplazar al demandado por medio de su agente naviero, que tenga las características señaladas en el artículo 23 de la Ley.

Los requisitos señalados en el artículo 23, son los generales, para cualquiera de los tipos de agentes navieros señalados en el artículo 22 de la propia Ley, los que plantea diversos problemas, sobre la eficacia de dicho procedimiento.

Ello implica necesariamente que el demandado sea un naviero, un operador o un fletador extranjero, ya que ellos serían los que requieren los servicios de los agentes navieros, y pueden nombrar a un agente naviero, mediante un mandato o comisión.

Existen tres clases de agentes navieros según dicho artículo 22, el general, el consignatario de buques en puerto, y el protector.

El párrafo final del artículo 22 de la LNCM señala que todo agente estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador.

¹⁵³ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Protocolo Adicional a la Convención Interamericana sobre Exhortos o Cartas Rogatorias*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

Independientemente de la confusión que el legislador tiene a través de todo el articulado de la LNCM, sobre dueño, naviero, armador, operador, y ya después entre fletador y fletante, decidió englobar al dueño, naviero, armador, administrador, bajo sola denominación o equipararlos a naviero, incorrecto en nuestra opinión.

De conformidad con el Artículo 21 de la LNCM el naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad deberá hacer la declaración de armador ante la autoridad marítima.

Sin embargo, hemos de aclarar, toda embarcación extranjera, cuyo propietario, armador, naviero, operador comercial, fletador o en ciertos casos el fletante, requieren de una persona ya sea física o moral que los represente en el puerto a que arriban, si no cuenta ya con una representación de esa empresa en el puerto, a efecto de que atienda todo lo relacionado a la embarcación, (avitallamiento, armado, en donde se comprenden agua, alimentos, combustibles, refacciones, etcétera), pero que además contacte a las autoridades en puerto, para su arribo, amarre, atraque, desatraque, asignación de muelle, la realización de las operaciones de carga y descarga, relación con la terminal o facilidad portuaria a la que tenga que arribar, relación con las autoridades aduaneras, sanidad internacional, migración, policías federal, etcétera, consigan y cumplan con todos los ordenamientos legales necesarios tanto para la embarcación, como para su tripulación, y su carga. Pague derechos, servicios, inspecciones etcétera, obtenga el permiso de atraque, y después el permiso de salida (despacho), y lleve a cabo la contratación de piloto de puerto, lancha, en general todos los servicios portuarios.

Además de todo lo anterior el agente realiza las operaciones de comercialización de los servicios de transporte por agua, ya sea de personas o de carga, representa al naviero en los contratos de fletamento, etcétera.

Para lograr todo ello se requiere ya sea un agente general que tiene oficinas en varios puertos, o un agente consignatario de buques que tiene oficinas también en uno o varios puertos.

El emplazamiento resulta en una facilidad por medio del agente, pero no debemos de olvidar que este es un mandatario o comisionista, y que no siempre las embarcaciones que atienden o el mandato o comisión que recibe le permite estar en

contacto permanente con el mandante o comitente, esto es, podemos hablar en una de las muchas clasificaciones que podemos hacer, de dos tipos de servicios de las embarcaciones, cuando estas se encuentran asignadas y prestan un servicio de línea, (entiéndase servicios de línea, cuando las embarcaciones están asignadas a una ruta fija con itinerarios y puertos definidos realizando recorridos en redondo) ello implica que por periodos generalmente largos de tiempo la embarcación cada cierto tiempo va a tocar los mismos puertos, en este caso normalmente el agente permanece y tiene contacto comercial y operativo con el comitente o mandante.

El otro servicio es lo que se denomina tramperos, que son embarcaciones que se toman en el mercado internacional, para realizar un viaje, o varios viajes con destino a un puerto o a varios puertos, pero que en la mayoría de los casos hacen un viaje a un puerto y no vuelven a él, o por lo menos no se sabe a ciencia cierta si en algún momento volverán a ese puerto. En este caso, el agente naviero puede atender esa embarcación por única vez, y en la siguiente vez que la embarcación toque puerto puede ser otro agente quién la atiende, es más se da el caso, y a veces con bastante frecuencia que una embarcación es atendida hasta su atraque por un agente, después este se cambia y otro agente atiende su salida, es más que debido a las operaciones comerciales o contratos de fletamento, o compra venta de las embarcaciones sean varios agentes navieros los que atiendan una embarcación sucesivamente.

Es en este caso, en el que la notificación o emplazamiento puede tener problemas, pues cierto agente puede negar ser mandatario o comisionista, o seguir siendo mandatario o comisionista de un naviero u operador, y negarse a recibir el emplazamiento, o lo que sería más grave recibir el emplazamiento y no notificarlo al demandado, este no acudir a juicio, y alegar la nulidad del emplazamiento.

La autorización como agente naviero, que marca el artículo 23 de LNACM, no se pierde, por el hecho de que el contrato original celebrado entre agente y naviero se dé por terminado, por ello, la relación agente naviero y naviero puede ser inexistente al momento de realizar la notificación.

En el segundo párrafo de dicho artículo 265, se otorga un plazo de 9 días si el demandado tiene su domicilio en la jurisdicción del Juez de Distrito, contados a partir de que surta efectos el emplazamiento para contestar la demanda.

La confusión se crea en la segunda parte del párrafo mencionado, cuando establece que, si el demandado reside fuera de la jurisdicción del Juez de Distrito, lo que parece referirse a demandados con domicilio dentro de la República Mexicana, con domicilio fuera de esa jurisdicción, máxime que en el párrafo anterior menciona navieros extranjeros, pero, que haya sido emplazada por medio del agente naviero, en el domicilio registrado por éste, (hay navieros mexicanos, que utilizan servicios de agentes navieros en puerto, cuando en ese puerto no tienen oficinas), deberán producir la contestación en el plazo de 90 días hábiles.

Lo anterior solo construye una serie de confusiones, El plazo que otorga de 90 días si el demandado tiene su domicilio fuera de la jurisdicción del juez de Distrito. El actor deberá presentar la demanda ante el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del demandado, a efecto de que este solo tenga 9 días hábiles para contestar la demanda.

En caso, de que el actor presente la demanda ante un Juez de Distrito, sin jurisdicción en el domicilio del demandado, podría otorgar implícitamente 90 días al demandado para contestar la demanda.

En el caso de que el emplazamiento se realice por medio del agente el juez deberá otorgar 90 días, aun cuando el legislador en el artículo 22 de la propia LNCM señale 60 días, dado el principio de mayor beneficio, establecido por la jurisprudencia de la corte y de la cual, al hablar del principio de exhaustividad ya incluimos referencias.

El párrafo tercero del artículo señala:

“ ...

En los procedimientos judiciales o administrativos en que sea embargada una embarcación, antes de procederse a su avalúo y remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes e ésta en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando la embarcación se encuentre matriculada en el país y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la presente Ley.”

Sobre el embargo de la embarcación hablaremos en el inciso siguiente, el legislador no sigue, ni siquiera en el propio capítulo la misma metodología, parece que intento hablar de procesos judiciales, para diferenciarlos de procedimientos

administrativos, sin embargo, en este párrafo ya los trata por igual, procedimientos, lo que hace difícil la interpretación, y por lo tanto la distinción de la función de cada una de las instituciones jurídicas, en sí de las normas aplicables.

Aunado al hecho de que la autoridad administrativa debe acudir a un Juez de Distrito, a efecto de que sea este, el que declare el embargo de la embarcación, ya que no encontramos facultades que permitan a la autoridad marítima declarar el embargo de una embarcación, aún dentro de un procedimiento administrativo.

Hemos sin embargo de señalar que la autoridad marítima, Secretaría y Capitanía de Puerto no gozan de ninguna facultad dentro de las establecidas en la LNCM, en sus artículos 8° y 9°, para decretar o trabar embargo alguno. Por lo tanto, en un procedimiento administrativo no se puede determinar el embargo de un buque o de su carga, es más, en su Título Décimo la LNCM establece sanciones pero en ningún caso es de embargo o secuestro de la embarcación.

Las embarcaciones de conformidad con el artículo 756 del Código Civil Federal, y el artículo 78 de la LNCM son bienes muebles, la posibilidad de ser individualizadas, asignándoles un nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva, y unidades de arqueo bruto. Dadas éstas características y posibilidad de individualización son sujetas de inscripción en un registro y que en dicho registro se anoten las cuestiones de propiedad, posesión, gravámenes, derechos reales, y contratos sobre su operación.

A las embarcaciones se les impone por ministerio de Ley, ciertas cargas, denominadas privilegios marítimos. En la Ley de Navegación de 1994, se establecía un capítulo V en el Título Cuarto que especificaba claramente “Privilegios Marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales”, y “Privilegios Marítimos sobre las mercancías transportadas”. Sin embargo, la vigente LNCM contempla a partir del artículo 91 una serie de privilegios, pero elimina la referencia a las embarcaciones, en su párrafo inicial, sin embargo, incluyo en cada fracción la referencia a embarcación.

Sin embargo los diversos acreedores preferentes, por lo regular no se encuentran registrados, por lo que, ellos no serían llamados al juicio en términos del párrafo en comento.

De una revisión de la LNCM podemos identificar que cualquier acreedor que no cuente con un privilegio marítimo, será pagado después de que cobren todos aquellos que cuenten con un privilegio marítimo, y después de los acreedores que tengan establecidos un derecho real sobre la embarcación, como lo es la hipoteca marítima.

Al embargar una embarcación deberá tomarse en cuenta la necesidad de llamar a juicio a estos acreedores privilegiados, so pena, de que una vez obtenida la sentencia favorable a los intereses del actor, tengan que ser llamados.

c. Artículo 266. Inspección de libros.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene la facultad de inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación, y la vida humana en el mar, así como la prevención de la contaminación marina, fracción XIII, del artículo 8.

En ese mismo artículo pero en la fracción XIV otorga a la Secretaría la facultad de inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados y Convenios Internacionales.

El capitán de puerto es la autoridad facultada para requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, fracción VI del artículo 9 de la ley.

Derivado de los grandes avances que se han realizado en las transmisiones electrónicas de datos y en las bases de datos, la Organización Marítima Internacional, en el seno de su Asamblea en su 27° Período de sesiones, el 20 de diciembre de 2011, emitió la Resolución A. 1053(27) Adoptada el 30 de noviembre de 2011, en su punto 9 del orden del día, referente a las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC), 2011, reglas y directrices relativas a la seguridad marítima y a la prevención y contención de la contaminación ocasionada por los buques. Toma como base la adopción, por la Conferencia internacional sobre el sistema armonizado de reconocimiento y certificación de 1988, del Protocolo de 1988 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Protocolo de

1988 relativo al Convenio internacional sobre líneas de carga, 1866, que introdujeron, entre otras cosas, el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en virtud del Convenio internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar, 1974, y del Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966, respetivamente. Mediante la resolución MEPC. 39(29), de enmiendas realizadas con objeto de introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 (Convenio Marpol 73/78). La adopción, mediante la resolución MEPC.132 (53), de enmiendas para introducir el sistema armonizado de reconocimientos y certificación en el Anexo VI del Convenio MARPOL.

Así como la adopción, mediante diversas resoluciones para introducir el sistema armonizado de reconocimientos para los siguientes instrumentos: Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos, peligrosos, a granel (Código CIQ); el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG); Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código CGrQ)¹⁵⁴

Básicamente la Organización Marítima Internacional ha adoptado un sistema armonizado, que le permite la revisión de todos los certificados y el cumplimiento de ellos. Para ello, tomó acuerdos sobre cada uno de los convenios más importantes en materia marítima, con reconocimientos a distintos intervalos de tiempo, anuales, semestrales, periódicos, renovaciones, etcétera, por medio de estas resoluciones simplifica no únicamente la revisión, sino que certifica un sin número de certificados que eran solicitados con base en cada una de las Convenciones y Códigos nacidos de esas convenciones, con ello establece el período de las inspecciones y la forma y requisitos que cada una debe reunir, tomando en consideración los tamaños y tipos

¹⁵⁴ Organización Marítima Internacional, *IMO Documents, A 27/ Res. 1053, Directrices para Efectuar Reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos Certificación (SARC) 2011*, <http://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=certificados>

de buques, período de validez de los certificados, cambio de pabellón, dique seco, modificaciones, etcétera.

Todo ello permite que todos los estados miembros en el ámbito de su competencia, puedan aplicar el sistema, y sus regulaciones, sin la necesidad de realizar las inspecciones físicamente, ya que con solo, pertenecer a dicho sistema el organismo encargado del Estado miembro, tendrá toda la información relativa a determinada embarcación, el estado de sus certificados y el cumplimiento de las diversas obligaciones.

MEPC es el Comité de Protección del Medio Marino por sus siglas en inglés, Comité que propuso a la Asamblea la adopción de las regulaciones señaladas arriba, con el objeto de estandarizar, las certificaciones e inspecciones que cada Convenio o Tratado preveía.

México ha firmado y ratificado tanto las convenciones señaladas, por lo tanto los Códigos nacidos de ellas y que se menciona en la propia resolución.

Todo lo anterior no se ve reflejado en el artículo en comento, al obligar que la inspección de dichos certificados o libros se realice a bordo de las embarcaciones, o en las oficinas del Capitán de Puerto, lo que se aparta para el caso de embarcaciones extranjeras de las prácticas internacionales, reconocidas y firmadas por nuestro país.

Según lo establecido en el artículo 28 de la LNCM en su fracción II, el Capitán de la embarcación es el encargado de mantener actualizado el Diario de Navegación y de los demás libros y documentos exigidos por los Tratados Internacionales, la legislación y los reglamentos aplicables, así como hacer las anotaciones.

d. Artículo 267. Garantía del Club.

“Artículo 267. Cuando en este título se establezca la obligación del propietario, naviero o entidad relacionada a ellos, de otorgar una garantía, será suficiente la presentación de una carta de garantía del club de protección e indemnización respectiva, cuando éste sea miembro de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.”

Existen el seguro de caso y maquinaria que asegura a la embarcación, denominada contra riesgos propios del ramo marítimo y de transportes, inciso b,

fracción II del Artículo 7° de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, seguros de responsabilidad Civil y aquel que asegura al dueño de la responsabilidad civil acaecida por daños a causados a terceros por la embarcación o su tripulación conocidas como de protección e indemnización, pólizas *P and I*, o *P&I*, *clubes de Pandi*.

Los clubes de Pandi son asociaciones mutualistas de seguros, los individuos que las conforman tiene bienes, intereses o personas que se encuentran sometidos a riesgos análogos. Por consiguiente, esta asociación proveerá a la reparación o indemnización del daño o al pago de la suma asegurada, mediante la contribución de todos los asociados.¹⁵⁵ Son asociaciones en este caso de dueños de embarcaciones, que determinan un fondo, que le permite a sus asociados, el pago de los seguros.

El que se otorgue una garantía por parte de dichos clubes nos parece una norma acertada, por el prestigio y capacidad económica y técnica de los mismos, sin embargo, nos parece una práctica anticompetitiva y discriminatoria el señalar una sola asociación.

