

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO**



**LICENCIATURA EN DERECHO**

**TESIS PROFESIONAL**

**“ANALISIS DEL REGIMEN JURIDICO DE LA NAVEGACIÓN EN MEXICO  
Y SU IMPORTANCIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR”**

**ELABORADA POR:  
TEODORO JOSE ZAMUDIO MORENO  
8056789-5**

**ASESOR: DR. OMAR OLVERA DE LUNA**

**Cd. Mx.  
Abril de 2016**



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.

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE ESTUDIOS SOBRE  
EL COMERCIO EXTERIOR

OFICIO APROBATORIO No. L .03/2016.

**DR. ISIDRO ÁVILA MARTÍNEZ**  
**DIRECTOR GENERAL DE LA ADMINISTRACIÓN**  
**ESCOLAR DE LA UNAM**  
P R E S E N T E

Distinguido Señor Director:

Me permito informarle que la tesis para optar por el título de licenciatura, elaborada por la pasante en Derecho **Zamudio Moreno Teodoro José**, con el número de cuenta 080567895 inscrito en este Seminario, bajo la dirección del **DR. OMAR OLVERA DE LUNA**, denominada **“ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN EN MÉXICO Y SU IMPORTANCIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR”** satisface los requisitos reglamentarios respectivos, por lo que con fundamento en la fracción VIII del artículo 10 del Reglamento para el funcionamiento de los Seminarios de esta Facultad de Derecho, otorgo la aprobación correspondiente y autorizo su presentación al jurado recepcional en los términos del Reglamento de Exámenes Profesionales y de Grado de esta Universidad.

El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional.

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

ATENTAMENTE

**“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU”**

Ciudad Universitaria, D.F., a 18 de marzo del 2016.



MTRO. GUSTAVO ALEJANDRO URUCHURTU CLAVARIÁN DE DERI. CHC  
**Director del Seminario** SEMINARIO DE  
ESTUDIOS SOBRE EL  
COMERCIO EXTERIOR

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO  
FACULTAD DE DERECHO  
LICENCIATURA EN DERECHO**

**T E S I S  
PROFESIONAL**

**“ANALISIS DEL REGIMEN JURIDICO DE LA  
NAVEGACIÓN EN MEXICO  
Y SU IMPORTANCIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR ”**

**TEODORO JOSE ZAMUDIO MORENO  
8056789-5  
ASESOR: DR. OMAR OLVERA DE LUNA**

**ABRIL DE 2016**

# **“Análisis del Régimen Jurídico de la Navegación en México y su importancia para el Comercio Exterior”**

## **INTRODUCCIÓN.**

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

La navegación fue para los pueblos antiguos un paso trascendental para el progreso de la población, ya que sirvió para la obtención de un intercambio de alimentos y bienes materiales, así como una herramienta para transportar toda clase de personas, cosas o productos de diferentes dimensiones. Justamente, y en atención a la preocupación por el incremento de la población junto con la exorbitante demanda de alimentos y de energía, ha generado que la flota mercante mexicana sea insuficiente para ofrecer un servicio de calidad y competitivo para el abastecimiento de productos.

Así entonces, surge la necesidad de apoyar a los buques mercantes mexicanos, puesto que nuestra nación tiene posibilidades importantes de convertirse en una potencia marítima, con el incremento del comercio marítimo, el aprovechamiento de los recursos naturales, el aumento de las exportaciones y una mayor inversión en este sector del país.

## CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1 Descripción de la situación actual.

Desde el punto de vista de su ubicación geográfica, México debiera ser una Nación marítima por naturaleza, ya que está rodeado de los dos océanos más grandes del mundo, el Pacífico y el Atlántico y tiene una extensión que rebasa los 11 mil kilómetros de litorales, sin existir una Ley General de Litorales y con una extensión marítima de 2,946,825 kilómetros cuadrados frente a una superficie terrestre de 1,964,375 kilómetros cuadrados, por su dimensión, es más importante el espacio marítimo, y comprende a 17 Estados de la República, que hacen mayoría, frente a 32 Entidades Federativas, propiciando, una conformación para la navegación en sus múltiples puertos. En este sentido, considero importante presentar un análisis del Régimen Jurídico de la Navegación de México y en particular, destacar su importancia para la actividad económica exportadora en los tiempos actuales. No podemos hacer a un lado, que el transporte marítimo de mercancías es fundamental en el comercio internacional; ya que **alrededor del 80% del mismo se realiza en esta modalidad** (1).

Lo anterior, se puede saber analizando la evolución que ha tenido nuestro comercio exterior en los últimos años, alcanzando tasas de crecimiento cercanas a los 550,000 millones de dólares, de los cuales, 17'000 mdd corresponden al valor de fletes de esas mercancías, lo que resalta la importancia del transporte marítimo (2).

---

<sup>1</sup> "El transporte marítimo 2012, informe de la secretaría de la UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU. P-25

<sup>2</sup> Anuario Estadístico 2011 de la Dirección General de Puertos, Sitio Web. De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Lo preocupante del caso, es, que todo ese comercio exterior se ha llevado a cabo a través de empresas y embarcaciones extranjeras, siendo aproximadamente 9,000 las embarcaciones que tocaron puertos mexicanos en 2011, sin que ningún barco de bandera mexicana participara en este rubro <sup>(3)</sup>.

Por ello, el interés en este documento radica en analizar el nivel de afectación que se tiene, derivado del régimen jurídico actual de la navegación en nuestro país. Ésta afirmación, parte de **la nula participación de nuestra flota mercante nacional en la actividad exportadora e importadora de nuestro País**, tomando en consideración la gran importancia que representan la navegación y la industria marítima en el comercio mundial y, así mismo, hacer las propuestas que se considera, pueden mejorar y desarrollar la navegación, la flota mercante mexicana y puedan impactar asimismo en favor de nuestro comercio exterior y procurar la autosuficiencia que en este rubro debe tener el país.

## **1.2 Formulación del Problema.**

Tomando en consideración las cifras antes citadas, la problemática que se presenta en la actualidad como un problema a resolver y que requiere inmediata atención es la casi inexistente flota mercante mexicana, situación que influye sobre el comercio exterior ya que el comercio marítimo dependerá de una flota extranjera –en tráfico

---

<sup>3</sup>Anuario Estadístico 2011 de la Dirección General de Marina Mercante, Sitio Web. De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

de cabotaje y de altura-, repercutiendo negativamente en el desarrollo Integral del país.

Ante este planteamiento cabe la pregunta ¿Cuáles son los aspectos que han afectado a la Marina Mercante Nacional y que influencia han tenido y pueden tener sobre el comercio exterior? O en su caso, ¿mejorando el régimen jurídico de la navegación actual, se puede tener una flota mercante más sólida y se fortalecería el comercio exterior y demás aspectos?

Haciendo un análisis de lo sucedido en los últimos 30 años, la inexistente participación de la flota nacional en la actividad exportadora del País, surge gradualmente al cambiar las políticas públicas de las administraciones de gobierno de un régimen protector a un modelo económico neoliberal.

Esta situación dio inicio durante el gobierno del Lic. Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988) con el modelo económico neoliberal -derivado de las presiones internacionales-, y se agudizó durante el gobierno del Lic. Carlos Salinas de Gortari (1988-1994) sentándose las bases que permitieron modificar las políticas gubernamentales transformando paulatinamente la Legislación Marítima<sup>4</sup>.

Estas circunstancias, permitieron entre otras, que embarcaciones extranjeras pudieran realizar navegación entre puertos nacionales con permisos especiales de

---

<sup>4</sup> La Ley de Navegación y Comercio Marítimo que había estado vigente desde 1963 es derogada y sustituida por la Ley de Navegación en 1994 (Art. 34) y la del 2006 (Art. 42 fracción f) que incluyeron la factibilidad del otorgamiento de permiso por parte de la Secretaría a los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje, con la condición que siempre y cuando no exista una nacional que lo haga en igualdad de condiciones.



navegación interior y de cabotaje, lo que hasta antes había estado reservado a empresas y embarcaciones nacionales: y de igual forma, sumado al hecho de que:

- a) A partir de 1988 se suspendieron los apoyos económicos gubernamentales a las empresas navieras mexicanas,
- b) Se aplicó una excesiva carga fiscal. Medidas que limitaron los créditos y aumentaron los impuestos en la adquisición de embarcaciones, repercutiendo en condiciones favorables para las navieras extranjeras y
- c) Se modificó la Ley de Inversiones Extranjeras, que permitió la apertura al capital social de hasta un 49% en cabotaje y el 100% en tráfico de altura<sup>5</sup>.

El autor Fernando Antonio Cárdenas González,<sup>6</sup> expresa sobre la materia lo siguiente: “Dominio de la inversión extranjera directa en México 1973-1993. Inició con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917 y concluye con la publicación de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera de 1973. Si bien es cierto que la Carta Magna proclama y garantiza el principio de igualdad de trato de nacionales y extranjeros, también es cierto que en estas 5 décadas México prefirió a la Inversión Extranjera Indirecta que a la Directa, esto es, la efectuada generalmente, a través de préstamos entre gobiernos o de organismos internacionales a gobierno o empresas públicas. La Inversión Directa, se encontraba restringida, la política gubernamental de aquéllos tiempos buscó

---

<sup>5</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993.

<sup>6</sup> Cárdenas González, Fernando Antonio, Inversión Extranjera, México, Editorial Porrúa, 2005, página 103.

la protección de la Inversión Nacional, procurando la asociación de capital extranjero con el mexicano y el control nacional en inversiones y, como excepción, respetó el control absoluto del capital extranjero en determinadas actividades económicas”. Actualmente en el año 2016, no existe la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, se publicó únicamente la Ley de Inversión Extranjera, el 27 de Diciembre de 1993 en el Diario Oficial de la Federación, abrogando la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, dando importancia a la Inversión directa Extranjera, como se puede observar en el artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera, que a la letra ordena:

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

I.- Hasta el 10% en:

Sociedades cooperativas de producción;

II.- Hasta el 25% en:

- a) Transporte aéreo nacional;
- b) Transporte en aerotaxi; y
- c) Transporte aéreo especializ<ado;

III.- Hasta el 49% en:

- a) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- b) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- c) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- d) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- e) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- f) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- g) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- h) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- i) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- j) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- k) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- l) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- m) (Se deroga). Inciso derogado DOF 04-06-2001
- n) (Se deroga).
- o) o) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014

- p) Fabricación y comercialización de explosivos, armas de fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales, sin incluir la adquisición y utilización de explosivos para actividades industriales y extractivas, ni la elaboración de mezclas explosivas para el consumo de dichas actividades;
- q) Impresión y publicación de periódicos para circulación exclusiva en territorio nacional;
- r) Acciones serie "T" de sociedades que tengan en propiedad tierras agrícolas, ganaderas y forestales;
- s) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura;
- t) Administración portuaria integral;
- u) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;
- v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;
- w) Suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario, y
- x) Radiodifusión. Dentro de este máximo de inversión extranjera se estará a la reciprocidad que exista en el país en el que se encuentre constituido el inversionista o el agente económico que controle en última instancia a éste, directa o indirectamente. Inciso reformado  
DOF 14-07-2014 Fracción reformada DOF 24-12-1996

IV.- (Se deroga) Fracción reformada DOF 12-05-1995. Derogada DOF 24-12-1996  
Los límites para la participación de inversión extranjera señalados en este artículo, no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.

La publicación de la Ley de Inversión Extranjera en 1993, representa todo un sistema jurídico y económico para transformar a México mediante la Inversión Extranjera, modificando en esos años la Ley de Navegación Publicada el 4 de enero de 1994 en el Diario Oficial de la Federación pero previo a su Publicación, se consideró más importante publicar la Ley de Puertos de 1993 y como lo señala la misma Ley todos los actos que se realizan son de carácter mercantil, siempre buscando el lucro y no el

beneficio de 60,000,000 de mexicanos en extrema miseria. Se puede comparar con lo expresado por los autores Bernardo Sepúlveda y Antonio Chumaseo, en su obra *La Inversión Extranjera en México*<sup>7</sup> cuando se refiere al “comportamiento de la Inversión Extranjera en México, dice: a lo largo del presente siglo, México ha experimentado transformaciones fundamentales en su estructura productiva. Como en todo proceso de desarrollo, éstas modificaciones representan el paso hacia una economía con características más evolucionadas en donde la importancia de las actividades primarias tiende a disminuir y las de las no primarias a aumentar, de 1910 a 1970 por ejemplo, la composición del producto interno bruto mexicano varió considerablemente: la participación de la agricultura y de la minería bajó del 36% y 10% a 12% y 1% respectivamente; en cambio la de la industria manufacturera y del Comercio aumentaron de 16% y 20% a 23% y 32% respectivamente”, esto se podría ver reflejado en el año 2016 en materia de hidrocarburos en el Comercio Exterior que se refiere a la exploración y explotación de las aguas profundas en aguas mexicanas.

**Hipótesis.** Ante la situación comentada, se establece la hipótesis en el sentido de que si el régimen cambiara y se fortaleciera el marco jurídico de la navegación en general, se fortalecería asimismo la marina mercante nacional y nuestro comercio exterior, además de que se tendrían resguardados mayores beneficios para el país,

---

<sup>7</sup> Sepulveda, Bernardo y Chumaseo, Antonio, *La Inversión Extranjera en México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1973, página 49

teniendo leyes que permitieran el fomento a la Marina Mercante o estímulos a la Marina Mercante y créditos bancarios de fácil acceso, lograríamos entender que podríamos tener lo que el autor y Director del Seminario de Comercio Exterior, Juan Manuel Saldaña Pérez<sup>8</sup>, se refiere al grupo Banco Mundial mencionando: A instancias del BIRF mejor conocido como el Banco Mundial (BM), se han creado cuatro instituciones que persiguen objetivos comunes y que están estrechamente vinculados a este. Dos de estas instituciones son “organismos especializados”: la Corporación Financiera Internacional (CFI), y la Asociación Internacional del Fomento (AIF). Las otras dos aunque no son “organismos especializados” coadyuvan estrechamente a la consecución de los propósitos del BIRF: el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados (CIADI) y la Agencia Multilateral de Garantía a la Inversión (MIGA).

Estas cinco instituciones en su conjunto son conocidas como “Grupo Banco Mundial”, el cual tiene como fin común la lucha contra la pobreza y el mejoramiento del nivel de vida de las personas alrededor del mundo, no obstante cada una de ellas tiene funciones diferentes para alcanzar dicho objetivo.

Para cumplir su finalidad el “Grupo Banco Mundial, promueve el flujo de inversiones entre sus miembros, principalmente de países desarrollados a países en desarrollo, así como la solución pacífica de las controversias, mediante la creación de mecanismos arbitrales que brinden seguridad jurídica a las inversiones en los

---

<sup>8</sup> Saldaña, Pérez, Juan Manuel, Comercio Internacional, México, editorial Porrúa e Instituto Internacional del Derecho y del Estado, 2005, página 9.

países receptores de las mismas y, en ausencia de inversiones proporcionales financiamientos para el desarrollo económico de sus miembros en desarrollo”. En México las Instituciones Bancarias no tienen dentro de sus operaciones activas, pasivas y neutras las líneas de crédito necesarias para poder adquirir un barco, una plataforma, o realizar obras en las terminales marinas y cualquier obra propia de la navegación, en cambio en otros países se encuentran especializados en realizar operaciones marítimas el ejemplo se puede dar con las hipotecas marítimas que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México en sus artículos 17 fracción II, 85, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 269, 275 que a la letra ordenan:

**Artículo 17.-** En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán los siguientes actos jurídicos de conformidad con los requisitos que determine el reglamento respectivo:

- I. ....
- II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público;

**Artículo 85.-** Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el Juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar en la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto. Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el Juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes. Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratarario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de los quiratarios.

**Artículo 101.-** Se podrá constituir hipoteca sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción. La hipoteca marítima podrá ser constituida tanto por el propietario de la embarcación como por un tercero a su favor. Para la constitución de las hipotecas marítimas se estará a lo establecido por esta Ley y a falta de disposición expresa en ella, a lo ordenado en el Código Civil Federal. La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, o cualquier otro fedatario público de acuerdo con la legislación del Estado extranjero en que se haya constituido. La orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

**Artículo 102.-** El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 91 de esta Ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación.

**Artículo 103.-** Salvo pacto en contrario, la hipoteca marítima se extiende:

- I. A la embarcación;
- II. A los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación; y
- III. A las mejoras de la embarcación. La hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue intereses, no garantiza en perjuicio de terceros, además del capital, sino los intereses de un año. Lo anterior, a menos que se haya pactado expresamente que garantizará los intereses por más tiempo, con tal de que no exceda el término para la prescripción de los intereses y de que se haya asentado esta estipulación en el Registro Público Marítimo Nacional. Sin consentimiento del acreedor hipotecario, el propietario de la embarcación hipotecada no podrá gravarlo, ni darlo en fletamento o arrendamiento, o pactar pago anticipado de rentas o fletes por un término que exceda la duración de la hipoteca, bajo la pena de nulidad del contrato en la parte que exceda de la expresada duración.

**Artículo 104.-** En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación, el acreedor hipotecario está legitimado para ejercer sus derechos sobre los restos náufragos y además sobre:

- I. Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;
- II. Los importes debidos a la embarcación por avería común;
- III. Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados; e
- IV. Indemnizaciones de seguro.

**Artículo 105.-** La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza. Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el título respectivo de esta Ley y supletoriamente a lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles.

**Artículo 106.-** La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser realizada por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

### 1.3 Objetivos de la investigación

Se considera importante analizar los motivos que han influido de manera puntual en la disminución de la flota mercante mexicana y su afectación al comercio exterior marítimo, el autor Kramer, d'Arilin, Root<sup>9</sup> en su obra Comercio Internacional,

---

<sup>9</sup> D'Arilin, Root Kramer, Comercio Exterior, México, Editorial Compañía General de Ediciones, S.A., 1974, página 619

menciona “El transporte es mucho más complicado en el comercio internacional que en el doméstico. Esta parte del capítulo se esfuerza por exponer los aspectos básicos del tema con objeto de dar significado a las cotizaciones de precios y a los tópicos financieros que se discuten en capítulos subsecuentes. Las compañías navieras son transportistas comunes, mientras que los buques que usan los embarcadores son transportes privados. Las compañías navieras que prestan servicio en Estados Unidos navegan con banderas de todas las naciones marítimas. Comúnmente se asocian con las varias “áreas navieras” en que operan. Un área naviera es un área extranjera y generalmente una zona litoral de los Estados Unidos. Cuando se agrupan así, las compañías navieras se conocen como conferencias navieras. Ejemplo de áreas navieras que operan conferencias son la Atlántico Norte Estados Unidos-Reino Unido; la Atlántico Norte Estados Unidos Europa Continental; la Golfo Estados Unidos-Mediterráneo; la Estados Unidos Pacífico Limitada a Occidente (a los países de Asia) y muchas otras. Estas conferencias fijan las cuotas, las reglas y los reglamentos que rigen los embarques que se mueven en el comercio en que operan y todos los miembros de la conferencia se sujetan a ellos. Por lo tanto, todas las cuotas que cotice cualquier miembro de la conferencia han sido fijadas por acuerdo en la conferencia. Las negociaciones de cambios de las cuotas que hagan los embarcadores o los destinatarios se consideran por la conferencia como grupo.”

Se busca demostrar por qué se considera que el régimen jurídico de la navegación actual, así como la falta de una política pública conjunta, es parte del debilitamiento de la Flota Mercante Mexicana y ello, se motiva la pérdida de los Intereses Marítimos



Nacionales, quebrantando los elementos del comercio exterior, en menoscabo de la economía, la autosuficiencia y autonomía nacionales.

#### **1.4 Justificación de la investigación.**

De no fortalecerse la flota marítima nacional, el comercio marítimo internacional y de cabotaje continuarán dependiendo en gran medida de compañías navieras extranjeras; con la consecuente pérdida de divisas por el pago de fletes; pérdida de empleos en perjuicio de nuestro comercio interior y exterior, y en general sobre la economía nacional, sin profundizar en las cuestiones políticas como seguridad y soberanía nacional.

Derivado de lo anterior, los resultados de modificar, mejorar o fortalecer el régimen jurídico de la navegación en México, traerán como consecuencia los siguientes beneficios:

- 1) **Inmediatos**; menor fuga de divisas y un mayor ahorro interno para inversión productiva;
- 2) A **Mediano plazo**, mayor captación fiscal, con lo cual, se obtendrían recursos en los ingresos del erario público; con lo cual se lleva a cabo una mayor diversificación y creación de empleos y;
- 3) A **Largo plazo**; contar con una flota mercante que garantice y satisfaga la demanda de transporte nacional tanto en cabotaje como en altura, y contar con un marco jurídico que otorgue seguridad a los inversionistas y a su vez, coadyuve al

desarrollo de otras áreas directa e indirectamente relacionadas a la industria marítima y portuaria del país.

### **1.5 Limitaciones**

Método y técnicas. Este Trabajo de Investigación, estará integrado en dos partes, por un lado se realizará una investigación teórica documental con el fin de explorar y analizar las actividades y limitantes del régimen de la navegación actual y su influencia en los elementos y los intereses marítimos. Para esta parte de la investigación se aplicará un enfoque cualitativo y un alcance exploratorio inductivo. Y en un segundo nivel, al finalizar se presentará una propuesta a manera de investigación aplicada con el fin de facilitar la concreción de un modelo para mejorar la situación y la problemática que se plantea.

### **1.6 Viabilidad del estudio**

**Organización del trabajo.** Consta de 3 capítulos: En el primero, se hace una descripción de la situación actual, se plantea el problema, los objetivos y su justificación en base al análisis del régimen jurídico de la navegación, la marina mercante y los puertos, así como su relación directa con el comercio exterior de nuestro país; en el segundo capítulo y que enmarca el Marco Teórico, se abordan los aspectos particulares del régimen jurídico de la navegación en México, con el análisis de cada tipo de navegación, describiendo a la Marina Mercante Mexicana en el siglo XXI, su problemática y estrategias para reactivarla; se analiza el Sistema

Portuario Mexicano, su estructura y sustento jurídico y concluye haciendo una análisis del comercio exterior mexicano y su relación directa con el régimen jurídico de la navegación, ponderando el papel que juega el comercio marítimo en el ámbito nacional e internacional; la importancia de la observancia de los convenios bilaterales comerciales y de cooperación económica ratificados por nuestro país; por último en el capítulo tres se presentan las Conclusiones y Recomendaciones de la investigación realizada. Se anexan documentos con información complementaria al contenido desarrollado en los capítulos.

En este sentido, el objetivo es proponer ideas y mecanismos o acciones con el ánimo de mejorar la marina mercante en base a demostrar que la navegación marítima debe ser considerada como un elemento estratégico de la actividad económica exportadora, y por supuesto del desarrollo estratégico e integral de cualquier país.

## **CAPÍTULO II.**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Antecedentes de la investigación**

#### **2.2 Bases teóricas.**

El uso, aprovechamiento y explotación de las vías generales de comunicación por agua y la navegación en general, están basados en principios de derecho público y privado reconocidos internacionalmente, por lo cual, se considera que el aprovechamiento y límites de uso del mar está determinado en las disposiciones de Derecho del Mar y las cuestiones relacionadas con los diferentes tipos de embarcación dedicados a la navegación, su diseño, construcción, adquisición, propiedad, operación y registro de buques; entre otras cuestiones está inmerso en el Derecho Marítimo y en este sentido, dentro del Derecho Marítimo se encuentran las relaciones de Derecho público directas con la utilización del mar y los ríos para navegar, y por lo tanto, la vida humana, la seguridad del buque y de la propia navegación, son consecuencia natural del tráfico y circulación de naves, y en donde actualmente toma una gran importancia el tema de la prevención y lucha contra la contaminación marina.

Por lo anteriormente expuesto, conforme a diversos criterios doctrinales se puede considerar como una definición del Derecho Marítimo o Derecho de la Navegación o Derecho Náutico, al conjunto de normas jurídicas que regulan las situaciones y relaciones nacidas con ocasión de la navegación marítima, el tráfico marítimo, el comercio marítimo, los puertos, los navieros, armadores, operadores, agentes

generales navieros, tripulación, técnicos, pasajeros, los autores dependiendo de la parte que le den mayor importancia, construyen las definiciones y nos podemos referir a los tratadistas en Derecho Marítimo: José Luis Gabaldón García, Raúl Cervantes Ahumada, José María Ruiz Soroa, Omar Olvera de Luna, Alejandro Sobarzo.

El denominador común es el de regular un sector específico de la realidad social y económica, esto es la navegación como hecho o fenómeno técnico, incluyendo los actos antecedentes y subsecuentes de la misma y con independencia de cuál sea la finalidad buscada con ella.

Debemos entonces resaltar que la navegación se considera como la parte central del estudio y hasta donde llevaremos la delimitación de la disciplina marítima, por lo que sus elementos históricos, filosóficos o el propio fin de la navegación marítima quedaría en un segundo término.

En lo que se refiere a las diversas fuentes aplicables, las disposiciones sobre el Derecho internacional del mar están debidamente recogidas en un tratado internacional denominado: “Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar” (CONVEMAR), la cual quedó aprobado y sentó las bases de la modernidad marítima en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, que a su vez, fue el resultado de los arduos trabajos de la “III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar”. Esta Convención se encuentra en vigor en el plano internacional desde el 16 de noviembre de 1994 y cuenta (al día 10 de enero de 2014) con 166 Estados parte.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, tiene por objeto estudiar, analizar y recomendar sobre temas relativos al derecho del mar, tales como, los límites de las zonas marítimas, la zona económica exclusiva, plataforma continental y altamar, clasificando y delimitando los respectivos derechos y obligaciones de los estados en lo relativo a su utilización conforme a los principios del derecho internacional público, atendiendo por supuesto, la conservación y gestión de los recursos marinos vivos; protección y preservación del medio marino; investigación científica marina; y procedimientos para la solución de controversias.

Por lo que respecta a los alcances de la regulación del uso del mar, es importante destacar que abarca el agua, el suelo, subsuelo, y el espacio aéreo supra yacente al mar, en ellos se podrá realizar desde luego la navegación, investigación, exploración, explotación, extracción o aprovechamiento de todos los recursos relacionados, sean vivos o renovables (recursos biológicos) o no vivos ni renovables (recursos fósiles y minerales).

En cuanto a la delimitación territorial y administrativa, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, determina mecanismos para establecer "espacios de la navegación" a cada una de las zonas o categorías marítimo-territoriales acotadas por el Derecho del mar (aguas interiores; mar territorial; alta mar, en tal sentido se atribuye a los Estados la facultad de determinar las líneas base para medir el mar territorial en función de sus circunstancias geográficas y conforme a los métodos y normas previstos.

El autor Jose Luis Meseguer Sánchez,<sup>10</sup> se refiere a la creación de la zona económica exclusiva (ZEE) como nuevo espacio marítimo, constituye una de las más importantes innovaciones en el nuevo Derecho del Mar; su característica principal consiste en que en este espacio marítimo, es a la vez, de superficie y de profundidad, respecto al carácter de espacio de superficie, su régimen jurídico, viene determinado por el principio de libertad de alta mar, en especial las libertades de navegación y sobrevuelo; el carácter de espacio marítimo de profundidad en relación a lo recursos marinos naturales se manifiesta en el reconocimiento de unos derechos de soberanía de distinta graduación, según los recursos sean vivos o no vivos. En este último supuesto, los derechos de soberanía tienen carácter de exclusividad para el estado ribereño”

La Ley Federal del Mar, en sus artículos 46,47,48,49,50,51,52,53,54,55 y 56 establece las bases jurídicas de la zona económica exclusiva mencionando para efectos del Comercio Exterior y la Navegación, las bases necesarias para efectos de la exploración y explotación de las aguas profundas de Hidrocarburos, motivo por el cual en este sexenio, el Estado se convierte principalmente en una empresa Productiva con las diversas disposiciones en Materia de Hidrocarburos, en razón de ello, se procede a transcribir los preceptos, por considerarlos importantes para su conocimiento y explicación del propio Derecho Marítimo y el Comercio Exterior:

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

---

<sup>10</sup> Meseguer Sánchez Jose Luis, Los Espacios Marítimos en el Nuevo Derecho del Mar, Madrid, editorial Marcial Pons, 1999, páginas 275 y 276.

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

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

1.- Al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;

2.- A la investigación científica marina; y

3.- A la protección y preservación del medio marino; y

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

ARTICULO 47.- El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que, en el ejercicio de los derechos y jurisdicciones y en el cumplimiento de los deberes de la Nación en la Zona Económica Exclusiva, se tomen debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y se actúe de manera compatible con el derecho internacional.

ARTICULO 48.- El Poder Ejecutivo Federal respetará el goce de los Estados extranjeros, en la Zona Económica Exclusiva, de las libertades de navegación, de sobrevuelo y de tender cables y tuberías submarinos, así como de los otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de embarcaciones, aeronaves, y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con el derecho internacional.

ARTICULO 49.- El Poder Ejecutivo Federal vigilará que, al ejercitar los Estados extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la Zona Económica Exclusiva mexicana, tengan debidamente en cuenta los derechos, jurisdicciones y deberes de la Nación y cumplan esta Ley, su Reglamento y otros reglamentos nacionales adoptados de conformidad con la Constitución y normas aplicables de derecho internacional.

ARTICULO 50.- La Zona Económica Exclusiva Mexicana se extiende a 200 millas marinas (370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, se mide la anchura del Mar Territorial.

ARTICULO 51.- Las islas gozan de zona económica exclusiva pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.

ARTICULO 52.- El límite interior de la Zona Económica Exclusiva coincide idénticamente con el límite exterior del Mar Territorial, determinado de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley, y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento, y que aparezca en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.

ARTICULO 53.- El límite exterior de la Zona Económica Exclusiva mexicana es la línea cada uno de cuyos puntos está del punto más próximo de las líneas de base del Mar Territorial determinadas en el Artículo 26 de esta Ley, a una distancia de 200 millas marinas (370,400 metros).

ARTICULO 54.- El límite exterior de la Zona Económica Exclusiva, en consecuencia, está constituido por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas fueron



publicadas por Decreto en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de junio de 1976, y que aparezcan en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.

ARTICULO 55.- El Poder Ejecutivo Federal velará porque se respete, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta Ley, de su Reglamento y del derecho internacional, las libertades de navegación y sobrevuelo, en la Zona Económica Exclusiva mexicana por las embarcaciones y aeronaves de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral.

ARTICULO 56.- El Poder Ejecutivo Federal dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinará la captura permisible de recursos vivos en la Zona Económica Exclusiva y, sin perjuicio de lo anterior, promoverá la utilización óptima de dichos recursos. Cuando el total de la captura permisible de una especie sea mayor que la capacidad para pescar y cazar de las embarcaciones nacionales, el Poder Ejecutivo Federal dará acceso a embarcaciones extranjeras al excedente de la captura permisible de acuerdo con el interés nacional y bajo las condiciones que señale la legislación mexicana de pesca.

Para poder lograr la exploración y explotación, se publicaron la Ley de Hidrocarburos publicada en 11 de agosto de 2014 en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos, publicada el 11 de agosto de 2014 en el Diario Oficial de la Federación, Ley de la Comisión Nacional de Hidrocarburos, publicada en 28 de noviembre de 2008 en el Diario Oficial de la Federación, Reglamento de la Ley de Hidrocarburos, publicada el 31 de octubre de 2014, Reglamento de la Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos, publicada el 31 de octubre de 2014 en el Diario Oficial de la Federación.

La Ley de Comercio Exterior en su artículo 1 señala que la presente ley tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

Resulta que el bienestar de la población, actualmente es el desempleo y necesariamente se da la inseguridad de las personas ante los hechos ilícitos por eso se tiene que regresar al plan que se conoció como “**Programa Marítimo**” y que el pueblo llamó “**Marcha al Mar**”, teniendo los propósitos siguientes:

### **2.2.1 La Navegación**

La navegación marítima ha tenido a través de los tiempos un rol sumamente importante para el desarrollo de las civilizaciones, tanto en su expansión geográfica alrededor del mundo, como en el transporte y el comercio internacional.

**La palabra Navegación**, de acuerdo con el diccionario de la Real Academia Española menciona: que es la **acción de navegar**, viaje que se hace con la nave y la ciencia y arte de navegar. Este verbo refiere a viajar en una embarcación o a hacer un **viaje**, la **navegación marítima** es el proceso que se inicia con la partida de una embarcación de un puerto y concluye con su llegada al **puerto** de arribo.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece en su artículo 38 lo siguiente:

<p>Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial;</li><li>II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y</li><li>III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.</li></ol> <p>La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública Federal en sus respectivos ámbitos de competencia, deberá vigilar que la realización de las actividades económicas, deportivas, recreativas y científicas a desarrollarse mediante los distintos tipos de navegación, cumpla con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables</p>
--

El último párrafo del precepto anterior se refiere a las actividades económicas que debe ser conforme a las disposiciones internacionales y en el Comercio Exterior se aplica a la Navegación de altura que es la parte relativa en donde existe una relación económica entre países extranjeros y participa el Comercio Marítimo y el Comercio Exterior, como ejemplo de esta situación se puede citar el artículo 254 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que establece que se considerarán como modalidades marítimas el contrato de compra-venta internacional en aquéllas en que al menos un tramo del transporte se realice por vía marítima sobre todo para aplicar los INCOTERMS, que son términos internacionales para el Comercio Exterior, como lo establece el artículo 258 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

<p><b>Artículo 258.-</b> Para la aplicación de los INCOTERMS, si los contratantes sólo hacen referencia a éstos por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a su edición vigente al momento de la celebración del contrato</p>
---

A través de los años, la Navegación Marítima ha ido evolucionando, mejorando los métodos y los equipos de navegación. Así en poco tiempo el hombre cambió y se aventuró de la navegación costera a la navegación astronómica con el empleo de instrumentos óptico-mecánicos, posteriormente realizó la navegación mediante ondas radiales y actualmente el empleo de satélites permite el monitoreo continuo de la posición de la embarcación en tiempo real y con precisiones nunca antes imaginadas.

La tecnología marina ha tenido un desarrollo acelerado y actualmente cuenta con sofisticados sistemas de navegación; barcos de diferentes diseños y tamaños que

cada vez proporcionan mayores ventajas al hombre; puertos de distintos tipos y categorías, pero cada vez más funcionales, y un sinnúmero de industrias que aprovechan los recursos marinos, como las actividades turísticas y las industrias química, petrolera, pesquera y naviera.

### **2.2.2 Marco Jurídico**

El Marco Jurídico en México, lo podemos considerar tomando en consideración los Códigos de Comercio de 1854, 1884, 1890 y posteriormente el haberse separado el Derecho Marítimo, por medio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, derogada parcialmente por la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994 y abrogadas las dos legislaciones anteriores por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006, en materia de Navegación de Altura, se vincula con el Comercio Exterior, dado que no existe ningún otro medio de transporte que tenga la capacidad de una embarcación, como podría ser el avión de carga, cuya capacidad es menor a la de un barco, y mientras no existan vías de comunicación entre los diversos continentes para el servicio ferroviario y de autotransporte federal, seguirá prevaleciendo el transporte de carga marítimo.

La apertura a embarcaciones de todos los países para la navegación en aguas nacionales y el arribo a puertos mexicanos en tráfico de altura, de conformidad con los convenios internacionales celebrados por conducto del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos y ratificado por el Senado en términos de lo previsto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en sus artículos 89 fracción X y 133 que disponen:

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

- I. Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia.
- II. Nombrar y remover libremente a los Secretarios de Estado, remover a los embajadores, cónsules generales y empleados superiores de Hacienda, y nombrar y remover libremente a los demás empleados de la Unión, cuyo nombramiento o remoción no esté determinado de otro modo en la Constitución o en las leyes;

Los Secretarios de Estado y los empleados superiores de Hacienda y de Relaciones entrarán en funciones el día de su nombramiento. Cuando no sean ratificados en los términos de esta Constitución, dejarán de ejercer su encargo.

En los supuestos de la ratificación de los Secretarios de Relaciones y de Hacienda, cuando no se opte por un gobierno de coalición, si la Cámara respectiva no ratificare en dos ocasiones el nombramiento del mismo Secretario de Estado, ocupará el cargo la persona que designe el Presidente de la República;

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

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

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

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

VII. Disponer de la Guardia Nacional para los mismos objetos, en los términos que previene la fracción IV del artículo 76.

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

IX. Intervenir en la designación del Fiscal General de la República y removerlo, en términos de lo dispuesto en el artículo 102, Apartado A, de esta Constitución;

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;

**XI.** Convocar al Congreso a sesiones extraordinarias, cuando lo acuerde la Comisión Permanente.

**XII.** Facilitar al Poder Judicial los auxilios que necesite para el ejercicio expedito de sus funciones.

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

**XIV.** Conceder, conforme a las leyes, indultos a los reos sentenciados por delitos de competencia de los tribunales federales y a los sentenciados por delitos del orden común, en el Distrito Federal;

**XV.** Conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley respectiva, a los descubridores, inventores o perfeccionadores de algún ramo de la industria.

**XVI.** Cuando la Cámara de Senadores no esté en sesiones, el Presidente de la República podrá hacer los nombramientos de que hablan las fracciones III, IV y IX, con aprobación de la Comisión Permanente;

**XVII.** En cualquier momento, optar por un gobierno de coalición con uno o varios de los partidos políticos representados en el Congreso de la Unión.

El gobierno de coalición se regulará por el convenio y el programa respectivos, los cuales deberán ser aprobados por mayoría de los miembros presentes de la Cámara de Senadores. El convenio establecerá las causas de la disolución del gobierno de coalición.

**XVIII.** Presentar a consideración del Senado, la terna para la designación de Ministros de la Suprema Corte de Justicia y someter sus licencias y renunciaciones a la aprobación del propio Senado

**XIX.** Objetar los nombramientos de los comisionados del organismo garante que establece el artículo 6o. de esta Constitución hechos por el Senado de la República, en los términos establecidos en esta Constitución y en la ley;

**XX.** Las demás que le confiere expresamente esta Constitución.

**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.

Ello con el objeto de facilitar nuestros enlaces marítimos con el mundo, dentro de un entorno de apertura a la competencia.

Podemos decir que este ordenamiento jurídico fue recibido con muchas reservas por los industriales mexicanos del transporte marítimo, ya que, durante muchos años, por mandato de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos **el tráfico de cabotaje estuvo reservado exclusivamente para las empresas navieras mexicanas**, sin embargo, de un momento a otro se vio diezmado por la apertura del mercado nacional, en específico a empresas extranjeras con mayores recursos y capacidad.

Los países identificados como de economía avanzada, de los cuales podemos señalar entre otros a Noruega, Japón, Estados Unidos de América, Reino Unido y Alemania, han tenido un gran desarrollo en sus marinas mercantes, porque reservan a sus nacionales el tráfico marítimo, existe fomento y estímulos a la Marina Mercante, recordando a Justo Sierra Méndez de Campeche, Campeche, que mencionaba que era necesario apoyar a la Marina Mercante Mexicana, toda vez, que consideran este sector como estratégico para su economía y por ningún motivo, autorizan su apertura y liberación, es decir, que no permiten la participación de los extranjeros en su cabotaje, ya que atentaría contra su propia soberanía e interés nacional, recordando la frase de que quien domina el mar, domina el mundo. Nuestra Ley de Inversión Extranjera en su artículo 7 se puede observar lo siguiente:

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

I.- Hasta el 10% en:

Sociedades cooperativas de producción;

II.- Hasta el 25% en:

a) Transporte aéreo nacional;

b) Transporte en aerotaxi; y

c) Transporte aéreo especializado;

III.- Hasta el 49% en:

- a) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- b) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- c) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- d) (Se deroga). Inciso derogado DOF 19-01-1999
- e) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- f) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- g) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- h) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- i) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- j) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- k) Se deroga. Inciso derogado DOF 18-07-2006
- l) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- m) (Se deroga). Inciso derogado DOF 04-06-2001
- n) (Se deroga).
- o) o) Se deroga Inciso derogado DOF 10-01-2014
- p) Fabricación y comercialización de explosivos, armas de fuego, cartuchos, municiones y fuegos artificiales, sin incluir la adquisición y utilización de explosivos para actividades industriales y extractivas, ni la elaboración de mezclas explosivas para el consumo de dichas actividades;
- q) Impresión y publicación de periódicos para circulación exclusiva en territorio nacional;
- r) Acciones serie "T" de sociedades que tengan en propiedad tierras agrícolas, ganaderas y forestales;
- s) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura;
- t) Administración portuaria integral;
- u) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia;
- v) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;**
- w) Suministro de combustibles y lubricantes para embarcaciones y aeronaves y equipo ferroviario, y
- x) Radiodifusión. Dentro de este máximo de inversión extranjera se estará a la reciprocidad que exista en el país en el que se encuentre constituido el inversionista o el agente económico que controle en última instancia a éste, directa o indirectamente. Inciso reformado  
DOF 14-07-2014 Fracción reformada DOF 24-12-1996

IV.- (Se deroga) Fracción reformada DOF 12-05-1995. Derogada DOF 24-12-1996

Los límites para la participación de inversión extranjera señalados en este artículo, no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.



En México, está abierto el servicio de Cabotaje para empresas extranjeras y en consecuencia para el Comercio Exterior por la autorización de la participación extranjera.

Sin embargo, el problema jurídico y económico para la industria marítima mexicana, radicó en que la apertura se dio sin promover un crecimiento con base en un tratamiento equilibrado con nuestros competidores, toda vez que las empresas extranjeras cuentan con una mayor capacidad debido a las políticas de apoyo y fomento que les otorgan sus gobiernos a través de subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuestos, la combinación de ambos y una serie de apoyos encaminados a disminuir o eliminar costos laborales. Obviamente, esto les permite ofrecer sus servicios en mejores condiciones que las nuestras, lo cual, se traduce en una evidente desventaja para las empresas mexicanas, que prestan servicios de transporte marítimo, en especial el tráfico de cabotaje y costa afuera.

Actualmente, es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos quien regula el abanderamiento y matrícula de embarcaciones y artefactos navales mexicanos, estableciendo para ello, tener la propiedad de embarcaciones o bien acreditando su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero, celebrado ante institución reconocida para el efecto.

### **Permisos de navegación.**

Se expidió la Ley de Navegación el 4 de enero de 1994 actualmente abrogada en donde se ordenaba en su artículo 34:

**Artículo 34.-** La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Cuando no existan embarcaciones adecuadas y disponibles, o el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar a navieros mexicanos, permisos temporales de navegación para operar y explotar con embarcaciones extranjeras, o en caso de no existir navieros mexicanos interesados, podrá otorgar estos permisos a empresas navieras extranjeras.

La operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones mexicanas o extranjeras. En el caso de navieros o embarcaciones extranjeros, se requerirá permiso de la Secretaría, previa verificación de que existan condiciones de reciprocidad y equivalencia con el país en que se encuentre matriculada la embarcación y con el país donde el naviero tenga su domicilio social y su sede real y efectiva de negocios.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos, así como de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá resolver que, total o parcialmente determinados tráficos de cabotaje, sólo puedan realizarse por navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de competencia y se afecte la economía nacional.

El Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 2000, modificó el contenido del artículo 34, de la Ley de Navegación para quedar en los términos siguientes:

**Artículo 34.-** Sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. En caso de no existir estas embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para navegación interior y de cabotaje, de conformidad con la siguiente prelación:

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

II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento, y

III. Naviero extranjero con embarcación extranjera.

En todo caso, para el otorgamiento del permiso se dará prioridad, a aquellos navieros cuyas embarcaciones cuenten con mayor número de tripulantes mexicanos en los términos de lo dispuesto por los artículos 7 y 154 de la Ley Federal del Trabajo y a

embarcaciones cuyos países de bandera tengan celebrado con México tratados de reciprocidad en transporte marítimo.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos, así como de dragas y artefactos navales, para la construcción, conservación y operación portuaria, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones o artefactos navales mexicanos o extranjeros.

No obstante su modificación, la Ley de Navegación de 1994 mantuvo en su texto la reserva de la navegación interior y de cabotaje para los navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas; en principio se previó otorgar los permisos a embarcación extranjera “previa verificación de que existan condiciones de reciprocidad y equivalencia con el país en que se encuentre matriculada la embarcación y con el país donde el naviero tenga su domicilio social y su sede real y efectiva de negocios”, y con la modificación realizada en 2000, se circunscribió al hecho de que el permiso se otorgara “de no existir embarcaciones mexicanas disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio”, además de sujetarse a una prelación.

Con la modificación de 2000 se introdujo además la posibilidad de otorgar el permiso de navegación temporal de navegación de cabotaje a embarcación extranjera, si el interés público lo exigía, lo que de origen aplicaba únicamente para el permiso en navegación interior.

En este sentido, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada el 1 de junio de 2006 en el Diario Oficial de la Federación, estableció en su artículo 40 los términos jurídicos que se mencionan a continuación:

**Artículo 40.-** Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Salvo lo previsto en el artículo 42 de esta Ley, la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

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

Salvo lo previsto en el artículo siguiente, en los supuestos señalados en el párrafo anterior, no se requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

En caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando impere una causa de interés público, la Secretaría estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje, de acuerdo con la siguiente prelación:

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

II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento.

Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de siete ocasiones.

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.

De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado. Para la aplicación de esta disposición se considerará que tiene la categoría de naviero la persona o entidad que tiene el control efectivo sobre la embarcación de que se trate.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no aplicará cuando la embarcación para la cual se solicita el permiso, cuente a criterio de la Secretaría, con características técnicas de extraordinaria especialización, de conformidad con el artículo 10, fracción I, inciso e) de esta Ley, y el reglamento respectivo.

Salvo el caso del contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, mismo que deberá contar de modo exclusivo con tripulación mexicana, cuando la embarcación extranjera para la cual se solicite el permiso temporal de navegación o su renovación, esté contratada por un naviero mexicano bajo cualquier contrato de fletamento, por lo que, en los permisos temporales de navegación y sus renovaciones, que otorgue la Secretaría, se dará prioridad al naviero cuya embarcación cuente con el mayor número de tripulantes mexicanos, de conformidad con el certificado de dotación mínima respectivo.

Por lo anterior, la atribución de otorgar que tiene la Autoridad un permiso temporal de navegación se da cuando existe el hecho “de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas o bien cuando imperé una causa de interés público”; cumplido este supuesto del quinto párrafo del artículo 40, el legislador estableció en los siguientes párrafos para esos permisos tanto sus límites (párrafos VI, VII y VIII) como los casos de excepción para el efecto (párrafo IX).

Por lo que respecta a la modalidad para fijar sus límites se pueden identificar de la siguiente forma:

i). Por número de permisos, de acuerdo al sexto párrafo del artículo 40 de la LNCM, que indica:

Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y **ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de siete ocasiones.**

ii). Por tiempo de operación de la embarcación extranjera en aguas nacionales, según dispone el séptimo párrafo:

El naviero mexicano titular de un permiso temporal de navegación de cabotaje para una **embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de dos años**, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho periodo, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.

iii). Para la autoridad, si la embarcación extranjera no se abandera en el plazo de los dos años, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación, ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado.

Es importante observar que aun cuando se otorguen los permisos por la no disponibilidad de embarcaciones mexicanas en igualdad de condiciones técnicas o bien por una causa de interés público, si transcurre el plazo de dos años la embarcación extranjera debe ser matriculada como mexicana; y no hace excepción al respecto.

Al mencionar la navegación de cabotaje es comprender el Comercio Exterior, toda vez que las embarcaciones proceden de países extranjeros para ejercer el comercio en aguas mexicanas, y por esta razón se hace el estudio jurídico, antes mencionado.

### **2.2.3 Tipos de Navegación**

Adicionalmente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece reservas a la navegación interior y de cabotaje, a efecto de que las vías generales de comunicación por agua, sean utilizadas exclusivamente para la operación y tráfico de embarcaciones que enarboles el pabellón nacional, dicha reserva fue tomada como medida de control a la navegación así como aprovechar que los bienes y mercancías producidas y distribuidas para su consumo en el territorio nacional, queden reservadas para su movilización por vía marítima, aprovechando la capacidad de carga de la flota nacional.

#### **2.2.3.1 Navegación Interior**

Conforme al artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se considera que es la navegación que se hace:

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

La explotación comercial de las embarcaciones está regulada por medio de permisos, cuando se trate de servicios de transporte de pasajeros y turismo náutico primordialmente, que es otorgado por la Capitanía de Puerto y controlado a través de un régimen particular de arribos y despachos consistente en avisos que el prestador de servicios está obligado a informar a dicha autoridad, con periodicidad mensual, y estando obligado a mantener el estado de navegabilidad de la

embarcación conforme a las disposiciones del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en lo relativo al Servicio de Inspección y Seguridad Naval y las Normas Oficiales Mexicanas, que son obligatorias en México de acuerdo con la Ley sobre Metrología y Normalización en su artículo 3 que menciona:

ARTÍCULO 3o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

para la seguridad de las embarcaciones menores de 24 metros de eslora, para el transporte de mercancías y la pesca ribereña no se requiere de permiso, sin embargo, están igualmente sujetas al cumplimiento del Reglamento y Normas Oficiales Mexicanas

### **2.2.3.2 Navegación de Cabotaje**

La navegación de cabotaje es la que se realiza “por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos”.

### **2.2.3.3 Navegación de Altura**

La navegación de altura, es la realizada “Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros”.



## 2.2.4 Situación actual en México

El servicio de transporte por vía marítima nacional representa el 0.30% del pasaje y 28.42% de carga a 2012, ante los demás modos de transporte.

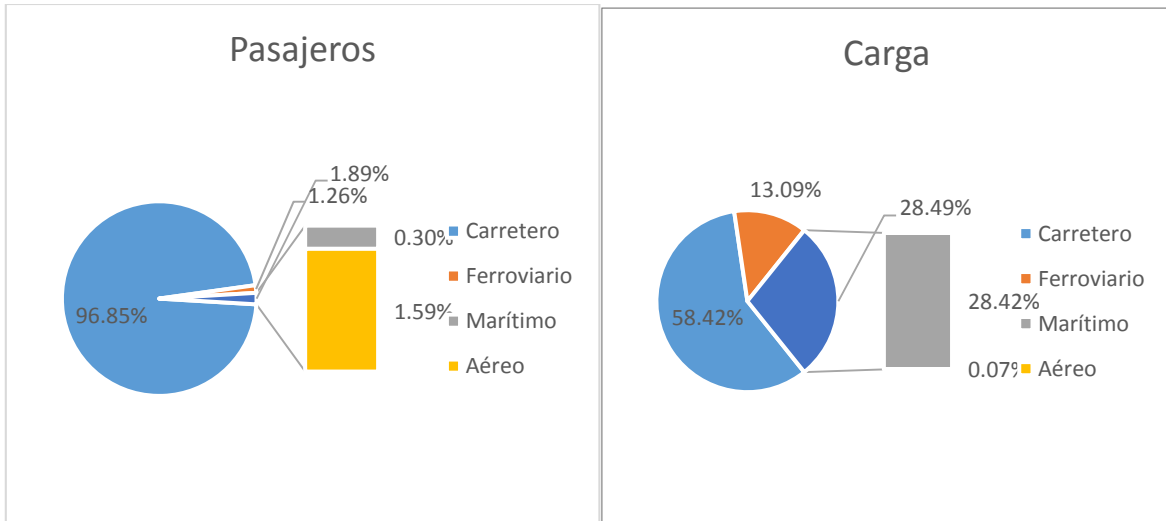
Serie anual de pasajeros y carga por modo de transporte  
(MILES DE PASAJEROS Y TONELADAS)

Año	Total		Carretero		Ferroviario		Marítimo		Aéreo	
	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga	Pasajeros	Carga
1994	2,684,907	594,152	2,636,089	356,487	14,378	52,053	5,309	185,375	29,131	237
1995	2,728,227	605,666	2,691,259	366,673	6,678	52,480	5,098	186,261	25,192	252
1996	2,789,983	650,967	2,750,369	383,267	6,727	58,833	6,394	208,582	26,493	285
1997	2,297,774	614,121	2,257,558	332,466	5,092	61,667	6,228	219,653	28,896	335
1998	2,576,044	694,483	2,536,367	380,801	1,576	75,914	7,179	237,380	30,922	388
1999	2,621,762	703,342	2,580,446	394,432	800	77,063	7,854	231,440	32,662	407
2000	2,701,522	725,020	2,659,814	413,193	334	77,163	7,400	234,285	33,974	379
2001	2,754,572	720,028	2,713,149	409,210	243	76,182	7,507	234,285	33,673	351
2002	2,782,142	733,171	2,740,000	411,100	237	80,451	8,715	241,231	33,190	389
2003	2,825,400	753,777	2,780,000	416,200	270	85,170	9,843	251,997	35,287	410
2004	2,911,420	766,119	2,860,000	426,100	254	88,097	11,744	251,455	39,422	467
2005	3,003,891	793,575	2,950,000	435,500	254	89,814	11,461	267,732	42,176	529
2006	3,107,403	807,821	3,049,751	445,448	261	94,752	11,985	267,077	45,406	544
2007	3,205,483	823,615	3,140,698	473,859	289	99,845	12,275	249,339	52,221	572
2008	3,312,864	823,752	3,238,059	484,300	8,915	99,692	12,597	239,473	53,293	287
2009	3,135,957	760,021	3,050,000	450,900	28,001	90,320	10,985	218,335	46,971	466
2010	3,212,159	816,804	3,160,000	470,000	40,364	104,566	11,795	242,238	0	0
2011	3,367,806	842,368	3,264,300	485,502	41,923	108,433	10,818	247,873	50,765	560
2012	3,472,249	852,682	3,363,000	498,147	43,830	111,607	10,266	242,317	55,153	611
			<b>96.85%</b>	<b>58.42%</b>	<b>1.26%</b>	<b>13.09%</b>	<b>0.30%</b>	<b>28.42%</b>	<b>1.59%</b>	<b>0.07%</b>

Fuente: Sistema de Información Estadística (SIE) de la Dirección General de Planeación de la SCT

Referencia: Indicador SEID

Elaboración Junio 2013



### 2.2.5 La Marina Mercante

Para entender el concepto de la Marina Mercante en México, debemos de entender el precepto jurídico contenido en el artículo 73 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que ordena:

**Artículo 73.** El Congreso tiene facultad:

.....