Considerando que debiese dejarse abierta a clubes de protección que pertenecen a otras asociaciones de clubes la posibilidad de otorgar las cartas de garantía.

C. Embargo o retención de embarcaciones o carga.

a. Medidas precautorias.

Existen determinadas situaciones jurídicas que exigen la realización de una actividad procesal previa tendiente a asegurar el éxito de un proceso definitivo.

La primera de esas actividades toma el nombre de proceso cautelar, vocablo que deriva de caución que significa garantía y lo es del éxito final del segundo proceso en el cual se logrará la tutela que se busca.¹⁵⁶

En general, deben entenderse como cuestiones preliminares, actos prejudiciales cuestiones preprocesales, todos aquellos trámites, diligencias gestiones que se

¹⁵⁵ Tomasello Weitz, Leslie, *El seguro de P & I (protección e indemnización) como seguro de indemnización y la acción directa contra el asegurador*, p. 98, <http://www.javeriana.edu.co/biblos/revistas/iblaseguros/revista1/095-110ok.pdf>

¹⁵⁶ Becerra Bautista, José, *op.cit.*, nota 115, p. 439.

desenvuelven ante los propios tribunales o ante autoridades de otro tipo, y que los sistemas procesales legales consideran convenientes o a veces, necesarios o indispensables para dar posteriormente lugar al inicio de un proceso, no solamente válido, sino también eficaz y trascendente.¹⁵⁷

La Suprema Corte de Justicia de la Nación ha señalado que al igual que las medidas cautelares las de aseguramiento se basan en el peligro en la demora (*periculum in mora*), y en la apariencia o verosimilitud del derecho (*funus boni iuris*):

El solicitante de las medidas debe expresar los motivos que justifiquen el temor fundado de resentir el daño a un derecho. El juez o la autoridad deberán analizar la circunstancia fáctica imperante.

Las medidas de aseguramiento, en tanto especie del género cautelar, tienden a evitar que la sentencia pierda su efectividad.

El juez debe analizar la pertinencia e idoneidad de la medida, como mencionado, debe entrar al estudio de los motivos, expresados por el solicitante de la medida, asegurarse de que el embargo recaiga en bienes del deudor, debiera solicitar fianza o garantía que asegure los posibles daños y perjuicios que se ocasionarían con la aplicación de la medida, (el monto de lo reclamado, en ciertos casos, puede ser exageradamente inferior, al daño y perjuicio que la medida ocasionaría).

En varias de las figuras consideradas por el capítulo II del Título Noveno deberá analizarse, si existe un posible límite de responsabilidad de aquél en contra del cual se va ejercitar la medida, la jurisdicción y ley aplicable, ya que dicho límite este fijado por ley o que dicho límite de responsabilidad se encuentre fijado contractualmente, considerando en todos los casos, la máxima de los contratos, en cuanto que, las partes se obligan en la forma y términos que quisieron hacerlo, antes de dictar una medida precautoria.

Debe considerar que el embargo o secuestro de un bien, puede parar graves daños, los cuales pueden ser irreparables, tanto para el solicitante, como para aquél contra el cual se solicita la medida. Tiene que conciliar la garantía de poder obtener

¹⁵⁷ Gómez Lara, Cipriano, *op. cit.*, nota 114, p. 25.

una sentencia eficaz, con la garantía de justicia pronta y expedita que exige celeridad en el trámite, con las garantías de no afectación al interés social y al orden público.

Tanto el Código de Comercio como el Código Federal de Procedimientos posibilitan el hecho de solicitar a un Juez de Distrito, juez competente, una medida precautoria de embargo, es de señalar que al caso concreto la medida cautelar recaería, en las embarcaciones y la carga, cualquier afectado tendría el derecho de solicitar la medida cautelar.

El embargo de carga o de embarcaciones es facultad de los Jueces de Distrito, la autoridad marítima, no cuenta con facultades para decretar el embargo de embarcaciones y de carga.

El Código de Comercio, establece a partir de su artículo 1168, lo referente a las providencias precautorias, las cuales podrán decretarse como actos prejudiciales, o ya iniciado el juicio, el secuestro de bienes se encuentran considerados en las fracciones II y III del artículo 1168.

El que pida la providencia precautoria debe acreditar el derecho para gestionar y la necesidad de la medida que solicita.

En el caso particular tuvimos el ejemplo de una empresa de cruceros, que realizaba la ruta entre puertos oeste de los Estados Unidos de América y varios puertos del pacífico mexicano, mucho antes de que LNCM, estableciera el Título noveno en comento. Los dueños de la embarcación enviaron mensaje a sus agentes en puerto, señalando que tocarían los puertos de Ensenada, Puerto Vallarta y Acapulco, diciendo que *este sería el último viaje de dicha embarcación*, una vez que tocaran Acapulco saldrían despachados a puerto internacional, dando por terminado el servicio. Los agentes habían realizado diversos gastos tanto portuarios, como de suministros que ascendían a una cantidad de varios miles de dólares, los dueños de la embarcación eran griegos y los operadores italianos, por lo que la posibilidad de cobro sería difícil, o tal vez imposible, además que la embarcación sería enviada a servicio en otra parte del mundo, o vendida a otro operador, con lo cual se tendría que iniciar un juicio seguramente costoso contra los dueños u operadores, en cualquier parte del mundo, sin conocer a ciencia cierta la capacidad financiera de la sociedad, cuyo registro se encontraba en un paraíso fiscal, con bandera de conveniencia.

Visto lo anterior se preparó la solicitud al Juez de Distrito con sede en Guadalajara, la demanda de medios preparatorios a juicio ordinario, solicitando la medida de embargo del buque crucero con 300 extranjeros a bordo, ante el temor de que la embarcación tocara por última vez puerto mexicano y la posibilidad de no recuperar las sumas gastadas de los operadores o fletadores. El juez al ver probada la necesidad de la medida, dado el mensaje de los dueños de ser el último viaje, decreto la medida, previa fianza por varias veces el monto reclamado para garantizar los posibles daños y perjuicios causados al dueño y al operador.

La medida precautoria surtió los efectos previstos en la legislación, el derecho vigente en aquélla época, era suficiente, bastante y cumplido. No era y no es necesario un capítulo específico en la LNCM, que conduce como lo veremos a error y confusión.

Lo anterior, solo para demostrar que nuestra legislación ya previa lo que la LNCM, ahora señala, sin realizar una verdadera valoración de cada una de los factores que intervienen en la empresas marítima. El capítulo en comento, a no ser por el artículo 269, que comentaremos adelante, reproduce lo señalado por el Código de Comercio, con ciertas modificaciones que consideramos solo crean cierto grado de confusión, y estableciendo sin razón aparente términos y plazos.

Es necesario resaltar la necesidad de que el solicitante justifique plenamente la necesidad de la medida, pero además que garantice los daños y perjuicios que dicha medida cause, ya sea porque no se presente la demanda en tiempo y forma, o porque la sentencia sea desestimatoria del derecho base de la acción.

El juez debe valorar las circunstancias que se le presentan como base o fundamento de la medida, esto es, si la demanda es una empresa que no tiene un domicilio o representante permanente en territorio nacional, el tipo de servicio que está prestando la embarcación, por ejemplo, si una embarcación forma parte de un grupo de embarcaciones que realizan el servicio de línea, que se encuentran sujetos a un itinerario fijo, a tocar en su trayecto los mismos puertos, la necesidad de la medida no estaría justificada, ya que esa embarcación recurrentemente llegaría al mismo puerto, pero además en la mayoría de los casos, son empresas que cuentan con oficinas en México, o con agentes navieros, reconocidos y solventes, aun cuando sus oficinas matrices se encuentran en otros países. Esencialmente la creación y establecimiento

de los servicios, requieren una estructura corporativa y financiera, y varias embarcaciones, todo ello permite suponer que ni las empresas ni sus embarcaciones dejaran de estar o existir.

En otro caso una embarcación contratada con una empresa, para que la misma realice un servicio por una sola vez, podría ser más explicable la medida, sin embargo el temor de que un demandante tenga que acudir a un foro diferente de México a resolver la controversia, en este mundo actual, parece ser infundado.

b. La embarcación como bien sujeto a embargo.

Si el bien a embargar es el buque, sujeto a propiedad, entonces supone necesariamente la necesidad de que el demandado sea el dueño del buque, que debe responder en el caso de derechos privados, deudor de un crédito, líquido y exigible.

Si el bien a embargar es la carga, supone que la deuda es debida, líquida e exigible al dueño de la carga.

Sin embargo, en derecho marítimo con respecto a la embarcación existen diversos sujetos que intervienen en las numerosas relaciones e instituciones jurídicas.

Así, se encuentra por supuesto el dueño de la embarcación quien tiene la propiedad de la misma, sin embargo, puede transmitir la posesión o derecho de uso y goce: al arrendatario a casco desnudo, al fletador ya sea a casco desnudo, o por viaje o por tiempo; también encontramos al operador del buque, que puede o no reunir la calidad de fletador o fletante, en ocasiones en un mismo buque, confluyen todas las figuras señaladas, es más, se transportan cargas de diversos operadores o líneas navieras, que tienen diversos tipos de convenios entre los cuales encontramos el fletamento de espacio, *slot charter o space charter*.

Todos ellos sujetos a diversos derechos y obligaciones, entre ellos y con los dueños de la carga, cargadores o consignatarios.

El artículo 269 considera diversos supuestos, la gran mayoría relacionadas con el embargo del buque, sin considerar de una manera adecuada todas las figuras jurídicas marítimas en su concepción, o si, de acuerdo con nuestro derecho pudiese ser eficaz la medida precautoria, esto es, la medida se dictara en contra de una embarcación, pero solo será eficaz si el demandado a su vez, es dueño de la

embarcación, lo cual no ocurre necesariamente en todos los supuestos que se señalan en el artículo 269.

El artículo 16 de nuestra Constitución Política señala que nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento. Por lo que habrá que identificar contra quién deberá ser solicitada la medida, máxime la gran variedad de personas que intervienen en la empresa marítima y si en la aplicación de esa medida se puede lograr una verdadera garantía del crédito, una eficacia en el cobro de aquellos a lo que sería sentenciado la parte demandada.

Si el demandado es el dueño de la embarcación, no existe problema al solicitar la medida.

Como lo podemos determinar de la siguiente jurisprudencia:

[J]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; XXIII, Enero de 2006; Pág. 2200

EMBARGO. ILEGALIDAD DEL. CUANDO RECAE EN BIENES SALIDOS DEL PATRIMONIO DEL DEUDOR AUNQUE LA ESCRITURA NO ESTÉ INSCRITA A FAVOR DEL NUEVO DUEÑO.

El embargo sólo es legal cuando recae en bienes del deudor, pero es ineficaz cuando afecta bienes que han salido de su patrimonio, aun cuando no estén inscritos a favor del nuevo dueño, dado que la inscripción no es una exigencia necesaria para la validez de la compraventa, que por ser un contrato consensual se perfecciona por el puro consentimiento de las partes. Además, porque la inscripción en el Registro Público de la Propiedad no es constitutiva de derechos, lo que quiere decir que aun cuando el nuevo dueño no hubiere inscrito su título, es propietario del inmueble; de tal manera que el embargo es ilegal si recae en un bien que no pertenece al demandado, sin que se pueda afirmar jurídicamente que por la falta de inscripción es válido el secuestro de bienes que pertenezcan a un tercero.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL SEXTO CIRCUITO
Amparo en revisión 179/88. Inés Vázquez Pérez. 17 de mayo de 1988. Unanimidad de votos. Ponente: Jaime Manuel Marroquín Zaleta. Secretaria: María Guadalupe Herrera Calderón.

De conformidad al artículo 21 de la LNCM el naviero que no sea propietario de la embarcación deberá hacer la declaración de armador, ante la autoridad, sino la realiza el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones.

A contrario sensu si se realiza tal declaración no existe solidaridad, entre naviero y propietario, por lo que deberá analizarse con especial cuidado si la identidad del deudor, corresponde al dueño del bien.

Una de las situaciones que no se consideraron como un requisito para la solicitar la medida, es que el solicitante comprobara que el deudor es dueño de la embarcación, si la embarcación es mexicana se debería acudir al Registro Público de Comercio, en la sección especial del Registro Marítimo Nacional, a efecto de comprobar los hechos, en caso de que la embarcación sea extranjera debería acudirse al lugar de matriculación del pabellón que enarbole para justificar este hecho. Sin embargo, estas situaciones no fueron debidamente revisadas por el legislador, aunadas a la complejidad que ello reviste.

La eficacia de la medida precautoria se extingue si existe la imposibilidad de ejecutar la sentencia en el bien embargado, que en este caso es la embarcación. Si no se da la identidad entre el dueño de la embarcación y el demandado, la medida decretada pierde toda eficacia, pero además se encuentra en contra de lo establecido en nuestra Constitución.

Toda medida cautelar requiere de dos principios básicos la apariencia de buen derecho y el peligro en la demora. La apariencia de la existencia del derecho, apunta a una credibilidad objetiva y seria que descarte una pretensión manifiestamente infundada, temeraria o cuestionable, lo que se logra con un conocimiento superficial, dirigido a lograr una decisión de mera probabilidad respecto de la existencia del derecho discutido, en el proceso, de manera que sea posible anticipar que en la sentencia definitiva se declarará la inconstitucionalidad del acto impugnado, y por su parte, el peligro en la demora consiste en la posible frustración de los derechos del promovente de la medida como consecuencia de la tardanza en el dictado de la resolución de fondo.

Al promulgar la LNCM tenemos la apariencia de buen derecho del lado de aquél que promueve la demanda, y solicita la medida precautoria, por la casuística que se

maneja en el artículo 269, sin embargo, una vez que se analizan con detenimiento los supuestos contemplados en veremos, que ello no es cierto.

Si bien es cierto que los diversos créditos marítimos pueden surgir de las diversas hipótesis que el propio artículo señala, también es cierto que todo crédito marítimo, de la manera que está redactado el artículo y sus implicaciones jurídicas, al ordenar primero el embargo y después la investigación, *a priori*, se convertiría en un procedimiento ejecutivo, partiera o no de un documento que trajera aparejada ejecución, tal como lo dispone la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito y el Código de Comercio, en la gran mayoría de las hipótesis que se manejan en el artículo 269, no existe un crédito líquido y exigible, es más, en todos los casos existirá controversia sobre el derecho, teniendo que ser probado el derecho y los hechos, el derecho reclamado esta subjudice, sin embargo, en la forma que se encuentra redactado el artículo en comento, el actor, o solicitante de la medida precautoria de embargo, siempre tendría a su favor el embargo patrocinado por el artículo 269 de la LNCM, antes de cualquier decisión sobre el fondo de su derecho.

Es de hacer notar que en el caso de daño o amenaza al medio marino, contaminación o porque la medida sea necesaria para garantizar la seguridad de la vía navegable, caso en el cual, sería la autoridad marítima o la autoridad administrativa, la que debe solicitar la medida, independientemente del dueño o de cualquier operador, fletador etcétera, la medida es clara en contra del buque, independientemente del dueño, ya que existe una responsabilidad civil objetiva, y que el daño se encuentra directamente relacionado a la embarcación.

En el caso de adeudos o protección de la tripulación del buque es la autoridad laboral debe de intervenir como parte y también la tripulación se encuentra directamente relacionada con el buque.

Todas las demás fracciones que se consideran en dicho artículo, se fundan en reclamaciones o derechos de particulares en contra de particulares, cuya relación jurídica normalmente se encuentra regida por la voluntad de las partes expresadas en contratos, acuerdos o convenios. Partes que como hemos dicho no requieren de una protección especial, que son considerados expertos en Derecho Marítimo, y que la

aplicación irrestricta de lo establecido en el artículo en comento, podría provocar daños irreparables a la industria y empresa marítima.

Todos, deben acudir al juez a solicitar que se decrete el embargo, justificando plenamente la necesidad de la medida, la eficacia que la misma tendría en caso de que se dicte una sentencia favorable al reclamante, pero el Juez deberá valorar las circunstancias del caso, determinar si realmente existen condiciones que permitan suponer que el deudor solo podrá cumplir con sus obligaciones, con el fruto de la venta del bien embargado, que el deudor no cuenta con más bienes, pero sobre todo considerar si la medida no resultaría en su aplicación excesiva, embargar un bien de alto costo, por una demanda de poca monta, o que aún cuando la sociedad a embargar sea extranjera, si esta realiza un negocio permanente en México, tiene intereses no solo nacionales sino internacionales suficientes para cumplir con lo sentenciado en su caso, además goza de derechos a limitar su responsabilidad, y cuenta con los seguros necesarios, parece ser que los extremos necesarios para demostrar la necesidad de la medida no se cumplirían.

c. Daños a terceros.

Grandes daños se ocasionan con un embargo, de un bien mueble, que mueve a toda la industria, y parte esencial de la empresa marítima. El legislador no tomo en cuenta ningún tipo de equidad de las partes, pero mucho menos tomo en consideración los daños y perjuicios que se pueden causar, de manera irreparable, por el simple retraso en las obligaciones de las partes, y de todos los interesados en que un buque continúe su trayecto. Es más, aún cuando existe artículo expreso sobre la necesidad de garantizar los posibles daños y perjuicios a los terceros y a los intereses de la embarcación en el Código de Comercio de aplicación supletoria, el legislador al aprobar la LNCM, omitió copiar dicha disposición, ignorando la importancia del objeto de la ley, la navegación y el comercio marítimo.

El legislador omitió la obligación de garantía de esos posibles daños y perjuicios absurdamente, pero el Juez de Distrito deberá aplicar sabiamente la legislación supletoria, a efecto de que no se abuse en las solicitudes de medidas precautorias.

Aunado a la solicitud de garantizar los derechos de los terceros y del propio interés relacionado a la embarcación, el Juez de Distrito debe considerar entre otras, las

diferencias que existen entre los diversos tipos de embarcaciones, los diversos usos que se les pueden dar, las formas de contratación, y el comercio marítimo al que se encuentran ligadas.

Por ejemplo, tomemos en consideración el inciso VII el artículo 269, “la pérdida o los daños ocasionados a las mercancías, transportadas a bordo de la embarcación”. Modo 1, la carga mineral, una embarcación fletada por viaje, el mineral llega contaminado a destino, un solo cargador o consignatario, un solo dueño de la embarcación, suponiendo sin conceder que todos los análisis demuestren que la contaminación sucedió en el transporte y dentro de la embarcación, que dicha contaminación no ocurrió antes de su embarque, y que llegó contaminada a destino, y que dichos análisis se realizaron lo antes posible, por lo que existiría un daño durante el transporte, y una deuda por la pérdida de una carga.

En este caso, la embarcación solo realiza un viaje, tal vez nunca vuelva, el valor de la carga es considerable, y el dueño aun cuando conocido en el contrato, realmente no se cuenta con elementos suficientes para encontrarlo o demandarlo todo ello justificaría la medida de embargo.

Modo 2, una embarcación en tráfico de altura, dedicada al transporte de contenedores, con una ruta fija e itinerario definido, que en el transcurso de un año, toca los mismos puertos nacionales, que cuenta con agente u oficinas representativas de los operadores o dueños, que transporta varios miles de contenedores en cada viaje, con todos los seguros, y con derecho a limitar su responsabilidad, en este caso parece muy difícil justificar una medida de embargo de la embarcación por la pérdida o daño de la carga transportada en uno de los miles de contenedores, el valor de la carga pérdida puede representar una muy pequeña parte del valor de toda la mercancía transportada, la afectación no es solo al dueño de la embarcación, (suponiendo que esta no se encuentre operada por otra persona diversa) sino a todos aquellos cuyas cargas se encuentran en la embarcación, la afectación a las terminales especializadas, etcétera, aquí la medida parece injustificada o en caso de autorizarse la garantía que debiese imponerse al solicitante para cubrir los daños a terceros debería estar directamente relacionada con los daños y perjuicios que se ocasionarían

a todos los terceros, además de los posibles daños y perjuicios a los dueños, fletadores, operadores etcétera.

Modo 3, un empresario mexicano con embarcación nacional debidamente matriculada y abanderada, en este caso deberá considerarse la situación de la empresa mexicana, si su único bien es la embarcación, pero también al establecer la garantía al solicitante deberá tomarse en cuenta los daños a terceros y al dueño de la embarcación con las ya citadas revisiones sobre si existe límite de responsabilidad, si el daño se encuentra amparado por los seguros respectivos, etcétera, y en este caso también existiría una presunción en contra de la necesidad de la medida.

Es imperativo, que al decretarse la medida de embargo de una embarcación, se tomen en cuenta los derechos de terceros. El legislador tomo como base lo dispuesto por el Código de Comercio y por el Código Federal de Procedimientos Civiles, pero olvido, como ya señalamos reproducir varios artículos como los referentes a otorgar una garantía por parte del solicitante, la forma de garantizar los derechos de terceros, por lo que el juez deberá aplicar supletoriamente ambos Códigos a fin de cumplir con los principios de justicia, y legalidad de la medida.

Existen diversos supuestos contenidos en el artículo 269, que como veremos adelante son reproducción de un Convenio Internacional del cual México no es parte.

A nivel internacional mucho preocupa a la empresa marítima el embargo de buques o embarcaciones, por ello, existe una Conferencia Diplomática sobre el Embargo Preventivo de Buques, de las Naciones Unidas.

La Asamblea General de las Naciones Unidas decidió el 18 de diciembre de 1997, convocar a una conferencia diplomática para examinar y adoptar un convenio sobre el embargo de buques. La Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional se reunió el 1º al 12 de marzo de 1999.¹⁵⁹

En el acta final de la Conferencia se adoptó el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, 1999, en su Artículo 1, se establece, que se entiende por crédito marítimo, un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas: a)

¹⁵⁹ UNCTAD, *Conferencia Diplomática sobre el Embargo Preventivo de Buques*, 19 de julio de 1999, <http://unctad.org/es/Docs/imo99d5.sp.pdf>

Pérdidas o daños causados por la explotación del buque; b) Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; c) operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente; d) Daño o amenaza de daño causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; *costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en ese apartado d)*; Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente *un buque* hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un *buque*, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación; f) Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; g) Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo; h) Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque; i) La avería gruesa; j) el remolque; k) El practicaaje; l) Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento; m) La construcción , reconstrucción, reparación, transformación, o equipamiento del buque; n) los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables; o) los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre; p) los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios; q) Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque, o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta,

en relación con el buque; r) Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque; s) Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque; t) Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación; u) Una hipoteca, “*mortgage*” o gravamen de la misma naturaleza sobre el buque; v) Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de buque.

Como vemos nuestro legislador tomo, ajustando de manera prácticamente cosmética, (ejemplo, cambia buque por embarcación), la redacción del artículo de la LNCM a lo establecido en un Convenio internacional no firmado ni ratificado, ni vigente en México, y sin seguir el procedimiento establecido en la Constitución, adoptó de manera parcial el Convenio. La dificultad de la adopción parcial de un convenio, radica en que se puede perder en ello, el espíritu del mismo o la esencia misma del convenio. Esto independientemente de la falta de cumplimiento de las formas que establece nuestra Constitución y la Ley Sobre la Celebración de Tratados, todo ello jurídicamente necesario para la adopción de un Tratado o Convenio, por lo que parece una adopción parcial de facto, que pudiéramos considerar inconstitucional, y excelente tema de discusión y materia de amparo.

En la conferencia diplomática de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional sobre el embargo preventivo de buques, se señala que en la redacción del Convenio internacional se optó por una lista cerrada de créditos marítimos que dieran lugar al embargo preventivo.

En la propia Conferencia se señala que el párrafo primero regula la norma general, que exige una obligación del propietario del buque con respecto al crédito marítimo, (situación que se ajusta plenamente a nuestro derecho) continúa señalando la Conferencia, se regula los casos en que el arrendatario a casco desnudo está obligado en virtud del crédito, y a continuación las excepciones, es decir los casos en que no se requiere la obligación del propietario para que proceda el embargo, (casos que a la luz de la jurisprudencia transcrita arriba sería ilegal de acuerdo con nuestro derecho).

El Tratado denominó a los derechos “créditos marítimos”. De conformidad con el artículo 12 (1) fue abierta para firma desde el 1 de septiembre de 1999 al 31 de agosto de 2000. México no la ha firmado. Entro en vigor el 14 de septiembre de 2011 de conformidad con el artículo 14 (1) de la Convención.¹⁶⁰

Varias de las fracciones no toman en cuenta las relaciones entre las diversas personas que intervienen en la industria marítima, que aun cuando las mismas pueden existen en nuestro derecho, no todas ellas ameritan una medida precautoria, o el demandado, no cumple con la característica esencial de dueño de la embarcación, un embargo trabado sobre bienes propiedad de persona diversa al deudor, máxime en calidad de medida precautoria, es nulo, ilegal e inconstitucional, por ello deberá ser analizada cada situación en particular a efecto de determinar si dicha medida precautoria puede ser aplicada, aunado al hecho de la gran similitud que la disposición contendía en la LNCM guarda con un Tratado Internacional que no ha sido adoptado constitucionalmente.

d. Derechos de retención.

La LNCM señala diversos derechos de retención;

El capitán de puerto puede decretar el ejercicio de un derecho de retención de la embarcación en caso de que no se cumpla su orden de remolque de la misma, cuando esta haya permanecido amarrada por más de 30 días y su extensión, artículo 88, párrafo segundo.

El artículo 100 concede al transportista un derecho de retención sobre la carga por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero deberá solicitar el embargo precautorio de la carga al Juez de Distrito.

El propio artículo 100 concede la oportunidad de embargar la embarcación en caso de que exista un crédito fundado en un privilegio marítimo.

El salvador además del privilegio marítimo, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados, artículo 165 de la ley.

¹⁶⁰ Organización de las Naciones Unidas, *Tratados, International Convention on Arrest of Ships, 1999*, Ginebra, <http://treaties.un.org/doc/publication/CN/2011/CN.112.2011-Eng.pdf>

Parece a la luz de lo dispuesto en los Código de Comercio y en el Código Federal de Procedimientos Civiles, y en otros apartados de la propia LNCM, que el capítulo II resulta inocuo, su desarrollo confunde figuras y procesos, que pueden provocar en la mayoría de los casos litigios innecesarios, en vez de procurar la solución de controversias, como todas las normas procesales, y que da, en caso de que la figura de embargo precautorio no sea debidamente valorada por los jueces, solo medidas de presión, que atacarían los principios fundamentales de justicia, concediendo derecho de embargar a aquel que solo busque un medio de presión para obtener en la mayoría de los casos un beneficio indebido.

D. Ejecución de la Hipoteca Marítima.

El Capítulo de la ejecución de la hipoteca marítima parece denotar la falta de cuidado que el legislador tomo al desarrollar el Título Noveno de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, como veremos ha existido en nuestro derecho la controversia sobre qué ley es la aplicable en la ejecución de la hipoteca, y en general de la hipoteca marítima. Esto es, si debe aplicarse el Código de Procedimientos Civiles de cada uno de los Estados, según el estado en que se ejercite la acción hipotecaria, o si esta al ser la hipoteca marítima, una cuestión federal tal como lo hemos visto, en la ejecución debe aplicarse el Código de Federal de Procedimientos Civiles, cuestión que realmente no resuelve, es más complica lo dispuesto en la LNCM, a saber:

El artículo 105 de la LNCM establece que la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el título respectivo de esta Ley, y supletoriamente se aplicara lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles, y en el artículo 275, (que se encuentra en el “título respectivo”, ya que se encuentra dentro del Título de Disposiciones Procesales Marítimas) señala, que para su tramitación se observaran las reglas del Capítulo III del Título Séptimo “del Juicio Hipotecario” del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

Lo anterior nos parece gravísimo, la hipoteca marítima es una de las formas internacionalmente aceptada para que un naviero pueda conseguir los préstamos y créditos necesarios para su operación, temas como este, se suman a los grandes problemas de nuestra empresa marítima, al no otorgar seguridad jurídica a aquellos que lo requieren.

Sin embargo, es de señalar que no existe como tal un juicio hipotecario en el Código Federal de Procedimientos Civiles, que marca el artículo 105 de la LNCM.

Por lo que no es aplicable lo señalado en el artículo 105 de la LNCM, ni la referencia que en dicho artículo se hace por lo que toca a al Código Federal de Procedimientos Civiles, sin embargo los autores de la Ley no pusieron el mínimo cuidado, lo que se demuestra, con lo narrado.

La hipoteca marítima se encuentra regulada en los artículos 101 al 106 de la LNCM, y el procedimiento de ejecución por los artículos 106 y 275.

La hipoteca en general entro a formar parte de los derechos *in rem* como consecuencia de la *actio quasi Serviana* en el derecho romano, de los derechos reales se distinguían de los otros derechos en que buscaban el valor de cambio de la cosa.¹⁶¹

Tal como lo señala el maestro Cipriano Gómez Lara para poder tratar el juicio hipotecario, es necesario primero hablar del concepto de la hipoteca marítima. La hipoteca es en general un acto unilateral de voluntad, que se perfecciona a través de la declaración hecha por una persona capaz, afectando algún bien de su propiedad, que por lo general es inmueble, para que responda del cumplimiento de alguna obligación.¹⁶²

La hipoteca es simplemente un acto jurídico accesorio garantizador de las obligaciones, o del cumplimiento de éstas, en otro tipo de contrato o de acto.¹⁶³

Es claro que de la hipoteca marítima debe conocer un juez de Distrito, tanto por lo dispuesto por la LNCM, como de la siguiente tesis jurisprudencial, ya que, aun cuando es una diferente ley, los términos de la ley anterior y la ley actual son idénticos, a saber:

[TA]; 9a. Época; T.C.C.; S.J.F. y su Gaceta; Tomo XXIII, Mayo de 2006; Pág. 1781
HIPOTECA MARÍTIMA. SU EJECUCIÓN ES COMPETENCIA DEL JUEZ DE DISTRITO Y NO DE UN JUEZ DEL ORDEN COMÚN POR NO ESTAR EN EL SUPUESTO DE UNA COMPETENCIA CONCURRENTE.