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

El Derecho Marítimo de paz, se refiere a la marina mercante y en materia de tripulación, son profesionistas que egresan de las Escuelas Náuticas de Veracruz, Tampico y Mazatlán, así como los marineros, que no son egresados de Escuelas Náuticas y lo constituye el Puerto, el Barco, y los personajes que intervienen en el Comercio Marítimo Nacional e Internacional, debería de existir la clase de Comercio

Exterior en las Escuelas Náuticas, para conocimiento sobre todo del Capitán de Cubierta.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 2 fracción VI, establece lo que debe entenderse por Marina Mercante en los términos jurídicos siguientes:

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

....

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

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar establece que los buques pertenecen a la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar, para lo cual otorga competencia a cada Estado para establecer los requisitos necesarios para la inscripción de los buques en un registro de su territorio y con ello el derecho a enarbolar su pabellón, así como para expedir los documentos pertinentes.

De igual manera dicha facultad para establecer requisitos para enarbolar el pabellón del Estado de abanderamiento, va aparejado con parámetros de orden comercial para el control de los buques, para lo cual se adoptan los criterios siguientes:

Controles Fiscales, mediante los cuales se permite la navegación en aguas territoriales del Estado, dando incentivos a los buques del pabellón nacional, y estableciendo costes diferenciales sobre servicios administrativos, portuarios e impuestos para buques de pabellón extranjero.

Controles sobre construcción, el Estado dispone y financia presupuestariamente la industria de la construcción naval, siendo estrategia principal aprovechar su capacidad de carga para el abastecimiento autosuficiente de esa nación.

Controles de fomento, en base a este mecanismo, el Estado admite la operación de embarcaciones de pabellón extranjero en aguas territoriales, y transcurrido cierto tiempo son incorporados al registro del Estado para el comercio marítimo del interior.

#### **2.2.5.1 Antecedentes**

La idea puede defenderse siempre que concurren, al menos, tres requisitos, *i. e.:*

- 1º) que el control de las operaciones del buque y los resultados económicos de su explotación permanezca en el país en cuestión; 2º) que dicho país posea la facultad de recuperar la bandera del buque cuando necesidades de tipo estratégico o de otra índole así lo aconsejen, y 3º) que el abanderamiento en otro país constituya un requisito imprescindible para que el buque pueda ser explotado en condiciones de competitividad.

Aceptados dichos presupuestos, las políticas marítimas de los distintos países (en particular de los desarrollados) han venido aceptando la opción de los llamados registros abiertos o pabellones de conveniencia.

La regulación del mercado (más bien aquí desregulación) debe entonces dirigirse, de un lado, a no imponer trabas a la libre exportación e importación de buques y capitales relacionados con la inversión y la explotación armadora con sede en el extranjero, y de otro, a lograr acuerdos de “control efectivo” de la flota con los Estados de abanderamiento, de modo que se asegure la posibilidad de incautación o requisa en casos de necesidad.

Con todo, esta opción de política marítima encuentra algunos inconvenientes. Así, y dejando aparte los problemas sociales que plantea cara a la misma existencia y empleo de marinos nacionales, sucede que el Estado no controla en absoluto los tipos de buques que constituyen la flota bajo su “control efectivo”, con lo que la estructura de aquella puede alejarse de la idónea para casos de emergencia.

Además, aquel Estado debería asegurarse de que el país de libre matrícula, con el que se concierta el acuerdo de re-abanderamiento, posee tanto los medios como la intención de asegurar el cumplimiento de los convenios internacionales de naturaleza social, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación de que el primero es parte, pues, de otro modo, la “recuperación” de la bandera podría resultar ciertamente problemática (en ciertos períodos de los años setenta la flota bajo “control efectivo” de los Estados Unidos contenía un gran número de petroleros incapaces de entrar en ningún puerto de aquel país).

Una variante es la del cambio temporal de pabellón, vinculado a un contrato de arrendamiento internacional, en el que el arrendatario, domiciliado en un país de

bajos costes de explotación, es una sociedad filial del arrendador, domiciliado en un país de altos costes de explotación (*bareboat chartering in and out*), supuesto que se examinará en su lugar oportuno. El Estado que desee hacer uso de esta opción no tendrá más que dictar las normas jurídicas que la autoricen y regulen. Y con ello, las compañías armadoras dispondrán de un instrumento que les permitirá cierta flexibilidad en el abanderamiento de sus flotas.

#### **2.2.5.2 Marco Jurídico**

Conforme a los artículos 10, 11 y 12 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos son embarcaciones mexicanas las matriculadas y abanderadas por un naviero mexicano, en alguna capitanía de puerto, su vigencia es indefinida y se atribuye a la embarcación o artefacto naval, hace constar su nacionalidad, la identificación de su propietario, y las características de individualidad, dándole los beneficios que otorga la bandera y el Estado Mexicano a embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión.

La matriculación se realiza a petición del naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad, para lo cual, las embarcaciones o artefactos navales, deben estar en condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación, la vida humana, y prevención de la contaminación, para lo cual se verificarán tales circunstancias por un inspector técnico que deberá dar cuenta de dicha situación, con la finalidad de certificar la embarcación emitiendo los certificados correspondientes en términos de los Convenios internacionales de los

cuáles México es parte, o bien conforme al Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima.

Debe constar la dimisión de bandera del país de origen, consiste en cancelar la matrícula o registro de una embarcación que deja de pertenecer a la flota mercante nacional activa con base a la normatividad aplicable (para mantener actualizado el padrón real de la flota nacional).

El Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado el 4 de marzo de 2015, en sus artículos:

## Sección II

### De los Requisitos y Trámites para Matricular

**Artículo 37.-** Los interesados en obtener la matrícula mexicana para Embarcaciones o Artefactos Navales, deberán presentar solicitud ante la Autoridad Marítima Mercante en la que se precise lo siguiente:

- I. Nombre, denominación o razón social;
- II. Domicilio;
- III. Clave del Registro Federal de Contribuyentes y tratándose de personas físicas, la Clave Única de Registro de Población;
- IV. Número de folio de inscripción en el Registro, en caso de que el interesado sea naviero o empresa naviera;
- V. En caso de representante legal, señalar su nombre, domicilio y clave del Registro Federal de Contribuyentes y la Clave Única de Registro de Población;
- VI. Nombre de la Embarcación o Artefacto Naval y sus características, y
- VII. Puerto en que se desea obtener la matrícula y abanderar en el Estado Mexicano o puerto del país extranjero, en caso de abanderamiento vía consular.

En todo caso, el solicitante manifestará si la Embarcación o Artefacto Naval será destinado a uso particular o a su operación y explotación en el Comercio Marítimo.

**Artículo 38.-** Al ser abanderados y matriculados como mexicanos, las Embarcaciones y Artefactos Navales se clasificarán de acuerdo con lo establecido por el artículo 10 de la Ley e igualmente se identificará en su Certificado de Matrícula si son destinados a uso particular o para operar en el Comercio Marítimo.

Las Embarcaciones y Artefactos Navales que sean abanderados y matriculados para uso particular, no serán considerados mercantes y únicamente estarán sujetos a contar con los Certificados de Seguridad correspondientes.

A las Unidades Fijas Mar Adentro únicamente les serán aplicables las disposiciones en materia de Inspección, relativas a seguridad marítima y prevención de la contaminación, establecidas en el Capítulo respectivo de este Reglamento, sin perjuicio de las facultades que correspondan a otras dependencias del Ejecutivo Federal.

**Artículo 39.-** La solicitud a que se refiere el artículo 37 del presente Reglamento, deberá estar acompañada de los siguientes documentos:

I. Mandato o poder del representante legal, si éste es quien promueve o se autoriza a alguien con tal carácter;

II. Testimonio de la escritura pública de constitución y, en su caso, de reformas a la misma, cuando se trate de persona moral;

III. Contrato, factura o documento con que se acredite la propiedad de la Embarcación o Artefacto Naval, o contrato de arrendamiento financiero, en los términos de este Capítulo, otorgado ante fedatario público, que demuestre su legítima posesión;

IV. En caso de persona física, copia del acta de nacimiento o de cualquier otro documento con el que el interesado acredite su nacionalidad mexicana, en términos de lo dispuesto por el artículo 3o. de la Ley de Nacionalidad;

V. Documento que acredite, en su caso, la dimisión de la bandera del país de procedencia y, en su caso, la baja permanente de su registro, y

VI. Copia de los certificados vigentes que garanticen la seguridad para la Navegación.

En caso de que el interesado presente copias de certificados extranjeros, éstos deberán sustituirse por los certificados mexicanos una vez realizada la Inspección correspondiente, previo a su matrícula como mexicana

**Artículo 40.-** Cuando los documentos indicados en las fracciones II y III del artículo anterior sean de los que deben estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, bastará con que los interesados indiquen el número de folio de inscripción. La autoridad, dentro de los diez días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud, devolverá al solicitante los documentos que éste deba conservar.

**Artículo 41.-** Al solicitar la matrícula de la Embarcación, se podrá pedir la señal distintiva de llamada para la misma y si se trata de Embarcaciones ya matriculadas mexicanas, bastará que en su solicitud el interesado proporcione copia de su Certificado de Matrícula, para que le sea asignada la señal distintiva de llamada.

**Artículo 42.-** Al recibir las solicitudes de matrícula, la autoridad dispondrá lo necesario para que se efectúen las Inspecciones de cubierta y máquinas y, en caso de que, a su juicio, el certificado de arqueo de la Embarcación no sea satisfactorio, ordenará su verificación. Mientras se realizan las Inspecciones y verificaciones mencionadas, la Capitanía de Puerto otorgará el pasavante referido en el presente Capítulo.

**Artículo 43.-** Las Inspecciones de cubierta y máquinas y, en su caso, la verificación del arqueo de la Embarcación, se harán dentro de los veinte días hábiles siguientes a la fecha en que el interesado cubra su costo y, dentro del mismo plazo, deberán expedirse los certificados respectivos. El interesado efectuará el correspondiente pago de derechos dentro de cinco días hábiles, a partir de que se le requiera y, en caso de no hacerlo se cancelará su trámite de matrícula.

Las Inspecciones y, en su caso, la verificación del arqueo, se harán por la Autoridad Marítima Mercante, pero también podrán ser realizadas por personas físicas o morales



mexicanas o sociedades de clasificación de Embarcaciones debidamente autorizadas para ello conforme a este Capítulo, las cuales serán responsables de los certificados que expidan.

**Artículo 44.-** La Autoridad Marítima Mercante deberá emitir el Certificado de Matrícula dentro de un plazo que no excederá de cinco días hábiles, contados a partir de la presentación de la solicitud y de que cuente con los certificados mexicanos de seguridad aplicables a la Embarcación o Artefacto Naval.

**Artículo 45.-** El original del acta de abanderamiento se enviará a la Dirección General y una copia se agregará al expediente que debe integrarse en la Capitanía de Puerto de que se trate. La anterior formalidad se aplicará igualmente a las Embarcaciones a las que se expida pasavante de Navegación y la declaración respectiva la realizará el Capitán de Puerto o el cónsul mexicano correspondiente.

**Artículo 46.-** Cuando sea autorizado el abanderamiento y matrícula de la Embarcación o Artefacto Naval, dentro de los cinco días hábiles siguientes la Dirección General o la Capitanía de Puerto, según corresponda, harán del conocimiento de la autoridad fiscal competente, el negocio jurídico que tenga como consecuencia la propiedad o posesión de la Embarcación o Artefacto Naval.

**Artículo 47.-** Las solicitudes de matrícula para Embarcaciones Menores o las de recreo o deportivas para uso particular, deberán cubrir los requisitos mencionados en este Capítulo.

**Artículo 48.-** En los supuestos señalados por el artículo anterior, la Capitanía de Puerto efectuará, dentro de los diez días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud a que se refiere el artículo respectivo de este Capítulo, una visita a tales Embarcaciones para comprobar su buen estado de navegabilidad; y, si procede, las matriculará y expedirá los certificados respectivos dentro de los cinco días hábiles siguientes a la realización de la visita. En tanto se efectúa la visita señalada, la Capitanía de Puerto otorgará el pasavante a que se refiere el presente Capítulo.

**Artículo 49.-** De no haberse efectuado oportunamente la aludida visita, la Dirección General, a solicitud del interesado, ordenará al Capitán de Puerto que la realice de inmediato y resuelva dentro de los cinco días hábiles siguientes a la orden dada, lo que conforme a la Ley y este Reglamento proceda.

**Artículo 50.-** Expedido el Certificado de Matrícula, el Propietario de la Embarcación o Artefacto Naval contará con cinco días hábiles para pintarle, en forma claramente visible, el nombre, el del puerto y el número de matrícula en las amuras y a popa, en color que contraste con el de la Embarcación o Artefacto Naval, y dentro de los diez días hábiles posteriores, remitirá a la Autoridad Marítima Mercante dos fotografías, una de frente y otra de costado, que tengan como fondo el agua.

**Artículo 51.-** En el caso de las Embarcaciones destinadas a uso particular, al pintar su número de matrícula deberán agregar al final una letra "P" mayúscula en color rojo.

**Artículo 52.-** En las Embarcaciones Mayores, la escala que indique el calado se grabará en cada lado de la roda y del codaste con números de ciento cincuenta y dos milímetros o seis pulgadas de altura, que serán romanos en una banda y arábigos en la otra, estarán separados entre sí por una distancia igual, se ubicarán de manera que sus extremos inferiores coincidan con la línea de agua, y serán pintados en color que contraste con el de la Embarcación.

**Artículo 53.-** Las Embarcaciones y Artefactos Navales que se adquieran en el extranjero y cumplan con los requisitos previstos en esta sección podrán abanderarse provisionalmente ante el cónsul mexicano del puerto de salida, el que proporcionará de inmediato un pasavante que tendrá validez hasta el arribo al puerto nacional en que se matriculará.

El cónsul que expida un pasavante de Navegación tiene la obligación de dar aviso a la Dirección General inmediatamente después de hacerlo.

**Artículo 54.-** Cuando previa aprobación de la Secretaría, se hagan modificaciones significativas a las Embarcaciones o Artefactos Navales, los Certificados de Matrícula y los de seguridad, serán remplazados; los documentos técnicos aplicables serán modificados y sometidos a la aprobación de la Dirección General.

**Artículo 55.-** En tanto se otorga la aprobación a que se refiere el artículo anterior, el Capitán de Puerto deberá extender un pasavante en la forma que establece el presente Capítulo del Reglamento.

**Artículo 56.-** Cuando una Embarcación o Artefacto Naval cambie de Propietario, el vendedor estará obligado a dar aviso a la Capitanía de Puerto de su matrícula, dentro de los veinte días hábiles siguientes al de la operación. El nuevo Propietario deberá comprobar su capacidad legal para poseer Embarcaciones nacionales y presentar la solicitud de modificación de la matrícula con los datos y documentos relativos a que se refiere este Capítulo. La solicitud deberá contener los requisitos señalados en los artículos 37, fracción I y 39, fracciones I, II, III y IV, de este Reglamento.

**Artículo 57.-** Dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud, el Capitán de Puerto, de resultar procedente, expedirá el Certificado de Matrícula a nombre del nuevo Propietario. Si no hubiere dado respuesta a la solicitud del interesado, la copia sellada de ella sustituirá al certificado hasta que el mismo se expida.

**Artículo 58.-** Cuando el Propietario o legítimo poseedor de una Embarcación o Artefacto Naval desee cambiar la Capitanía de Puerto de su matrícula, lo solicitará a aquélla en que pretenda matricularlo, la que pedirá el expediente respectivo a la Capitanía de Puerto de origen.

**Artículo 59.-** Recibido el expediente a que se refiere el artículo anterior, de resultar procedente, se expedirá el nuevo Certificado de Matrícula dentro de los cinco días hábiles siguientes a la recepción de la solicitud. Si no hubiere respuesta, la copia sellada sustituirá al certificado hasta que el mismo se expida.

**Artículo 60.-** Cuando el Propietario o legítimo poseedor desee cambiar el nombre de una Embarcación o Artefacto Naval, lo solicitará a la Capitanía de Puerto de su matrícula. La Capitanía de Puerto expedirá el Certificado de Matrícula correspondiente cinco días hábiles después de que se hubiera presentado dicho escrito y, de no haber respuesta, la copia sellada de la solicitud sustituirá al certificado hasta que el mismo se expida.

**Artículo 61.-** Cuando el Propietario o legítimo poseedor de una Embarcación o Artefacto Naval desee cambiar el tipo de Navegación o uso de una Embarcación deberá solicitarlo por escrito a la Capitanía de Puerto de su matrícula, señalando el nuevo tipo de Navegación o uso; indicando asimismo, las modificaciones que en su caso se hayan realizado a la Embarcación o Artefacto Naval.

Recibida la solicitud, el Capitán de Puerto resolverá lo correspondiente en un plazo que no excederá de cinco días hábiles. De no hacerlo, se entenderá negada la solicitud, a efecto de preservar la seguridad marítima, la Navegación y la vida humana.

**Artículo 62.-** El cambio de la Capitanía de Puerto, el de matrícula, así como el de nombre de una Embarcación o Artefacto Naval, no afectarán los derechos de terceros.

**Artículo 63.-** La Autoridad Marítima Mercante, al tener conocimiento de que una Embarcación se encuentra comprendida en alguno de los supuestos previstos en las fracciones I a VI del artículo 14 de la Ley, iniciará, por conducto de la Capitanía de Puerto de su matrícula, el procedimiento de cancelación de la misma. Asimismo, hará la notificación correspondiente a su titular para que, en un plazo de diez días hábiles contados a partir de su recepción, manifieste lo que a su derecho convenga.

Recibida la respuesta del interesado, o transcurrido el mencionado plazo, el Capitán de Puerto resolverá lo conducente en un lapso no mayor a cinco días hábiles.

**Artículo 64.-** En los casos de las fracciones VII y VIII del artículo 14 de la Ley, el Capitán de Puerto cancelará de inmediato la matrícula, sin perjuicio de lo dispuesto en el último párrafo del mismo artículo.

La matrícula, consiste en la Nomenclatura de dígitos que identifican a la embarcación o artefacto naval; determina el Estado de la República del lugar donde se matrícula; el puerto donde está matriculado; número de serie, que se asigna de manera consecutiva; el tipo de navegación al que se destina; el uso que al que se destinará, y un dígito verificador empleado como medio de control de seguridad.

El abanderamiento de embarcaciones es el acto protocolario, por el cual, el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos otorga el derecho a los navieros mexicanos de enarbolar el pabellón nacional en sus embarcaciones. Con dicho acto y la expedición del Certificado de Matrícula se establece el vínculo jurídico entre la embarcación, nuestro país y su legislación.

The diagram illustrates the structure of a ship's registration number (matrícula) and its components. It shows a sequence of boxes: 'Estado' (containing the Mexican flag), 'Capitanía' (containing 'YUC'), 'Consecutivo' (containing '31030026'), and 'Di' (containing '6'). Below the 'Consecutivo' box is a 'Navegación' box with options: '1 Interior', '2 Cabotaje', and '3 Aitura'. To the right is a 'Di' box with a dropdown menu showing 'SCT' and a grid of numbers (1, 2, 3, 4, 5, 6). Below the grid is a legend for 'Nueva clasificación de servicio de acuerdo a nueva Ley de Nav. y Com. Mar. (DOF 1/jun/06)'. The legend lists: 1 Pasaje, 2 Carga, 3 Pesca, 4 Recreo y Deportiva, 5 Especiales (highlighted in yellow), 6 Artefactos naval, 7 Mixto carga y pasaje, 8 Draga, 9 Extraordinaria especialización.

Estado Capitanía Consecutivo Di

YUC MEX

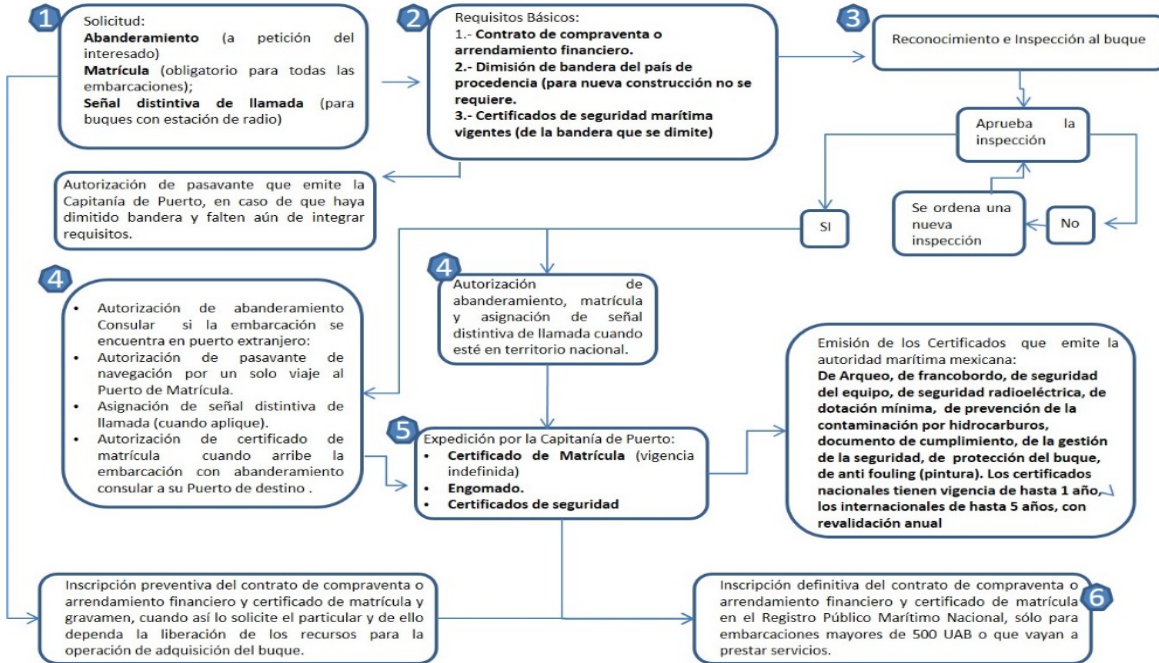
Navegación

1 Interior  
2 Cabotaje  
3 Aitura

Nueva clasificación de servicio de acuerdo a nueva Ley de Nav. y Com. Mar. (DOF 1/jun/06)

1 Pasaje  
2 Carga  
3 Pesca  
4 Recreo y Deportiva  
5 Especiales  
6 Artefactos naval  
7 Mixto carga y pasaje  
8 Draga  
9 Extraordinaria especialización

### Abanderamiento y Matriculación de embarcaciones mexicanas.



### Políticas públicas.

Conforme a las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1974 (SOLAS), enmendado, y del cual México es Estado firmante, dispone en su Artículo I, la facultad para los Gobiernos Contratantes a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos y a tomar todas las medidas que se precisen para dar al Convenio plena efectividad y así garantizar que, desde el punto de vista de la seguridad de la vida humana, todo buque será idóneo para el servicio que se le destine.

Como parte de las acciones regulatorias ejercidas por la Autoridad Marítima Mercante, fue establecer políticas tendientes a lograr que la flota de embarcaciones que enarbole la bandera mexicana, cuente con las mejores condiciones de seguridad para la navegación y para preservar la vida humana en el mar, así como prevenir sucesos de contaminación marina, para lo cual mediante el Acuerdo por el que se establece la antigüedad que deben tener las embarcaciones que pretendan obtener la matrícula y bandera mexicanas<sup>11</sup>, se establecen parámetros técnicos que permitan reducir los riesgos de la navegación y uno de ellos es sin duda, que las embarcaciones cuenten al momento de matricularse y abanderarse como mexicanas, con cuando menos el cuarenta por ciento de su vida útil en atención a su fecha de construcción.