¹⁶¹ Becerra Bautista, José, *op. cit.*, nota 115, p. 390.

¹⁶² Gómez Lara, Cipriano, *op. cit.*, nota 114, p. 264.

¹⁶³ *Idem.*

Cuando en un contrato de crédito refaccionario se otorga en hipoteca marítima un buque motor y se establece que ésta se constituye con apego a los artículos del [90 al 94](#), y demás relativos de la Ley de Navegación, es indudable que para exigir la ejecución de la citada hipoteca, con la cual se garantizó dicho crédito refaccionario, el competente para conocer del procedimiento respectivo lo es un Juez de Distrito. Lo anterior, habida cuenta que existe disposición expresa del artículo 94, segundo párrafo, de la referida Ley de Navegación, en el sentido de que para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, y conocerá del proceso el Juez de Distrito competente; además de que si en el caso se pretende ejecutar una hipoteca marítima, lo cual regula la Ley de Navegación, debe estimarse que se trata de una controversia en derecho marítimo y, por tanto, tal aspecto encuadra en la [fracción II del artículo 104 constitucional](#), en cuanto dispone que los tribunales federales conocerán de las controversias de ese tipo de derecho (marítimo), por lo que no puede incluirse dentro del caso de excepción referente a la materia mercantil que establece la fracción I del citado precepto constitucional, esto es, la concurrencia de jurisdicción cuando se afectan sólo intereses de particulares. En consecuencia, la competencia para conocer de un asunto relacionado con el derecho marítimo, recae en un Juez de Distrito.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO DEL DECIMO SEGUNDO CIRCUITO

Amparo en revisión 428/2004. Atunera Gabiero, S.A. de C.V. 11 de febrero de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: Irma Francisca Cuesta Briseño. Secretario: José Enrique Tamez Becerra.

Amparo directo 347/2005. Banco de Crédito Rural del Pacífico Norte, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo. 8 de diciembre de 2005. Unanimidad de votos. Ponente: Martín Guerrero Aguilar. Secretario: Javier Alfredo González Arballo.

Amparo directo 497/2005. Banco de Crédito Rural del Pacífico Norte, S.N.C., Institución de Banca de Desarrollo. 12 de enero de 2006. Unanimidad de votos. Ponente: José de Jesús López Arias. Secretaria: Andrea Ocaranza Tapia.¹⁶⁴

¹⁶⁴ Tesis XII.4o.4C, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, Tomo XXIII, Mayo de 2006, p. 1781.

La LNCM dispone que la misma deberá ser constituida en el lugar que la embarcación se encuentre matriculada y abanderada, es de hacer notar que, derivado de las modificaciones al Código de Comercio y a lo referente al Registro Público de Comercio, debe estarse a lo referente al Registro Único de Garantías Mobiliarias, establecido a partir del artículo 32 bis 1 y siguientes del propio Código.

E. Reclamación por Abordaje.

La LNCM define el abordaje como la colisión entre dos o más embarcaciones, o entre estas y artefactos navales flotantes (choque) artículo 152.

Por ello, no deberemos entender comprendidos todos los choques, colisiones, o accidentes que las embarcaciones puedan sufrir.

Los abordajes se rigen principalmente por lo dispuesto en la Ley , y en lo establecido en la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje y protocolo de firma, firmado en Bruselas Bélgica el 23 de septiembre de 1910, firmado por México el mismo día, fue aprobado por el Senado de República el 1° de mayo de 1911, México quedó vinculado a partir de su ratificación el 1° de febrero de 1913, entró en vigor en México e Internacionalmente el 1° de marzo de 1913, se publicó su promulgación el 2 de marzo de 1929.¹⁶⁶ En el convenio se regula el abordaje entre navíos de mar y barcos en navegación interior, en especial se determinan las indemnizaciones que corresponden en atención a los daños causados a los buques, a las cosas o personas que se encuentren a bordo. En él se establece que si el abordaje fuere fortuito, caso de fuerza mayor, o si hubiere dudas sobre las causas, los daños los sufrirán quienes los hayan recibido, aún en el caso de que uno de los buques se encuentre anclado. Si uno de los buques tuvo la culpa la reparación de los daños corresponderá a aquel buque que causó los daños. En si se establece la responsabilidad en relación a la culpa o al grado de la culpa, sin embargo no existe ninguna presunción de culpa, y la acción de daños no estará subordinada a ningún acto anterior a la propia demanda, la convención no afecta las reglas sobre limitación

¹⁶⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en materia de Abordaje y Protocolo de Firma*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

de responsabilidad de los dueños de buques, tal como se establezca en cada país contratante.¹⁶⁷

También se regula por el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 y Resoluciones aprobadas por la Conferencia, firmado en Londres el 20 de octubre de 1972, aprobado por el Senado de la República el 26 de noviembre de 1975, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de febrero de 1976, México se adhirió el 8 de abril de 1976, entró en vigor en México e internacionalmente el 15 de julio de 1977, se publicó su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1976.¹⁶⁸ La Conferencia internacional sobre la Revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972, a cargo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en Londres, en dicha Conferencia se aprobó el Convenio sobre el Reglamento. La Convención tuvo por objeto la revisión del Reglamento, se aplica en el territorio de cada una de las partes, y como toda Convención establece sus formas de adopción, forma de entrada en vigor, etcétera.

El Reglamento contiene generalidades; la aplicación a los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima; una serie de cuestiones técnicas tanto para los buques como para las vías navegables, para prevenir las colisiones y fomentar la seguridad de la navegación; se establece que nada de lo establecido en el Reglamento eximirá a un buque, o a su propietario, al Capitán o a la dotación el mismo de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento del propio

¹⁶⁷ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje y Protocolo de Firma*. <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/UNIFICACIONABORDAJE.pdf>

¹⁶⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 y Resoluciones aprobadas por la Conferencia*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

reglamento o de la negligencia en observar cualquier precaución que exija la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.¹⁶⁹

Es importante resaltar que en ninguna de las dos Convenciones señaladas ni en el Reglamento se menciona la forma de limitar la responsabilidad, que señala el artículo 154 de la LNCM.

Como hemos visto la falta de claridad en la redacción del Título Noveno de la LNCM conduce a una serie de confusiones, es así que el artículo 276, si bien es clara al establecer nuevamente la jurisdicción del Juez de Distrito, si el choque ocurre entre dos embarcaciones que se dirigen a diferente puerto y ambas presentan una demanda, entonces no podemos determinar con base en lo establecido en dicho artículo cual demanda prevalece, el juez deberá entonces recurrir a la máxima de primero en tiempo primero en derecho, sin embargo podría darse el caso de que se arribaran simultáneamente a dos puertos diferentes, y por lo tanto, dos procesos administrativos ante diversos Capitanes de Puerto.

Los abordajes son considerados como accidentes o incidentes marítimos de acuerdo con el artículo 182 fracción primera, en el caso de abordajes deberá levantarse actas de protesta por los capitanes, los patrones y los miembros de la tripulación ante la autoridad marítima, Capitán de Puerto, artículo 183 de la Ley, el Acta de protesta deberá ser levantada de conformidad a los requisitos y regulaciones establecidas en los artículos 183 y 184 de la LNCM.

Una vez practicadas todas las diligencias necesarias por el Capitán de Puerto, el expediente es remitido a la Secretaría, quién emite después de realizar las debidas diligencias un dictamen, sin embargo este dictamen que sirve para imponer sanciones administrativas en caso de que las hubiere, solo quedara a la apreciación del Juez, sobre su alcance y valor, en caso de una demanda.

¹⁶⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Conferencia Internacional sobre la Revisión del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, 1972*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLAMENTOPREVENIRABORDAJES.pdf>

Por lo que, en caso de una demanda, el proceso judicial y el procedimiento administrativo, pueden ser simultáneos, lo que pueden derivar en dos verdades jurídicas completamente diferentes.

El procedimiento administrativo se realiza sustancialmente ante un perito en la materia como lo es el Capitán de Puerto, la segunda instancia ante la Secretaria parece prolongar solo el procedimiento, pero su finalidad es básicamente administrativa.

Todo lo llevado ante el Capitán de Puerto y la Secretaría solo tiene efectos indicativos en el proceso judicial, artículo 277, en el proceso judicial, y el procedimiento administrativo pueden ser simultáneos, o sucesivos, y requieren sus propios peritos y pruebas, etcétera.

Los convenios internacionales señalados dan cuenta de la responsabilidad de los capitanes y tripulación refiriendo está a una responsabilidad en caso de que exista negligencia por parte de ellos, sin embargo, parece que el legislador al redactar los artículos 278 y 279 de la LNCM, ya no emitió un procedimiento como tal, tampoco refirió a los Convenios Internacionales en el capítulo de referencia, (ya los había señalado en la parte sustantiva), pero siendo que es un proceso marítimo, regido por dichos convenios, dejó los procesos a lo establecido en la legislación mercantil, olvidando todas las excepciones, causas y limitaciones que fijan los convenios, como si fuera una simple responsabilidad civil objetiva o responsabilidad penal, sin aclarar más sobre el tema.

Sobre el límite de responsabilidad deberá estarse a lo establecido en el Capítulo V del Título Sexto de la LNCM, Responsabilidad Civil derivada de Siniestros Marítimos y en especial a lo establecido en el artículo 177, y los convenios o tratados internacionales que se mencionan, y los cuales señalaremos adelante al tratar el Capítulo VII del Título Noveno

F. Declaración, Compromiso y Liquidación por Avería Común o Gruesa.

De todas las instituciones y fenómenos jurídicos marítimos la avería gruesa, general o común nos parece una de las más representativas de la empresa o industria marítima.

Tal como lo señalamos en el capítulo de historia, la avería gruesa nace desde tiempos ancestrales, aún antes del derecho romano. Sir James Allian Park opina que aún antes de que el Digesto de Justiniano señalara que: “Las leyes de Rodas prevén que, si para lograr el aligeramiento de la embarcación, mercancías son echadas por la borda, en beneficio de todos, deberán ser reemplazadas con los aportes de todos”, digesto que fue publicado en el año 553 a. C., la ley del mar en que se basaron las leyes, para dar la máxima anterior, tuvo su origen desde el siglo noveno antes de Cristo, así lo refiere el nuevo testamento en el viaje de San Pablo a Roma, el barco sufrió daños, y que el Capitán después de consultar a los comerciantes, ordenó que los avíos sobre cubierta fueran echados al mar desgraciadamente sin beneficio. Lo cual constituyó un acto de avería gruesa, aun cuando falló en salvar la aventura marítima.¹⁷⁰

La avería general, común o gruesa representa la concepción conjunta del riesgo que representa transportar mercancías o personas por agua, el enfrentarse a la naturaleza representada por el mar. Esa concepción de riesgo aceptada por el comerciante dueño o poseedor de una embarcación, como por el comerciante dueño de la carga, produjo desde tiempos ancestrales la figura que caracteriza a la empresa marítima o industria marítima, da origen y alimenta *la aventura marítima*, en la que participan la embarcación y la carga.

Aún con todos los adelantos científicos y tecnológicos con los que se cuenta hoy en día, el transporte de mercancías por agua conserva el gran riesgo que implica la navegación.

La avería común representa un compromiso, acuerdo celebrado entre todos los intereses que participan en la aventura marítima. Compromiso por el cual en caso de que concurren ciertas circunstancias, o hechos, todos resuelven participar en compartir los daños sufridos, representa un proceso en sí, donde se evalúan todos los bienes y efectos, en una forma y términos acordados, se evalúan aquellos que sufrieron daño o menoscabo, y todos comparten la pérdida.

En inglés el vocablo “Jettison” se refiere a echazón, echar al mar, desechar.

¹⁷⁰ Hudson, N. Geoffrey, *op. cit.*, nota 31, p 3.

Las cosas echadas al mar deberán ser valuadas al mismo valor de aquellas que se salvaron, y deberán ser divididas libra por libra, entre los comerciantes, el capitán deberá compartir de la cuenta del barco o de sus fletes, a su opción, para restituir el daño.

El principio general señalado arriba ha llegado a nuestros días, y es parte de la ley del mar de todas las principales naciones.

En derecho internacional se ha cuestionado la figura de la avería común o gruesa, en algunas legislaciones y diversos tratadistas se cuestionaron su legalidad, sin embargo el derecho marítimo internacional, y las leyes de los diversos países han adoptado la figura y la consideran una creación de las leyes marítimas internacionales.

En nuestro derecho la figura de la Avería común o gruesa se adopta en la fracción I del artículo 157 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo (“LNCM”), que la define como:

“I. Avería común o gruesa. Es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y”

Es importante señalar que el Artículo 158 de la LNCM establece:

“Artículo 158. Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de avería.”

El principio que hemos repetido en todo este estudio referente a que las partes se obligan en la forma que quisieron hacerlo, *pacta sunt servanda*, lo pactado entre las partes obliga, es el principio fundamental, que nos permite hablar de la avería gruesa, no únicamente a nivel de legislación nacional sino como el principio del derecho del mar.

La avería gruesa implica un compromiso contractual celebrado dentro del propio contrato de transporte, por el cual las partes que intervienen en ese transporte de mercancías por agua, se obligan a que en caso de que ocurra un acto que implique

una avería gruesa, todos deberán contribuir, con aquellos que perdieron bienes para el beneficio común.

Se asemeja en gran medida a un pacto de arbitraje, el compromiso de someterse a un proceso de avería gruesa, que permita valorar todos los bienes que participan en la aventura marítima, con circunstancias de lugar tiempo y modo, incluyendo aquellos bienes, u obligaciones que se determinan clara y detalladamente en una serie de reglas, y excluyendo aquellos bienes actos, circunstancias y acontecimientos que las partes juzgan como no incluidas en la aventura marítima o no susceptibles de participar de la avería gruesa, así se realiza un procedimiento de ajuste una vez valuados todos los bienes, y determinado aquellas circunstancias que si participan y aquellas que no, proceso complicado, pero que ha merecido y cumplido a nivel internacional su objetivo, *“la resolución de graves controversias entre todos los que participan, sin un trámite o proceso ante un juez,* debido esencialmente a su gran desarrollo.

El pacto de someterse a un procedimiento de avería gruesa, generalmente se incluye en el conocimiento de embarque, contrato que celebra el cargador, consignatario con el transportista marítimo. Se establece en su clausulado, un compromiso, que en sí, constituye un contrato diverso al contrato de transporte, para el caso de que ocurra un acto o evento de avería gruesa, compromiso que dispone sobre la forma y términos, en que se decidirán en caso de un accidente a la navegación las controversias que surjan y por el cual todas las partes, o intereses que concurren en la aventura marítima se obliga para con los otros intereses, a aminorar la pérdida que uno o varios sufran, haciéndola en lo más posible equitativa para todos los intereses.

Las Reglas de *York-Amberes* contienen esa evolución histórica, de la avería gruesa, común o general, son una serie de disposiciones que determinan los intereses que concurren en la aventura marítima, que cuestiones si participan y que cuales no entra en la valuación de dichos intereses, que después de un ajuste permite la cooperación de todos en la pérdida de uno o de varios, y que fundamentalmente permiten claridad y certeza jurídica.

Si una ley de un estado reconoce los principios de autonomía de la voluntad, el derecho de los individuos a obligarse en la forma y términos que quieren hacerlo, y que su voluntad sea la que predomine a efecto de que ciertos acontecimientos sean resueltos de tal manera o cual manera, como es el caso de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, al referir en su artículo 158 a las Reglas de York-Amberes, lo menos a lo que está obligado el legislador es a conocer a fondo dichas reglas, a proveer lo necesario para que las mismas se apliquen, siguiendo los principios de uniformidad del derecho marítimo, y reglamentando aquello necesario para su aplicación, en caso contrario no se logra la máxima del derecho de que a cada quién lo suyo o lo que le corresponda, y la aplicación del derecho de tal manera que se obtenga justicia.

A manera de explicación, de lo que es el procedimiento de la avería gruesa debemos atender a lo señalado en el libro *The Law of Admiralty Second Edition* escrito por Grant Gilmore y Charles L. Black, Jr.¹⁷¹ Libro que contiene una amplia explicación sobre el tema en la legislación de EUA, en donde por varios años existió la controversia sobre la legalidad de la figura, y del cual se toman con una traducción libre lo siguiente:

“Los requisitos de la avería general o gruesa en los Estados Unidos son los que señalo Justice Grier en el procedimiento seguido por *Bernard vs Adams*. A efecto de que se establezca o constituya un caso de avería general o gruesa, tres cosas deberán ocurrir:

Primera. Un daño común; un daño en que el buque, carga y tripulación participan; un daño inminente y aparentemente inevitable; excepto cuando se incurre voluntariamente en la pérdida de parte para salvar el resto.

Segunda. Deberá existir una echazón voluntaria, *jettison*, *jactus*, o tirar desechando una parte de la preocupación conjunta con el fin de evitar este peligro inminente (*periculi imminentus evitandi causa*) o en otras palabras la transferencia del riesgo de la totalidad a una porción de la totalidad.

Tercera. El intento por evitar el riesgo o daño debe ser exitoso.

¹⁷¹ Gilmore, Grant y Black Jr. Charles L., *op. cit.*, nota 9, p. 246.

Cuando un buque transportando carga se encuentra en su viaje, tres cosas parecen estar en riesgo, el buque, la carga y el flete. Las dos primeras se explican por sí mismas. Los Fletes en derecho marítimo y en términos comerciales, nunca se refieren a los bienes transportados, sino más a la compensación que el dueño del buque recibirá por transportar los bienes. Se dice que los fletes se encuentran en riesgo, porque bajo la ley marítima de transporte el transportista no podrá cobrar el flete si los bienes no son entregados en su destino, por lo que la pérdida de la carga implica la pérdida del flete también.¹⁷²

Actualmente los conocimientos de embarque muy frecuentemente establecen que el flete será considerado ganado y pagadero cuando los bienes son cargados en el buque, en ese caso, los fletes obviamente no se encuentran en riesgo, y por lo tanto no entrarían a la avería gruesa.”¹⁷³

Seguimos con la referencia al libro citado, recordando que si bien muchas de las consideraciones son aplicables únicamente de acuerdo a la ley marítima de los Estados Unidos de América, pretendemos con su estudio aclarar diversos cuestionamientos que surgen a nivel nacional, siempre sobre la base de que las normas internacionales buscan la uniformidad, criterio sustentado expresamente en la LNCM.

“Normalmente, el que sufre el daño deberá soportarlo solo, y no tiene derecho a que los demás contribuyan a su pérdida. La aventura marítima no es, en general, común o conjunta, cada uno de los dueños de las cosas en riesgo toman sus propias decisiones. Cualquier pérdida en “particular” en oposición a “general” es considerada una avería particular.¹⁷⁴

La LNCM considera la figura de la Avería particular o simple en la fracción II del artículo 157.

“Cuando, sin embargo, un bien en riesgo en la aventura se convierte o se encuentra en una posición de peligro, y cuando un sacrificio voluntario es realizado

¹⁷² *Ibidem*, p. 245.

¹⁷³ *Idem*.

¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 246.

por una de las partes, con la consecuencia de que el resto se salve, por ello todos los bienes restantes deben contribuir, *no con una indemnización total al dueño de los bienes sacrificados*, pero si en un monto para asegurar que todos sufran equitativamente. El procedimiento es llamado “mecanismo de prorrates”.

El valor de cada uno de los intereses es multiplicado por una fracción que tiene como numerador la suma de los gastos de la avería general y como denominador la suma de los valores que contribuyen”.¹⁷⁵

Como se puede analizar la avería gruesa no es un procedimiento de indemnización, los intereses en la navegación no cubren los daños sufridos por otros, ni con la avería se intenta que unos paguen lo que los otros sufren, como si fuera un seguro, no, es un procedimiento que permite que todos ganen y pierdan a la vez, ello es lo fundamental, la esencia de la avería gruesa, ni la carga ni la embarcación le pagan al otro en virtud de la avería una indemnización, sino que después de un ajuste, todos sufren la pérdida de unos, de una manera equitativa.

Ejemplo tremendamente simple, y que en la práctica es difícil que se dé por la gran cantidad de intereses y personas que actualmente intervienen en la industria marítima es el que nos presenta el autor en comentario y que es tremendamente ilustrativo, es por ello que lo transcribimos, a continuación:

“El valor del buque es de \$1'000,000.00, su carga toda perteneciente al mismo cargador es valorada en \$1'000,000.00, y los fletes que serían ganados al arribo son por la cantidad de \$100,000.00.

Supongamos que en una tormenta, se hace necesario, a juicio del capitán, echar al mar, a efecto de aligerar el buque, carga con valor de \$100,000.00, a efecto de completar la echazón rápidamente, es necesario abrir un hoyo en la cubierta superior del casco, dañando el buque por un valor de \$5,000.00.

El interés del buque, (buque más fletes), considerados como un todo es de \$1'100,000.00 e incurrió en un daño total de \$15,000.00 (daño al casco más pérdida de fletes). La carga se valoró en \$1'000,000.00 y sufrió un daño valorado en \$100,000.00.

¹⁷⁵ *Idem.*

Los tres intereses, (buque, carga y fletes) son valuados en \$2'100,000.00, y sufrieron un daño por el acto de avería general por la suma total de \$115,000.00. Ello nos da el siguiente quebrado 115 partes de 2100.

Al final, mediante los cálculos se deberá lograr que cada uno de los intereses sufra en esta proporción.

Con la aplicación de este porcentaje a los intereses de la carga en riesgo (1'000,000.00) corresponde o resulta en algo así como \$54,761.90.

Aplicando el mismo porcentaje a los intereses del buque (buque y fletes), totalizando un monto de \$1'100,000.00 se llega a la suma de \$60,238.10.

Como la carga, derivado de la echazón sufrió \$100,000 en pérdida, una suma mayor que la porción que le corresponde de pérdida, el buque deberá pagar al dueño de la carga la diferencia entre esa suma y los \$54,761.90 que debe pagar de su bolsillo, o lo que es lo mismo \$45,238.10.

Este pago, conjuntamente con los \$15,000.00 que sufrió de pérdida por fletes y daño al casco, ocasionara que el buque pague una suma total de \$60,238.10 que es la parte proporcional a la pérdida de la avería general, o gruesa.

Aquellos que se encuentran familiarizados con lo intrincado del ajuste de Avería General (Gruesa) se reirán de lo simple del ejemplo, y con lo embarazoso de los cálculos, pero alguien que realiza los cálculos que se mencionan arriba, puede tener una noción concreta detrás del proceso de cálculo, y de las consecuencias prácticas del proceso de avería general o gruesa".¹⁷⁶

Porque deben preservarse la Avería Gruesa y que significa:

En caso de peligro, las acciones se toman sin demora alguna, evitando así la posibilidad de incurrir en pérdidas incluso mayores mientras se entablan negociaciones entre las distintas partes interesadas para buscar una solución. Los derechos y obligaciones de cada una de las partes son sobradamente conocidos de antemano por encontrarse en unas reglas (las Reglas de York-Amberes) clara y universalmente aceptadas. Por lo tanto, en caso de peligro, el Capitán no tiene que elegir arbitrariamente entre preservar el interés del buque o de toda o parte de la

¹⁷⁶ *Ibidem*, p. 247.

carga, sino que puede concentrarse en la seguridad de la navegación y la salvación del buque, tomando las decisiones necesarias en interés de todos los que participan en la aventura marítima; y la independencia de la actuación del Capitán del buque no perjudica el interés de ninguna de las partes, ya que todas ellas contribuyen a prorrata a pagar los sacrificios y gastos ocasionados. Este sistema representa, por tanto, una forma equitativa de reparto.

El Comité Marítimo Internacional tal como lo señalamos, en el apartado de los organismos internacionales, es una organización no gubernamental, el Comité ha sido el custodio de las Reglas de York Amberes para el ajuste de la Avería Gruesa, que fueron revisadas en la Asamblea de Londres en 2004, actualmente hay dos versiones de las Reglas de York Amberes, las Reglas de 1994¹⁷⁷ y su revisión realizada en la conferencia llevada a cabo en Vancouver el 31 de mayo al 4 de junio de 2004, que son conocidas como las Reglas York- Amberes de 2004.¹⁷⁸

En la regla A de las Reglas de 1994 se establece la definición de un acto de avería gruesa, señalando que: “Existe avería general cuando, y únicamente cuando, cualquier sacrificio o gasto extraordinario es intencional y razonablemente hecho o realizado para la seguridad común con el propósito de preservar de un riesgo las propiedades incluidas en una aventura marítima común.

Los sacrificios y gastos realizados en la avería gruesa serán responsabilidad de todos los intereses que deben contribuir de conformidad con las siguientes bases.

A diferencia de lo que establece nuestra legislación en la fracción primera del artículo 157, en su parte final, “en proporción al monto de sus respectivos intereses”, nos parece que dicha frase no se encuentra ajustada a lo que un ajuste de avería gruesa debe ser, si nos repetimos al ejemplo arriba señalado, veremos que el ajuste no se realiza únicamente en proporción a los intereses de cada uno, sino que el ajuste resulta, de la aplicación de un porcentaje obtenido del cálculo de los valores de todos

¹⁷⁷ *Comité Maritime International, York-Antwerp Rules 1994,*
<http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR94english.pdf>

¹⁷⁸ *Comité Maritime International, York-Antwerp Rules,*
<http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules/0,2754,15432,00.html>

los intereses, entre las pérdidas y gastos sufridos y realizados por todos los intereses. Esto es, todos sufren la pérdida, pero no quiere decir que todos al final saquen dinero de sus bolsillos para pagar, es más a algunos se les llegaría a entregar dinero, de la contribución de los demás, a efecto de hacer equitativa la pérdida para todos, lo cual, puede ser contrario a lo que se infiere del tratamiento que la ley da a la avería gruesa.

No sabemos la razón del legislador para repetir lo establecido en el artículo 159 en sus diversas fracciones, como los artículos 280 al 284 en el Título de Disposiciones Procesales Marítimas.

Preocupa sobre manera que de la simple lectura de las Reglas de York-Amberes, podemos determinar que ellas establecen los actos que la integran o deben ser considerados o no para el ajuste de la avería general o gruesa., y el procedimiento para llevar el ajuste a cabo.

La LNCM determina que las Reglas de York-Amberes regirán los actos y contribuciones, artículo 158, en caso de avería gruesa.

Por lo tanto como deberemos interpretar el párrafo final del artículo 286, que en su parte final dice: “así como la determinación de los actos que deban considerarse en la liquidación de ésta.” Todo ello solo conduce a confusión.

Si bien, el Juez de Distrito puede optar por determinar que actos deben ser considerados en la avería gruesa o general, estos solo pueden referirse a aquellos que las propias Reglas de York-Amberes señalan, (hayan sido acordadas por las partes o no), lo que rompe el principio de *pacta sunt servanda*.

Pero además, tenemos el problema de ¿cuáles serán las vigentes?, (ya que dispone la aplicación de las vigentes) artículo 158, siendo que no podemos hablar de vigencia, ya que no son una ley o un tratado,

Sabemos cuáles son los actos que deben ser considerados para la liquidación o ajuste, por dos razones; (1) que exista pacto expreso entre las partes, si existe pacto entre las partes aplicaría las reglas pactadas ya sean las de 1994, o las de 2004; (2) ya que, así lo dispone la LNCM en el artículo 158, (surgirá el cuestionamiento sobre la vigencia, ya que internacionalmente las reglas están supeditadas al acuerdo de las partes, no a una obligación legal, o a un Tratado vigente internacionalmente, debemos recordar que las reglas no son fruto de una acuerdo entre países, sino del trabajo de

asociaciones de juristas y de las diversas asociaciones y cámaras de los sectores que intervienen en el transporte marítimo de carga y pasajeros), por lo que el Juez, deberá decidir oyendo a las partes cuales rigen.

El proceso fijado en los artículos 287, 288, 289, atiende a un único fin determinar la existencia de una avería común, o gruesa, lo que parecería natural a un derecho otorgado al naviero o dueño de la embarcación, la declaración de avería común o gruesa. La declaración de un derecho realizada por uno de los intereses en juego se convierte en todo un proceso. Desnaturalizando la propia esencia de la avería gruesa.

Si vemos que a grandes rasgos son tres los intereses que confluyen en la aventura marítima, la embarcación y el flete, que responden al mismo interés, y por otro la carga, la pregunta sería, ¿porque la carga quiere que se declare la avería gruesa, y contribuir a los bienes perdidos, o a los gastos realizados?, a diferencia de solicitar o demandar el valor de su carga aún con la aplicación de un límite de responsabilidad y no pagar el flete o pedir la reposición del mismo en virtud de no haberse cumplido el contrato de transporte.

El proceso parece desestimar el derecho a declarar la avería gruesa por parte del dueño de la embarcación o su capitán, y someter ese derecho a prueba, lo que constituye en nuestra visión una verdadera alteración de la naturaleza de la avería gruesa.

En un segundo proceso, una vez que se declare que existe avería gruesa, se seguirá el proceso de ajuste, y nombramiento de ajustadores, artículos 293, 294, para llegar a un dictamen artículo 295.

Ahora no sabemos con qué elementos se realizara el ajuste de avería, o como el ajustador se hará llegar de todas las pruebas y elementos que requiere, ya que la primera parte del proceso, en donde se rinden pruebas, estas serían relativas a determinar si existe el accidente marítimo, como tal, no a rendir pruebas que permitan determinar los extremos del ajuste, lo anterior de acuerdo al artículo 184, fracción IV, de la LNCM.

Ya que el legislador parece haber convertido el ajuste en un verdadero acto de ejecución de sentencia, sin determinar con precisión, como se harían llegar las pruebas, para valorar el valor de los bienes afectados.