Para la elaboración de dicha política, se tomó en consideración criterios de ámbito internacional, para el caso concreto la Organización de las Naciones Unidas (ONU) dentro del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, derivado de los trabajos realizados en materia de prevención y control de la contaminación, en el marco concreto del “Convenio de Basilea Sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación”, informa en su documento UNEP/CHW.6/23 de 8 de agosto de 2002, que la vida útil de las embarcaciones es de hasta veinticinco años, concretamente al tratar el tema del desguace de embarcaciones señala que:

El suministro de **embarcaciones de la flota mercante mundial que llegan al desguace** se ha estimado en unos 500 a 700 embarcaciones de carga al año, que representan unos 25 millones de toneladas de peso muerto (tpm)

---

<sup>11</sup> Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación del día jueves 12 de junio de 2008, en vigor desde el 13 de junio de 2008.

**con una edad promedio de 25 a 26 años.** Esas cifras están basadas en las reglamentaciones, los datos estadísticos disponibles y los datos del registro de embarcaciones y representan una tendencia prevista para los próximos 15 años. Esas cifras sugieren un aumento de la capacidad de desguace de embarcaciones del 10% al 15% anual con respecto a las cifras promedio de eliminación anual correspondientes al período 1994-1999.

Por su parte, la Organización Marítima Internacional (OMI) coincide en este criterio en su Resolución A.962 (23), de 4 de marzo de 2004, al expresar:

**1.1 Todos los buques llegan, un día, al fin de su vida de servicio. Para la mayoría de los buques, este ciclo de vida útil, de "principio a fin" o de "construcción a desguace", dura de 20 a 25 años...**

En dicha resolución se apunta también que "...En 2001, la OCDE observó un aumento del índice de siniestros de los buques más antiguos en servicio,..." y que "El continuo retiro del servicio de buques antiguos y su sustitución por buques nuevos es un proceso comercial natural que permite introducir proyectos más seguros y respetuosos del medio ambiente, obtener una mayor eficacia en las operaciones y una reducción general de los riesgos marítimos."

Asimismo, en lo correspondiente a la estructura de los buques, en el Anexo del Convenio SOLAS su "Capítulo II-1: Construcción-Estructura, compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas", en la Regla 3-1 previene expresamente:

Además de las prescripciones que figuran en otras partes de las presentes reglas, **los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación** que haya sido reconocida por la Administración de conformidad con las disposiciones de la regla XI/1, o las normas nacionales aplicables de la Administración que ofrezcan un grado de seguridad equivalente.

Las sociedades de clasificación son entidades privadas que se dedican profesionalmente a la inspección, certificación y clasificación de buques.

La “clasificación” consiste en el otorgamiento al buque de una categoría a clase (e. g. “100 A1”, máxima que otorga el Lloyd’s Register of Shipping) una vez verificada la seguridad y solidez que ofrece (materiales, estructura, resistencia, estanqueidad, maquinaria, equipos, etc.). La clase queda registrada en un Libro Registro de buques que lleva la sociedad clasificadora y es publicado para conocimiento general.

La constancia de la clasificación para un buque es necesaria, en el aspecto técnico de que las inspecciones y certificaciones legales, realizadas y emitidas conforme a los Convenios OMI y a la legislación nacional, con los estándares y normas que en forma armónica han sido concebidos para tales efectos. Por el contrario, hay numerosos aspectos allí no contemplados, cuya verificación y certificación se efectúa por la sociedad de clasificación (e.g., aspectos estructurales, como las calidades del acero y los escantillones). Tal reconocimiento está indicado en el mismo Convenio SOLAS (y de forma similar, también el Convenio de Líneas de Carga, que remiten a las reglas de las sociedades de clasificación cuando prescribe que, sin perjuicio de las prescripciones del propio Convenio, “los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos de una sociedad de clasificación reconocida”, esto es bajo el control y delegación de funciones prescritas por la administración del Estado de pabellón.

A pesar de que el mismo Convenio prevé también la aplicación alternativa, en los referidos aspectos, de normas nacionales del Estado de pabellón “que ofrezcan un grado de seguridad equivalente”. En el caso particular de la administración mexicana tales normas domésticas son inexistentes y más bien se remite a las reglas de las sociedades de clasificación, razón por la que se recurre entonces a la inspección y/o certificación privada.

Las razones y fundamentos anteriores sustentan las medidas que coadyuven a contar con una flota mercante mexicana más segura y moderna, como es exigir que las embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo, para las que se pretenda obtener la Matrícula y bandera mexicanas, no excedan de los veinte años de antigüedad en su construcción al momento de la solicitud, salvo justificación técnica aprobada por la Dirección General de Marina Mercante mediante una inspección a la embarcación y que cuente además con certificado de clase.

### **Nuevo esquema de fomento.**

En 2006 se crea el Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (FONDEMAR), el cual tiene por objeto establecer un mecanismo mediante el cual las empresas navieras y empresas dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones y/o artefactos navales, puedan contar con el apoyo del Gobierno Federal ante los intermediarios financieros o entes públicos y privados que les otorguen créditos, y puedan obtener mejores condiciones financieras; ello con la finalidad de que la flota mercante mexicana se renueve, actualice, e incremente gradualmente, fomentando su competitividad y el desarrollo de la industria de la



construcción y reparación de embarcaciones y artefactos navales, contribuyendo al sostenimiento y generación de fuentes de empleo, en un ambiente de seguridad, con el que se logre que el sector tenga una mayor aportación sostenida al crecimiento de la economía del país.

Con fecha 24 de septiembre de 2012 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, las Reglas de Operación del Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, las cuales tienen por objeto establecer mecanismos que permitan asegurar la aplicación eficiente, eficaz, equitativa y transparente de los recursos financieros que integran el patrimonio del FONDEMAR, así como su difusión entre la comunidad marítima mexicana.

**Los objetivos que se persiguen son:**

- I. Fomentar que los navieros o empresas navieras mexicanas, obtengan financiamientos para la construcción, compra y modernización de embarcaciones o artefactos navales;
- II. Propiciar que las empresas dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones y/o artefactos navales tengan acceso al crédito bancario para capital de trabajo, modernización de sus instalaciones, adquisición de activos, proyectos de desarrollo tecnológico y de infraestructura en astilleros;
- III. Favorecer que los navieros o empresas navieras mexicanas obtengan financiamientos y coberturas de diferencial de las tasas de interés que se pacten en créditos;

- IV. Contribuir al incremento de la oferta de productos específicos de crédito para el financiamiento de los navieros o empresas navieras mexicanas, así como a empresas dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones y/o artefactos navales;
- V. Promover que los navieros o empresas navieras mexicanas y las empresas dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones y/o artefactos navales tengan acceso a créditos nacionales e internacionales competitivos con mejores condiciones financieras.

### **2.2.5.3 Situación Actual y su importancia para el comercio exterior**

Según la información pública de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

- a) La flota para el servicio de transporte nacional se compone de 2,593 embarcaciones con una capacidad de carga total de 2'643,525.
- b) El total de embarcaciones matriculadas es de 172,214 con 3,746,291 TRB;
- c) Las embarcaciones mayores o iguales a 100 TRB son 2,572 con un total de 3,358,598 TRB (incluyen a las mayores de 500 y de 1,000).
- d) Las embarcaciones mayores o iguales a 500 TRB son 742 con un total de 3,033,104 TRB (incluyen las mayores a 1,000 TRB).
- e) Las embarcaciones mayores a 1,000 TRB son 529 con un total de 2,894,231 TRB.

## 2.2.6 LOS PUERTOS

De acuerdo con la legislación mexicana los Puertos en México se convierten en sociedades mercantiles, que persiguen el lucro por así determinarlo el artículo 17 de la Ley General De Sociedades Mercantiles, perdiendo el sentido que debe tener un puerto que es un punto de protección en la mar y representa la seguridad interior del país por eso la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece que los puertos sólo pueden ser habilitados por el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos como lo ordena el artículo 89 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que ordena:

**ARTICULO 89.** LAS FACULTADES Y OBLIGACIONES DEL PRESIDENTE SON LAS SIGUIENTES:

...

XIII. HABILITAR TODA CLASE DE PUERTOS, ESTABLECER ADUANAS MARÍTIMAS Y FRONTERIZAS, Y DESIGNAR SU UBICACIÓN.

En materia portuaria se consideró importante publicar la ley y reglamento antes mencionado y en el transcurso de trece años a pesar de los cambios legislativos no encontramos un verdadero beneficio en los puertos teniendo problemas diferentes a lo señalado por el autor Jorge Antonio Cepeda <sup>12</sup>que señala:

**“LA PROBLEMÁTICA PORTUARIA.**

---

<sup>12</sup> Zepeda Jorge Antonio, Introducción al Derecho Portuario, México, 1999, edición patrocinada por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. DE C.V. páginas 8-14.

Las condiciones adversas en la operación portuaria derivan precisamente del hecho de que el gobierno federal construyera, administrara y operara el sistema portuario, de que las empresas maniobristas fueran paraestatales y actuaran de manera monopólica; y de que hubiera un solo sindicato por puerto, el cual se arrogaba una pretendida exclusividad en cierto “radio de acción”, todo lo cual trajo consigo la escasez de inversiones en infraestructura, la ineficiencia de la operación la mala calidad de los servicios, la baja productividad, el requerimiento de cuantiosos subsidios gubernamentales y la limitada competitividad de los puertos nacionales respecto de los del extranjero. El diagnóstico relativo puede sintetizarse en los términos siguientes:

- A) Existía una gran dispersión de las inversiones en un elevado número de puertos, lo que se reflejaba en un bajo índice de utilización de la capacidad instalada, al tiempo que había puertos cercanos al grado de saturación;
- B) Se otorgaban sistemáticamente cuantiosos subsidios para el mantenimiento mayor, el equipamiento y la construcción y conservación de infraestructura; y, a pesar de ello, los equipos y las instalaciones mostraban rezagos importantes;
- C) La participación del capital privado era prácticamente simbólica y, cuando existía, se limitaba a terminales o instalaciones particulares, cuyos concesionarios no podían emplear a su propio personal para realizar las maniobras, pues las tenían que contratar con las empresas del gobierno,

las cuales las brindaban con los miembros del sindicato; y éste decidía cuántos y qué individuos integrarían los grupos de trabajo;

D) El trabajo desempeñado después de las cinco de la tarde se pagaba como si se realizara en tiempo extraordinario, aunque no se hubiera laborado el turno ordinario; y, en general:

- (i) La remuneración se establecía por tonelada, de manera que los incrementos de la productividad debidos a las inversiones en nuevos equipos beneficiaban, no a quien las hacía, sino a los trabajadores sindicados;
- (ii) Los ingresos de éstos no dependían de la naturaleza de su labor, sino de su grado de vinculación con los dirigentes sindicales;
- (iii) Estos últimos eran quienes elaboraban las nóminas, determinaban los salarios y señalaban a qué personas debía pagar la empresa;
- (iv) Además, eran ellos, los dirigentes sindicales, quienes elegían a los trabajadores eventuales que cubrirían cada turno, les asignaban las tareas más rudas y les fijaban los salarios más bajos;
- (v) En algunos casos, los trabajadores de planta designados para un turno se valían ilegalmente de sustitutos, a quienes trasladaban a una parte ínfima de su propio salario;
- (vi) Los maniobristas no recibían capacitación para el desempeño de sus labores;

E) Se entregaban a los sindicatos, para sus propios fines e intereses, cantidades adicionales a los salarios, las cuales, en algunos casos, llegaban a equivaler al 35% del monto de aquéllos; se les proporcionaban vehículos para uso de sus dirigentes; y se les suministraban otras sumas

de dinero que debían destinar a los trabajadores pensionados; et sic de coeteris;

- F) La mano de obra representaba desde el 45% hasta el 90% del importe de las tarifas de maniobras, las cuales, por un lado, se establecían desde el centro por el gobierno federal y, por otro, eran fijas y uniformes para todos los puertos del país, sin que su monto se relacionara con las diferentes condiciones de cada uno de ellos, ni con el importe de las inversiones en infraestructura, ni con el costo de la operación, lo que generaba subsidios cruzados entre puertos y dentro de cada uno de ellos.

Las irregularidades que han quedado descritas se exacerbaban de tal manera en Veracruz que, en 1981, se hizo necesario requisar el puerto (3), promover la constitución de empresas privadas de maniobras y establecer un principio de reordenación de la operación portuaria, la cual, sin embargo, no se logró en definitiva sino con la reestructuración total del sistema.

3. La “requisa” o requisición está prevista en el artículo 112 de la ley de vías generales de comunicación para “cuando se tema algún peligro inminente (...) para la economía nacional”, implica la facultad del gobierno de disponer de las vías, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles; es, por naturaleza, de carácter temporal; y conlleva el pago de las indemnizaciones correspondientes a los afectados. Sobre las causas, procedimientos y efectos de la requisa del puerto de Veracruz, véase: Evelyn Eugenia Rodríguez Ortega. La regulación del sistema portuario. En: “regulación de los

sectores de infraestructura y energéticos en México” (pablo t. Spiller, Carlos Sales et al.) Itam. Miguel ángel Porrúa, México, D.F., 1999, pp. 234-8.

## **LA REESTRUTURACIÓN DEL SISTEMA.**

Para remediar la grave problemática descrita, se tomó la decisión de reestructurar el sistema portuario, lo que implicaba la necesidad de crear un nuevo marco legal. por ello, el 19 de julio de 1993, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (d.o.) la ley de puertos (la ley); el 21 de noviembre de 1994 apareció, en el mismo medio informativo, el reglamento de la ley de puertos (el reglamento), y, en 1995, se declararon disueltas y entraron en liquidación las antiguas empresas prestadoras de servicios portuarios, las cuales convinieron la terminación de las relaciones laborales con sus respectivos sindicatos y con los trabajadores agrupados en ellos, a quienes pagaron generosas indemnizaciones, superiores a las previstas en la ley. los propósitos básicos de la reestructuración -que se han alcanzado en un grado altamente satisfactorio- consisten en:

- (i) La redefinición del papel del gobierno, que se concreta en la rectoría de la actividad y en ejercicio de las funciones normativas y de supervisión;
- (ii) La atenuación de la regulación, especialmente la de carácter restrictivo;

- (iii) La descentralización de la gestión portuaria mediante el establecimiento, en cada puerto, de una administración propia, autónoma y autosuficiente;
- (iv) La apertura a la inversión privada, nacional y extranjera, en la operación de terminales e instalaciones, en la prestación de los servicios e, incluso, en la administración integral de los puertos;
- (v) La creación de un ámbito de competencia entre los puertos y dentro de cada uno de ellos, mediante la liberación de precios y “tarifas”, la supresión de subsidios, la eliminación de monopolios y de barreras de entrada y la libertad de contratación laboral y de fijación de salarios de mercado;
- (vi) La procuración de una mayor integración entre los puertos y los sistemas terrestres de transporte;
- (vii) El fortalecimiento de la coordinación de las autoridades competentes en los puertos.

La Ley de Puertos de México con la figura jurídica de la concesión por cincuenta años prorrogables a otros cincuenta años, en lugar de permitir el desarrollo portuario y la unificación de las operaciones portuarias se incrementó la dificultad de considerar quien es la primer autoridad de un puerto, la Ley de Puertos ordena que preside el comité de operación el director de la Administración Portuaria Integral y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos determina que la máxima autoridad en un puerto es el capitán de puerto y no necesita someter sus decisiones al director



de la administración portuaria integral entrando en conflicto dos leyes de orden público:

Para entender el problema jurídico que se presenta transcribiré las leyes y los preceptos:

La Ley de Puertos en su artículo 57 ordena:

**Artículo 57.** En cada puerto que cuente con administración portuaria integral se constituirá un comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto. será presidido por el administrador portuario y sesionará por lo menos una vez al mes.

Su funcionamiento y operación se ajustarán a un reglamento interno que se incluirá en las reglas de operación del puerto.

Si el director de una Administración Portuaria Integral preside el comité de operación y no el capitán de puerto, este precepto se contrapone con lo previsto en el artículo 9 último párrafo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que dispone:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 9 contradice el precepto anterior de la Ley de Puertos, comparando los ordenamientos:

**Artículo 9.-** Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada; con las siguientes atribuciones:

- I.-** Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional;
- II.-** Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;
- III.-** Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;
- IV.-** Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;

**V.-** Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y control de tráfico marítimo en su caso, y de ayudas a la navegación;

**VI.-** Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XIV del artículo anterior;

**VII.-** Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;

**VIII.-** Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;

**VIII Bis.** Ordenar las medidas que le sean requeridas por el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;

*Fracción adicionada DOF 26-12-2013*

**IX.-** Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en las aguas de su jurisdicción;

**X.-** Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;

**XI.-** Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones aplicables de esta Ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;

**XII.-** Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del Artículo 35 de esta Ley;

**XIII.-** Imponer las sanciones en los términos de esta Ley; y

**XIV.-** Las demás que las leyes le confieran.

Las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

**En uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad, por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias.**

En el conflicto de leyes la Ley De Puertos es de 1993 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es de 2006 debiendo prevalecer ésta última, sin embargo, de aprobarse las reformas del poder ejecutivo el artículo 9 de La Ley de Navegación y Comercio Marítimos suprime el último párrafo lo cual puede crear una confusión de mando por parte de la autoridad.

## **Comercio Exterior en México**

La autora Elvia Arcelia Quintana Adriano<sup>13</sup>, en su obra *El Comercio Exterior en México*, menciona “hasta ahora, el país no ha logrado satisfacer sus necesidades, tradicionalmente ha requerido importar tecnología, maquinaria y artículos de primera necesidad. Sin embargo, la lucha ha consistido en mantener una balanza comercial equilibrada. Para esto se han aplicado o tratado de aplicar diferentes políticas económicas. La doble corriente de comprar y vender que implica para México el comercio exterior, está íntimamente vinculada al grado de desarrollo de la planta productiva y a la capacidad que tenga para generar los recursos que requiere para su crecimiento.

El autor Juan Manuel Saldaña Pérez<sup>14</sup> en su obra, *El Comercio Internacional*, expresa su pensamiento “la regulación comercial internacional contenida en los tratados comerciales multilaterales no solo incluye aspectos de comercio, sino también financieros y de inversión. Es claro que para alcanzar un mayor intercambio comercial internacional se requieren mayores flujos de inversión, principalmente de países desarrollados a países en desarrollo, que permitan un incremento en la producción y en la calidad de bienes y servicios, así como una estabilidad monetaria que brinde seguridad y facilite el intercambio entre las diferentes naciones. Por esta razón resulta fundamental el estudio de instituciones como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la

---

<sup>13</sup> Quintana Adriano Elvia Arcelia, *El Comercio Exterior de México*, México, editorial Porrúa, 2010, página 185

<sup>14</sup> Saldaña Pérez Juan Manuel, *Comercio Internacional*, México, editorial Porrúa, Instituto Internacional del Derecho y del estado 2005, página 1

Organización Mundial del Comercio, organismos: monetario, financiero y comercial respectivamente, que regulan la economía a nivel mundial.

### **2.2.7.1 Marco Jurídico**

Son varias las reglas internacionales para el control del comercio que han existido. Nuestro país, como nación en desarrollo, ha necesitado adoptar algunas de esas medidas; sin embargo, la reglamentación internacional del comercio traducida en instrumentos de política comercial, ha propiciado a través de la historia una serie de desajustes estructurales y prácticas del comercio internacional, que aunados con las posiciones políticas de los gobiernos, frenaron la integración de una organización internacional comercial que agilizará y adecuara históricamente e intercambio mercantil.

El Doctor Salvador Mercado en su libro Comercio Internacional I<sup>15</sup> referente al transporte marítimo, menciona:

“...En el capítulo 10, Transportes y fletes.

Introducción.

El transporte es el movimiento de personas, propiedades o productos desde el punto en donde se localizan, producen o cultivan, hasta el lugar en que se consumen, distribuyen o almacenan.

El transporte desempeña un papel vital en la vida social, económica y política del mundo y de las naciones o comunidades. Las empresas de transporte, sean de

---

<sup>15</sup> Mercado, Dr. Salvador, Comercio Internacional I, Mercadotecnia Internacional Importación-Exportación, Editorial Limusa, 5ª. Edición, México 2008. Páginas 201 – 203.

propiedad pública o privada, existen para servir al público y en forma directa y como parte integral de la distribución, procesos y manufactura de productos.

El transporte es esencial tanto en la producción como en la distribución. Sin él no hay distribución.

Clasificación del transporte.

El transporte marítimo.

Un elevado porcentaje de mercancía mexicana se transporta por la vía marítima. Algunas de las compañías navieras nacionales que operan en rutas internacionales son: Transportación Marítima Mexicana, S.A., Servicios Marítimos Mexicanos, S. A., Marítima Mexicana, S.A., y Transportes Marítimos Anáhuac, S.A.

La importancia que tiene para México el transporte marítimo es mayor de lo que se cree, alrededor de la mitad de la carga global de su comercio exterior (exportación e importación) se mueve por este medio.

Las fechas de llegada y salida de barco están sujetas a cambios sin previo aviso, por lo que se recomienda consultar con la compañía naviera o con su agente aduanal, para tener información sobre este tipo de transporte.

Rutas y servicios

El transporte marítimo ha incorporado nuevos servicios de línea en sus principales rutas internacionales, como apoyo a los esfuerzos de México por desarrollar comercio exterior, buscando nuevos y más amplios mercados para incrementar y diversificar sus exportaciones. A partir de 1974 el transporte marítimo cuenta con las siguientes rutas de puertos mexicanos a puertos del:

- Golfo de Estados Unidos de Norteamérica.
- Atlántico de Estados Unidos de Norteamérica.
- Atlántico de Canadá
- Atlántico del norte de Europa.
- Mediterráneo.
- Lejano Oriente (Japón)
- Pacífico de Centroamérica.
- Pacífico de Sudamérica.

Ventajas

El costo del transporte marítimo es más económico que el aéreo, pudiéndose transportar pesos y volúmenes.

Desventajas.

El tiempo de travesía es mayor con respecto a los demás tipos de transporte.

Seguros.

Para evitar cualquier tipo de siniestro y posibles averías, se recomienda asegurar la mercancía, bien sea por parte del exportador o del importador, según se establezca en el tipo de cotización.

En materia de comercio exterior es importante la aplicación del derecho extranjero, como derecho de reciprocidad o derecho de reenvío y el autor José Alfredo Giral Pimentel<sup>16</sup>, menciona:

“El reenvío es una consecuencia de la concepción teórica que admite que el derecho extranjero debe aplicarse como todo un todo, es decir, aplicarse de una manera que incluya en el análisis del Derecho extranjero no sólo al Derecho material sino también a las normas formales del Derecho Internacional Privado extranjero”. En este sentido, la disposición del Artículo 17 de la Convención es una disposición contraria a la Ley de Derecho Internacional Privado toda vez que la Convención establece expresamente que para los efectos de la Convención se entenderá por “Derecho” el vigente en un Estado, con exclusión de sus normas relativas al conflicto de leyes”.

Para la aplicación de las leyes extranjeras, se deben tener en cuenta la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en sus artículos de 252 a 258, aplicándose supletoriamente a la materia marítima como lo establece el artículo 6 fracción IV de La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por esta razón considero necesario nuevamente la transcripción de preceptos jurídicos en materia de leyes extranjeras:

## LEY GENERAL DE TÍTULOS Y OPERACIONES DE CRÉDITO

### CAPITULO VII

#### De la aplicación de leyes extranjeras

**Artículo 252.-** La capacidad para emitir en el extranjero títulos de crédito o para celebrar cualquiera de los actos que en ellos se consignen, será determinada conforme a la ley del país en que se emite el título o se celebre el acto.

La ley mexicana regirá la capacidad de los extranjeros para emitir títulos o para celebrar cualquiera de los actos que en ellos se consignen, dentro del territorio de la República.

**Artículo 253.-** Las condiciones esenciales para la validez de un título de crédito emitido en el extranjero y de los actos consignados en él, se determinan por la ley del lugar en que el título se emite o el acto se celebra.

---

<sup>16</sup> Giral Pimentel José Alfredo, El Contrato Internacional, Caracas, editorial Jurídica Venezolana, 1999, página 242.

Sin embargo, los títulos que deban pagarse en México son válidos, si llenan los requisitos prescritos por la ley mexicana, aun cuando sean irregulares conforme a la ley del lugar en que se emitieron o se consignó en ellos algún acto.

**Artículo 254.-** Si no se ha pactado de modo expreso que el acto se rija por la ley mexicana, las obligaciones y los derechos que se deriven de la emisión de un título en el extranjero o de un acto consignado en él, si el título debe ser pagado total o parcialmente en la República, se regirán por la ley del lugar del otorgamiento, siempre que no sea contraria a las leyes mexicanas de orden público.

**Artículo 255.-** Los títulos garantizados con algún derecho real sobre los inmuebles ubicados en la República, se regirán por la ley mexicana en todo lo que se refiere a la garantía.

**Artículo 256.-** Los plazos y formalidades para la presentación, el pago y el protesto del título se regirán por la ley del lugar en que tales actos deban practicarse.

**Artículo 257.-** La adopción de las medidas prescritas por la ley del lugar en que un título haya sido extraviado o robado, no dispensan al interesado de tomar las medidas prescritas por la presente ley, si el título debe ser pagado en el territorio de la República.

**Artículo 258.-** Se aplicarán las Leyes mexicanas sobre prescripción y caducidad de las acciones derivadas de un título de crédito, aun cuando haya sido emitido en el extranjero, si la acción respectiva se somete al conocimiento de los tribunales mexicanos.

El derecho extranjero está sujeto a prueba en materia procesal, y está permitido citar la doctrina nacional y extranjera en términos del artículo 222 del Federal de Procedimientos Civiles aplicado supletoriamente en materia marítima por así establecerlo el artículo 6 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su fracción VII.

#### Código Federal de Procedimientos Civiles

**Artículo 222.-** Las sentencias contendrán, además de los requisitos comunes a toda resolución judicial, una relación sucinta de las cuestiones planteadas y de las pruebas rendidas, así como las consideraciones jurídicas aplicables, tanto legales como doctrinarias, comprendiendo, en ellas, los motivos para hacer o no condenación en costas, y terminarán resolviendo, con toda precisión, los puntos sujetos a la consideración del tribunal, y fijando, en su caso, el plazo dentro del cual deben cumplirse.