Ya que en virtud del principio de congruencia de la sentencia, esta sólo podría declarar que existió un acto de avería gruesa, dado de existió una echazón, que el capitán para evitar perder la embarcación y más carga, decidió tirar una cierta carga o realizar una abertura en el casco de la nave, y que con ello, se salvó la embarcación y la carga restante, en una palabra tener demostrados los extremos que se contienen en la definición de avería. Pero no contar con los elementos para realizar el ajuste, ni con los medios para realizarlo.

Pero establece una sentencia de existencia de la avería, artículo 292, como si la primera fuera un acto prejudicial, (siendo que no lo es) y otra sentencia la del artículo 297, cuyo proceso se limita a establecer un proceso de ajuste.

Todo ello nos conduce a una serie de confusiones, (a) la declaración de avería gruesa es un derecho del dueño o del capitán esencialmente, ya que el valor de lo perdido, en la gran mayoría de los casos no supera el valor de la embarcación, aun cuando todos los interesados pueden declararla; (b) es un compromiso, o pacto entre las partes, si ese compromiso existe y es válido, para que se requiere todo el proceso fijado en la ley para determinar si existió la avería, si debiese bastar con que alguno de los interesados la declare, en todo caso el proceso debía ser solo de impugnación de ese derecho; (d) el verdadero proceso es el ajuste que se convierte en un segundo proceso, pero en el que no se considera un periodo de prueba, ni de la manera de allegare de ellas en el proceso marcado por la ley, el ajustador sin contar con los elementos debe realizar el ajuste, en 60 días; (por lo que resulta que no se puede abrir válidamente un periodo para reunir las pruebas, necesarias para el ajuste.

La simple declaración de avería debía conducir al nombramiento de ajustadores, y a la reunión de las pruebas necesarias para realizar dicho ajuste de acuerdo a las normas de York–Amberes.

G. Remuneración por Salvamento.

El Salvamento se encuentra definido en la LNCM, en su artículo 161, en donde señala que se entenderá por operación de salvamento toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en las vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989.

Aun cuando la LNCM solo hace referencia al Convenio de Salvamento Marítimo de 1989, México ha celebrado tres tratados internacionales sobre la Materia, a saber:

La Convención para la Unificación de ciertas reglas relativas al auxilio y Salvamento Marítimo, celebrado en Bruselas, Bélgica el 23 de septiembre de 1910, firmado por México el 23 de septiembre de 1910, aprobado por el Senado de la República el 1° de mayo de 1911, no fue publicada su aprobación, México lo ratificó el 1° de febrero de 1913, entró en vigor internacionalmente y en México el 1° de marzo de 1913, se publicó su promulgación el 2,3,4, y 7 marzo de 1929.¹⁷⁹ Las reglas contenidas en este convenio, aun cuando se encuentra vigente en México fueron adaptadas por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979, celebrado en Hamburgo, el 27 de abril de 1979, aprobado por el Senado de la Republica el 9 de diciembre de 1985, dicha aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de enero de 1986, México se adhirió el 26 de marzo de 1986, entró en vigor internacionalmente el 22 de junio de 1985, y en México entró en vigor el 5 de abril de 1986, fue publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 20 de junio de 1986.¹⁸⁰ El convenio se encuentra relacionado directamente con la búsqueda y salvamento de personas en el mar, y a las recomendaciones realizadas por la Conferencia internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, 1960, desarrolla un plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos, salvamento de personas en peligro en el mar, y la cooperación entre las organizaciones de búsqueda y salvamento de todo el mundo y entre los que participan en las mismas, contiene un Anexo, se estipula en pro de la seguridad de la vida humana en el mar, considera asuntos tales como: Región de búsqueda; centro coordinador de salvamento; subcentro de salvamento, unidad de vigilancia de costas; unidad de salvamento; jefe

¹⁷⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Auxilio y Salvamento Marítimo*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

¹⁸⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, 1979*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>.

en el lugar del siniestro; coordinador de la búsqueda de superficie; diferentes tipos de fases, etcétera. Por lo que el mismo se refiere más a lo establecido en el segundo y tercer párrafo del artículo 181, a lo señalado en los artículos 162, 163, 164 y primer párrafo del artículo 166, de la LNCM.

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989, celebrada en Londres, el 28 de abril de 1989, fue aprobado por el Senado de la República el 8 de julio de 1991, aprobación publicada en el Diario Oficial de la Federación el 15 de agosto de 1991, México lo ratificó el 10 de octubre de 1991, en el momento de ratificar México reservo el derecho de no aplicar las disposiciones establecidas en el párrafo I, en los incisos a, b, c y d del artículo 30, señalando que considera al salvamento como un acto voluntario, entró en vigor internacionalmente y en México el 14 de julio de 1996, se publicó su promulgación el 6 de marzo de 1992.¹⁸¹

Los tres tratados se consideran vigentes en los Estados Unidos Mexicanos.

Para los efectos de la remuneración por salvamento deberemos referirnos tanto al Convenio celebrado el 23 de septiembre de 1910, como al Convenio de Salvamento Marítimo de 1989, ya que este último corrigió y modificó el primero, sin derogarlo totalmente.

Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas. Definición que empata con la contenida en el primer párrafo del artículo 161 de la LNCM.

Si bien el proceso marítimo de remuneración por salvamento establece lo que nos parece más adecuado, al señalar que el procedimiento de salvamento se ventilara conforme a las reglas de los juicios ordinarios mercantiles, artículo 303 de la LNCM, con ello, se logra que el Juez de Distrito no tenga que estar revisando a cada paso que da, si lo que dispone la Ley de Navegación y Comercio Marítimo se opone o contraría el proceso normal, o se opone o contraría un tratado internacional, cuestión que por lo regular se da en todos los otros procesos marítimos que hemos comentado.

¹⁸¹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

Dentro de las disposiciones relativas a la búsqueda, rescate y salvamento que trata el capítulo III del título Sexto de la LNCM se comprenden indistintamente aquellas que se realizan por organizaciones internacionales, o por las autoridades de los diversos países para lograr el salvamento y búsqueda de personas y embarcaciones en el mar. Sin embargo, consideramos que ellos pueden no tener derecho a una remuneración por el salvamento, ya sea por disposición de la ley de cada uno de los estados miembros de la convención, como una ayuda a la navegación por otro barco o por personas, un ejemplo de ello es las funciones que tiene el capitán de puerto, o los miembros de la armada de México al efectuar la búsqueda y rescate en el mar, como las operaciones de salvamento realizada por empresas o individuos dedicados expresamente a el salvamento de embarcaciones o personas, como una prestación de un servicio.

El salvamento como una prestación de un servicio puede realizarse de dos formas, por un contrato celebrado entre el dueño de la embarcación, y la empresa o persona dedicada al salvataje, contrato que se celebra normalmente bajo formas internacionalmente aprobadas, y bajo las base de “*no cure no pay*” por lo que si no se obtiene un salvamento exitoso no se tiene derecho a pago alguno.

De acuerdo al convenio se tienen que reunir ciertas condiciones para que exista derecho a una recompensa, Capítulo III Derechos de los Salvadores, Artículo 12, Condiciones para que haya derecho a recompensa, dentro de las cuales se encuentran: (1) Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa, (2) Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil; (3) las disposiciones del capítulo serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario.

En el propio tratado se establecen: los criterios para determinar la recompensa; quienes deberán pagar la recompensa; lo referente a una compensación especial cuando la carga constituya una amenaza de daños al medio ambiente; el reparto entre los salvadores; salvamento de personas; las cuales no están obligadas a pago en caso de ser salvadas; el salvamento debe responder a un contrato, o como si un contrato

se hubiese celebrado entre las partes y debe considerar que la remuneración sea razonable; los efectos de la mala conducta del salvador; si los servicios se prestan en contra o con la prohibición expresa y razonable del propietario o del capitán del buque; se otorga un privilegio marítimo al salvador, sin embargo si se le ha ofrecido o ha sido otorgada fianza bastante respecto de su reclamación, incluso intereses y costas, no podrá hacer valer ese privilegio, (derecho que se plasma más o menos en el artículo 302 de la LNCM, ya que exige que además de la constitución de garantía, se le obliga al propietario o naviero a él iniciar el proceso lo cual resulta absurdo); la obligación de constituir fianza, por todos dueños de las cosas salvadas, inclusive por los dueños de las cargas; importante es resaltar que en el punto 3 del artículo 21 del Convenio, se señala que el buque y otros bienes no podrán ser retirados del primer puerto al que arribe la embarcación después de ser salvada, si no se constituye garantía suficiente, (por ello, deberá tomarse con cuidado las reglas establecidas en los artículos 300 sobre el Juez competente, y la oportunidad de la demanda, ya que en muchos casos, las embarcaciones no son recibidas en algunos puertos, o se les niega la autorización de entrada dadas sus condiciones de seguridad, o seguridad de las cargas, esgrimiendo cuestiones de seguridad de los puertos, por ello si la demanda por remuneración se entabla en un estado que no recibe la embarcación, aun siendo el puerto más cercano, se tendrán bastantes problemas en el curso del procedimiento); pagos provisionales; prescripción de las acciones; intereses; cargas propiedad del Estado; cargas para fines humanitarios; publicación de laudos arbitrales, etcétera.

Como todo accidente a la navegación implica un procedimiento administrativo ante la autoridad marítima, capitán de puerto, y una segunda instancia ante la secretaría, su resolución, solo es un indicativo o prueba a ser valorada por el juez, por lo que las reclamaciones por salvamento, realmente se inician con una presentación de la demanda, solicitando la medida precautoria de embargo de la embarcación y su carga, ante el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto donde se encuentre la embarcación salvada.

H. Limitación de la Responsabilidad Civil.

La limitación de responsabilidad civil en materia marítima se da en diversas figuras o fenómenos marítimos tal como lo hemos comentado a lo largo del presente estudio.

Algo recurrente en las figuras legales marítimas es la apariencia de conceptos modernos en vestidos primitivos. Un ejemplo de esta idea de compartir el riesgo es el desarrollo de la doctrina de avería gruesa. Otra idea es la limitación de la responsabilidad de los dueños de embarcaciones al valor de su inversión, ejemplo la embarcación”.¹⁸²

De conformidad con lo establecido en el Código Civil Federal, en su artículo 6: “La voluntad de los particulares no puede eximir de la observancia de la ley, ni alterarla o modificarla. Sólo pueden renunciarse los derechos privados que no afecten directamente al interés público, cuando la renuncia no perjudique derechos de terceros”. Continúa señalando el Código Civil Federal en su artículo 7°, “La renuncia autorizada en el artículo anterior no produce efecto alguno si no se hace en términos claros y precisos, de tal suerte que no quede duda del derecho que se renuncia.”

Así la limitación de responsabilidad está íntimamente ligada con posibilidad de la renuncia a un derecho, el Artículo 2229 del código en comento, señala que cualquiera puede renunciar su derecho y remitir, en todo o en parte, las prestaciones que le son debidas, excepto aquellos casos en que la ley lo prohíbe. De conformidad con el artículo 2117, la responsabilidad civil puede ser regulada por convenio de las partes, salvo aquellos casos en que la ley disponga expresamente otra cosa.

El proceso que marca el Capítulo VII para el límite de responsabilidad se presenta en el caso de que el propietario, naviero o sujeto legitimado a ello, deba pagar el daño civil a un conjunto de acreedores, y que una cantidad determinada deba ser distribuida entre esos acreedores. Realmente el objetivo de todo el proceso, y en sí del límite de responsabilidad es que el naviero cubra su responsabilidad hasta el monto del valor de la embarcación con lo cual todos sus demás bienes no quedarían incluidos.

Hemos de considerar, primero la declaración de la existencia de un derecho a limitar la responsabilidad, ello, nos plantea el primer cuestionamiento, como veremos los convenios o tratados referentes a los límites de responsabilidad se han basado en cerrar de varias maneras la posibilidad de que se rompa dicho derecho a limitar la responsabilidad.

¹⁸² Gilmore, Grant, Black. Jr., Charles, *op. cit.*, nota 9, p. 818.

El proceso marítimo de limitación de responsabilidad se encuentra íntimamente ligado con el Capítulo V “Responsabilidad Civil derivada de Siniestros Marítimos”, del Título Sexto de la LNCM, en cual señala en su artículo 177, sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales o bien el texto incorporado por referencias a esta Ley, toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estará regida por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo y en su caso sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

Es importante señalar que la ley considera accidentes o incidentes marítimos, en su artículo 182: (1) el abordaje; (2) las arribadas forzosas e imprevistas; (3) el naufragio, el incendio, las varaduras o el encallamiento; (4) la avería común; (5) el acto u omisión que genere contaminación marina; y (5) El cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por caso fortuito o fuerza mayor.

Sin embargo no todos los accidentes o incidentes dan lugar a un límite de responsabilidad.

Por otra parte, la posibilidad de limitar la responsabilidad nace de un acuerdo de las partes, caso relevante para el presente estudio es la posibilidad de limitar la responsabilidad en caso de transporte de mercancías y personas por agua, lo cuales pueden tener origen en la propia relación contractual, o en la ley.

La aplicación de un límite de responsabilidad a caso concretos casi siempre se realiza dentro de un proceso judicial como una excepción, o contra demanda, solicitando el juez el reconocimiento del derecho a limitar la responsabilidad, por parte del transportista, un caso fuera de la LNCM pero aplicable al autotransporte terrestre de carga es el señalado en el artículo 66 fracción V de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Este límite de responsabilidad opera casi sin posibilidad de ser roto, aun cuando exista culpa o negligencia por parte del transportista.

El Tratado que debe ser analizado inicialmente es el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, celebrado en Londres el 19 de noviembre de 1976, aprobado por el Senado de la República el 13 de diciembre de 1993, se publicó su aprobación el 17 de enero de 1994, México se

adhirió el 13 de mayo de 1994, entró en vigor internacionalmente el 1° de diciembre de 1986, en México entró en vigor el 1° de septiembre de 1994, se publicó su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1994.¹⁸³

¿Quiénes tienen derecho a limitar su responsabilidad? De conformidad con el Tratado las personas que pueden limitar la responsabilidad son (1) Dueños, Artículo 1.1; (2) Fletadores, Artículo 1.2.; (3) Administradores (gestor naval), Artículo 1.2.; (4) Operadores, (Armador) 1.2.; (5) cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sea responsabilidad del propietario, Artículo 1.4.; (6) el salvador, Artículo 1.2.; (7) cualquier persona que sus actos, omisiones, negligencia sea responsabilidad del salvador, Artículo 1.4 y; (8) los aseguradores de la responsabilidad de las personas que se consideran en los puntos 1 al 8, Artículo 1.6.¹⁸⁴

Nuestra ley, en el artículo 2, fracción VII, define al propietario como la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, (sin entrar a discutir si la propiedad es un derecho real, ya que la propiedad se transmite por simple contrato, por lo que la propiedad no sigue al bien), y al naviero o empresa naviera, armador o empresa armadora los trata como sinónimos, fracción IX, y define al operador, como aquella persona que llega a celebrar contratos de utilización de las embarcaciones, y considera contratos de utilización de las embarcaciones, el contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo, el contrato de fletamento por tiempo o por viaje, los contratos de transporte de mercancías y personas por agua, por ello, la ley al fundir todos los conceptos, (por falta de técnica jurídica o de conocimiento sobre cada uno de los términos) permitió que todos limitaran la responsabilidad.

De conformidad a la LNCM, existe la posibilidad de limitar la responsabilidad en los siguientes casos: (1) en caso de contaminación marítima, artículo 76; (2) el fletante dentro de los límites de la póliza de fletamento, fracción IV del artículo 124; (3) en el

¹⁸³ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derechos Marítimos, 1976*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

¹⁸⁴ Griggs, Patrick, Williams, Richard, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Segunda Edición, Londres, Lloyd's of London Press LTD, 1991, p 16.

contrato de transporte de mercancías, artículo 134; (4) en el caso de transporte de personas, artículo 142, (es importante señalar que para el caso de transporte de personas existen otros Tratados Internacionales, sin embargo México no es parte de los mismos, de los cuales haremos mención adelante); (5) Abordajes, artículo 154, y; (6) Salvamento, artículo 166;

El proceso señalado en los artículos 304 y siguientes que regula la acumulación de reclamaciones, debiese ser reglamentario del artículo 9 del Tratado internacional en comento.

Es un proceso, por el cual el propietario o naviero pueda acudir al Juez de Distrito a efecto de que todas las reclamaciones, demandas, y aún las sentencias en contra que hubiese recibido se acumulen y el fondo constituido sirva para limitar la responsabilidad y que de él se cobren todos.

Este tipo de proceso se sigue en caso de hundimiento de una embarcación a efecto de que un solo juez conozca de todas las reclamaciones, y que todas esas reclamaciones sean pagadas de un solo fondo, un ejemplo de este procedimiento se siguió en los tribunales de los Estados Unidos de América, en el caso del hundimiento del buque motor Tabasco, a doscientas millas náuticas al sur de las Azores, y que provocó la pérdida de todos los contenedores y carga general de transportaba, sin pérdidas humanas, por lo que se buscó una legislación que permitiera la acumulación de todas las reclamaciones, el establecimiento de un límite de responsabilidad, y el pago de todas las reclamaciones por parte del fondo constituido.

El límite de responsabilidad por reclamaciones relativas a la pérdida de la vida, reclamaciones por lesiones y daños o pérdida de propiedades, reclamaciones se encuentra establecido a un monto específico de Derechos Especiales de Giro. En 2004, el protocolo de modificación de la convención de 1976 entró en vigor. Este protocolo aumentó los límites de responsabilidad de la convención.

Debido a recientes acontecimientos los límites de responsabilidad parece que han demostrado ser insuficientes, por ello el Comité legal de la Organización Marítima Internacional decidió en abril de 2012 incrementar el límite de responsabilidad aproximadamente en un 50%.

Bajo la más reciente modificación los límites se han elevado, a: Los límites de responsabilidad por pérdida o lesiones personales en embarcaciones que no excedan las 2,000 toneladas de peso bruto es de 3.02 millones de DEG (Derechos especiales de giro), que subió de 2 millones; para embarcaciones mayores, los siguientes montos adicionales son usados para calcular el monto de la limitación: (a) Por cada tonelada desde 2,001 a 30,000 toneladas 1,208 DEG (se elevó de 800 DEG); (b) Por cada tonelada desde 30,001 a 70,000 toneladas 906 DEG (se elevó de 600 DEG); (c) Por cada tonelada en exceso de 70,000, 604 DEG (se elevó de 400 DEG).

El límite de responsabilidad en caso de reclamaciones por daños a las propiedades: (1) Por las embarcaciones que no excedan las 2,000 toneladas de peso bruto es de 1.51 millones de DEG (se elevó de 1 millón); (2) Para embarcaciones mayores los siguientes montos adicionales son usados para calcular los límites: (a) Por cada tonelada desde 2,001 a 30,000 toneladas, 604 DEG (se elevó de 400 DEG); (b) Por cada tonelada desde 30,001 a 70,000 toneladas, 453 DEG (se elevó de 300 DEG); (c) Por cada tonelada en exceso de 70,000 toneladas, 302 DEG (se elevó de 200 DEG).

Como ejemplo, esto significa que el monto total de la responsabilidad de un barco con un GRT 15,000 (ejemplo una embarcación porta contenedores) se incrementara de 6.2 millones de DEG (aproximadamente 9.4 millones de dólares) a 9.3 millones de DEG (aproximadamente 14.2 millones de dólares).

La revisión de las cuantías se realiza de acuerdo al procedimiento señalado en el artículo 21 del propio tratado y su aplicación (vigencia) se regula de conformidad al punto 4 de dicho artículo 21.¹⁸⁵

En el caso de los contratos de transporte de mercancías, amparados por un conocimiento de embarque, se deberá tener en cuenta, lo establecido en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento

¹⁸⁵ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976*, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/RECLAMACIONESDERECHOSMARITIMOS.pdf>.

(Reglas Wisby) firmado en Bruselas Bélgica el 25 de Agosto de 1924.¹⁸⁶ En dicho tratado se consideraba un límite de responsabilidad en 100 libras esterlinas por bulto o unidad, en el punto 5 de su artículo 4, y su Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25 de agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas Wisby) celebrado en Bruselas, el 23 de febrero de 1968, que en su artículo 2 modifica el artículo 4, párrafo 5 fijando el límite de responsabilidad en caso de pérdidas o daños causados a las mercancías al equivalente a 10,000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías. En 1968, se aprueba que los límites de responsabilidad se calcularan de la forma siguiente; (1) 10,000 unidades monetarias para las sumas de 666.67 monedas de cuenta (Derechos especiales de giro). Establece una forma y método de conversión de los límites.¹⁸⁷ Conocido como Reglas de la Haya- Wisby. Convenio que se encuentra vigente para México, Protocolo que se aprobó el 23 de febrero de 1968, en Bruselas, aprobado por el Senado de la República el 18 de diciembre de 1993, publicada dicha aprobación en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de enero de 1994, México quedó vinculado por adhesión el 20 de mayo de 1994, entro en vigor internacionalmente el 23 de junio de 1977, y en México el 20 de agosto de 1994, fue publicada su promulgación en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1994.¹⁸⁸ Así como, el Protocolo que Modifica la Convención

¹⁸⁶ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento (Reglas Wisby)*, [http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLASDECONOCIMIENTO\(WISBY\).pdf](http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLASDECONOCIMIENTO(WISBY).pdf)

¹⁸⁷ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Convenio y Protocolo Modificativo del Convenio Internacional de 25 de agosto de 1924 para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (Reglas de Wisby)* <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.REGLASDEWISBY.pdf>

¹⁸⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Protocolo por el que se Modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de*

Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento del 5 de agosto de 1924, como se enmendó por el protocolo del 23 de febrero de 1968, y que fue firmado en Bruselas el 21 de diciembre de 1979, el cual en su artículo II, inciso a) modifica la letra (a) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención, y en el cual se fija un límite de responsabilidad de 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o, a dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado si la naturaleza y valor de las mercancías no han sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque, en el mismo artículo II se señala en el punto d) que las unidades de cuenta es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional.¹⁸⁹ El Protocolo de enmienda fue celebrado en Bruselas, el 21 de diciembre de 1979, aprobado por el Senado de la República el 18 de diciembre de 1993, su aprobación fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de enero de 1994, México quedó adherido el 20 de mayo de 1994, entró en vigor internacionalmente el 18 de mayo de 1986, y en México el 20 de agosto de 1994, se promulgó en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1994.¹⁹⁰

Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Reglas de Wisby), <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

¹⁸⁹ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento del 25 de agosto de 1924, como se enmendó por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.CONOCIMIENTODEEMBARQU1979.pdf>*

¹⁹⁰ Secretaría de Relaciones Exteriores, *Tratados Internacionales, Protocolo que Modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento, del 25 de agosto de 1924, como se enmendó por el Protocolo del 23 de febrero de 1968 (Reglas de Wisby), <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>*

Es importante señalar que existen varios tratados sobre la misma materia, y leyes de otros estados, la gran controversia se establece entre las reglas de la Haya, y Haya-Wisby ya comentadas y dos tratados el de Hamburgo y el de Rotterdam, ambos no han sido ratificados o aprobados por México, en concordancia con la industria marítima en general. En el seno de la Comisión de las Naciones Unidas para el derecho mercantil internacional fueron realizados y aprobados ambos convenios que no han tenido gran aprobación en el seno de los estados miembros de la Organización de las Naciones Unidas.

También es necesario recordar que existe el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973, conocido como MARPOL, que establece reglas y responsabilidades de carácter civil por contaminación, otros convenios que establecen la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos, los cuales se encuentran en constante revisión, tratados de los que ya comentamos anteriormente al hablar de la historia, cada tratado deberá ser revisado individualmente a efecto de aplicar el proceso marcado en los artículos 304 y siguientes, en especial el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la contaminación de las Aguas del Mar por hidrocarburos, así como todas sus enmiendas y modificaciones tomadas en el seno de la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas resultado de resoluciones del Comité de Protección del Medio Marino MEPC.

IV. CONCLUSIONES.

1. Un Título de Disposiciones Procesales Marítimas en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, debe determinar con claridad y precisión las disposiciones procesales marítimas.
2. Los procesos marítimos siempre refieren a fenómenos marítimos estudiados a nivel internacional, y codificados en Tratados Internacionales.
3. Todo proceso marítimo requiere una revisión de los Tratados Internacionales que regulan el fenómeno marítimo, a efecto de no contener disposición contraria al mismo, al ratificar cualquier convenio internacional existe la presunción de que el

mismo no contraviene el derecho interno, en su caso, en el momento de su ratificación deben realizarse las reservas correspondientes, por lo que no parece admisible que en la legislación común se altere el contenido o sentido del Tratado, máxime vista la obligación del Estado Mexicano de ajustar su legislación interna al contenido propio del Tratado, a menos que el propio tratado permita al Estado contratante legislar o definir puntos específicos en la legislación interna.

Aquí debemos referirnos a las conclusiones que el maestro Alonso Gómez-Robledo Verduzco señala en capítulo denominado “El Régimen Jurídico de los Tratados en México y el artículo 133 Constitucional”, a saber: “(1°) En una primera serie de casos, la ley nacional emitida con posterioridad no será impedimento u obstáculo para que el derecho internacional pueda producir sus efectos, aún y cuando esté en aparente contradicción con la normatividad interna. (2°) En una segunda serie de casos, la ley nacional emitida con posterioridad y en contravención con normas internacionales, solamente va a suspender-frenar por así decirlo- la aplicación del derecho internacional. En esta categoría específica la solución final comúnmente será dada a través de un Tribunal Supremo Corte Constitucional, quién declarará ya sea el derecho nacional o el derecho internacional, como impregnados de inconstitucionalidad, y por lo tanto susceptibles de anulación. (3°) en una tercera serie de casos, nos encontraremos con la hipótesis en que una legislación nacional emitida posteriormente y contraría al derecho internacional, va a paralizar completamente la aplicación del derecho internacional.”¹⁹¹

4. Las disposiciones administrativas sobre procedimiento, deberían encontrarse claramente definidas y separadas de los procesos, e incluir en su caso algún tipo de recurso administrativo, aun cuando fuera solamente referido a aquél recurso administrativo contenido en otras leyes.
5. Cada proceso marítimo, cada contenido y disposición debe ser revisado a la luz del tratado internacional al cual refiere el fenómeno marítimo a efecto de

¹⁹¹ Gómez-Robledo Verduzco, Alonso, *op. cit.* nota 53, 116.

determinar si cae, en cualquiera de los supuestos marcados en la conclusión tercera.

6. Lamentablemente podemos llegar a la misma conclusión a la que llega el maestro Gómez-Robledo:

“Esta tercera categoría (hipótesis en que una legislación nacional emitida posteriormente y contraria al derecho internacional, va a paralizar completamente la aplicación del derecho internacional) es desafortunadamente la que se presenta, cuantitativamente, con mayor frecuencia dentro de los órdenes jurídicos internos”

¹⁹²

V. GLOSARIO DE ABREVIATURAS

a.C.	Antes de Cristo.
B/L's	Por sus siglas en inglés, <i>Bill of Lading</i> , Conocimiento de Embarque
BIMCO	Por sus siglas en inglés, <i>The Baltic and International Maritime Council</i> . Consejo Marítimo Internacional del Báltico

¹⁹² *Idem.*

CMI	Comité Marítimo Internacional, <i>Comité Maritime International</i> .
CNUDMI	Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.
COGSA	<i>Carriage of Goods by Sea Act</i> .
CONSTITUCIÓN	Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
DOF	Diario Oficial de la Federación.
d. C.	Después de Cristo.
EUA	Estados Unidos de América.
ICS	Por sus siglas en inglés, <i>International Chamber of Shipping</i> . Cámara Naviera Internacional.
IMCO/OCMI	Por sus siglas en inglés, <i>Intergovernmental Maritime Consultative Organization</i> , Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.
IMPA	Por sus siglas en inglés, <i>International Maritime Pilots' Association</i> , Asociación Internacional de Pilotos.
IMSO	Por sus siglas en inglés, <i>International Mobile Satellite Organization</i> , Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite.
INMARSAT	Por sus siglas en inglés, <i>International Maritime Satellite Organization</i> . Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélites.
INTERTANKO	Por sus siglas en inglés, <i>International Association of Independent Tankers Owners</i> . Asociación Internacional de Dueños Independientes de Buques Tanqueros,
ISF	Por sus siglas en inglés, <i>International Shipping Federation</i> . Federación Naviera Internacional.
ITC	Por sus siglas en inglés, <i>International Trade Center</i> . Centro de Comercio Internacional.
LFPA	Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

LFPCA	Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo.
LNCM	Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
LSCT	Ley Sobre la Celebración de <i>Tratados</i> . Nueva Ley DOF 02-01-1992.
M. A. R. A. D.	MARAD por sus siglas en Inglés <i>U. S. Department of Transportation, Maritime Administration</i> , Secretaria de Transporte de los Estados Unidos de América, Administración Marítima.
MARPOL	Por sus siglas en inglés, <i>International Convention for Prevention of Pollution from Ships, 1973</i> , Convención Internacional para la Prevención de la Contaminación por Buques, 1973.
MEPC	Comité de Protección del Medio Marino.
OIT	Organización Internacional del Trabajo.
OMC	Organización Mundial de Comercio.
OMI/IMO	Organización Marítima Internacional, <i>International Maritime Organization</i> .
ONU/	Organización de las Naciones Unidas.
P&I, Pandi	Club de Protección e Indemnización. <i>Protection and Indemnity</i> .
SARC	Sistema armonizado de Reconocimientos y Certificación, 2011
SOLAS	Por sus siglas en inglés, <i>International Convention for the Safety of Life at Sea 1974</i> , Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.
UE	Unión Europea.
UIT	Unión Internacional de Telecomunicaciones.