#### Ley de Navegación y Comercio Marítimos

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

VII. Los Códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles;

## MARCO JURÍDICO CONSTITUCIONAL DEL COMERCIO Y DE LA INVERSIÓN TRANSNACIONAL

### Planteamiento previo

Una vez analizado el escenario internacional en el cual se llevan a cabo operaciones comerciales de México, resulta indispensable estudiar las bases constitucionales del comercio y de la inversión transnacional, dado que según el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos “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 Constitucionales o leyes de los Estados.”

Respecto a la jerarquía del orden jurídico mexicano, la lectura del artículo citado proporciona a través de la interpretación gramatical que, en primer lugar, se encuentra la Constitución, en segundo lugar, las leyes del Congreso de la Unión y los Tratados Internacionales, de tal suerte que el Tratado Internacional no puede ser criterio para determinar la constitucionalidad de una Ley, ni viceversa.

En una segunda etapa, a través de la histórica resolución emitida al fallar el amparo en revisión 1475/98, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, bajo la ponencia del ministro Humberto Román Palacios y por unanimidad de diez votos, determinó



que los Tratados Internacionales se ubican jerárquicamente por encima de las Leyes Federales y, en un segundo plano, respecto de la Constitución Federal. Esta decisión se fundó, además de la interpretación de la jerarquía de normas consignadas en el artículo 133, en la Convención de Viena, sobre Derecho de los Tratados de 1969, de la que México es parte.

### **Rectoría del Estado en la economía: artículo 25 constitucional.**

El Estado mexicano contemporáneo surge como consecuencia de la primera revolución social de América Latina y por tanto, su perfil y orientación, plasmados en la carta fundamental, apuntan a conformar una sociedad democrática donde el Estado planifique el orden económico general, garantizando la capacidad de competencia en los mercados.

Efectivamente, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece, en su art. 25, que corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional, para garantizar una justa distribución del ingreso y la riqueza, así como el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales.

Ahondando más en este asunto, Acosta Romero sostiene que el término “rectoría” significa orientar y conducir una cosa o situación, por lo que la rectoría del desarrollo nacional sería la atribución que tiene el Estado contemporáneo de promover, inducir y orientar las acciones en el terreno económico hacia los objetivos del desarrollo, a través de instrumentos y políticas como la acción tributaria, el gasto público, la arancelaría, la financiera y precios oficiales.

Como todos los sectores que integran el Estado constituyen sus partes, nada más necesario que el propio Estado conduzca su desarrollo económico, entendiendo por tal el proceso de transformación de la estructura de una sociedad ligado al crecimiento económico para asegurar un creciente estándar de vida, que gira alrededor de la reducción de las desigualdades de ingreso, riqueza y poder económico.

### **Intervención del Estado en la economía: bases constitucionales.**

Dicha rectoría es lo que se denomina “intervencionismo del Estado en la economía” y revise diversas formas; tales como: fijar las reglas del juego de la economía en general, establecer contribuciones, otorgar exenciones, estímulos fiscales y el control del gasto público; fijar y controlar los precios de bienes y servicios.

En este sentido, el artículo 26 de la Constitución mexicana dispone que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación, lo cual hará conforme a un plan nacional de desarrollo, al que se sujetarán obligatoriamente los programas de la Administración Pública Federal.

-Fijar las reglas del juego de la economía en general: artículos 1º., 5º., 27, 32 y 33 constitucionales.

El artículo 1º. Constitucional otorga a los extranjeros los Derechos Humanos y las Garantías que contiene la parte dogmática de la Carta Magna y da un tratamiento

igualitario a todos los individuos dentro del territorio nacional para gozar y disfrutar de libertad, igualdad, propiedad, seguridad jurídica, etc., al establecer que “en los Estados Unidos Mexicanos todo individuo gozará de las garantías que otorga esta Constitución, las cuales no podrán restringirse si suspenderse, sino en los casos y las condiciones que ella misma establece...”. Sin embargo, en materia económica sí existen restricciones constitucionales y legales relacionadas con lo que se conoce como áreas estratégicas y prioritarias del desarrollo nacional, para darle prioridad, además esto se enlaza con el último párrafo del artículo 32 constitucional, que dice: “los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos, comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano”, lo que se traduce en prerrogativas de los mexicanos, de las cuales están excluidos los extranjeros.

Otro de los postulados constitucionales de gran importancia para este estudio es el artículo 5º. Que establece la garantía constitucional de libertad de trabajo: “A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a su profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode siendo lícitos”. Pero en la práctica existen restricciones para algunos mexicanos y extranjeros como es el caso de las áreas estratégicas que están reservadas al sector público como son: correos, telégrafos, radiotelegrafía, petróleo y demás hidrocarburos, petroquímica básica, etc.

Por su parte, el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos dispone que “la Nación tendrá en todo tiempo el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público, así como el de regular, el beneficio social, al aprovechamiento de los elementos naturales

susceptibles de apropiación, con objeto de hacer una distribución equitativa de la riqueza pública, cuidar de su conservación, lograr el desarrollo equilibrado del país y el mejoramiento de las condiciones de vida de la población rural y urbana”. No obstante, es importante destacar que “modalidades a la propiedad privada conforme al interés social” significa que ella está condicionada a la protección y preservación de los derechos del pueblo mexicano, por esa razón se han instituido figuras jurídicas como son: la expropiación por causa de utilidad pública; la requisición; nacionalización de bienes y de ciertas actividades económicas; el decomiso de bienes; el establecimiento de servidumbres; limitación a la propiedad de tierras y aguas; restricciones y prohibiciones a la inversión extranjera en ciertas actividades, bienes y servicios, para hacer una distribución equitativa de la riqueza nacional.

Otro párrafo del mencionado artículo 27 constitucional establece que “sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de la tierra, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la secretaría de relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo, la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas”.

## **Establecer contribuciones y controlar del gasto público: artículo 31 constitucional.**

El artículo 31 de la Constitución Mexicana establece que “son obligaciones de los mexicanos... IV. contribuir para los gastos públicos, así de la federación, como de los estados, de la ciudad de México y del municipio en que residan, de la manera proporcional y equitativa que dispongan las leyes. Sin embargo, cabe advertir que aunque dicha norma no hable de extranjeros para contribuir al gasto público de dichas entidades políticas del país, se debe aclarar que la obligación en cuestión se hace efectiva cuando persona físicas y morales extranjeras, formen parte de agrupaciones o sociedades mercantiles o empresariales que se equiparan como personas morales mexicanas a la luz de la Ley de Inversiones Extranjeras, o en su caso, al percibir ingresos, utilidades, ganancias, créditos, bienes, detentar algún capital, o efectúen actos y contratos en territorio mexicano, por esa sola circunstancia son sujetos pasivos de la obligación en cuestión, dado que en México hay una igualdad jurídica de nacionales y extranjeros para contribuir al gasto público, siempre y cuando su situación personal coincida con el hecho generador del tributo, en observancia de los artículos 1º. tanto del Código Fiscal de la Federación, como de la Ley de Impuesto sobre la Renta y demás leyes federales, del Distrito Federal, entidades federativas y municipios, así como lo que en particular dispongan los Tratados Internacionales respectivos.

**Establecer y controlar los precios de bienes y servicios: artículo 28 constitucional.**

Según el artículo 28 constitucional “las leyes fijaran bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer modalidades a la organización de la distribución de esos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza de precios”.

Adoptar medidas que regulen el comercio exterior para proteger la industria nacional: artículo 131 constitucional, que ordena:

**Artículo 131.** Es facultad privativa de la Federación gravar las mercancías que se importen o exporten, o que pasen de tránsito por el territorio nacional, así como reglamentar en todo tiempo y aún prohibir, por motivos de seguridad o de policía, la circulación en el interior de la República de toda clase de efectos, cualquiera que sea su procedencia; pero sin que la misma Federación pueda establecer, ni dictar, en el Distrito Federal, los impuestos y leyes que expresan las fracciones VI y VII del artículo 117.

La política fiscal es el uso deliberado de los impuestos, gastos gubernamentales y operaciones de deuda pública (interna y externa) para influir sobre la actividad económica.

En México, dicha política tiene que buscar el crecimiento económico de todos los mexicanos, promover la actividad económica, alcanzar niveles de modernidad y competitividad internacionales, y planificarse integralmente, entre los que legislan, los que cobran y los que pagan las contribuciones.

**Manejar las “áreas estratégicas del desarrollo nacional”: artículo 27 constitucional.**

La constitución mexicana establece que “tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos o de minerales radioactivos, no se otorgarán concesiones ni contratos, ni subsistirán los que en su caso se hayan otorgado y la Nación llevará a cabo la explotación de esos productos, en los términos que señale la ley reglamentaria respectiva”. Agrega además que “corresponde exclusivamente a la Nación aprovechará los bienes y recursos naturales que se requieran para dichos fines” (artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos).

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 33, le da un trato al extranjero, respetando sus derechos humanos y garantías al señalar:

**Artículo 33.** Son personas extranjeras las que no posean las calidades determinadas en el artículo 30 constitucional y gozarán de los derechos humanos y garantías que reconoce esta Constitución.

El Ejecutivo de la Unión, previa audiencia, podrá expulsar del territorio nacional a personas extranjeras con fundamento en la ley, la cual regulará el procedimiento administrativo, así como el lugar y tiempo que dure la detención.

Los extranjeros no podrán de ninguna manera inmiscuirse en los asuntos políticos del país.

### **2.2.7.2 La navegación, el transporte marítimo y los puertos y su importancia en el comercio exterior**

De entre las realidades y posibilidades que ofrece el mar a la humanidad, "Las rutas marítimas" que el hombre ha trazado a través de los siglos son parteaguas en el desarrollo del mundo, la razón del tráfico marítimo que se ha desarrollado radica en las crecientes necesidades del ser humano, tanto comerciales como turísticas e industriales. Para ser consideradas como tales, las rutas marítimas requieren tener permanencia, y representan vías por donde fluye una corriente continua de viajeros y de mercancías, significando un medio de servicio a la economía.

Las rutas marítimas se fueron estableciendo para satisfacer las necesidades crecientes de los pueblos alejados, para poder intercambiar sus productos elaborados y sus materias primas de toda clase, ya fueran en materia de alimentación o en general para todo su desarrollo económico. Los primeros pueblos con interés comercial que la historia reporta son los egipcios y aunque no fueron un pueblo de elevadas dotes maríneas y comerciales como el fenicio, o más tarde el griego, la experiencia que sus hombres lograron con la navegación fluvial, pudieron utilizarla en el mar en expediciones de gran envergadura.

Si Egipto era un Estado cerrado, Mesopotamia, por el contrario, fue abierta, creando la más brillante civilización comercial de la época. Hasta el norte, su tráfico era tan desarrollado que mercaderes asirios se establecieron en colonias en el corazón de Asia Menor y trabajaban como agentes que realizaban importaciones y exportaciones para Mesopotamia.



Paralelamente a la formación de los grandes imperios terrestres de Egipto y Mesopotamia, surgió en Creta un auténtico imperio marítimo, basado en el poder de la riqueza proporcionada por el comercio y no en el de las armas.

La isla de Creta, situada a medio camino, por vía marítima, de las altas culturas de la antigüedad, posiblemente desempeñó el papel de agente comercial intermediario en la cuenca oriental mediterránea para convertirse en el primer pueblo fundamentalmente marino de la historia. Sus naves comerciales pusieron en contacto las grandes civilizaciones del mundo antiguo. Fue un primer contacto que estableció el desarrollo internacional de la economía y representó un valioso ejemplo para los pueblos que posteriormente navegaron para realizar el comercio.

En la primera mitad del segundo milenio antes de la era cristiana, el dominio naval cretense en el Mediterráneo fue muy grande, y de los cretenses aprendieron el arte de navegar los fenicios, y más tarde los griegos, los cuales heredaron sus rutas y métodos.

La Edad de Bronce representa algo más que una simple división del tiempo; constituye la definición de todo un tipo de economía y el inicio de los itinerarios marítimos. Las rutas marítimas siguieron desarrollándose; las más antiguas son las que se establecieron en el Mediterráneo y sirvieron para llevar hasta Grecia los cereales que ésta necesitaba para su alimentación. Después se abrieron las que partiendo de este mar cerrado conectaron con las costas atlánticas. Los cartagineses fueron quizá los primeros en atravesar las "columnas de Hércules", el hoy llamado Estrecho de Gibraltar, para comerciar con Iberia.

Una de las primeras y más célebres de estas rutas marítimas fue la que permitió a los portugueses llegar hasta las Indias, doblando el Cabo de Buena Esperanza. Ésta se amplió posteriormente al extenderse a la China y al Japón, en el Extremo Oriente, y fue establecida como consecuencia de la desaparición de una ruta terrestre, la llamada "Ruta de las especias".

Posteriormente y movidos por el mismo empeño, otros navegantes, entre ellos Cristóbal Colón y sus seguidores, descubrieron el continente americano. Lógicamente, portugueses y españoles trataron de ser los únicos en aprovecharse de sus descubrimientos, y así establecieron un monopolio para la importación de las riquezas de sus colonias, y la exportación a éstas de todo cuanto necesitaban para su desarrollo económico; para lograrlo formaron las famosas "Flotas de oro" que partían rumbo a la América Central cada dos años; de esta manera trazaron una ruta que se hizo clásica y así el oro y la plata de México y Perú llegaron a España.

A mediados del siglo XVI se habían establecido tres grandes rutas marítimas que conectaron Europa con América: la de las Indias, la de Centroamérica y la de América del Sur. En el siglo XVIII se incrementó el desenvolvimiento de estas rutas y, de manera paralela el de los puertos que con ello se beneficiaron.

Un trascendental suceso para el desarrollo de las rutas marítimas a nivel mundial fue el descubrimiento del oro, primero en California en 1848, y luego en Australia en 1851. Esto trajo el establecimiento de dos nuevas líneas marítimas que unieron a las recién nacientes Chile y Argentina y entre Europa y Chile se estableció una

ruta marítima, merced al descubrimiento del poder fertilizante de los nitratos o salitre, de los que contaban con inmensos yacimientos las provincias chilenas del norte.

Al abrirse el Canal de Panamá, hecho que coincidió con la progresiva desaparición de los veleros, la vía por Cabo de Hornos fue cada vez menos frecuentada, volviendo a disminuir su actividad.

La apertura del Canal de Suez adquirió mayor importancia, sobre todo con la generalización del barco de vapor, ya que la estrechez del Mar Rojo y el régimen de sus vientos hacían casi imposible el paso de los veleros de gran tonelaje. Por eso se puede decir que el canal ha devuelto al Mediterráneo su antigua importancia. Este mar, antes cerrado, se ha convertido en una activa vía comercial y de pasajeros, ya que los puertos existentes en las rutas de los barcos han permitido acrecentar su progreso y se han convertido en lugares para carga de combustible.

Una de las últimas rutas marítimas comerciales que se han abierto al tráfico, es la de la Bahía de Hudson; el 16 de agosto de 1932, en el muelle de Churchill, de reciente construcción en aquella bahía, amarraba por primera vez un barco, el mercante inglés "*Pennyworth*", que desembarcó 400 toneladas de las más diversas mercancías destinadas a los esquimales de esta región, el propósito era cargarlos en los vagones del nuevo ferrocarril para en su trayecto distribuirlos en el resto del Canadá.

Entre las antiguas rutas marítimas rehabilitadas en la actualidad, se encuentra la que une las costas del Atlántico de América del Norte con las de América del Sur.

Durante mucho tiempo, el incipiente desarrollo de la industria del Brasil y de la Argentina obligó a estos países a adquirir los productos manufacturados, especialmente los de la industria pesada, en los Estados Unidos, a cambio de materias primas. Esta corriente de intercambio comercial se ha intensificado durante los últimos años, gracias a la exportación, siempre creciente del petróleo mexicano y venezolano a los estados americanos del Atlántico.

En la actualidad existe un gran número de rutas que unen a los pueblos del planeta y son el resultado del desarrollo del comercio entre ellos. Este comercio, ha dado progreso a muchos países, regiones y comunidades enteras de seres humanos que han podido desarrollarse, además de aumentar riquezas, debe aumentar también los conocimientos, la comprensión y la solidaridad entre los pueblos.

En materia Marítima, y Comercio Exterior existe un autor Santiago Hernández Yzal,<sup>17</sup> menciona que: “ Se entiende por política comercial de la empresa naviera la tónica de actividades y de relaciones que mantiene la empresa naviera con los clientes, usuarios de los servicios que aquélla presta o bien con terceros a fin de cumplir, dentro de las mejores condiciones posibles, el fin social debido, en los estatutos de la empresa”, por esa razón se debe tener en cuenta la llamada materia Geografía del Tráfico Marítimo, que es concertar los puntos de las costas del globo que son importantes para la economía marítima, comprendiendo necesariamente la navegación marítima y el Comercio Exterior.

---

<sup>17</sup> Hernández Yzal, Santiago, Economía Marítima, Barcelona, Editorial Cadi, 1968, página 751

## **CAPÍTULO III.**

### **METODOLOGÍA Y PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA**

#### **3.1 Formulación de hipótesis**

El Comercio Exterior en su mayoría, comprende el tráfico marítimo, teniendo la navegación y las implicaciones que suceden en la mar, por esa razón la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, su Título da a entender que existe un Comercio cuya naturaleza es Marítima en consideración de los elementos propios de las aguas en donde navega la embarcación transportando mercancía que es necesaria para la humanidad y con ello comprende el Comercio Exterior, se debe descifrar la hipótesis de todos los hechos y actos que ocurren a las dos materias Navegación y Comercio Exterior.

#### **3.2 Diseño Metodológico**

La Metodología, es dar el enfoque a la materia de Navegación y Comercio Exterior mediante el sentido cuantitativo de investigación y el cualitativo de investigación, teniendo las ideas a desarrollar delimitando y recolectando y analizando el tema pudiendo comprender un proceso de investigación mixta como es en el caso concreto debido a que intervienen dos materias que tienen su propia autonomía como es el Derecho Marítimo y el Comercio Exterior.

El autor Roberto Hernández Sampieri<sup>18</sup> menciona: los elementos para el planteamiento del problema de Investigación en el Proceso Cuantitativo son fundamentalmente 5 y están relacionados entre sí, los objetivos que persigue la investigación, las preguntas de investigación, la justificación y la viabilidad de estudio y la evaluación de las deficiencias en el conocimiento del problema.

Por lo que respecta al proceso de la investigación cualitativa, se debe plantear: el propósito y los objetivos, las preguntas de investigación, la justificación y la viabilidad una exploración de las deficiencias en el conocimiento del problema, la definición inicial del ambiente o contexto”.

El fenómeno o problema central de interés, es la experiencia desarrollada en la práctica diaria del ejercicio en materia de Derecho Marítimo y el propio Comercio Exterior, observando la necesidad que se trata de un binomio o de algo correlativo en que no se puede pensar en la Navegación de Altura sin entender así mismo el Comercio Exterior y tratar de resolver las consecuencias que se presentan en México, ante una ausencia del conocimiento jurídico del Derecho Marítimo que comprende la navegación para poder entender mejor el Comercio Exterior.

---

<sup>18</sup>Hernández Sampieri Roberto, Metodología de la Investigación, México, editorial Mc Graw Hill, 6edición, 2014, páginas 36 y 358

### 3.3 Planteamiento de la propuesta

La Navegación, y el Comercio Exterior, se puede recordar en una de las obras del autor Raziel García Arroyo<sup>19</sup> menciona: “La necesidad de un adecuado uso de la Marina para la causa libertadora fue puesta de manifiesto dentro del congreso de Apatzingan cuando el ex oficial de la marina española Álvarez de Toledo la planteó a Don José María Morelos y Pavón, solicitando el traslado de la sede del Congreso a un punto cercano a las costas orientales a fin de mantener constante contacto con los buques al servicio de la Insurgencia bien fuera en la lucha armada **o en el comercio del México Independiente**”, se traduce actualmente en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, que regula el Comercio Marítimo como lo expresa principalmente en el artículo 2 fracción III literalmente lo siguiente:

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

III.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.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos principalmente en materia de Comercio Exterior se puede observar en el Título VIII, de las compra-ventas marítimas en sus artículos 254 a 263, que se consideran importante incluir en el desarrollo:

**Artículo 254.-** Se considerarán como modalidades marítimas del contrato de compraventa internacional aquellas en que al menos un tramo del transporte se realice por vía marítima.

---

<sup>19</sup> García Arroyo Raziel, biografía de la Marina Mexicana, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1960, páginas 125 y 127,

**Artículo 255.-** Toda compraventa marítima estará regida por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre la Representación en la Compraventa Internacional de Mercancías, y de modo supletorio por el Código de Comercio y el Código Civil Federal.

**Artículo 256.-** Cuando en los contratos regulados por el presente título, los contratantes se refieran al o los Términos Internacionales de Comercio -en los sucesivo INCOTERM o INCOTERMS respectivamente- de la Cámara Internacional de Comercio, se entenderá que el contrato celebrado corresponde a alguna de las modalidades marítimas según sea el caso, tal y como se conozcan en su edición vigente al momento de la celebración del contrato, salvo que parte del contenido obligacional del mismo se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes; en cuyo caso se entenderá que la compraventa marítima fue modificada en los términos de la referida correspondencia.

**Artículo 257.-** Si un contrato aún no ha sido celebrado, pero de la correspondencia cruzada entre las partes se derivan los términos del mismo, y éstas han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia posterior a la celebración.

**Artículo 258.-** Para la aplicación de los INCOTERMS, si los contratantes sólo hacen referencia a éstos por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a su edición vigente al momento de la celebración del contrato.

**Artículo 259.-** Cuando el INCOTERMS haga referencia a la obligación del despacho aduanero a la debida pertinencia, se entenderá que tal obligación no existe cuando en un área de libre comercio o equivalente, no se requiera de un procedimiento aduanero; ello de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

**Artículo 260.-** Cuando en el INCOTERMS se haga referencia a operaciones de verificación necesarias, se tendrán por éstas las relativas a la comprobación de la calidad, medida, peso, recuento y equivalentes, respecto a las mercancías a entregar de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

**Artículo 261.-** Cuando en el INCOTERMS se haga referencia a la obligación de embalaje, ésta existirá siempre, a menos que sea usual en el tráfico específico embarcar la mercancía descrita sin embalar, de conformidad con el INCOTERMS acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

**Artículo 262.-** Cuando en los INCOTERMS se haga referencia a la posibilidad de sustituir un conocimiento de embarque o cualquier otro documento de transporte similar por un mensaje de intercambio electrónico de datos -EDI- equivalente, tal documento será un título de crédito solamente cuando reúna los elementos para considerarse como tal de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

**Artículo 263.-** La relación jurídica existente entre vendedor y comprador será independiente de aquélla entre embarcador y naviero transportista. Esta última relación estará regida exclusivamente de conformidad con las disposiciones establecidas por el Título Quinto de esta Ley.





404 Not Found | Diario Oficial de la Federación | 404 Not Found | Congreso Nacional - Outil | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC | www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## ANTECEDENTES

**1812** - El término **FOB** aparece en las Cortes Británicas siendo el primer antecedente de los INCOTERMS

**Fines Siglo XIX** - Se agrega el término **CIF**.


**1919** - Se funda en París, Francia la International Chamber of Commerce

**1936** - La ICC crea la primera versión de los INCOTERMS

**40's y 50's** - Organismos internacionales como UNCITRAL (United Nations Commission for International Trade Law) y UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) aceptan los Incoterms.

11:08 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Diario Oficial de la Federación | 404 Not Found | Congreso Nacional - Outil | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC | www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## ANTECEDENTES (2)

**60's y 70's** - Se desarrolla el transporte multimodal y se inicia el uso de contenedores.

**1980** - Convención de Viena de 1980 de las Naciones Unidas sobre Contratos Internacionales de Compraventa de Mercaderías (CICVM).

**80's y 90's** - Aparecen los términos **FCA, CPT y CIP** por la especialización en el transporte (door-to-door, roll on roll off, etc.) y el aumento del uso de contenedores.

**1990** - Se incorpora el término **DDU** y se adiciona la obligación al vendedor a confirmar por escrito la entrega de la mercancía.

**2000** - Se hacen algunas precisiones a la responsabilidad entre comprador y vendedor, pero no hay cambios trascendentes con respecto a la versión 90'.

11:08 p.m. 15/03/2016

**PROCOMER**

## VALIDEZ INTERNACIONAL Convención de Viena (CICVM):

La convención de Viena regula la formación del contrato de compraventa y los derechos y obligaciones del vendedor y del comprador.

La Convención de Viena, concluida en Viena el 11 de Abril de 1980, fue firmada por 19 países y posteriormente se adhirieron 59 países más.

A partir de la CICVM en 1980, la ONU le ha dado mayor reconocimiento a los Incoterms.


**PROCOMER**

## TRANSACCIÓN DE VENTA INTERNACIONAL

- CONTRATOS DE VENTA
- CONTRATOS DE TRANSPORTE
- CONTRATOS DE SEGURO
- CONTRATOS DE FINANCIAMIENTO (Cartas de Crédito)

*Los INCOTERMS se refieren únicamente a Contratos de Venta de Mercancías, no de Servicios.*

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## ¿ Qué significa INCOTERMS ?

International Commercial Terms

O Condiciones Internacionales de Comercio


O Términos Internacionales de Comercio

**CAMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO (ICC)**  
La ICC ha llevado a cabo 8 revisiones para la adecuación y mejor interpretación de los términos comerciales:

1. 1936- Primera versión
2. 1953
3. 1967
4. 1976
5. 1980
6. 1990
7. 2000
- 8. 2010 (entro en vigencia el 01/Ene/2011)**

11:09 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## FINALIDAD DE LOS INCOTERMS


**Establecer un conjunto de reglas internacionales** que tienen como finalidad facilitar la conducción del comercio global. Así podrán evitarse las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones en diferentes países.

Los INCOTERMS, ayudan a identificar las respectivas **obligaciones entre las partes (CV)** y reduce el riesgo de complicaciones legales.

Los INCOTERMS **determinan el punto exacto de la transferencia del riesgo de daño y la responsabilidad de entrega de la mercancía** entre vendedor y comprador.

11:09 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Que NO hacen los INCOTERMS


**No soy Ley, son Recomendaciones reconocidas como Práctica Internacional Uniforme**

**No determinan la propiedad de una mercancía.** (Este punto debe ser previsto en otra cláusula en el contrato de venta).

**No son un servicio Todo Incluido,** frecuentemente detalles que van mas allá de los Incoterms deben ser cubiertas en otras partes del contrato.

11:09 p.m. 13/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf




## Perspectivas generales del Proceso de Revisión

- Grupo Técnico integrado por expertos de 7 Países**
- Grupo Revisor integrado por 130 países**
- 11 reuniones, con mas de 30 días de trabajo**
- 4 borradores fueron generados**
- 140 paginas con recomendaciones emitidas**
- Transportistas, Aduanas y Bancos fueron invitados a los grupos de trabajo**
- Periodo para Recopilación de Información: - Nov-2007 al 10-Abr-2009**

11:09 p.m. 13/03/2016

404 Not Found | Diario Oficial de la Federación | 404 Not Found | Congreso radial abierta - Outil | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Alcances

**Las Reglas Incoterms® 2010 reflejan práctica B2B en los contratos de CV y describen:**


- Tareas
- Costos
- Despacho Aduanal
- Riesgos
- Transportes
- Seguro
- Correcto uso da certeza legal y confianza en CV.

Los mercados electrónicos (B2B e-marketplaces) constituyen plataformas virtuales independientes donde se juntan compradores y vendedores para realizar transacciones comerciales por medios electrónicos.

11:50 p.m. 13/03/2016

404 Not Found | Diario Oficial de la Federación | 404 Not Found | Congreso radial abierta - Outil | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Las Reglas Incoterms® 2010 se agrupan en cuatro categorías:

**E:** único término por el que el vendedor pone las mercancías a disposición del comprador en el local del vendedor.

**F:** el vendedor se encarga de entregar la mercancía a un medio de transporte escogido por el comprador.

**C:** el vendedor contrata el transporte sin asumir riesgos de pérdida o daño de la mercancía o costos adicionales después de la carga y despacho.

**D:** el vendedor soporta todos los gastos y riesgos necesarios para llevar la mercancía al país de destino.

11:50 p.m. 13/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**Incoterms 2010 Estructura**

Incoterms® 2010  
By the International Chamber of Commerce (ICC)  
ICC rules for the use of domestic and international trade terms

• EXW

• FCA  
• FSA  
• FOB

Grupo E

Grupo F

• DAP  
• DAT  
• DDP

• CFR  
• CIF  
• CPT  
• CIP

Grupo D

Grupo C

Grupo E	Departure	Grupo F	Main carriage unpaid
Grupo D	Arrival	Grupo C	Main carriage paid

11:50 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

INCOTERM 2010 IC 14 / 48

**Reglas Incoterms® 2010**

**PROCOMER**

**Grupo E Salida**  
EXW Ex Works En Fábrica

**Grupo F**  
Transporte Principal No Pagado

FCA Free Carrier Libre Transportista

FAS Free Alongside Ship Libre al Costado del Buque

FOB Free on Board Libre a Bordo

**Grupo C**  
Transporte Principal Pagado

CFR Cost and Freight Costo y Flete

CIF Cost, Insurance & Freight Costo, Seguro y Flete

CPT Carriage Paid To Porte (Flete Pagado Hasta)

CIP Carriage and Insurance Paid To Porte (Flete y Seguro Pagado Hasta)

11:50 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Reglas Incoterms® 2010 (2)

**Grupo D Llegada**


- DAT Delivered at Terminal** Entregada en Terminal
- DAP Delivered at Place** Entregada en Lugar asignado
- DDP Delivered Duty Paid** Entrega en Destino con Derechos Pagados

**DAT y DAP: Reemplazan a DAF, DES, DEQ y DDU**

- DAT** - descargada del vehículo de llegada
- DAP** - lista para ser descargada

11:11 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf




## Como utilizar las Reglas Incoterms® 2010

- 1. Recomendable consultar Publicación ICC No. 715.**
- 2. Seleccionar la regla Incoterms de acuerdo a la mercancía, medio de transporte y a otras obligaciones entre las partes (como seguro)**
- 3. Especifique lugar/puerto con la mayor precisión posible:**  
DAP D.F., México, ASES Almacén 28, Incoterms® 2010  
CPT León, Gto., México, Blvd. A. López Mateos 1102, Incoterms® 2010
- 4. Las Reglas Incoterms NO proporcionan un contrato C/V completo; Si indican:**
  - Quien está obligado a hacerse cargo de transporte y seguro (riesgo)
  - Cuando el vendedor entrega bienes al comprador
  - Quien es responsable de cuales gastos

11:11 p.m. 15/03/2016



www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Como utilizar las Reglas Incoterms® 2010 (2)

**6. Las Reglas Incoterms NO hacen referencia a:**

- Precio a pagar, ni forma de pago
- Tránsito de propiedad de la mercancía
- Consecuencias por incumplimiento de contrato


Legislación local puede anular las Reglas Incoterms

**7. El papel de los documentos en aduanas está en función de cómo se ubican los Incoterms ante los trámites Aduanales:**

- **EXW:** el comprador es responsable de las dos aduanas Exp / Imp.
- **FCA, CFR, CIF, CIP, DAP y DAT:** el vendedor es responsable de la aduana de exportación y el comprador de la aduana de importación.
- **DDP:** el vendedor es responsable de las dos aduanas Exp / Imp.

11:11 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Reglas para Cualquier Modo o Modos de Transporte

**EXW** En fábrica (...lugar convenido)

**FCA** Libre Transportista (...lugar convenido)

**CPT** Transporte pagado hasta (...lugar de destino convenido)

**CIP** Transporte y seguro pagados hasta (...lugar de destino convenidos)

**DAT** Entregada en Terminal (...lugar de destino convenido)


**DAP** Entregada en Lugar (...lugar de destino convenido)

**DDP** Entregada derechos pagados (...lugar de destino convenido)

11:11 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Inicio Oficial de la Fedec... | 404 Not Found | Comercio Exterior - D... | Ley de Navegación y Com... | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



### Para Transporte Marítimo y vías navegables interiores (ambos puertos)

**FAS** Libre al costado del buque (...puerto de carga convenido)

**FOB\*** Libre a bordo (...puerto de carga convenido)

**CFR** Costo y flete (...puerto de destino convenido)


**CIF** Costo, seguro y flete (...puerto de destino convenido)

**\*Nota: cambio sustancial en la definición**  
Versión 2000: "borda del buque"  
Versión 2010: "a bordo"

11:11 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Inicio Oficial de la Fedec... | 404 Not Found | Comercio Exterior - D... | Ley de Navegación y Com... | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



### Términos utilizados en Reglas Incoterms® 2010

**Transportista:** parte con quien se contrata el transporte

**Trámites Aduaneros:** requisitos a satisfacer para cumplir cualquier regulación aduanera aplicable (documentos, seguridad, informes, inspección, etc.)

**Entrega:** lugar donde se transfiere riesgo de pérdida o daño de la mercancía

**Documento de entrega:** documento probatorio de entrega de mca. (Docto. Transporte o registro electrónico)

**Registro o procedimiento electrónico:** conjunto de información constituido por uno o más mensajes electrónicos (cuando sea aplicable, funcionalmente equivalente al documento en papel).

**Embalaje:**

1. El de las mercancías. para cumplir requisitos del contrato C/V
2. Para que estén en condiciones de ser transportadas
3. La estiba de la mercancía. embalada dentro de un contenedor u otros medios de transporte

**En las Reglas Incoterms® 2010 empaque abarca 1 y 2, pero no aplica para 3.**

11:11 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Sitio Oficial de la Fedec | 404 Not Found | Centro radial óptica - Ocul | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Principales diferencias entre las Reglas INCOTERMS 2000 Y 2010

El número de reglas se reducen de 13 a 11.


Se sustituyen las reglas DAF, DES, DEQ, Y DDU por dos nuevas reglas como son DAT (entrega en terminal) – DAP (entrega en lugar), las cuales pueden emplearse con independencia del modo de transporte acordado



11:12 p.m. 15/03/2016



404 Not Found | Sitio Oficial de la Fedec | 404 Not Found | Centro radial óptica - Ocul | Ley de Navegación y Comercio | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## Reglas Incoterms® 2010

### Obligaciones de cada una de las Partes



11:12 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**PROCOMER**

## GRUPO E

Entrega directa a la salida

**Características :**

- Mínima Obligación para el Vendedor

**EXW – Nota orientativa**  
EXW (inserte el lugar de entrega designado) Incoterms © 2010

**Tipo de Transporte :** Todo tipo de transporte



**Obligaciones del Vendedor :**

Poner la mercancía a disposición del Comprador en el establecimiento del Vendedor ( sin subir la mercancía al transporte).

Este término representa la mínima obligación para el vendedor

**Obligaciones del Comprador :**

Elegir el modo de transporte.  
Soporta el costo del riesgo inherente al transporte, incluyendo seguimiento en tránsito, reclamaciones, etc.  
Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

11:12 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**PROCOMER**

## EXW

Ex Works → 'en fábrica (lugar convenido)'.

**TRANSFERENCIA DE LA RESPONSABILIDAD**



**Precio Mercancía:**  
No incluye Fletes,  
ni Seguros,  
ni Manifiestos,  
ni Despacho


**Responsabilidades del comprador:**

- Recoger la mercancía en el local del vendedor
- Contratar Transporte y Seguro de la mercancía hasta destino
- Efectuar el despacho de Exportación e Importación

**Minima obligación para el vendedor.**

11:12 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## GRUPO F

Entrega indirecta, sin pago del transporte principal

**Características :**

- Entrega en Punto de Embarque.
- Comprador designa y paga el Transporte.
- Comprador asume el riesgo del transporte principal



FCA

11:2 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## FCA

Free Carrier → 'franco transportista (lugar convenido)'.

**Tipo de Transporte:** Todo tipo de transporte, **incluyendo multimodal.**




**Obligaciones del Vendedor:**  
Entregar la mercancía al transportista designado por el Comprador en el lugar convenido.  
Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

**Obligaciones del Comprador:**  
Elegir modo de transporte y transportista.  
Soportar gastos y riesgos de la mercancía desde que el transportistas se hace cargo de ella en el lugar convenido

11:3 p.m. 15/03/2016

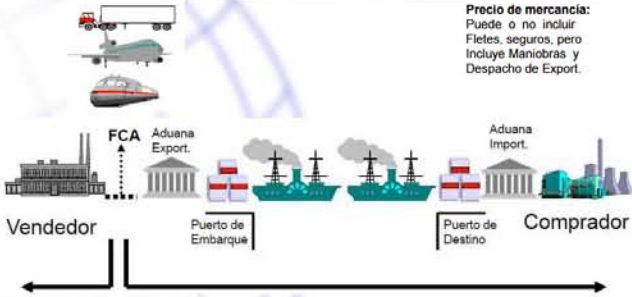
www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## FCA

### Transferencia de la responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
Puede o no incluir Fletes, seguros, pero Incluye Maniobras y Despacho de Export.




**Vendedor** → **Puerto de Embarque** → **Aduana Export.** → **Puerto de Destino** → **Aduana Import.** → **Comprador**

**Riesgos Vendedor**  
Entregar mercancía en el transporte y efectuar el despacho de Exportación.

**Riesgos y Responsabilidad del Comprador**  
Contratar Transporte y Seguro de la mercancía hasta destino  
Efectuar el despacho de Importación

11:13 p.m. 15/03/2016


www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## FAS

### Free Alongside Ship → 'franco al costado del buque (puerto de carga convenido)'.

**Tipo de Transporte:** Marítimo



**Obligaciones del Vendedor**

- Entregar la mercancía a un costado del buque en el puerto marítimo de embarque y con el despacho de exportación ya efectuado. No incluye subirla a bordo del buque.
- En ese lugar termina la responsabilidad del vendedor sobre daño o pérdida de la mercancía.
- Cuando la moia. se entrega en la terminal de contenedores o de carga del puerto de embarque, se considera que se transfirió riesgo al comprador

**Obligaciones del Comprador:**  
Elegir Empresa Naviera y dar nombre del Buque al Vendedor.  
Pagar flete y soportar el riesgo de la mercancía desde que el vendedor la entrega al costado del Buque.

11:13 p.m. 15/03/2016

costado del Buque.

PROCOMER

## FAS Transferencia de Responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
Incluye fletes y seguros y maniobras al costado del buque y despacho de Exp.

Vendedor      Puerto de Embarque      Puerto de Destino      Comprador

**Riesgo del Vendedor**  
Entregar mercancía al costado del buque  
Efectuar el despacho de Exportación.

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**  
Subir la mercancía al buque  
Contratar Transporte y Seguro hasta destino  
Efectuar el despacho de Importación

PROCOMER

## FOB Free On Board → 'franco a bordo (puerto de carga convenido)'

**Tipo de Transporte:** Marítimo

**Obligaciones del Vendedor:**  
Entregar la mercancía **a bordo del buque** elegido por el Comprador en el puerto de embarque convenido.  
Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

**Obligaciones del Comprador:**  
Designar y reservar el Buque  
Correr con los gastos y riesgos inherentes a la mercancía desde que traspasa la borda del buque

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

INCOTERM 2010 IC 31 / 48

### FOB

#### Transferencia de Responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
Incluye Fletes, Seguros, Maniobras hasta cruzar la borda del buque y Despacho de Export.

**Riesgo del Vendedor**  
Entregar mercancía cruzando la "borda" del buque y Efectuar despacho de Export.

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**  
Contratar Transporte y Seguro hasta destino  
Efectuar el despacho de Importación

11:14 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

INCOTERM 2010 IC

### GRUPO C

#### Entrega indirecta, con pago del transporte principal

**Características :**

- Entrega en Punto de Destino
- Vendedor designa y paga el Transporte.
- Comprador asume el riesgo del transporte principal

11:14 p.m. 15/03/2016



www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CFR

*Cost and Freight* → 'coste y flete (puerto de destino convenido)'.

**Tipo de Transporte:** Marítimo



**Obligaciones del Vendedor:**  
 Contratar el buque, siendo por su cuenta el flete y la carga hasta el puerto de destino  
 Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

**Obligaciones del Comprador:**  
 Soportar cualquier gasto adicional y riesgo de pérdida o deterioro y su reclamación y seguimiento desde que la mercancía traspasa la borda del buque en puerto de embarque

11:14 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CFR

### Transferencia de Responsabilidad



**Precio de mercancía:**  
 Incluye fletes, hasta puerto de destino. Maniobras hasta cruzar la borda del buque y despacho de Exportación

**Vendedor**      Puerto de Embarque      Puerto de Destino      **Comprador**

**Riesgo del Vendedor**      **Riesgo y responsabilidad del Comprador**

Riesgo del Vendedor:  
 Contratar Transporte hasta puerto de destino  
 Entregar en la borda del buque  
 Efectuar el despacho de Exportación

Riesgo y responsabilidad del Comprador:  
 Contratar Seguro hasta puerto de destino  
 Efectuar el despacho de Importación

11:14 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CIF

*Cost, Insurance and Freight* → 'coste, flete y seguro (puerto de destino convenido)'.

**Tipo de Transporte: Marítimo**




**Obligaciones del Vendedor:**  
 Contratar el buque y pagar el flete y la carga hasta el puerto de destino.  
 Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.  
 Suscribir una póliza de seguro de protección de la mercancía en el transporte por un importe mínimo del 110% de su valor.

**Obligaciones del Comprador:**  
 Aunque el Vendedor contrata y paga el seguro, la mercancía viaja a riesgo del Comprador, quien es el beneficiario de la póliza por designación directa o por el carácter transferible de la misma.


11:14 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CIF

### Transferencia de Responsabilidad



**Preço de mercancía:**  
 Incluye fletes, y seguro hasta puerto de destino, Maniobras hasta cruzar la borda del buque y despacho

**Riesgo del Vendedor**  
 Contratar Transporte y Seguro hasta puerto de destino  
 Entregar mercancía hasta que haya sido Declarada que cruzo "la borda" del buque  
 Efectuar el despacho de Exportación

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**  
 Efectuar el despacho de Importación

11:15 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CPT

**Carriage Paid To → 'transporte pagado hasta (lugar de destino convenido)'**

**Tipo de Transporte :** Todo tipo de transporte (para utilizar marítimo tiene que combinarse con cualquier otro).






**Obligaciones del Vendedor :**  
 Contratar y pagar el transporte hasta el lugar convenido.  
 Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.

**Obligaciones del Comprador :**  
 Soportar los riesgos inherentes a la mercancía desde que el Vendedor la entrega al primer transportista, así como cualquier gasto adicional en tránsito (carga, descarga, daños en tránsito, etc.).

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## CPT

### Transferencia de Responsabilidad



Vendedor

Aduana Export.

Puerto de Embarque



Aduana Import.

Puerto de Destino



Comprador

←----->

**Riesgo del Vendedor**

Contratar Transporte hasta punto de destino  
 Entregar mercancía en el lugar convenido  
 Efectuar el despacho de Exportación

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**

Contratar el seguro hasta punto de destino  
 Efectuar el despacho de Importación

**Precio de mercancía:**  
 Incluye fletes hasta punto de destino, Maniobras de carga en el lugar convenido y despacho de Exportación

CPT

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**PROCOMER**

## CIP

**Carriage and Insurance Paid (To) → 'transporte y seguro pagados hasta (lugar de destino convenido)'**.

**Tipo de Transporte :** Todo tipo de transporte



**Obligaciones del Vendedor :**  
 Contratar y pagar el transporte de la mercancía hasta el lugar convenido.  
 Efectuar el despacho de exportación de la mercancía.  
 Contratar una póliza de seguro de protección de la mercancía en el transporte por un importe mínimo del 110% de su valor.

**Obligaciones del Comprador:**  
 Soportar los riesgos inherentes a la mercancía desde que el Vendedor la entrega al primer transportista, así como cualquier gasto adicional en tránsito (carga, descarga, daños en tránsito, etc.).

11:15 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

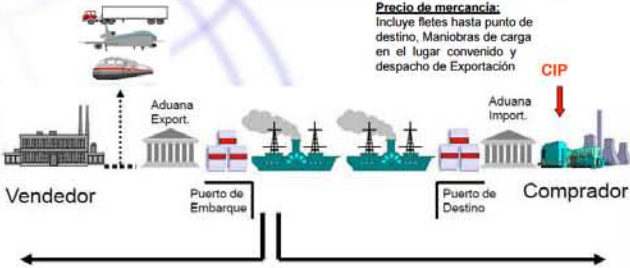
INCOTERM 2010 IC 40 / 48

**PROCOMER**

## CIP

### Transferencia de Responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
 Incluye fletes hasta punto de destino, Maniobras de carga en el lugar convenido y despacho de Exportación



**Vendedor**      **Puerto de Embarque**      **Puerto de Destino**      **Comprador**

**Riesgo del Vendedor**  
 Contratar Transporte y seguro hasta punto de destino  
 Entregar mercancía en el lugar convenido  
 Efectuar el despacho de Exportación

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**  
 Efectuar el despacho de Importación

11:15 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Sitio Oficial de la Fedec... | 404 Not Found | Correos raúl olivera - Outli... | Ley de Navegación y Com... | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## GRUPO D

### Entrega directa en la llegada

**Características :**

- Entrega en Punto de Destino
- Vendedor designa y paga el Transporte.
- Vendedor asume el riesgo del transporte principal

11:16 p.m. 15/03/2016

404 Not Found | Sitio Oficial de la Fedec... | 404 Not Found | Correos raúl olivera - Outli... | Ley de Navegación y Com... | INCOTERM 2010 IC

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## DAT<sup>2010</sup>

### Entregada en terminal designada en el puerto o lugar de destino

**Tipo de Transporte :** Todo tipo de transporte INCLUSIVE MULTIMODAL




**Obligaciones del Vendedor :**  
Realizar la entrega cuando la mercancía, una vez descargada del medio de transporte de llegada, se pone a disposición del comprador en la terminal designada en el puerto o lugar de destino acodados ( Terminal incluye cualquier lugar, cubierto o no, muelle, almacén, o terminal de carretera, ferroviaria o aérea)  
Correr con todos los riesgos que implica llevar la mercancía hasta la terminal

**Obligaciones del Comprador :**  
El comprador corre con todos los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía desde el momento en que se haya entregado tal como se previó.

11:16 p.m. 15/03/2016

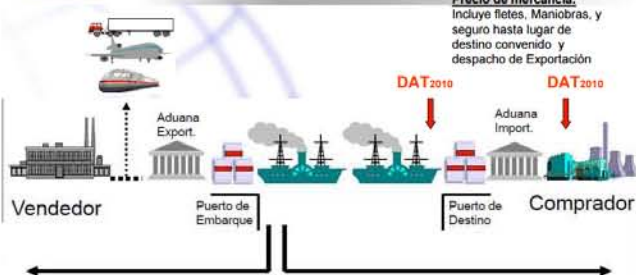
www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## DAT<sub>2010</sub>

### Transferencia de Responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
Incluye fletes, Maniobras, y seguro hasta lugar de destino convenido y despacho de Exportación



**Riesgo del Vendedor**


- Contratar Transporte hasta la terminal designada
- Entregar mercancía en el lugar convenido
- Efectuar el despacho de Exportación

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**

- Efectuar el despacho de Importación

11:36 p.m. 15/03/2016


www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf



## DAP<sub>2010</sub> (Insertar lugar de destino designado)

### Entregada en lugar

**Tipo de Transporte :** Todo tipo de transporte INCLUSIVE MULTIMODAL



**Obligaciones del Vendedor :**  
"Entregada en lugar" significa que el vendedor realiza la entrega cuando la mercancía se pone a disposición del comprador en el medio de transporte de llegada preparada para descarga en el lugar de destino designado.  
Vendedor contrata y pagar el transporte hasta el lugar de destino designado.  
Vendedor corre con los riesgos de pérdida o daño causados a la mercancía hasta que se haya entregado en el punto acordado.

**Obligaciones del Comprador :**  
Correr con el riesgo de pérdida o daño causados a la mercancía desde el momento en que se haya entregado en el punto acordado.

11:36 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**PROCOMER**

## DAP 2010

### Transferencia de Responsabilidad

**Precio de mercancía:**  
Incluye fletes, Maniobras y seguro hasta el lugar destino convenido y despacho de Exportación

**Vendedor** | **Comprador**

**Riesgo y Responsabilidad del Vendedor**  
Contratar Transporte y seguro hasta punto de destino  
Entregar sin bajar la mercancía del ultimo medio de transporte utilizado  
Efectuar el despacho de Exportación

**Riesgo y responsabilidad del Comprador**  
Efectuar el despacho de Importación

11:56 p.m. 15/03/2016

www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf

**PROCOMER**

## DDP

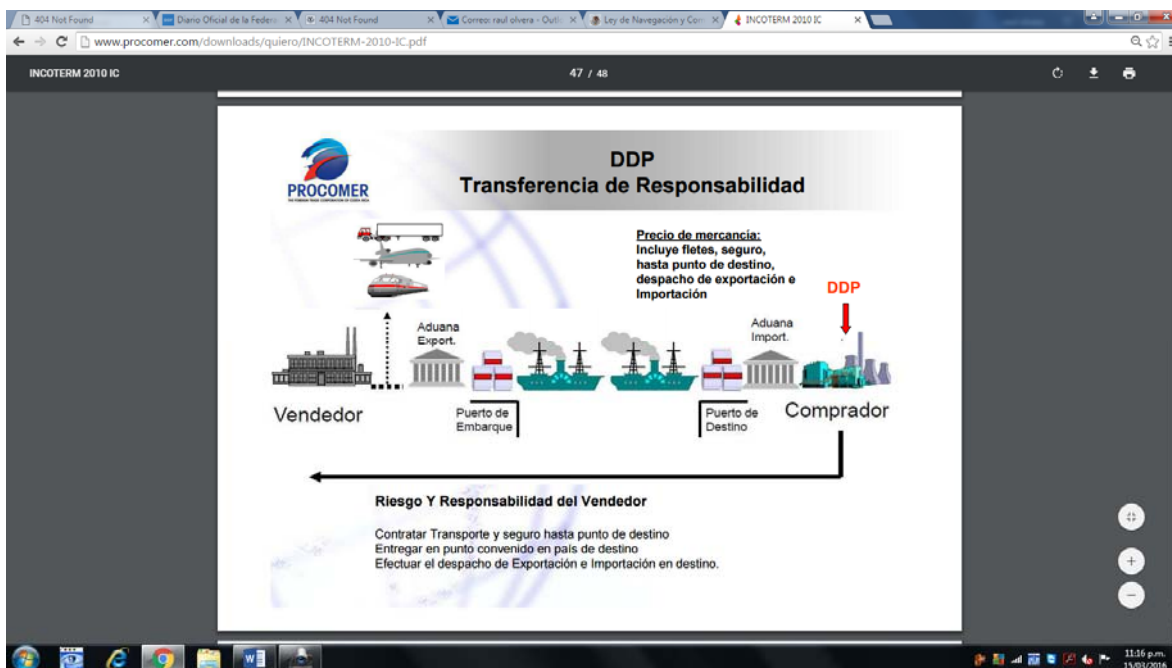
**Delivered Duty Paid: 'entregada derechos pagados (lugar de destino convenido)'**

**Tipo de Transporte : Todo tipo**

**Obligaciones del Vendedor :**  
Entregar la mercancía, por su cuenta, a disposición del Comprador, en el lugar de destino convenido en el país del Importador, incluidas las maniobras de descarga.  
Efectuar el despacho de exportación e importación de la mercancía.  
Representa la máxima obligación para el vendedor.

**Obligaciones del Comprador :**  
Soportar los riesgos y gastos que ocurran después de recibida la mercancía en el lugar convenido.

11:56 p.m. 15/03/2016



<http://www.procomer.com/downloads/quiero/INCOTERM-2010-IC.pdf>

Al considerar indispensable la transcripción de un trabajo claro y preciso para explicar los términos internacionales del comercio, para las operaciones que se realizan en el mundo internacional y dar seguridad jurídica y económica a las partes en una economía globalizada y en una economía informal, tener en consideración los temas de las reglas que cada diez años se van modificando y adecuando a la realidad del Comercio Global, por eso el autor Eduardo Reyes Díaz-Leal<sup>20</sup> en la parte correspondiente a la nueva estructura del Comercio Global, se manifiesta mencionando: “ el regionalismo es una realidad cada vez más presente. El costo de los energéticos (que hace unos cuantos meses había alcanzado cifras exorbitantes, hace que las distancias ya no se midan en kilómetros o millas sino en pesos y dólares, amén de que el propio tiempo de respuesta a las necesidades del mercado,

<sup>20</sup> Reyes Díaz-Leal Eduardo, Comercio Global, México Buffete Internacional, 2009, página 41.



hacen que los tiempos y distancias logísticas, jueguen un papel muy importante en la oportunidad de las ventas de exportación. Por otro lado no existe posibilidad, cuando menos en el corto plazo de que los países puedan organizarse para una producción con base a sus ventajas absolutas a fin de dejar de competir unos con otros. Es necesario un proceso paulatino para integrar un Comercio Internacional, sin barreras y sin impuestos. Seguiremos teniendo aranceles de importación, barreras administrativas y regulaciones y restricciones no arancelarias, aunque no al nivel acostumbrado en las décadas pasadas. Sin embargo, esto no quiere decir que se esté revirtiendo el crecimiento del Comercio Global ¡para nada! Lo que quiere decir es que la apertura comercial o el llamado Neoliberalismo, está (y seguirá estando) mucho más marcado entre bloques de países que forman alianzas para un crecimiento más duro. Así lo demostraron los países que hoy conforma la Comunidad Económica Europea.” México en el ámbito del Comercio Marítimo, en materia de controversias en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos inicia la preparación del Derecho Procesal Marítimo en su Título Noveno, tratando de regularlo en los artículos 264 a 322 en los términos jurídicos siguientes:

**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.

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. 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.

De igual manera lo harán, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptados, las resoluciones y actos administrativos tomarán en consideración que el contrato o cláusula pactados, correspondan al contenido obligacional, tal y como se acepten en el ámbito internacional. Para la interpretación de cualquier fuente de derecho marítimo, tanto las autoridades judiciales y administrativas, como las partes interesadas en el asunto en trámite, podrán libremente aportar dictámenes jurídicos no vinculantes de asociaciones del ramo, ya sean nacionales o extranjeras.

El valor de los dictámenes jurídicos aportados por las partes quedará a la prudente apreciación de la autoridad. Salvo lo previsto expresamente en esta Ley, los plazos en ella señalados serán computados en días hábiles

**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.

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 de 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.

**Artículo 266.-** La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación se harán a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la capitanía de puerto en donde se encuentre la embarcación. Cuando la inspección se realice en la capitanía de puerto, al término de la misma, los objetos materia de ésta, se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

**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.

## CAPÍTULO II

### EMBARGO O RETENCIÓN DE EMBARCACIONES O CARGA

**Artículo 268.-** El acreedor o el titular de derechos de retención de una embarcación o artefacto naval que hubiere promovido, o fuere a promover juicio, podrá solicitar como medida precautoria el embargo de la embarcación o de la carga relacionadas con su pretensión, para lo cual deberá exhibir los originales de los documentos en que consten sus créditos, precisar el importe de éstos, o el de la demanda, si ya estuviere presentada; describir los bienes objeto de la medida, así como exponer las razones por las cuales estima necesaria dicha medida.

**Artículo 269.-** Únicamente se admitirá el embargo de embarcaciones o artefactos navales por los siguientes créditos:

- I.** Pérdidas o daños por la utilización de la embarcación
- II.** Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la utilización de la embarcación;
- III.** 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 una embarcación que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
- IV.** Daño o amenaza de daño por la embarcación 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; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño;
- V.** Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente una embarcación hundida, naufragada, embarrancada o abandonada, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de ésta, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de una embarcación y el mantenimiento de su tripulación;
- VI.** Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de una embarcación formalizado en póliza de arrendamiento o de otro modo;
- VII.** Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la embarcación formalizado en conocimiento de embarque, boleto o de otro modo;
- VIII.** Las pérdida o los daños causados a las mercancías -incluidos los equipajes- transportadas a bordo de la embarcación;
- IX.** La avería gruesa;
- X.** El remolque;
- XI.** El practicaaje;
- XII.** Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo -incluidos los contenedores- suministrados o servicios prestados a la embarcación para su utilización, gestión, conservación o mantenimiento;
- XIII.** La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la embarcación;
- XIV.** Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
- XV.** Los sueldos y prestaciones debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo de la embarcación incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;

**XVI.** Los desembolsos hechos por cuenta de la embarcación o de sus propietarios;

**XVII.** Las primas de seguro -incluidas las de protección e indemnización- pagaderas por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta en relación con la embarcación;

**XVIII.** Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la embarcación;

**XIX.** Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión de la embarcación;

**XX.** Toda controversia entre copropietarios de la embarcación acerca de su utilización o del producto de su explotación;

**XXI.** Créditos garantizados con hipoteca o prenda; y

**XXII.** Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de embarcaciones.

**Artículo 270.-** Decretada la medida de embargo, el Juez de Distrito la comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría, y a la capitanía de puerto para los efectos correspondientes.

**Artículo 271.-** La diligencia de ejecución de embargo se hará constar en un acta, en la cual se consignará el inventario de las cosas embargadas; se describirá el estado en que se encuentren y se señalará el lugar en donde deberán permanecer, así como el nombre del responsable de su custodia.

Previa solicitud del promovente del embargo, el Juez podrá autorizar la enajenación de bienes cuando éstos requieran una inmediata enajenación porque no puedan conservarse sin que se deterioren o corrompan, porque estén expuestos a una grave disminución de su precio, o su conservación sea demasiado costosa en comparación con su valor; el producto de la venta deberá ponerse a disposición del juzgador que conozca del proceso.

**Artículo 272.-** El interesado deberá manifestar en su escrito inicial el importe de la demanda, si aún no se instaura el juicio. La resolución que conceda la medida fijará el importe de la cantidad que deba asegurarse, la cual deberá ser suficiente para responder de los daños y perjuicios que con ella se ocasionen.

**Artículo 273.-** La parte contra la que se decrete el embargo, podrá a su vez obtener el levantamiento de la medida, otorgando contragarantía suficiente para responder de los resultados del juicio.

Si el valor de la garantía estuviese referido a prestaciones periódicas y el proceso respectivo se prolongare por más de seis meses, el Juez de Distrito podrá requerir, a solicitud de parte interesada, se incremente la garantía hasta la cantidad que considere prudente.

**Artículo 274.-** El embargo precautorio se decretará sin audiencia de la contraparte, y se ejecutará sin notificación previa. Si la medida se decretó antes de iniciarse el juicio, quedará insubsistente

si no se interpone la demanda dentro de los cinco días hábiles siguientes a que fue practicada, y se restituirán las cosas al estado que guardaban antes de dictarse la medida.

El solicitante del embargo responderá de los daños y perjuicios que se causen por el decreto de la misma, si no promoviere el proceso correspondiente dentro de los cinco días hábiles siguientes, o si tramitado éste, la sentencia es desestimatoria.

Será competente para conocer del embargo precautorio el Juez de Distrito del lugar donde se encuentre la embarcación o del puerto de desembarque de las mercancías, según sea el caso.

### **CAPÍTULO III EJECUCIÓN DE LA HIPOTECA MARÍTIMA**

**Artículo 275.-** Es competente para conocer del proceso hipotecario marítimo, el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación, a elección del actor, y para su tramitación, se observarán las reglas del Capítulo III del Título Séptimo "Del Juicio Hipotecario" del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en lo no previsto en las fracciones siguientes:

**I.** Al admitir el Juez de Distrito la demanda, ordenará el embargo de la embarcación y mandará hacer las anotaciones respectivas en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional. Asimismo, admitida la demanda, el Juez de Distrito lo comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría y a la capitania de puerto a efecto de que no se otorgue despacho ni se permita la salida del puerto a la embarcación;

**II.** La diligencia de embargo se iniciará con el requerimiento de pago al deudor, su representante o la persona con la que se entienda aquella, y de no hacerse el pago, se requerirá al deudor, a su representante o a la persona con la que se entienda la diligencia, para que entregue al depositario designado por el actor, la embarcación embargada; y acto seguido se emplazará al demandado;

**III.** Transcurrido el plazo de alegatos, el Juez de Distrito dictará sentencia, y si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo con base en el precio que hubieren pactado las partes, y a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciere en los términos del citado código;

En todo caso, antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando ésta 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; y

Efectuada la adjudicación, se entregará la embarcación al adquirente libre de todo gravamen, previo el pago del saldo del precio ofrecido y se ordenará el otorgamiento de la escritura a póliza correspondiente. De modo simultáneo se dará aviso al Registro Público Marítimo Nacional para que haga los cambios pertinentes en el folio registral de la embarcación y en caso de que ésta sea adquirida por un extranjero, para que se proceda a la dimisión de bandera.

#### **CAPÍTULO IV RECLAMACIÓN POR ABORDAJE**

**Artículo 276.-** Las cuestiones de competencia en materia de abordaje, serán resueltas de conformidad con los tratados internacionales, así como por lo dispuesto en el Título Noveno, Capítulo I de esta Ley. Conocerá de los procedimientos de abordaje el Juez de Distrito con jurisdicción en el primer puerto de arribo de cualquiera de las embarcaciones en que sea presentada la demanda.

**Artículo 277.-** La naturaleza, el alcance, las causas y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de una reclamación por abordaje, sólo podrán ser probados mediante inspección judicial y dictámenes periciales rendidos en los términos del Código de Comercio. Los dictámenes practicados en el procedimiento de protesta, únicamente tendrán valor indiciario.

**Artículo 278.-** El dictamen que se emita con motivo del procedimiento de protesta no vinculará, en cuando al sentido de la sentencia que deba pronunciarse, ni al Juez de Distrito que conozca de la demanda por daños y perjuicios ni a aquél ante quien se tramite un proceso penal.

**Artículo 279.-** La apertura de una indagatoria de carácter penal o la tramitación de cualquier proceso de la misma naturaleza, no impedirán que se dé curso a un proceso mercantil o civil de reclamación por abordaje. La sentencia que se dicte en el ámbito penal no prejuzgará respecto de la responsabilidad que se establezca en la sentencia mercantil o civil.

#### **CAPÍTULO V DECLARACIÓN, COMPROMISO Y LIQUIDACIÓN POR AVERÍA COMÚN**

**Artículo 280.-** Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso; las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre tales hechos.

**Artículo 281.-** Corresponderá al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada declarar la avería común ante la autoridad marítima y en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez de Distrito con competencia en el primer puerto de arribo de la embarcación, después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.

**Artículo 282.-** Si el capitán, el propietario o el naviero no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al Juez de Distrito competente, que ésta se declare, dicha petición sólo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.

**Artículo 283.-** De estar de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador que realice la liquidación correspondiente.

**Artículo 284.-** Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ella, estarán obligados, antes de que aquellas les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito de dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o naviero para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario podrá formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o naviero tendrá el derecho de retener las mercancías hasta que se cumplan con las obligaciones que establece este artículo.

**Artículo 285.-** La declaración de avería común no afectará las acciones particulares de las que puedan ser titulares el naviero o los propietarios de la carga.

**Artículo 286.-** En el proceso marítimo de avería común, cualquier persona con interés jurídico podrá solicitar al Juez de Distrito competente, la declaración judicial de avería común, así como la determinación de los actos que deban considerarse en la liquidación de ésta.

**Artículo 287.-** En caso de ser el propietario o naviero quien solicite la declaración de avería común, deberá señalar en su escrito inicial de demanda el nombre y domicilio de los interesados que deban contribuir a ésta.

El auto que admita a trámite el procedimiento de avería común deberá notificarse personalmente al propietario o naviero, y mediante correo certificado, a los interesados con domicilio conocido. Asimismo, el Juez ordenará la publicación del auto de admisión en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación nacional, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación tres días hábiles, la cual se fijará también en los estrados o tablero de avisos del Juzgado.

Los interesados deberán contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha de la última de las publicaciones señaladas en éste artículo.

**Artículo 288.-** En la demanda y contestación, las partes deberán ofrecer las pruebas que pretendan presentar durante el juicio, exhibiendo las documentales que tengan en su poder, o el escrito sellado mediante el cual hayan solicitado los documentos que no tuvieran en su poder.

**Artículo 289.-** Transcurrido el plazo de contestación a la demanda, el Juez proveerá sobre la admisión o desechamiento de las pruebas ofrecidas, y señalará un plazo de cuarenta días hábiles para su desahogo. Cuando las diligencias de desahogo de pruebas hubieren de practicarse fuera del lugar del juicio, el Juez señalará un término de hasta sesenta y noventa días hábiles, si se tratare de pruebas a desahogarse dentro de la República Mexicana o fuera de ella, respectivamente, siempre que se llenen los siguientes requisitos:

- I. Que se solicite al momento de ofrecer las pruebas;
- II. Que se indiquen los nombres, apellidos y domicilios de las partes o testigos, que hallan de ser examinados, cuando se trate de la prueba confesional o testimonial, debiéndose exhibir además, en el mismo acto el pliego de posiciones o interrogatorio correspondiente; y
- III. Que se designen, en caso de ser prueba instrumental, los archivos públicos o particulares donde se hallen los documentos que hallan de testimoniarse o presentarse en originales.

El Juez al calificar acerca de la admisión de las pruebas, determinará si el pliego de posiciones o el interrogatorio exhibido para la confesional o la testimonial, guardan relación con los puntos controvertidos o si los documentos y los testigos fueron nombrados al demandar o contestar la demanda, y si no reúnen estos requisitos las desechará de plano.

En caso de concederse un término extraordinario, para la presentación y el desahogo de alguna prueba, el Juez solicitará al oferente, que deposite una cantidad que garantice el pago de una posible sanción pecuniaria, en caso de no rendirse alguna de las pruebas que se solicitan se practiquen fuera del lugar del juicio, en términos de lo dispuesto por el artículo 1383 del Código de Comercio.

**Artículo 290.-** Concluida la recepción y desahogo de las pruebas, el Juez abrirá el periodo de alegatos por tres días hábiles comunes para las partes. Transcurrido dicho periodo, se citará a las partes para oír sentencia definitiva, en la cual se pronunciará sobre la existencia o no de la avería común, así como la determinación de los actos que deban considerarse en la liquidación de ésta, según sea el caso.

**Artículo 291.-** En los procedimientos marítimos de avería común las apelaciones sólo serán admitidas en el efecto devolutivo.

**Artículo 292.-** La sentencia definitiva que declare la existencia de la avería común, deberá contener la orden para que los interesados designen ajustador dentro del término de diez días hábiles contados a partir de la última publicación. La sentencia se publicará de conformidad con lo dispuesto por el artículo 287.

**Artículo 293.-** En caso de ser varios los ajustadores designados por las partes, el Juez señalará día y hora para que tenga verificativo una audiencia de conciliación, dentro de los diez días hábiles siguientes, en la cual se exhortará a las partes en convenir acerca de la designación del ajustador.

En caso de desacuerdo entre las partes el Juez resolverá entre los propuestos.

**Artículo 294.-** Una vez designado, el ajustador deberá presentar por escrito, dentro del término de cinco días hábiles, la aceptación del cargo conferido, protestando su fiel y legal desempeño, debiendo de anexar copia de su cédula profesional o de los documentos que acrediten su calidad de perito en la materia.

En caso de no aceptar el cargo en el plazo indicado será removido del mismo.

**Artículo 295.-** El ajustador formulará la liquidación en un plazo de sesenta días hábiles contados a partir de la aceptación de su nombramiento, con base en las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de la avería, o en aquéllas que hubieren convenido las partes según sea el caso. La liquidación deberá establecer el monto total de ésta, por los sacrificios o gastos extraordinarios de la avería común y las cantidades que correspondan a cada uno de estos conceptos, así como el importe de la cuota de contribución que cada parte debe asumir. Si el ajustador no formulare la liquidación en el plazo señalado será removido del cargo.

**Artículo 296.-** Cualquiera de los interesados podrá impugnar la liquidación formulada dentro del plazo de nueve días hábiles. Con el escrito de impugnación se dará vista a los interesados para que en el término de tres días hábiles manifiesten lo que a su derecho convenga.

Si el Juez de Distrito encontrare fundadas las objeciones formuladas, concederá al ajustador un plazo de veinte días hábiles para que haga las adecuaciones procedentes a la liquidación.



**Artículo 297.-** Formulada en definitiva la liquidación, el Juez citará a las partes para oír sentencia la cual deberá ser pronunciada dentro de los ocho días hábiles siguientes.

**Artículo 298.-** Cualquier interesado podrá solicitar ante el Juez de Distrito competente, la inexistencia de la declaración de avería común declarada ante la autoridad marítima. Dicha pretensión se ventilará de conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 287 a 291 de la presente Ley.

El auto que admita a trámite la demanda deberá notificarse personalmente al propietario o naviero.

**Artículo 299.-** Cuando se ventile un procedimiento extrajudicial de avería común y las partes no se pusieren de acuerdo en el nombramiento del ajustador, podrán acudir ante el Juez de Distrito competente para solicitar su designación. El procedimiento se tramitará conforme a lo establecido en los artículos 293 a 297 de la presente Ley.

## **CAPÍTULO VI REMUNERACIÓN POR SALVAMENTO**

**Artículo 300.-** El proceso de salvamento tiene por objeto que se declare la existencia del mismo, el derecho a la recompensa a favor de los salvadores, así como su remuneración y distribución entre éstos.

Conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito competente en el primer puerto de arribo de la embarcación, posterior al suceso que haya dado lugar al salvamento. En caso de que la embarcación no arribe al puerto de destino por virtud de los acontecimientos que dieron lugar al salvamento, conocerá el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto de origen del último viaje o del puerto de destino a elección del actor.

Asimismo, en caso que la embarcación sea salvada en aguas mexicanas, pero no fuese llevada a puerto por consecuencia del salvamento y no tuviese como puerto de origen o destino puerto ubicado en la República Mexicana, conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito con jurisdicción en el lugar donde se encuentre la capitanía de puerto que se hubiese dado aviso de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de esta Ley.

Tratándose de salvamento de embarcaciones mexicanas que no se encuentren en ninguno de los supuestos planteados en el presente artículo, conocerá del proceso de salvamento el Juez de Distrito con jurisdicción en el lugar del domicilio del propietario o naviero de la embarcación.

**Artículo 301.-** Podrán iniciar el procedimiento de salvamento cualquier presunto salvador o el propietario o naviero de la embarcación salvada. En caso de ser varios los salvadores, el actor deberá señalar en su escrito inicial de demanda el nombre de éstos, así como su domicilio en caso de conocerlos, a efecto que sean llamados a juicio en su calidad de parte, pudiendo ofrecer pruebas, alegar e interponer toda clase de defensas y recursos.

En todo procedimiento de salvamento, el Juez ordenará la publicación del auto de admisión en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación nacional, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación tres días hábiles, la cual se fijará también en los estrados o

tablero de avisos del Juzgado, a efecto de que cualquier interesado pueda intervenir en el mismo dentro del término de treinta días hábiles posteriores a la última publicación.

**Artículo 302.-** El propietario o naviero que inicie el procedimiento de salvamento podrá retirar la embarcación o el bien salvado, mediante la constitución de una garantía a satisfacción del Juez.

**Artículo 303.-** Salvo lo dispuesto en el presente capítulo, el procedimiento de salvamento se ventilará conforme a las reglas de los juicios ordinarios mercantiles y en la sentencia definitiva el Juez resolverá sobre el derecho de los salvadores para el cobro de la recompensa, y en su caso, el monto de la misma y su distribución entre éstos.

## **CAPÍTULO VII LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL**

**Artículo 304.-** El proceso de limitación de responsabilidad tiene por objeto que se declare la existencia del derecho a ella y que se determine la suma total que, en caso de ser condenado, deba pagar el propietario, naviero o sujeto legitimado, de conformidad con los Tratados Internacionales que en este capítulo se señalan, a un conjunto de acreedores, así como que se establezca la manera en que dicha suma debe ser distribuida entre éstos.

**Artículo 305.-** Cualquier acción para intentar la limitación de responsabilidad quedará sujeta al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos o en los tratados internacionales de la materia.

**Artículo 306.-** Conocerá de la acción de limitación de responsabilidad el Juez de Distrito competente en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después del evento haga escala. En caso de que la embarcación no arribe al puerto de destino por virtud de los acontecimientos que dieron lugar a la limitación de responsabilidad, conocerá el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto de origen del último viaje o del puerto de destino a elección del actor.

**Artículo 307.-** La solicitud de declaración de limitación de responsabilidad deberá ser presentada dentro del año siguiente contado a partir de que el propietario, naviero o sujeto legitimado tengan conocimiento de la primera reclamación instaurada en su contra con motivo de alguna reclamación sujeta a limitación. Asimismo, el propietario, naviero o sujeto legitimado podrá solicitar la declaración de limitación dentro del año siguiente al acontecimiento que dio origen a la misma.

**Artículo 308.-** La solicitud de declaración de limitación de responsabilidad deberá contener:

- a) Nombre, denominación o razón social del actor, así como el nombre de la embarcación respectiva;
- b) Una narración sucinta de las circunstancias descriptivas del viaje durante el cual se hubieran producido los hechos o causas generadoras de la probable responsabilidad de que se trate, con mención de la fecha y lugar de terminación de aquél;

c) El monto a que se pretende limitar la responsabilidad del actor y la fórmula para el cálculo del mismo; y

d) Una relación de los probables reclamantes del fondo, que indique sus nombres y domicilios, así como las causas que pudiesen originar sus créditos contra el fondo y un estimado de la cuantía de los mismos.

**Artículo 309.-** A la solicitud deberán acompañarse todos los documentos que el actor tenga en su poder y que deban servir como pruebas de su parte. En todo caso, el Juez que conozca del asunto sólo podrá admitir la demanda a trámite cuando el actor acompañe el título de propiedad de la embarcación, copia certificada de su arqueo y del folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional para el caso que sea mexicana, así como el billete de depósito por la cantidad que el actor pretenda limitar su responsabilidad o garantía suficiente para ello.

**Artículo 310.-** El fondo de limitación constituirá un patrimonio de afectación para el pago de los créditos reconocidos en el procedimiento de limitación de responsabilidad, aun y cuando el actor haya sido declarado en concurso mercantil, a menos que sea declarado improcedente el procedimiento de limitación de responsabilidad o el actor se desista del mismo.

**Artículo 311.-** El auto que admita a trámite el procedimiento de limitación de responsabilidad deberá contener:

a) Nombre, denominación o razón social de la persona presuntamente responsable, así como el nombre de la embarcación;

b) El lugar y la fecha del acontecimiento;

c) El monto por el cual fue constituido el fondo de limitación;

d) La orden para el actor de suspender el pago de cualquier crédito imputable al fondo de limitación de responsabilidad;

e) La orden de suspender todo mandamiento de embargo o ejecución contra bienes propiedad del actor derivado de créditos imputables al fondo de limitación de responsabilidad;

f) La orden al actor de inscribir dicha resolución en el Registro Público Marítimo Nacional, en caso de tratarse de embarcaciones mexicana; y

g) La citación a los presuntos acreedores a efecto de que presenten sus créditos para examen dentro del término de treinta días hábiles, con el apercibimiento que de no presentar su reclamación en tiempo y forma estarán impedidos para ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación en contra del propietario, naviero o sujeto legitimado.

**Artículo 312.-** El auto por el cual se admita a trámite el procedimiento de limitación de responsabilidad, deberá notificarse personalmente al actor, así como a los presuntos acreedores con domicilio conocido. Cuando deba notificarse a presuntos acreedores que residan en el extranjero, la apertura del procedimiento de limitación, se señalará un plazo de sesenta días hábiles para la presentación de sus créditos, con el apercibimiento decretado en el inciso g) del artículo precedente.

**Artículo 313.-** En todo caso, el Juez de Distrito ordenará la publicación de un extracto del auto admisorio en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación en el lugar de radicación del juicio, por tres veces, debiendo mediar entre una y otra publicación diez días hábiles, la cual se fijará también en los tableros de avisos del Juzgado, a efecto de que cualquier interesado que se considere con derecho sobre el fondo constituido pueda presentar a examen sus créditos dentro del término establecido en el artículo 311, el cual comenzará a correr a partir del día siguiente de la última publicación de edictos.

**Artículo 314.-** Las acciones y los juicios seguidos por los presuntos acreedores en contra del propietario, naviero o sujeto legitimado que se encuentren en trámite en virtud de cualquier acción sujeta a limitación derivadas del mismo evento, al momento de admitirse la demanda se acumularán al procedimiento de limitación de responsabilidad.

**Artículo 315.-** Cuando en un procedimiento diverso se haya dictado sentencia ejecutoriada, mediante la cual se declare la existencia de un derecho de crédito contra el actor y que la misma sea considerada como imputable al fondo, el acreedor de que se trate deberá presentar al Juez copia certificada de dicha resolución. El Juez deberá reconocer el crédito en los términos en que fue pronunciada.

**Artículo 316.-** Contra el auto que niegue el procedimiento de limitación de responsabilidad, procede el recurso de apelación en ambos efectos, contra el que lo declare procede únicamente en el efecto devolutivo.

**Artículo 317.-** La apelación deberá interponerse dentro de los quince días hábiles siguientes a la fecha en que surta efectos la notificación del auto admisorio y en el mismo escrito el recurrente deberá expresar los agravios que ésta le cause, ofrecer pruebas y, en su caso, señalar constancias para integrar el testimonio de apelación.

El Juez, en el auto que admita la interposición del recurso, dará vista a la parte contraria para que en el término de nueve días hábiles conteste los agravios, ofrezca pruebas y, en su caso, señale constancias para adicionar el testimonio. El Juez ordenará que se asiente constancia en autos de la interposición del recurso y de la remisión del cuaderno de apelación correspondiente al tribunal de alzada dentro de un plazo de tres días hábiles, si fueren autos originales y de cinco si se tratare de testimonio.

**Artículo 318.-** El tribunal de alzada, dentro de los dos días hábiles siguientes en que haya recibido, el testimonio o los autos, según sea el caso, dictará un auto en el que deberá admitir o desechar la apelación, y resolverá sobre las pruebas ofrecidas y, en su caso, abrirá un plazo de quince días hábiles para su desahogo. El tribunal de alzada podrá extender este último plazo por quince días hábiles adicionales, cuando no se haya podido desahogar una prueba por causas no imputables a la parte oferente.

Si no fuere necesario desahogar prueba alguna, o desahogadas las que hayan sido admitidas, se concederá a las partes un término común de diez días hábiles para presentar alegatos. El tribunal de alzada dentro de los cinco días hábiles siguientes al vencimiento de dichos plazos deberá dictar, sin más trámite, la sentencia correspondiente.

**Artículo 319.-** La sentencia que declare que no es procedente el procedimiento de limitación de responsabilidad deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, tratándose de embarcaciones mexicanas, y ordenará que las cosas vuelvan al estado que tenían con anterioridad a la misma.

El Juez condenará al demandante a pagar los gastos y costas judiciales respecto de todos y cada uno de los presuntos acreedores que hayan comparecido a juicio.

**Artículo 320.-** Los presuntos acreedores deberán presentar sus créditos a examen dentro de los plazos señalados en el presente capítulo. El procedimiento de reconocimiento se ventilará conforme a las reglas que se siguen para los juicios ordinarios mercantiles.

Contra la sentencia que se pronuncie en el procedimiento de reconocimiento de créditos procede el recurso de apelación en efecto devolutivo.

**Artículo 321.-** Una vez que haya causado ejecutoria la sentencia pronunciada en los procedimientos de reconocimiento de créditos, el Juez citará para audiencia final dentro del término de cuarenta y cinco días hábiles, para hacer del conocimiento de las partes la proporción de los créditos reconocidos.

Podrán asistir a la audiencia, los acreedores cuyas demandas de reconocimiento de crédito hubiesen sido declaradas procedentes.

**Artículo 322.-** Concluida la audiencia final el Juez citará a las partes para oír sentencia definitiva, la cual deberá ser pronunciada dentro de los quince días hábiles siguientes. En contra de dicha resolución procede el recurso de apelación en ambos efectos

### **3.3.1 Análisis de caso: Régimen Jurídico de la Navegación en México y su Importancia para el Comercio Exterior**

El miércoles 16 de marzo de 2016, publican una noticia en el periódico “Reforma”, en la página 6 que dice:

# INAUGURA COMCE NUEVAS OFICINAS



**Con la finalidad de dar un mayor impulso a las actividades propias de la Institución, se están efectuando diversas reuniones con invitados del Sector Privado, de Gobierno y del Cuerpo Diplomático acreditado en nuestro país.**

El pasado 18 de enero el Consejo Empresarial Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología, A.C. (COMCE), inauguró sus nuevas oficinas ubicadas en la zona de Polanco, mismas que puso a disposición de sus Asociados y del empresariado nacional así como internacional, para la celebración de reuniones de trabajo que favorezcan la generación de negocios y empleos que ayuden al crecimiento económico de nuestro país.

Para dar inicio a las actividades dentro de sus amplias y funcionales instalaciones, el 26 de enero se llevó a cabo la reunión de COMCEs Regionales y Estatales con los presidentes de las Secciones Internacionales, en la cual los empresarios asociados al COMCE, intercambiaron diversas experiencias sobre la actualidad del Comercio Exterior Mexicano.

El COMCE, surge como iniciativa del sector empresarial para crear un Organismo dedicado a la promoción del comercio exterior, la atracción de inversión extranjera y el desarrollo de la tecnología. Desde su creación, el COMCE ha formado parte del CCE que hoy preside el Act. Juan Pablo Castañón Castañón. El COMCE presidido por el Lic. Valentín Díez Morodo es reconocido como el vocero del sector privado para representar los intereses del empresariado mexicano a fin de promover negocios a escala internacional.

El Consejo Coordinador Empresarial (CCE), Institución privada que coordina las políticas y acciones de los organismos cúpula del sector empresarial, celebró una de sus reuniones de la Comisión Ejecutiva en las nuevas instalaciones del COMCE, en las que tuvieron el honor de tener como invitado especial al Lic. Enrique de la Madrid Cordero, Secretario de Turismo con su equipo de trabajo, así como de todos los Presidentes de los Organismos integrantes del CCE.

Asimismo, se llevó a cabo una reunión con el Lic. Aristóteles Nuñez, Jefe del SAT, acompañado del Lic. Ricardo Treviño Chapa, Administrador General de Aduanas y del Lic. Luis Eduardo Lara Gutiérrez, Administrador General de Auditoría de Comercio Exterior, en dicha reunión destacó el anuncio que hizo el Lic. Aristóteles Nuñez sobre la devolución del IVA a favor de los pequeños y medianos exportadores.



La sesión de la Comisión Ejecutiva del Consejo Coordinador Empresarial tuvo como invitado de honor al Secretario de Turismo, Enrique de la Madrid.



Lic. Aristóteles Nuñez, Jefe del SAT y el Lic. Valentín Díez en la reunión.



El Lic. Valentín Díez, Presidente del COMCE nacional, acompañado de los Vicepresidentes, Presidentes de las secciones internacionales y de los COMCEs Estatales.

También se habló de los apoyos que habrá en la declaración anual de impuestos sobre la renta a los asalariados: a los cuales les llegará por correo electrónico una propuesta de declaración pre-llenada que podrán aceptar o declinar los causantes y en caso de tener derecho a devolución se hará de forma inmediata. Por su parte COMCE presentó un proyecto para facilitar los tránsitos internos en autotransporte que permita desahogar las operaciones en las aduanas fronterizas y marítimas.

Se debe destacar que la eficacia del Organismo, radica también en los mecanismos de cooperación con dependencias de Gobierno, que incluyen la Secretaría de Relaciones Exteriores y sus representaciones en el exterior, la Secretaría de Economía, PROMEXICO, BANCOMEXT, los Gobiernos Estatales, especialmente con la Asociación Mexicana de Secretarios de Desarrollo Económico, la Administración General de Aduanas, el Cuerpo Diplomático acreditado en México y otros organismos oficiales que participan en la operación y aumento del valor agregado de las exportaciones mexicanas como son INADEN y SAGARPA, así como en la parte de innovación con el CONACYT y el IMPI para la protección de las marcas mexicanas a nivel mundial.

A la fecha, cuenta con 60 Comités Bilaterales encabezados por líderes empresariales mexicanos con experiencia y amplio conocimiento en cada una de las regiones respectivas, quienes participan de manera coordinada con la invaluable asistencia de los Presidentes de las 5 Secciones Internacionales, constituidas en América del Norte, Europa, Asia y Oceanía, América Latina y el Caribe y África y Medio Oriente.

En lo que corresponde a la labor nacional, esta se coordina a través de los COMCEs Regionales y Estatales, teniendo presencia directa en 27 de las 32 entidades federativas de nuestra República.

Al ser un Organismo especializado, realiza labores estratégicas a través de Comités Técnicos que operan la promoción comercial, seminarios, encuentros de negocios, mesas redondas, congresos, misiones empresariales y asesoría sobre aspectos técnicos de la operación del comercio exterior.

**COMCE Y SUS  
SECCIONES  
INTERNACIONALES**

Lo anterior es con la finalidad de analizar un caso real que surge como iniciativa del sector empresarial para crear un organismo dedicado a la promoción del Comercio Exterior, la atracción de inversión extranjera y el desarrollo de la tecnología, para facilitar los tránsitos internos en autotransporte que permita desahogar las operaciones en las aduanas fronterizas y **marítimas**, esto hace referencia al autor Eduardo Reyes Díaz-Leal<sup>21</sup> en su obra Comercio Global, menciona: “Los intermediarios comerciales son esenciales para que el comercio evolucione, hoy por hoy el comercio significa cambio y aunque ya no existen esos mismos intermediarios no deja de estar vigente esta aseveración pues el mercado por sus propios medios está dirigiendo los destinos de la producción global, del marketing en la distribución y logística, de la normatividad legal, de la **operación aduanera** e inclusive, de las patentes industriales”.

El régimen jurídico en México, para la navegación de altura que se vincula con el Comercio Exterior lo podemos encontrar, tomando en consideración los Códigos de Comercio de 1854, 1884, 1890 y posteriormente la separación del Derecho Marítimo por medio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 derogada parcialmente por la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, y abrogadas las dos legislaciones anteriores por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006 y reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

---

<sup>21</sup> Reyes Díaz Leal Eduardo, Comercio Global, Editorial Buffete Internacional, México, 2009, p. 25.

### **3.3.2 Conceptualización y proceso de la propuesta o mejora**

El autor Eduardo Reyes Díaz-Leal en su obra Comercio Global, menciona:<sup>22</sup> “El verdadero Comercio Internacional está teniendo lugar en el territorio de los países desarrollados, la globalización de la economía mundial, los procesos de liberalización, las medidas para atraer inversiones extranjeras directas, las políticas de ajuste estructural, la inversión en **Infraestructura Portuaria** y la disminución de los costos de transportes y de comunicaciones internacionales han sido cruciales para la extensión de las actividades comerciales regionales las cuales son ejecutadas por las empresas transnacionales”.

Se hace la propuesta de fortalecer el marco jurídico de la navegación en general dentro de la Marina Mercante Nacional y nuestro Comercio Exterior, teniendo leyes que permitan el fomento a la Marina Mercante o estímulos a la Marina Mercante y créditos bancarios de fácil acceso de esta manera se tomarían las medidas para atraer la inversión extranjera, las políticas de ajuste estructural para la Flota Marítima Nacional y el Comercio Marítimo Internacional de Cabotaje se crearían empleos en beneficio de nuestro Comercio Interior, Exterior y en general sobre la economía nacional.

#### **3.3.2.1 Consideraciones generales de la propuesta**

Considero importante mencionar para efectos de defender la propuesta mencionada en el capítulo anterior los siguientes aspectos del Comercio Exterior Mexicano:

1.-Leyes y Reglamentos.

---

<sup>22</sup> Ibídem, p. 35.



- 2.- Consideraciones sobre las Políticas Comerciales de México.
- 3.-Tratados Internacionales comerciales, artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 4.-INCOTERMS.
- 5.-Código de Comercio.
- 6.-Convención de la Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Países identificados como de economía avanzada en materia marítima han tenido un gran desarrollo en sus marinas mercantes porque reservan a sus nacionales el tráfico marítimo y existe fomento y estímulos a la Marina Mercante porque consideran como estratégico para su economía y por ningún motivo autorizan su apertura y liberación, es decir que no permiten la participación de los extranjeros en su cabotaje, ya que atentaría contra su propia soberanía e interés nacional.

La controversia jurídica y económica para la industria marítima mexicana radica en la apertura del servicio de cabotaje para empresas extranjeras **sin promover un crecimiento equilibrado con nuestros competidores toda vez que las empresas extranjeras cuentan con una mayor capacidad debido a las políticas de apoyo y fomento que les otorgan sus gobiernos a través de subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuestos.**

### **3.3.2.2 Justificación e interpretación de la propuesta**

La labor de escribir sobre un régimen jurídico de la navegación en México, es proponer un estímulo y fomento a la Marina Mercante Nacional necesario en nuestro país, por sentido cuantitativo se justifica por ser la parte marítima que conforma la

superficie de nuestro país mayor que la terrestre, por su esencia cualitativa es de considerarse por tener la posibilidad de crear fuentes de empleo y alimentos a 63 millones de mexicanos en extrema pobreza.

Lo anterior aportaría beneficios inmediatos, una menor fuga de divisas y un mayor ahorro interno para inversión productiva, a mediano plazo, como una mayor captación fiscal y a largo plazo, una flota mercante que garantice y satisfaga la demanda de transporte nacional tanto en cabotaje como en altura.

### **3.3.2.3 Viabilidad/factibilidad**

La propuesta que se sugiere tiene viabilidad en tanto se pondera el papel que juega el comercio marítimo en el ámbito nacional e internacional, así como en la importancia de los convenios bilaterales comerciales y de cooperación económica, ratificados por nuestro país con el propósito de mejorar la Marina Mercante, a fin de demostrar que la navegación marítima debe ser considerada como un elemento estratégico de la actividad económica exportadora, y desde luego del desarrollo estratégico e integral de cualquier país.

En ese sentido es factible la propuesta en comento porque contiene elementos del comercio exterior que propician la creación de nuevos instrumentos de política comercial en México.

### 3.3.3.4 Mecanismos para su Evaluación o implementación

La parte marítima que conforma la superficie de nuestro país exige trabajar y explotar sus mares, y de acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos un artefacto naval que es un patrimonio de afectación, una fortuna de mar, es una universalidad, conforme a los artículos:

**Artículo 310.-** El fondo de limitación constituirá un **patrimonio de afectación**, para el pago de los créditos reconocidos en el procedimiento de limitación de responsabilidad, aún y cuando el actor haya sido declarado en concurso mercantil, a menos que sea declarado improcedente el procedimiento de limitación de responsabilidad o el actor se desista del mismo.

“g) Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá una **fortuna de mar** o patrimonio marítimo separado, por lo que las obligaciones que surjan en relación con el tráfico que un buque realiza, solo podrán ejecutarse sobre la fortuna de mar que el propio buque constituye (artículos 132-50). Esto es: la responsabilidad derivada directamente del proceso de la navegación de un buque, corresponde al naviero y se limitará a la fortuna del mar que el propio buque constituye (artículo 134).”

El párrafo anterior fue tomado de un artículo del Doctor Raúl Cervantes Ahumada, **la fortuna de mar**, que hoy en día se convierte en el **patrimonio de afectación**, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo del 21 de noviembre de 1963 contemplaba en forma separada cada figura jurídica

**Artículo 78.-** La embarcación y los artefactos navales son bienes muebles sujetos a lo establecido en esta ley y en las demás disposiciones sobre bienes muebles contenidas en el código civil federal.

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

Cabe señalar, que se reconocen las labores, inversiones y esfuerzos realizados a través de la historia marítima de México, por el gobierno federal y el sector privado para el desarrollo de la industria marítima con la construcción de puertos nacionales, embarcaciones y la publicación de leyes y creación de Instituciones Marítimas. Sin embargo, dichos esfuerzos no han sido suficientes, hace falta una renovación de la Marina Mercante, toda vez que no se ha logrado una competitividad y productividad a nivel mundial, para la obtención de mayores recursos alimenticios y económicos para el país.

En consecuencia, el crecimiento y el mantenimiento marítimo depende de la relación de varios elementos, tales como: la cantidad de población, Instituciones, recursos naturales y financieros, disponibilidad de tecnología, educación e infraestructura. Para lograr un desarrollo sostenible, el gobierno y la sociedad debe invertir en todos estos factores que conjugan un sistema económico y social dentro del sector marítimo. Es indispensable la creación de una Política Marítima, entendiendo que una política es un instrumento o herramienta para asegurar un orden social con miras al bien común. Para Jean-Jacques Rosseau<sup>23</sup>, la política es:

“...la actividad que tiene por objeto regular y coordinar la vida social por medio de una función de orden, defensa y justicia para mantener la superación y la cohesión de un grupo social determinado.”

La política marítima se trata de la dirección de acciones que debe asumir nuestro país frente a las embarcaciones mexicanas, mismas que deberán encuadrarse a los

---

<sup>23</sup> ROSSEAU, Jean-Jacques. Contrato Social, citado por GÓMEZ FRÖDE, Carina, Introducción a la teoría política, OXFORD University Press, México, 2000, p. 2

intereses y objetivos para el aprovechamiento de recursos, y que considero necesario para lograrlo, tomar en cuenta los siguientes aspectos:

1.- La creación de una Secretaría de Estado para la atención integral de la Mar, permitiendo una eficiente función en beneficio de la economía mexicana pública y privada creando al verdadero Estado-empresa-productiva y atendiendo los artículos 25 y 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, me refiero a la unión de todas las dependencias que tienen que ver con el sector marítimo y recursos naturales del mar, dado que todas ellas se encuentran en diferentes Secretarías como lo son: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Turismo, la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales y la Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, en términos del artículo 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que a la letra ordena:

**Artículo 26.-** Para el despacho de los asuntos del orden administrativo, el Poder Ejecutivo de la Unión contará con las siguientes dependencias:

Secretaría de Gobernación

Secretaría de Relaciones Exteriores

Secretaría de la Defensa Nacional

Secretaría de Marina

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Secretaría de Desarrollo Social

Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

Secretaría de Energía

Secretaría de Economía

Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Secretaría de Educación Pública

Secretaría de Salud  
Secretaría del Trabajo y Previsión Social  
Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano  
Secretaría de Turismo  
Consejería Jurídica del Ejecutivo Federal

2.- Reformar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 40, que a la letra ordena:

**Artículo 40.** Sin perjuicio de lo previsto en los Tratados Internacionales, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

Salvo lo previsto en el artículo 42 de esta Ley, la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.

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

[...]

El artículo 42, en su primer párrafo establece:

**Artículo 42.** Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de **cabotaje de conformidad con esta Ley, se sujetarán** a las siguientes disposiciones en materia de permisos para prestación de servicios:

[...]

México debe reservar a sus nacionales el tráfico marítimo de navegación interior y de cabotaje como punto estratégico para su economía y por ningún motivo autorizar su apertura y liberación, para limitar la participación de los extranjeros en su cabotaje, ya que atentaría contra su propia soberanía e interés nacional.

### **3.3.3.5. CONCLUSIONES**

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

**SEGUNDA.-** La región costera mexicana tuvo y tiene gran trascendencia para la actividad marítimo-mercantil, gracias a los recursos naturales que se encuentran en el litoral del Golfo de México y el avance tecnológico.

**TERCERA.-** El derecho del mar contiene aspectos del ámbito internacional, al reunir normas y reglas que deberán seguir los buques, los negocios marítimos, las personas y los trabajadores de cada país que tengan como punto de conexión los mares y océanos. Verifica los aspectos de jurisdicción dentro de los mares y la aplicación de métodos que para la solución de controversias y el conflicto de leyes en los mares. Mientras que el derecho marítimo, regula el transporte marítimo comercial, la navegación y todo lo relativo a las actividades del hombre en el mar y bajo el mar, dentro de su zona jurisdiccional. Regula las relaciones jurídicas tanto públicas como privadas de la navegación.

**CUARTA.-** Los Planes Nacionales de Desarrollo tienen en común la importancia de lograr un progreso en la infraestructura marítimo-portuaria y el fortalecimiento de la marina mercante mexicana, la cual es obsoleta y necesita de nueva infraestructura

que logre cumplir con las necesidades de los comerciantes nacionales para la importación y exportación de mercancías.

**QUINTA.-** A través de los años se ha generado un abandono total de las embarcaciones y los mares mexicanos, dejando ese trabajo a los extranjeros, con lo cual estamos perdiendo fuertes cantidades de dinero y una expansión del mercado marítimo mexicano.

**SEXTA.-** La falta de programas serios y coordinados que contemplen a corto y a largo plazo nuevas políticas para que se alcance una facilitación del comercio y desarrollo tanto económico como de la explotación de nuestros recursos de manera sostenible

**SÉPTIMA.-** La Ley de Navegación y Comercio Marítimos debe otorgar ciertas restricciones a los permisos de navegación para los extranjeros, y de esta manera no perder nuestra soberanía nacional de nuestros mares, y que al mismo tiempo proteja y cumpla los objetivos ambientales.

**OCTAVA.-** La necesidad de contar con astilleros mexicanos, esto es, las herramientas suficientes para la construcción, mejoramiento y mantenimiento de los diferentes tipos de buques, que puedan suministrar un avance y crecimiento en el ámbito del comercio marítimo.

**NOVENA.-** El sistema portuario nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento del comercio y la economía mexicana, pues se vincula con los mercados mundiales, lo que permite ventajas para el desarrollo de las zonas costeras.



**DECIMA.-** Es importante contar con diversas asociaciones y dependencias que se encarguen de promover, incentivar, proteger y desarrollar la industria del transporte marítimo y el aprovechamiento de los recursos del mar.

**DÉCIMA PRIMERA.-** El territorio mexicano posee grandes extensiones de litorales y costas lo que exige a nuestro país para trabajar y explotar sus mares, así como sus riquezas marítimas de forma sostenible, mediante esfuerzos políticos, educativos y de infraestructura en la industria marítimo-portuaria.

**DÉCIMA SEGUNDA.-** Es necesario la creación de una política marítima integral que tenga por objeto regular y coordinar el transporte y el comercio marítimo para el aprovechamiento de nuestros recursos naturales de acuerdo con los intereses que aseguren el bien común.

## LEYES CONSULTADAS

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Código de Comercio
- Ley de Comercio Exterior
- Ley de Inversión Extranjera
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos
- Ley de Puertos
- Ley del Impuesto Sobre la Renta
- Ley Federal del Mar
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
- Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera de 1973, Abrogada.
- Ley sobre Metrología y Normalización
- Reglamento de la Ley
- Reglamento de la Ley de Hidrocarburos
- Reglamento de la Ley de Ingresos sobre Hidrocarburos
- Reglamento de la ley de Navegación y Comercio Marítimos
- Reglamento de la Ley de Puertos

## BIBLIOGRAFÍA

Anuario Estadístico 2011 de la Dirección General de Puertos, Sitio Web. De la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cárdenas González, Fernando Antonio, Inversión Extranjera, México, Editorial Porrúa, 2005, página 103.

D'Arlin, Root Kramer, Comercio Exterior, México, Editorial Compañía General de Ediciones, S.A., 1974, página 619

El transporte marítimo 2012, informe de la secretaría de la UNCTAD, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, ONU. P-25

García Arroyo Raziel, biografía de la Marina Mexicana, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1960, páginas 125 y 127

Giral Pimentel José Alfredo, El Contrato Internacional, Caracas, editorial Jurídica Venezolana, 1999, página 242.

GÓMEZ FRÖDE, Carina, Introducción a la teoría política, OXFORD University Press, México, 2000, p. 2

Hernández Sampieri Roberto, Metodología de la Investigación, México, editorial Mc Graw Hill, 6edición, 2014, páginas 36 y 358

Hernández Yzal, Santiago, Economía Marítima, Barcelona, Editorial Cadi, 1968, página 751

Mercado, Dr. Salvador, Comercio Internacional I, Mercadotecnia Internacional Importación-Exportación, Editorial Limusa, 5ª. Edición, México 2008. Páginas 201 – 203.

Meseguer Sánchez Jose Luis, Los Espacios Marítimos en el Nuevo Derecho del Mar, Madrid, editorial Marcial Pons, 1999, páginas 275 y 276.

Quintana Adriano Elvia Arcelia, El Comercio Exterior de México, México, editorial Porrúa, 2010, página 185

Reyes Díaz-Leal Eduardo, Comercio Global, México Buffete Internacional, 2009, página 41.

Saldaña, Pérez, Juan Manuel, Comercio Internacional, México, editorial Porrúa e Instituto Internacional del Derecho y del Estado, 2005, página 9.

Sepúlveda, Bernardo y Chumasero, Antonio, La Inversión Extranjera en México, México, Fondo de Cultura Económica, 1973, página 49

Zepeda Jorge Antonio, Introducción al Derecho Portuario, México, 1999, edición patrocinada por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. DE C.V. páginas 8-14.

## ÍNDICE

### ANÁLISIS DEL RÉGIMEN JURÍDICO DE LA NAVEGACIÓN EN MÉXICO

#### Y SU IMPORTANCIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR

INTRODUCCIÓN.....	6
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	7
1.1 Descripción de la situación actual.....	7
1.2 Formulación del problema.....	8
1.3 Objetivos de la investigación.....	16
1.4 Justificación de la investigación.....	18
1.5 Limitaciones.....	19
1.6 Viabilidad del estudio.....	19
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	21
2.1 Antecedentes de la investigación.....	21
2.2 Bases teóricas.....	21
2.2.1 La Navegación.....	27

<b>2.2.2 Marco Jurídico.....</b>	<b>29</b>
<b>2.2.3 Tipos de Navegación.....</b>	<b>40</b>
<b>2.2.3.1 Navegación Interior.....</b>	<b>40</b>
<b>2.2.3.2 Navegación de Cabotaje.....</b>	<b>41</b>
<b>2.2.3.3 Navegación de Altura.....</b>	<b>41</b>
<b>2.2.4 Situación actual en México.....</b>	<b>42</b>
<b>2.2.5 La Marina Mercante.....</b>	<b>43</b>
<b>2.2.5.1 Antecedentes.....</b>	<b>45</b>
<b>2.2.5.2 Marco Jurídico.....</b>	<b>47</b>
<b>2.2.5.3 Situación Actual y su importancia para el comercio exterior.....</b>	<b>59</b>
<b>2.2.6 Los Puertos.....</b>	<b>60</b>
<b>2.2.7 Comercio Exterior en México.....</b>	<b>68</b>
<b>2.2.7.1 Marco Jurídico.....</b>	<b>69</b>
<b>2.2.7.2 La navegación, el transporte marítimo y los puertos y su importancia en el comercio exterior.....</b>	<b>81</b>
<b>CAPÍTULO III. METODOLOGÍA Y PLANTEAMIENTO DE LA PROPUESTA.....</b>	<b>86</b>
<b>3.1 Formulación de hipótesis.....</b>	<b>86</b>
<b>3.2 Diseño Metodológico.....</b>	<b>86</b>

<b>3.3 Planteamiento de la propuesta.....</b>	<b>88</b>
<b>3.3.1 Análisis de caso: Régimen Jurídico de la Navegación en México y su Importancia para el Comercio Exterior.....</b>	<b>126</b>
<b>3.3.2 Conceptualización y proceso de la propuesta o mejora.....</b>	<b>129</b>
<b>3.3.2.1 Consideraciones generales de la propuesta .....</b>	<b>129</b>
<b>3.3.2.2 Justificación e interpretación de la propuesta.....</b>	<b>130</b>
<b>3.3.2.3 Viabilidad/factibilidad.....</b>	<b>131</b>
<b>3.3.3.4 Mecanismos para su Evaluación o implementación.....</b>	<b>132</b>
<b>3.3.3.5 Conclusiones.....</b>	<b>136</b>
<b>LEYES CONSULTADAS.....</b>	<b>139</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>140</b>
<b>ÍNDICE.....</b>	<b>142</b>