UNCTAD

Por sus siglas en ingles, *United Nations Conference on Trade and Development*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

VI. BIBLIOGRAFÍA

ALBERTO AZUNI, Domingo, *De los Principios del Derecho Marítimo de la Europa*, traductor De Rodas, Rafael, Madrid, España, Editorial Gómez Fuentenebro y Compañía, 1803, tomo I, p.1, p.9

http://books.google.com.mx/books?id=g9i6YaFd32MC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

ACOSTA ROMERO, MIGUEL, *Teoría General del Derecho Administrativo*, Quinta Edición actualizada, México, Editorial Porrúa, S. A., 1983, p. 419.

--- p. 418.

BAUCHE GARCIADIEGO, MARIO, *La Empresa*, Segunda Edición, México, Editorial Porrúa. 1983, p. 1.

--- p. 4.

---p. 5.

---p. 6.

BECERRA BAUTISTA, JOSÉ, *El Proceso Civil en México*, Décimo Cuarta Edición, México, Editorial Porrúa, S. A., 1992, p.2.

--- p. 439.

--- p. 390.

BIMCO, <https://www.bimco.org/>

CACHARD, OLIVIER, *Is the European Union the New Regulator of Maritime and Admiralty Law in Europe and on the International Stage?*, *The Arbitrator, Society or Maritime Arbitrator, Inc.*, volume 43, number 1, September 2012, p. 4.
http://www.smany.org/sma/pdf/Vol43_No1_Sep2012.pdf

CARNELUTTI, FRANCESCO, *Instituciones de Derecho Procesal Civil*, Traductor Figueroa Alfonso, Enrique, México, Harla, S. A. de C. V., 1997, colección Biblioteca Clásicos del Derecho, Volumen 5, p. xlv.

---p. lxvi.

---p. lxix.

CASTILLOS MORALES, JUAN, *Historia Universal, Oriente, Grecia y Roma*.
<http://www.historialuniversal.com/2010/03/cultura-fenicia.html>

CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, México, 2001, Editorial Porrúa.

p. 8.

COMISIÓN DEL DANUBIO,

http://www.danubecommission.org/index.php/en_US/welcome

COMITÉ MARITIME INTERNATIONALE,

<http://www.comitemaritime.org/History/0,273,1332,00.html>

---YORK-ANTWERP

RULES

1994,

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/YAR%2094%20english.pdf>

--- <http://www.comitemaritime.org/York-Antwerp-Rules/0,2754,15432,00.html>

CRUZ BARNEY, OSCAR, *Derecho Mercantil y Jurisdicción Mercantil: Una Relación Necesaria*, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, p. 227.
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/4/1968/12.pdf>

DERECHO INTERNACIONAL, TRATADOS Y OTROS DOCUMENTOS, Madrid, McGraw-Hill Interamericana de España, S. A. U., 2001, p. 359.

DIARIO DE DEBATES, *Cámara de Diputados del Congreso de los Estados Unidos Mexicanos*, Poder Legislativo Federal LVIII Legislatura, correspondiente al Primer Periodo de Sesiones del Tercer Año de Ejercicio, AÑO III, México, DF., jueves 12 y viernes 13 de diciembre de 2002, Sesión no. 37.
<http://cronica.diputados.gob.mx/>

EUR-Lex, *El acceso al Derecho de la Unión Europea*, <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:C:2007:306:SOM:ES:HTML>

GILMORE, GRANT, BLACK JR. CHARLES L., *The Law of Admiralty*, Segunda Edición, Mineola, New York, the Foundation Press, Inc, 1975, p.1.

--- p. 3.

--- p. 7.

--- p. 9.

--- p. 11.

--- p. 19.

--- p. 52.

--- p. 187.

--- p. 245.

--- p. 246.

--- p. 247.

--- p. 818.

GÓMEZ LARA, CIPRIANO, *Derecho Procesal Civil*, Sexta Edición, México, D. F., Oxford University Press, 1998, p. 4.

--- p. 51.

--- p. 183.

--- p. 186.

GÓMEZ LARA, CIPRIANO, *Teoría General del Proceso*, Segunda Edición, Segunda Reimpresión, México, Universidad Autónoma de México, 1979, p.45.

--- p. 25.

--- p. 41.

--- p. 48.

---p. 49.

--- p. 264.

GÓMEZ-ROBLEDO VERDUZCO, ALONSO, *Temas Selectos de Derecho Internacional*, Cuarta Edición, México, Universidad Autónoma de México, 2003, p. 429.

---p. 107.

---p. 116.

--- p.119.

---p. 124.

---p. 135.

--- p. 140.

GRIGGS, PATRICK, WILLIAMS, RICHARD, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Segunda Edición, Londres, Lloyd's of London Press LTD, 1991, p 16.

HIGAREDA LOYDEN, YOLANDA, *Importancia de la Filosofía del Derecho como Disciplina en los Programas de Estudio de la Facultad de Jurisprudencia en la Universidad Nacional Autónoma de México*, p.40.
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/20/pr/pr6.pdf>

HUDSON, N. GEOFFREY, *The York-Antwerp Rules*, Gran Bretaña, Lloyds of London Press Ltd., 1991, p. 2.

--- p. 3.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING,
<http://www.marisec.org/ICSbrochure.pdf>

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS ASSOCIATION, <http://www.impahq.org/>

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION,
<http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx>

INTERNATIONAL MOBILE SATELLITE ORGANIZATION,

http://www.imso.org/history_UK.asp

INTERTANKO, <http://www.intertanko.com/About-Us/History/THE INTERNATIONAL-TANKER-OWNERS8217-ASSOCIATION--1934-1970-/>

K. BEUTEL, FREDERICK, *Kelsen y la Filosofía del Derecho*, Traducción Ma. Guadalupe Ordoñez y Chávez, revisado: por Raúl Nocedal, p.12.
<http://biblio.juridicas.unam.mx/revista/pdf/DerechoComparado/21/est/est2.pdf>

--- p. 18.

--- p. 22.

MANTILLA ALEGRE, RAFAEL, *Internacionalidad del derecho marítimo y jurisdicción internacional*, Universidad de Deusto, Bilbao España, 15 enero de 2009, p.37.
http://books.google.es/books?id=sYBqjwK1ltwC&printsec=frontcover&dq=derecho+maritimo&source=bl&ots=Sud04pM0_Q&sig=cK9M55qUteTi5aBZQcBHQss6F_k&hl=es&sa=X&ei=LAs9UlrMG6by2QXsnICwDQ&ved=0CDsQ6AEwAQ#v=onepage&q=derechomaritimo&f=false.

MARAIST, FRANK L., *Admiralty in a Nutshell*, 2a. ed., St. Paul, West Publishing Co., 1988, p 22.

--- p. 23.

--- p. 24.

--- p. 40.

MARGADANT, GUILLERMO F., *Panorama de la Historia Universal del Derecho*, 2° Edición, México, Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa, S. A., 1983, p. 27.

--- p. 42.

---p.43.

---p. 44.

---p. 50.

---p. 184.

---p. 188.

--- p. 191.

MONTESQUIEU, *Del Espíritu de las Leyes*, Octava Edición, versión castellana Nicolás Estévanez, México, Editorial Porrúa S. A., 1990, p. 6.

---p. 7.

NAVARRO ZAMORANO, RUPERTO, *et al.*, *Curso Completo Elemental de Derecho Romano*, Madrid, Imprenta del Colegio de Sordo-Mudos, 1842, Tomo III., p. 380.
http://books.google.com.mx/books?id=QdhM4vb0tOcC&pg=PA380&lpg=PA380&dq=lex+rhodia+de+jactus&source=bl&ots=AvyVj5bly&sig=_4ac_kOeQPq57SpUbBToUyUYGaw&hl=es&sa=X&ei=VZBOUMyXDoHF2QXCwYCIBw&ved=0CDUQ6AEwAQ#v=onepage&q=lexrhodiadejactus&f=false

---p. 236.

---p. 315.

---p. 360.

---p. 381.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, <http://www.un.org/es/aboutun/>

--- TRATADOS, INTERNATIONAL CONVENTION ON ARREST OF SHIPS, 1999, Ginebra, <http://treaties.un.org/doc/publication/CN/2011/CN.112.2011Eng.pdf>

--- Naciones Unidas, Capítulo XI, Transporte y Comunicaciones, *Treaty Collection*, http://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XID4&chapter=11&lang=en

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, Comité Jurídico, 79º periodo de sesiones, Punto 10 del orden del día, 12 febrero 1999, p.2.
<http://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=definicu00f3n+derecho+mar%u00edt+imo+internacional>

--- IMO Documents, A 27/ Res. 1053, *Directrices para Efectuar Reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos Certificación (SARC) 2011*, <http://docs.imo.org/Search.aspx?keywords=certificados>

POWER, VINCENT, *EC Shipping Law*, Great Britain, Bookcraft Ltd, Midsomer, Norton Avon, Lloyds of London Press Ltd., p.10.

---p. 11.

---p. 12.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la Lengua Española*, Vigésima Segunda edición, <http://lema.rae.es/drae/?val=disposiciones>

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

--- CARTA DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS *Tratados Internacionales*,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENM.ART.109PARRAFOICARTAONU.pdf>

--- <http://www.un.org/es/aboutun/structure/index.shtml>

--- *Enmienda a los Artículos 23,27 y 61 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)*,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDASART.CARTADE%LAONU.pdf>

--- *Enmienda a la Carta de la Organización de las Naciones Unidas*
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENM.ART.109PARRAFOICARTAONU.pdf>

--- *Enmienda al Artículo 109, párrafo I, de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

--- *Enmienda al Artículo 61 de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas (ONU)*, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

--- CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA REVISIÓN DEL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLAMENTOPREVENIRABORDAJES.pdf>

--- CONVENCION DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/OCMI1948.pdf>

--- *Enmiendas a la Convención Constitutiva de la OCMI*,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDASCONST.OCMI.pdf>

--- *Enmiendas a los Artículos 17, 18, 20 y 51 de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental*,
<http://www.sre.gob.mx/tratados/>

--- *Enmiendas a la Convención Constitutiva de la Organización Marítima Internacional*, *Enmiendas de 1979*,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ENMIENDAS-OCMI1979.pdf>

--- CONVENCIÓN DE VIENA SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DERECHODELOSTRATADOS1969.pdf>

--- CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ARBITRAJECOMERCIAL.pdf>

---CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE EFICACIA EXTRATERRITORIAL DE LAS SENTENCIAS Y LAUDOS ARBITRALES EXTRANJEROS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/SENTENCIASYLAUDOSARBITRALESEXTRANJEROS.pdf>

--- PROTOCOLO ADICIONAL A LA CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE EXHORTOS O CARTAS ROGATORIAS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.EXHORTOSOCARTASROGATORIAS.pdf>

--- CONVENCIÓN PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS AL AUXILIO Y SALVAMENTO MARÍTIMO,
<http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

--- CONVENCIÓN INTERAMERICANA SOBRE EXHORTOS O CARTAS ROGATORIAS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/EXHORTOSOCARTASROGATORIAS.pdf>

--- CONVENCIÓN SOBRE DERECHOS Y DEBERES DE LOS ESTADOS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DERECHOSYDEBERESDELOSESTADOS.pdf>

--- CONVENCION SOBRE EL RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE LAS SENTENCIAS EXTRANJERAS,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/SENTENCIASARBITRALESEXTRANJERAS.pdf>

--- CONVENCIÓN Y ESTATUTO GENERAL SOBRE EL RÉGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS MARÍTIMOS Y PROTOCOLO DE FIRMA,
<http://www.sre.gob.mx/tratados/>

- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO, 1979, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>.
- CONVENIO SOBRE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHOS MARÍTIMOS, 1976, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>
- CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>
- CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO (REGLAS WISBY), [http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLASDECONOCIMIENTO\(WISBY\).pdf](http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/REGLASDECONOCIMIENTO(WISBY).pdf)
- CONVENIO Y PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DE 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS WISBY), <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.REGLASDEWISBY.pdf>
- *Protocolo por el que se Modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Reglas de Wisby), <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>*
- *Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento del 25 de agosto de 1924, como se enmendó por el Protocolo del 23 de febrero de 1968, <http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/PROT.CONOCIMIENTODEEMBARQUE1979.pdf>*
- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>
- CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE Y PROTOCOLO DE FIRMA, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

--- CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972 Y RESOLUCIONES APROBADAS POR LA CONFERENCIA, <http://www.sre.gob.mx/tratados/index.php>

--- CONVENIO SOBRE LA NOTIFICACIÓN O TRASLADO EN EL EXTRANJERO DE DOCUMENTOS JUDICIALES O EXTRAJUDICIALES EN MATERIA CIVIL O COMERCIAL,

<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/DOCUMENTOSJUDICIALESOEXTRAJUDICIALES.pdf>

--- ESTATUTO DE LA CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA,

<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/CARTAONUESTATUTOCIJ.pdf>

--- TRATADO DE ARBITRAJE OBLIGATORIO, <http://www.sre.gob.mx/tratados/>

--- TRATADO GENERAL DE ARBITRAJE INTERAMERICANO Y PROTOCOLO DE ARBITRAJE PROGRESIVO,
<http://proteo2.sre.gob.mx/tratados/archivos/ARBITRAJE OBLIGATORIO Y PROT.pdf>

SERNA VALLEJO, MARGARITA, *La Historiografía sobre Los Roles D'Oleron (siglos XV a XX)*, Santander, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 2002, Homenaje a Luis Rojo Ajuria: Escritos Jurídicos, p. 543.
<http://books.google.com.mx/books?id=nJXvmm4rw6YC&pg=PA543&lpg=PA543&dq=derecho+maritimo+en+edad+media&source=bl&ots=HCTwhETgBU&sig=PWgwx4gPtKpzo3m3pT4pL5x60Q&hl=es&sa=X&ei=P31PUKPsMuWC2wWT94GoDw&sqj=2&ved=0CCsQ6AEwAA#v=onepage&q=derechomaritimoenedadmedia&f=false>

--- p. 544.

SERRA ROJAS, ANDRÉS, *Derecho Administrativo*, Décima Primera Edición, México, Editorial Porrúa, S. A., 1982, p. 554.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Tesis: VI.3°.A.J/13, *Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta*, Novena Época, Tercer Tribunal Colegiado en Materia Administrativa del Sexto Circuito, XV, marzo de 2002, p. 1187, Jurisprudencia (Común),
<http://ius.scjn.gob.mx/Paginas/DetalleGeneralV2.aspx?ID=187528&IDs=164369>,

TOMASELLO WEITZ, LESLIE, *El seguro de P & I (protección e indemnización) como seguro de indemnización y la acción directa contra el asegurador*, p. 98, <http://www.javeriana.edu.co/biblos/revistas/iblaseguros/revista1/095110ok.pdf>

TRATADO DE LISBOA, http://europa.eu/lisbon_treaty/full_text/index_es.htm

UNCTAD, *Conferencia Diplomática sobre el Embargo Preventivo de Buques*, 19 de julio de 1999, <http://unctad.org/es/Docs/imo99d5.sp.pdf>

UNITED STATES CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf