



Universidad Nacional Autónoma de México

---



Facultad de Derecho

**Tesis:**

*“El Derecho Marítimo y el Régimen  
Jurídico Nacional e Internacional de los  
Astilleros”.*

Que para optar por el título de:

Licenciada en Derecho

Presenta:

Lizbeth Azzarisha Aguilar Durán

Asesora:

Mtra. Lourdes Marleck Rios Nava

Ciudad de México, 2022



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

*A mi mamá, quien me lo ha dado todo y por quien hoy, he llegado hasta aquí.*

*A mis abuelos, quienes me vieron crecer y siempre estuvieron para mí.*

*A la familia Saldaña Arellano, mis mentores en esta hermosa carrera.*

*A la UNAM, que me abrió las puertas de la mejor casa de estudios.*

*A mi México, hermoso país que lo tiene y da todo para nosotros.*

## Contenido

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introducción .....</b>  | <b>6</b>  |
| <b>Capítulo 1. Marco teórico Conceptual .....</b>                  | <b>11</b> |
| <b>1.1 Antecedentes históricos .....</b>                           | <b>12</b> |
| 1.1.1 Edad Antigua .....   | 12        |
| <b>1.1.2. Edad Media .....</b>                                     | <b>15</b> |
| <b>1.1.3. Edad Moderna .....</b>                                   | <b>16</b> |
| <b>1.1.4. Edad Contemporánea .....</b>                             | <b>19</b> |
| <b>1.2 Antecedentes del Derecho Marítimo Mexicano .....</b>        | <b>23</b> |
| 1.2.1. Época Prehispánica .....                                    | 23        |
| 1.2.2. Época Colonial .....  | 25        |
| 1.2.3. Época del México Independiente y actual .....               | 26        |
| <b>Capítulo 2 Sujetos del Derecho Marítimo Internacional .....</b> | <b>29</b> |
| <b>2.1. Organismos Marítimos Internacionales .....</b>             | <b>29</b> |
| <b>2.2. Organización Marítima Internacional .....</b>              | <b>31</b> |
| <b>2.3 Sujetos de Navegación .....</b>                             | <b>35</b> |
| 2.3.1 Capitán .....  | 35        |
| 2.3.2. Armador .....   | 36        |
| 2.3.3. Tripulación .....   | 37        |
| 2.3.4. Naviero .....   | 37        |
| 2.3.5. Agente Naviero .....  | 39        |
| 2.3.6. Propietario del buque .....                                 | 40        |
| 2.3.7. Consignatario .....   | 40        |
| 2.3.8. Gestor Naval .....  | 41        |
| 2.3.9. Astillero .....   | 41        |
| <b>2.4 Autoridades Marítimas .....</b>                             | <b>42</b> |
| 2.4.1. Tribunales Marítimos Internacionales .....                  | 43        |
| 2.4.2. Autoridad Marítima Nacional .....                           | 45        |
| 2.4.3. Autoridades Marítimas en América .....                      | 48        |
| 2.4.4. Autoridades Marítimas en Europa .....                       | 51        |
| 2.4.5. El Arbitraje Marítimo Internacional .....                   | 52        |
| <b>2.5 Transportes Marítimos .....</b>                             | <b>54</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| 2.5.1. Buques.....  | 54        |
| 2.5.2. Yates .....  | 56        |
| 2.5.3. Buques militares .....   | 56        |
| 2.5.4. Barcos de transporte de mercancías .....                       | 56        |
| 2.5.5. Barcos de transporte de personas.....                          | 57        |
| <b>2.6 Contratos marítimos .....</b>                                  | <b>57</b> |
| 2.6.1 Contrato de fletamento o transporte marítimo .....              | 57        |
| 2.6.2. Contrato de arrendamiento de un buque o de casco desnudo ..... | 60        |
| 2.6.3. Contrato de remolque .....                                     | 61        |
| 2.6.4. Contrato de seguro marítimo .....                              | 63        |
| <b>Capítulo 3 Astilleros y sus características. ....</b>              | <b>66</b> |
| <b>3.1 Los astilleros y su relación con los Estados.....</b>          | <b>67</b> |
| 3.1.1 Régimen Jurídico de los astilleros .....                        | 67        |
| 3.1.2. Los astilleros en el Derecho Marítimo Internacional .....      | 68        |
| 3.1.3. Los astilleros en la legislación marítimo mexicano .....       | 70        |
| 3.1.4. Regulación de los astilleros en América .....                  | 72        |
| 3.1.4.1 Argentina .....   | 72        |
| 3.1.4.2 República de Colombia .....                                   | 74        |
| 3.1.4.3 Chile .....   | 75        |
| 3.1.4.4 Panamá .....  | 76        |
| 3.1.5 Regulación de los astilleros en Europa.....                     | 77        |
| 3.1.5.1 Unión Europea .....   | 77        |
| 3.1.5.2 España .....  | 82        |
| 3.1.5.3 Países Bajos .....  | 84        |
| 3.1.5.4 Noruega.....  | 86        |
| 3.1.5.5 Dinamarca .....   | 89        |
| 3.1.5.6 Inglaterra .....  | 94        |
| 3.1.6 Regulación de los astilleros en Asia .....                      | 97        |
| 3.1.6.1 Singapur .....  | 97        |
| 3.1.6.2 Japón.....  | 102       |
| 3.1.6.3 China .....   | 106       |
| 3.1.6.4 Corea del Sur .....   | 111       |

|  |            |
|--|------------|
| <b>3.2 Contrato de construcción .....</b>  | <b>114</b> |
| <b>3.2.1 Concepto .....</b>  | <b>115</b> |
| 3.2.2. Sujetos del contrato .....  | 117        |
| 3.2.3. Obligaciones y derechos de las partes .....   | 119        |
| <b>3.2.4. Reglas aplicables al contrato.....</b>   | <b>123</b> |
| 3.2.5. Responsabilidad civil .....   | 124        |
| 3.2.6. Solución de controversias por incumplimiento.....   | 127        |
| <b>3.3. Principales astilleros a nivel internacional.....</b>                                      | <b>129</b> |
| 3.3.1 Zonas geográficas de los astilleros.....   | 131        |
| <b>3.4. Puntos de conexión en las diferentes legislaciones relativo a los<br/>astilleros .....</b> | <b>137</b> |
| 3.4.1 Competencia y jurisdicción internacional para resolver conflictos .                          | 138        |
| <b>Capítulo 4. El régimen jurídico nacional e internacional de los astilleros</b>                  | <b>143</b> |
| <b>4.1. Actuales deficiencias del régimen jurídico de los astilleros.....</b>                      | <b>144</b> |
| <b>4.2. Reformas nacionales y propuestas.....</b>  | <b>146</b> |
| <b>4.3. Propuestas a nivel internacional .....</b>   | <b>157</b> |
| <b>Conclusiones.....</b>   | <b>158</b> |
| <b>Bibliografía .....</b>  | <b>163</b> |
| <b>Referencias bibliográficas .....</b>  | <b>163</b> |
| <b>Otras referencias .....</b>   | <b>165</b> |
| <b>Legislación nacional e internacional .....</b>  | <b>172</b> |

## Introducción

Si bien el Derecho Marítimo tiene sus inicios desde muchos siglos atrás, es importante hablar en primer lugar de los términos derecho y derecho internacional, que se encuentran relacionados directamente con la materia de estudio.

Diversos autores han considerado al derecho como una ciencia, y a su vez la ciencia se puede entender en principio como el dominio de lo especulado o investigado intelectualmente, donde los científicos teóricos, observan, analizan y experimentan con el propósito de crear modelos que expliquen las diversas hipótesis que se plantean, por ende, de la actividad científica se pueden producir modelos explicativos.<sup>1</sup>

Respecto a lo anterior, el gran jurista García Máynez refirió lo siguiente: “La jurisprudencia técnica o ciencia del derecho tiene por objeto la exposición ordenada y coherente de los preceptos jurídicos que se hallan en vigor en una época y lugar determinados, y el estudio de los problemas relativos a su creación, integración, interpretación y aplicación, estos dos elementos son la sistemática jurídica y la técnica jurídica”.<sup>2</sup>

Por lo tanto, la ciencia del derecho tiene como base una sistemática jurídica, en la cual podremos encontrar la teoría de la naturaleza de las relaciones jurídicas, en las que se encontrarán dos: las relaciones de coordinación, las cuales surgen

---

<sup>1</sup> Cfr. TAMAYO Y SALMORÁN, Rolando, El derecho y la ciencia del derecho, sne, UNAM, México, 1994, p. 104.

<sup>2</sup> GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, Introducción al estudio del derecho, 26ª edición, Editorial Porrúa, México, 1977, p. 12.

entre las personas que se encuentren en un plano de igualdad, por tal motivo, se presenta entre particulares ya que su nivel será el mismo y no habrá una parte superior sobre otra, lo que permite estar en las mismas condiciones; por otro lado, están las relaciones de supra a subordinación, que son aquellas en las cuales las personas del vínculo jurídico se van a encontrar en una situación desigual, de jerarquía o de superioridad.<sup>3</sup>

Dicho lo anterior, la relación jurídica será de derecho privado, en cuanto los sujetos que intervengan estén en una situación de igualdad, y será de derecho público si se establece entre un particular y el Estado, pero este último debe tener la característica de encontrarse en una posición de superioridad.

Una vez hecha la distinción, se debe pasar al plano del derecho internacional, el cual empezó a surgir con la formación de los grandes Estados europeos en el siglo XVI, como lo fue, España, Francia, Inglaterra, Austria, entre otros, y con el descubrimiento del Nuevo Mundo, lo cual dio como resultado diversas situaciones que eran necesarias regularse con un derecho más actualizado. Aunque desde Francisco de Vitoria ya se venía formando una doctrina del derecho internacional y posteriormente con el holandés Hugo Grocio.<sup>4</sup>

Del mismo modo, el derecho internacional se ha llegado a confundir con el “derecho de gentes”, que equivaldría al “Ius Gentium” romano, el cual abarcaba el derecho común de los pueblos de la antigüedad y que, en cierto modo también

---

<sup>3</sup> MANSILLA Y MEJÍA, María Elena, Derecho internacional privado, S. N. E., Iure editores, UNAM, México, 2014, p. 4 y 5.

<sup>4</sup> SEPÚLVEDA, César, Derecho Internacional, 3era edición, Editorial Porrúa, México, 1988, p. 7 y 8.

incluía el derecho internacional como lo conocemos en la actualidad,<sup>5</sup> sin embargo, en diversos idiomas cobra la misma denotación que en español; *international law, droit international, diritto internazionale*.

Ahora bien, explicadas las bases del derecho internacional, se puede considerar que el derecho marítimo pertenece a las ramas públicas y privadas, ya que sus relaciones jurídicas son tanto de subordinación como de coordinación, y los sujetos que participan en las mismas, son Estados y particulares, por tal motivo no se puede encasillar en una determinada rama, lo cual, se entenderá o quedará más claro a lo largo de la exposición del presente trabajo de investigación.

Conforme a lo expuesto, en la presente tesis se realiza un estudio sobre la regulación de los astilleros a nivel nacional e internacional, y del mismo modo se analiza que tan avanzada o rezagada se encuentra esta rama del derecho, a pesar de poder ser explotada en diversos aspectos, pero de forma positiva.

Si bien cada Estado tiene sus propias legislaciones, surgen las siguientes preguntas: ¿habrá la posibilidad de tener puntos de conexión del tema de astilleros, entre estas legislaciones?, del mismo modo, si se dan ciertos incentivos tanto legislativos como económicos, ¿se podría realmente hablar de una economía de construcción naval o una fuerte competencia de inversión?, por otro lado, una mejor regulación tanto del tema marítimo como de los astilleros,

---

<sup>5</sup> VERDROSS, Alfred, Derecho Internacional Público, 5ta edición, Editorial Aguilar, Madrid, España, 1976, p. 3.

¿podría dar pie a mejoras legislativas laborales, ambientales, tributarias, de construcción, de responsabilidad, entre otras?

Mencionado lo anterior, estas hipótesis o cuestionamientos se van a desarrollar a lo largo de cuatro capítulos en el presente trabajo de investigación, donde en primer lugar encontraremos los antecedentes históricos de la materia y diversas regulaciones que dieron pie a nuevas leyes o modificaciones de las normas existentes, debido a las necesidades que la misma sociedad necesitaba con el desarrollo del comercio, de las guerras y demás acontecimientos históricos.

En el segundo capítulo se encontrarán conceptos fundamentales para poder entender gran parte de la rama marítima, así como las autoridades de cada región a nivel internacional a las cuales se puede acudir o quienes determinan la normativa aplicable, del mismo modo se analizarán diversos contratos marítimos que en la actualidad son de suma importancia como el de construcción naval.

El capítulo tercero, tendrá como eje central los astilleros, comenzando por la regulación de estos en diferentes países de diversas zonas geográficas, los principales astilleros en la actualidad, y el análisis amplio el contrato modelo de construcción, que hoy en día es usado por la comunidad internacional, ya que, en sus anexos, están ampliamente detalladas las partes, las cláusulas, los derechos, obligaciones, entre otros.

Por último, en el capítulo cuarto se darán a conocer las propuestas de reformas tanto a nivel internacional como nacional en el tema de construcción naval, con base en las deficiencias encontradas en las legislaciones previamente

estudiadas. Dichas proposiciones de reformas o inclusión en las leyes de diversos instrumentos jurídicos ayudarían a tener un marco jurídico óptimo tanto nacional como internacional en la materia; ya que en la actualidad se requiere de una legislación que contemple diversos aspectos tanto en los contratos de construcción y actividades relacionadas con el régimen jurídico de los astilleros.

## Capítulo 1. Marco teórico Conceptual

*“Si quieres construir un barco, no empieces por buscar la madera, cortar tablas o distribuir el trabajo. Evoca primero en los hombres y mujeres el anhelo del mar libre y ancho”.*

Antoine de Saint-Exupéry.

Como en toda investigación, es de suma importancia tener en consideración las circunstancias sociales, históricas, económicas, entre otras, ya que, con base a estas podremos entender las razones de muchas situaciones o de las regulaciones en las que derivaron. Así, si bien la rama del derecho marítimo forma parte de derecho internacional, también es cierto que surge del derecho mercantil, la cual es una de las ramas más antiguas del derecho, y esto es así, porque surgió de la necesidad de la población de comerciar.

Y el comercio va muy de la mano con el derecho marítimo, ya que gracias a este y a la necesidad de intercambiar cosas con otras regiones y poblaciones, surgió la idea de navegar por mar y de este modo traspasar fronteras en el comercio y en la economía, lo cual fue muy benéfico para aquellos que intervenían en este tipo de negocios.

## **1.1 Antecedentes históricos**

Desde que se ha tenido registro de la existencia del ser humano, se han visto las diferentes formas en las que este ha convivido y se ha desarrollado en sociedad, pero más importante es observar las diferentes formas en las que el ser humano ha buscado sobrevivir, en un principio cuando era nómada y con el paso del tiempo al pasar a ser sedentario.

Es por eso que los grandes descubrimientos e invenciones del ser humano lo han ayudado a poder evolucionar y así poder tener una mejor calidad de vida, entre estos se encuentran el fuego, la pintura, la escritura, las herramientas de trabajo y junto con estos elementos, la manera de poder llegar al mar, que también ayudó preponderantemente a su desarrollo como sociedad, ya que gracias a este recurso se volvieron sedentarios, su alimentación cambio a consecuencia de los productos provenientes del mar, y por tal motivo, el tema relativo a los océanos, mares, ríos y lagos se ha vuelto a lo largo de la historia un elemento fundamental para mantener y proteger la supervivencia del hombre, debido a todo el provecho que puede significar para la vida del ser humano.

### **1.1.1 Edad Antigua**

La Edad Antigua data del 4000 antes de Cristo, esto es desde la aparición de la escritura, hasta la caída del Imperio Romano de Occidente en el año 476<sup>6</sup> después de Cristo y dentro de esta etapa se tienen como antecedentes del Derecho Marítimo las siguientes regulaciones:

---

<sup>6</sup> ANDRADE MORALES, Vicente y de la Fuente Rodríguez (codos), Derecho Marítimo Internacional, 1ª edición, editorial Faculta de Derecho UNAM, México, 2017, p. 13.

- Código de Hammurabi

Es uno de los primeros conjuntos de leyes escritas de las que se tiene registro hoy en día, dictadas por el Rey de Babilonia en el siglo XXI antes de Cristo y escritas sobre una estela de piedra, en el código se pueden observar disposiciones relativas a la construcción de embarcaciones, responsabilidad para quienes contratan y alquiler de barcos.<sup>7</sup>

- Lex Rodhia

Rodas es una isla del Mediterráneo que durante el siglo V antes de Cristo fue conocida por diversos hechos históricos, pero principalmente se debe mencionar la gran capacidad que su pueblo tenía en el comercio y sobre todo en el comercio marítimo, mismo que debido a su gran importancia, provocó que se desarrollara un cuerpo normativo marítimo escrito, la *Lex Rhodia*, dentro de la cual sobresalen las disposiciones relativas a la echazón por avería<sup>8</sup>, el préstamo marítimo, delitos referentes al cargamento, al buque, a las formas de pago del flete y hurtos en caso de naufragio.

Así mismo, el primer pueblo de la antigüedad que produjo leyes marítimas escritas fue el pueblo Rodio, por ello, las leyes marítimas de Rodas se impusieron en toda la cuenca del Mediterráneo.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> *Ídem*.

<sup>8</sup> Cfr. DÁVALOS TORRES, María Susana. Manual de introducción al derecho mercantil, 1ª edición, Nostras ediciones, México, 2010, p. 16.

<sup>9</sup> Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, 2ª edición, Porrúa, México, 2004, p. 9.

Por otro lado, hay que mencionar que el gran jurista Floris Margadant hizo referencia al derecho marítimo griego, al mencionar que este derecho había influido mucho en el derecho romano, pues este último fue un pueblo de campesinos, que desconfiaban del mar y no tenían un derecho marítimo autóctono.<sup>10</sup>

Así mismo, tanto los griegos como los fenicios se rigieron por la costumbre relativa a las relaciones del comercio marítimo, las cuales se plasmaron en la *Lex Rhodia*, misma que fue reconocida en el Digesto como ley común del mar.<sup>11</sup>

- Código de Manú

Este cuerpo normativo se desarrolló en la India, en el siglo II antes de Cristo, en el cual se encontraban reglas específicamente referentes al comercio y a las mercancías que provenían de ultramar.<sup>12</sup>

- Digesto o Pandectas

Disposición que forma parte del *Corpus Iuris Civilis* y que fue promulgada en el año 533 después de Cristo, por el entonces emperador romano Justiniano, la cual contenía citas de jurisconsultos, principios jurídicos e instituciones, entre estas últimas podremos encontrar instituciones marítimas como *la echazón* por la Ley

---

<sup>10</sup> Cfr. GUILLERMO, FLORIS MARGADANT, Panorama de la Historia Universal del Derecho, Edit. Miguel Ángel Porrúa, México, 1998, p. 75.

<sup>11</sup> Cfr. CRUZ BARNEY, ÓSCAR, Artículo: "Derecho mercantil y jurisdicción mercantil: una relación necesaria", Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2006, p. 1.

<sup>12</sup> Cfr. GUILLERMO, FLORIS MARGADANT, Panorama de la Historia Universal del Derecho, Edit. Miguel Ángel Porrúa, México, 1998, p. 75.

Rodia, la *actio excercitoia*,<sup>13</sup> el préstamo marítimo y la responsabilidad profesional del capitán de la nave.<sup>14</sup>

### 1.1.2. Edad Media

La Edad Media o el Medievo tiene su desarrollo a partir del año 476 después de Cristo al año 1453, año de la caída de Constantinopla o bien la caída del Imperio Romano de Oriente. Durante esta etapa histórica de diez siglos podremos encontrar los siguientes cuerpos normativos referentes al derecho marítimo:

- Tablas de Amalfi

La ciudad italiana de Amalfi, fue una de las pertenecientes a las repúblicas marítimas que durante el siglo XII después de Cristo desarrollaron estas disposiciones, las cuales eran básicamente una compilación de las sentencias del Tribunal Marítimo de dichas repúblicas, cuyo contenido era aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.<sup>15</sup>

- Código de las Siete Partidas

En el siglo XIII después de Cristo, el Reino de Castilla que era gobernado por el rey Alfonso X, aportó el Código de las Siete Partidas, que fue dictado por ese gobernante, y si bien es cierto, debido a su extensión, el Código fue dividido en siete partidas, y la quinta de ellas, es la que atañe el contenido de las normas del derecho marítimo, entre ellas podemos encontrar en su título octavo y noveno, temas relativos al alquiler de navíos, tripulación junto con sus obligaciones,

---

<sup>13</sup> *Ídem*.

<sup>14</sup> Cfr. ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Curso de Derecho Marítimo, 3ª edición, Civitas Thomson Reuters, España, 2015, p. 70.

<sup>15</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Op. Cit, p.11.

ataques causados por el enemigo, privilegios sobre el navío, obligaciones del propietario del buque, entre otras.<sup>16</sup>

- Leyes de Wisby

De igual modo conocidas como Leyes Marítimas de Gothland, por la ubicación del puerto de Wisby en la isla de Gothland en Suecia. Estas leyes fueron realizadas en la primera década de 1400 después de Cristo, y consisten en una recopilación de algunas partes de los Roles de Olerón, las leyes de Ámsterdam y los estatutos de Lubeck, la importancia de estas leyes se ve reflejada en la gran influencia y aplicación que tuvieron en el Mediterráneo del Norte de Europa.<sup>17</sup>

### **1.1.3. Edad Moderna**

La Edad Moderna se desarrolla entre el año 1453 al 1789, con el inicio de la Revolución Francesa y en esta época encontramos las siguientes disposiciones referentes al derecho marítimo.

- Bula Alejandrina e *Intercaetera/Intercuetera*

Estas bulas reconocían a los portugueses la ruta a las Indias por Oriente, pero condicionándolas a su cristianización. Es por eso, que, debido a las disputas entre Portugal y España, este último solicitó el arbitraje del papa Alejandro VI para que decidiera la cuestión sobre dichos reinos, lo cual se decidió mediante las bulas papales, donde se establecía la donación concedida a España de la ruta de Occidente a tierras descubiertas y por descubrir, todo a cambio de su

---

<sup>16</sup> Glosada por López Gregorio, Las Siete Partidas, 1555, Biblioteca Jurídica del Boletín Oficial Español, España, 2011.

<sup>17</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Op. Cit, p. 12.

cristianización, se concede la propiedad original de las tierras, se da la partición entre Portugal y Castilla sobre los territorios marítimos a partir de una línea imaginaria alejandrina, trazada de norte a sur a 100 leguas al Occidente de las Islas Azores y Cabo Verde.

Así mismo, los reyes de España se manifestaron como los titulares del dominio de las tierras de las Indias, así como montes, aguas y ríos.<sup>18</sup>

- Recopilación de leyes de los Reinos de las Indias

Gracias al descubrimiento de América y a las grandes conquistas que el Reino de España había logrado conseguir, se desarrolló muy rápido un tráfico comercial, el cual implicaba la necesidad de tener un cuerpo de vigilancia y de reglamentación que ayudaran a su vez a la Casa de Contratación de Sevilla, el rey Carlos II de España en 1680 promulgó esta recopilación, la cual en su libro IX estableció normas referentes a la organización comercial, así como los medios para regularla, entre esta organización se encuentran las actividades de navegación, armamentos, tripulantes, carga y descarga.

- Actas de Navegación y Comercio de 1651

Fueron actas constituidas por los ingleses, donde se establecía que los bienes importados o exportados por las colonias inglesas en otras partes del mundo, debían ser embarcados en navíos construidos por ingleses, esto es, obligaban el uso exclusivo de barcos ingleses para las transacciones comerciales de

---

<sup>18</sup> Cfr. PÉREZ DE LOS REYES, Marco Antonio, Historia del derecho mexicano, 7ma edición, Oxford University Press, México, 2015, p. 178, 179, 339 y 352.

importación y exportación dentro de su imperio, a su vez, era necesario que la tripulación fuera en un 75% ingleses.<sup>19</sup>

- Ordenanzas para la Marina francesa

Cuerpo jurídico también conocido como Ordenanzas Colbertinas, fueron creadas por mandato del rey Luis XIV en 1681<sup>20</sup> y su principal aportación fue la transformación de los usos y costumbres a una legislación, la cual ayudó al proceso de codificación que años más tarde se daría en Francia. Entre los temas de derecho marítimo a los que estas ordenanzas hacían referencia, podemos encontrar: pasajeros, miembros de la tripulación, naufragio y echazón.

- Ordenanzas del consulado de Bilbao <sup>21</sup>

En la ciudad de Bilbao existía el consulado de Bilbao que a su vez era un tribunal en materia mercantil y marítima, pero a su vez también era una autoridad portuaria y marítima. Todas las ordenanzas fueron aprobadas por el rey Felipe V y en su gran mayoría son relativas al derecho marítimo, y entre los temas que abarca se encuentran: fletamentos, naufragios, avería de la gruesa, seguros y pólizas, contratos marítimos, títulos de crédito y accidentes marítimos.

Cabe mencionar que estas disposiciones también tuvieron efectos en el continente americano, gracias al gran dominio que tenía en esa época la Corona

---

<sup>19</sup> PAVÓN ROMERO, Armando, “La segunda integración mundial o una geopolítica de la independencia de México, El panorama internacional, 1756-1808”. Enciclopedia de Conocimientos Fundamentales UNAM, Siglo XXI, México, [http://conocimientosfundamentales.rua.unam.mx/historia/Text/36\\_tema\\_03\\_3.2.html](http://conocimientosfundamentales.rua.unam.mx/historia/Text/36_tema_03_3.2.html), consultado el 25 de febrero del 2021.

<sup>20</sup> ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Curso de Derecho Marítimo, Op. Cit. p. 77-79.

<sup>21</sup> A pesar de la consumación de la Independencia, las Ordenanzas de Bilbao siguieron vigentes en materia mercantil.

Española, pero fueron derogadas al momento de la independencia de las colonias que mantenía la Corona en América.

Así mismo establecen que una compañía mercantil es un contrato o convenio que se hace entre dos personas, en virtud del cual se obligan recíprocamente por cierto tiempo y en ciertas condiciones, a hacer y proseguir conjuntamente varios negocios, por cuenta y riesgo común y de cada uno.<sup>22</sup>

#### **1.1.4. Edad Contemporánea**

Esta edad comienza en el año de 1789 y se desarrolla hasta el día de hoy, pocos años después se dio el fenómeno que trajo muchos cambios en el derecho, que fue la codificación.

- Código Francés de 1807

Mejor conocido como Código de Napoleón, entró en vigor en 1808, incorporó parte de las Ordenanzas Colbertinas, así mismo, este código era de corte meramente mercantil, por lo que se le dedicó un libro completo al comercio marítimo, lo cual repercutió considerable y trascendentalmente a diversos códigos de Europa y de todo el mundo.<sup>23</sup>

- Conferencia de Paz de La Haya de 1899

Esta Conferencia se da gracias al Zar Nicolás II, quien propuso que era momento de una etapa donde se diera lugar el arbitraje internacional. En dicha conferencia participaron países de Europa, Asia y América, como México, donde el objetivo

---

<sup>22</sup> PÉREZ DE LOS REYES, Marco Antonio, Historia del Derecho Mexicano, Op. Cit. p. 154 y 530.

<sup>23</sup> Cfr. DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, s.n.e, editorial Abeledo Perrot, Argentina 1992, p. 44.

principal era tratar temas sobre la paz y el desarme, lo cual concluyó con la adopción de un Convenio para el arreglo pacífico de las controversias internacionales, ya fuera mediante arbitraje o mediante métodos de arreglo pacífico, como lo son los buenos oficios y la mediación.

Así mismo, el Convenio trajo como consecuencia la creación de la Corte Permanente de Arbitraje, la cual, en el tema de derecho marítimo, puede tratar y resolver casos relacionados a la materia, lo cual fue de gran ayuda, ya que, por primera vez, se tendría un organismo internacional al cual acudir cuando se tuviera un problema relacionado al derecho marítimo y todas sus vertientes.<sup>24</sup>

- Segunda Conferencia de Paz de la Haya de 1907

A esta conferencia asistieron más países de Centroamérica y de Sudamérica, y se revisó el Convenio para buscar una mejora de las normas que regían el reglamento arbitral.<sup>25</sup>

- Declaración relativa al derecho de la guerra marítima o Declaración naval de Londres de 1909

Fue una propuesta por parte del gobierno británico, que les hizo a diferentes potencias con el fin de determinar normas en común relativas al derecho internacional, pero sobre todo aquellas donde, si se llegara a dar el caso de una guerra marítima, existieran normas para que se diera un comercio pacífico entre los beligerantes y para sus relaciones políticas con los gobiernos.

---

<sup>24</sup> Cfr. NACIONES UNIDAS, “Las conferencias de Paz de La Haya y la Corte Permanente de Arbitraje”. <https://www.un.org/es/iccj/hague.shtml>, consultado el 26 de diciembre del 2020.

<sup>25</sup> *Ídem*.

Esta declaración trata temas como: el bloqueo en tiempo de guerra, el contrabando de guerra, la asistencia hostil, destrucción de las presas neutrales, transferencia de pabellón, índole enemiga, convoy, resistencia a la visita y daños y perjuicios, entre otros temas.<sup>26</sup>

- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento o Reglas de Wisby de 1924

Actualmente es un Convenio muy difundido en la materia marítima a nivel internacional, ya que desarrolló en gran medida el transporte marítimo de mercancías, lo cual cobra aplicación en el conocimiento de embarque.

El presente Convenio nos proporciona definiciones de porteador, contrato de transporte, mercancías, buque, transporte de mercancías, así como las obligaciones, derechos y responsabilidades de todas las partes presentes en la relación del conocimiento de embarque. La posibilidad de insertar diversas cláusulas en el contrato, la moneda en que deberá pactarse y así mismo habla sobre el tipo de mercancías que puedan constituir un peligro para el buque o demás cargamento de terceras personas.<sup>27</sup>

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o Reglas de Hamburgo

---

<sup>26</sup> Cfr. COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA, “Declaración relativa al derecho de la guerra marítima”. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdm3a.htm>, consultada el 11 de febrero de 2021.

<sup>27</sup> SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Reglas de Wisby), [https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/REGLAS%20DE%20CONOCIMIENTO%20\(WISBY\).pdf](https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/REGLAS%20DE%20CONOCIMIENTO%20(WISBY).pdf), consultado el 8 de marzo del 2021.

Fue aprobado en marzo de 1978 por una conferencia diplomática, y establece un régimen jurídico para los derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y consignatarios, que nacen de un contrato de transporte marítimo de mercancías. Entre las materias que trata están: las responsabilidades del porteador, del cargador, los documentos de transporte, reclamaciones y acciones, estipulaciones contractuales, avería gruesa, entre otros. Dicho convenio entró en vigor el 1 de noviembre de 1992.<sup>28</sup>

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo o Reglas de Rotterdam

El Convenio establece un régimen de regulación de derechos y obligaciones de los cargadores, portadores y destinatarios sujetos a un contrato de transporte de puerta a puerta y que comprenda un tramo internacional, por vía marítima.

En este instrumento se toman en cuenta las novedades en tecnología y comercio relativas a transportes marítimos, como: los documentos electrónicos de transporte, obligaciones del porteador, responsabilidad del porteador por pérdida, daño o retraso, obligaciones del cargador frente al porteador, entre de

---

<sup>28</sup> Cfr. COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo 1978) (Reglas de Hamburgo)”. [https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg\\_rules#:~:text=Aprobado%20por%20una%20conferencia%20diplom%C3%A1tica,1%C2%BA%20de%20noviembre%20de%201992,consultada el 11 de febrero de 2021.](https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules#:~:text=Aprobado%20por%20una%20conferencia%20diplom%C3%A1tica,1%C2%BA%20de%20noviembre%20de%201992,consultada%20el%2011%20de%20febrero%20de%202021.)

mercancías, derechos de la parte controladora, transferencia de derechos, límites de responsabilidad, ejercicio de acciones, entre otras.<sup>29</sup>

## **1.2 Antecedentes del Derecho Marítimo Mexicano**

La historia del derecho marítimo mexicano data desde hace doce mil años antes de Cristo, cuando las culturas y civilizaciones antiguas se desarrollaron tanto en Mesoamérica como en Aridoamérica, así como a lo largo de lo que hoy conocemos como Centroamérica y Sudamérica.

Si bien, existe poca información sobre los temas de derecho marítimo en la época prehispánica, se tiene mayor conocimiento tanto de rutas como de documentos relativos al tema, gracias a las diferentes expediciones que se hicieron durante la época, como las de Hernán Cortés, Fernando de Magallanes, Cristóbal Colón, Américo Vespucio, entre otros.

### **1.2.1. Época Prehispánica**

El Derecho prehispánico constituye el conjunto de normas, instituciones y principios jurídicos que regularon a los pueblos autóctonos de América. Entiéndase que, al desarrollarse en América, muchos de los pueblos y culturas se localizaron fuera del territorio mexicano, y es por eso que no hay un Derecho prehispánico sino varios, que dieron como resultado a diversos derechos como:

---

<sup>29</sup> Cfr. COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, Nueva York, 2008, Reglas de Rotterdam, [https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules](https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules), consultada el 11 de febrero del 2021.

el azteca, maya, olmeca, zapoteca, entre otros, que pueden agruparse en lo que llamamos Derecho prehispánico.<sup>30</sup>

Las zonas que destacan por su localización con respecto al aprovechamiento del mar, incluso sin contar con acceso al mar, son:

- La zona maya: que comprende Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán, Quintana Roo, Guatemala, Belice, Honduras y El Salvador, destaca la cultura maya-quiché.

- La zona oaxaqueña: correspondiente a Oaxaca, y parte de Puebla, Guerrero, Chiapas y Veracruz, que encuadra la cultura mixteca y zapoteca.

- Zona costera del Golfo: abarca Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, San Luis Potosí e Hidalgo, donde se ubicarán las culturas olmeca, huasteca y totonaca.

- Zona costera del Pacífico: que recorre desde Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Guanajuato, que alberga a la cultura purépecha.

La información que se tiene en el ámbito marítimo y de rutas durante esta época, es, que los mayas aprovecharon los ríos como vías de transporte, lo que resultó muy benéfico para ellos y se logró desarrollar un mercado, ya que intercambiaban productos con los pueblos de tierra adentro, se tiene conocimiento de algunas embarcaciones pequeñas, antes del descubrimiento de México en 1517.<sup>31</sup> De igual modo se tiene registro que los olmecas se dedicaban a diversas actividades

---

<sup>30</sup> PÉREZ DE LOS REYES, Marco Antonio, Historia del Derecho Mexicano, Op. Cit p. 30.

<sup>31</sup> *Ibidem*, p. 55.

como lo fueron la agricultura, la caza, la recolección y la pesca, y los productos obtenidos de ahí, los comerciaban con otros pueblos.

### **1.2.2. Época Colonial**

El Derecho colonial es una de las denominaciones que se le ha dado al Derecho Indiano, sin llegar a ser sinónimos, aunque propiamente suele llamarse época de la colonia o colonial al período de casi 300 años de dominación, que abarca el periodo de 1521 a 1821.

Al respecto, derecho indiano es aquel conjunto de normas, instituciones y principios que España aplicó en sus territorios de ultramar o igualmente llamado Indias Occidentales.<sup>32</sup> Por la parte económica, las doctrinas del mercantilismo y la fisiocracia, fueron las que permearon durante este periodo, pero el comercio se organizaba mediante la Casa de Contratación de Sevilla y el Tribunal del Consulado de la Nueva España.

En principio la libertad comercial era limitada, pero para 1765 los Borbón permitieron un comercio más libre como resultado del Tratado de Utrecht de 1713, tratado que permitía a Inglaterra el derecho de enviar mercancías y esclavos negros a las Indias.

Para esta época ya se contaba con rutas marítimas, entre las cuales podemos encontrar las rutas hacia España y Filipinas, por Veracruz y Acapulco, pero la ruta comercial naviera de gran éxito fue la de Acapulco-Manila, ya que era el modo en que la plata de la Nueva España lograba llegar a Filipinas y del mismo

---

<sup>32</sup> *Ibidem*, p. 163.

modo llegaban productos de Asia, algunos permanecían en la Nueva España y otros llegaban hasta Perú.

También es de mencionarse que, para esta época, ya se había instaurado un astillero en Manila, el cual era utilizado para la construcción y reparación de los navíos, pero la empresa fue monopolizada por la corona española con base en Real Patronato.

### **1.2.3. Época del México Independiente y actual**

Diversas rutas marítimas dejaron de operar al terminar la Independencia y con el paso del tiempo el comercio internacional empezó a crecer y junto con él se eligieron diferentes rutas.

A continuación, se mencionarán los antecedentes destacados por la Secretaría de Gobernación:<sup>33</sup>

A principios del siglo XX se construyó el Puerto de Salina Cruz en Oaxaca, lo que permitió una mayor transportación y paso de mercancías, pero años más tarde, dejó de ser tan favorable y benéfico, ya que para 1915 con la puesta en operación del Canal de Panamá, este cruce entró en decadencia.

Así mismo, en la época del porfiriato se emprendieron las construcciones marítimas en los puertos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz, las cuales llevarían a México a un mejor aprovechamiento en los

---

<sup>33</sup> Cfr. COMISIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, “Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana”. <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>, consultado el 11 de febrero de 2021.

recursos marítimos, que fueron paralizadas con el inicio de la Revolución Mexicana y reanudadas en el gobierno de Manuel Ávila Camacho.

Para el gobierno del presidente Adolfo Ruiz Cortínez se creó un proyecto denominado “Programa Marítimo” o mejor conocido como “Marcha al Mar”, el cual tendría como objetivos; trasladar a la población a las costas del país, aprovechar las riquezas del mar, acondicionar y construir astilleros, mejorar las comunicaciones y transportes entre los puertos y las ciudades e integrar una red nacional marítimo-portuaria.

En los sexenios de Adolfo López Mateos y Gustavo Díaz Ordaz continuaron las obras y se construyó el puerto de Ensenada, así mismo se iniciaron las construcciones para el puerto de San Pedrito en Colima, mismas que finalizaron en el sexenio de Luis Echeverría Álvarez, gobierno donde también se creó la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, la Dirección General de Operación Portuaria, se construyó Puerto Madero en Chiapas, del mismo modo se iniciaron las construcciones para el Puerto de Lázaro Cárdenas.

En el gobierno de José López Portillo se consolidó la flota petrolera y se construyeron astilleros importantes en Veracruz, Mazatlán, Guaymas y Ensenada.

Para 1981 se creó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, en 1993 se creó la Ley de Puertos para regular los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, la explotación, la operación y la administración de los servicios portuarios, en ese mismo año se expidió la Ley de Navegación.

Ya en el siglo XXI para 2006 se expidió y entró en vigor la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Aunque cabe mencionar que hoy en día, México cuenta con diversos instrumentos internacionales que ha ratificado y que sirven como eje en el tema marítimo y que se estudiarán posteriormente en el presente trabajo.

## Capítulo 2 Sujetos del Derecho Marítimo Internacional

*“El agua es la fuerza motriz de toda la naturaleza”.*

Leonardo Da Vinci.

Al hablar de cualquier tema o noción jurídica, es necesario, saber a quién o quiénes van a ser parte de las relaciones jurídicas, y del mismo modo será de vital importancia identificarlos al momento de aplicar las normas jurídicas. Por tal motivo es importante señalar las diferencias entre ciertos conceptos que puede llegarse a pensar que son sinónimos o simplemente llegan a ser confusos y en ocasiones, esto puede provocar diferentes interpretaciones tanto en una legislación nacional, como al momento de tener puntos de conexión con otras legislaciones. Como sucede con muchos sujetos marítimos que se suelen confundir.

Es por eso que hay que explicar y hacer mención sobre los principales sujetos internacionales que tienen cabida en el derecho marítimo, y de los conceptos comúnmente usados en la rama, para poder identificarlos con su acepción más asertiva al momento de aplicarlos.

### **2.1. Organismos Marítimos Internacionales**

Para que el derecho marítimo internacional y el nacional puedan tener un buen funcionamiento y en determinado punto llegar a ser un derecho uniforme, es necesario que se ayuden y complementen de diversas organizaciones y

organismos Internacionales de diferente estatuto jurídico, entre las cuales se puede mencionar:

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Por sus siglas también conocida como UNCTAD, fue establecida en 1964 y México forma parte de ella.

Es el centro de coordinación de las Naciones Unidas, particularmente encargada de la integración del comercio y desarrollo en cuestiones de tecnología, inversión, financiamiento y desarrollo sostenible, y principalmente ayuda a los países en vías de desarrollo a aprovechar dichas cuestiones, para que de este modo, aquellos países menos adelantados puedan alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas.

- Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional  
CNUDMI<sup>34</sup>

Esta Comisión fue establecida en 1966 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, la cual tiene como misión promover la armonización y modernización del comercio internacional, todo mediante el fomento, realización y adopción de instrumentos legislativos como convenios, leyes modelos o normas aceptables a escala mundial de carácter mercantil.

México ha sido un país miembro de esta Comisión desde su creación y ha participado en diversas reuniones y grupos de trabajo.

---

<sup>34</sup> Cfr. COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAD PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, Sobre la CNUDMI, <https://uncitral.un.org/es/about>, consultado el 8 de marzo del 2021.

- Organización Internacional del Trabajo OIT<sup>35</sup>

Es una organización que se puede llamar tripartita de la Organización de Naciones Unidas ya que reúne a los gobiernos, empleadores y trabajadores de todos los estados miembros, esto con el fin de establecer normas de trabajo, crear políticas y elaborar programas que promueven el trabajo de todos. Sus objetivos van encaminados a la defensa de los derechos laborales, fomentar las oportunidades de trabajo, dar o mejorar la protección social, entre otros.

Cabe señalar que México ingresó a la Organización Internacional del Trabajo en 1931, desde entonces ha sido miembro ininterrumpido de dicha organización.

## **2.2. Organización Marítima Internacional**

Esta organización empezó por una conferencia internacional realizada en Ginebra en el año de 1948, donde se adoptó un convenio mediante el cual se constituyó formalmente la Organización Marítima Internacional, llamada en ese tiempo Organización Consultiva Marítima Intergubernamental OCMI, pero en 1982 se cambia el nombre para ser llamada Organización Marítima Internacional, así que, para 1958 entra en vigor el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.<sup>36</sup>

Actualmente la Organización cuenta con 174 miembros y 3 miembros asociados, pero a su vez, existen organizaciones internacionales no gubernamentales que

---

<sup>35</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, Acerca de la OIT, <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--es/index.htm>, consultado el 8 de marzo del 2021.

<sup>36</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Breve reseña histórica de la OMI”, <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>, consultado el 11 de febrero de 2021.

pueden contribuir a trabajos de la Organización, por lo cual pueden ser reconocidas como entidades consultivas del Consejo, siempre y cuando la Asamblea le de aprobación, y a su vez, la Organización puede tener acuerdos de cooperación con organizaciones intergubernamentales sobre cuestiones de interés común, hoy en día son 63 organizaciones que han firmado acuerdos de cooperación con la Organización Marítima Internacional.<sup>37</sup>

México forma parte del Consejo de la Organización Marítima Internacional, pero este se divide en tres categorías, México se encuentra en el grupo C, el cual tiene interés especial en el transporte o navegación marítima y busca que se garantice la representación de todas las regiones geográficas del mundo.<sup>38</sup>

Dicha Organización juega un papel sumamente importante hoy en día, porque es la protagonista en la formación y aprobación de convenios marítimos tanto en el derecho público como internacional, y es por eso mismo que todos los Estados pueden participar, ya que los instrumentos internacionales se elaboran con el fin de implantación y aplicación global.<sup>39</sup>

Al ser un organismo especializado de las Naciones Unidas, es la autoridad mundial encargada del establecimiento de normas para la seguridad, protección, ámbito ambiental y sobre todo para lo relacionado con el transporte marítimo.

---

<sup>37</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales”, <https://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default.aspx>, consultado el 11 de febrero de 2021.

<sup>38</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Estructura de la OMI”, <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>, consultado el 11 de febrero de 2021.

<sup>39</sup> Cfr. GABALDÓN GARCÍA, José Luis. “Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales”. SNE., Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 56.

Pero su función principal consiste en crear un marco de igualdad de condiciones con el fin de que los armadores de buques tengan diferentes formas de solucionar los problemas financieros, promover la innovación y la eficacia.

Las disposiciones que se adoptan dentro de la Organización comprenden todos los ámbitos de transporte marítimo internacional, incluidos el proyecto, la construcción, el equipamiento, la dotación, funcionamiento y desguace de los buques, todo esto para garantizar que dicho sector sea seguro, ecológico y eficiente.

En números de la Organización Marítima Internacional,<sup>40</sup> el transporte marítimo internacional representa el 80% del transporte mundial de mercancías entre comunidades de todo el mundo, así mismo, es el transporte más eficiente y rentable, ya que es un medio seguro y de bajo costo que a su vez fomenta el comercio entre naciones.

La Organización tiene una estructura que se compone por:

- Asamblea: órgano rector de la Organización, integrada por todos los Estados Miembros, se reúne una vez cada dos años.
- Consejo: es elegido por la asamblea por dos años, es el órgano ejecutivo de la Organización, coordina actividades de los órganos de la Organización, examina proyectos y el presupuesto, recibe informes y

---

<sup>40</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Introducción a la OMI”, <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx#:~:text=El%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20internacional%20representa,comunidades%20de%20todo%20el%20mundo.>”, consultada el 11 de febrero de 2021.

propuestas de los comités, nombra al Secretario General y concreta acuerdos o arreglos referentes a la Organización con otras organizaciones.

- Comité de seguridad marítima: está integrado por todos los miembros, examina temas relacionados con ayudas a la navegación, construcción, equipo de buques, dotación, reglas destinadas a prevenir abordajes, cargas peligrosas, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, salvamento de bienes y personas, entre otros.
- Comité de protección del medio marino: compuesto por todos los Estados Miembros y tiene la facultad de examinar todas las cuestiones relativas a la prevención y contención de la contaminación del mar, provocada por los buques, así mismo también cuenta con subcomités.
- Comité jurídico: integrado por todos los Estados Miembros y examina todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la Organización.
- Comité de cooperación técnica: examina todo aquello relacionado con la ejecución de proyectos de cooperación técnica, donde la Organización actúe como organismo de ejecución y organismo cooperador. También está conformado por todos los Estados Miembros.
- Comité de facilitación: se ocupa de eliminar los trámites y el papeleo innecesario en el ámbito del transporte marítimo internacional, todo esto

para facilitar el tráfico marítimo, actualmente está conformado por todos los Estados Miembros.

### **2.3 Sujetos de Navegación**

En el derecho marítimo, pero especialmente en el ámbito del transporte marítimo, intervienen diversos elementos, ya sea materiales o personales, y es de suma importancia conocer su papel, debido a que intervienen en diversas relaciones contractuales que se puedan llegar a presentar, por tal motivo es importante conocer su terminología o su significado correctamente, pues en ocasiones se concede a ciertas palabras o acepciones como sinónimos, cuando realmente no lo son, lo que provocaría confusiones en las propiedades de cada término, como lo pueden llegar a ser en sus obligaciones y derechos.

#### **2.3.1 Capitán**

Primera autoridad al frente de un buque. La legislación nacional habla de esta figura en sus artículos 27 y 28 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, donde nos menciona que, las tripulaciones de embarcaciones deben tener un capitán, el cual debe permanecer en su puesto a no ser que sea relevado por cuestiones de seguridad, toda persona a bordo estará bajo su mando, en aguas extranjeras, será el representante de las autoridades mexicanas, del propietario o naviero, será el responsable de su tripulación, pasajeros, cargamentos y actos jurídicos que realice, así mismo deberá mantener el orden y la disciplina, actualizar el diario de navegación y demás documentos, tendrá fe pública, será el auxiliar del Ministerio Público Federal y actuará como oficial del Registro Civil.

### 2.3.2. Armador

Sujeto de la navegación quien se encargará del armamento de un buque, esto es, de dotarlo, pertrecharlo y avituallarlo con los elementos necesarios para emprender la navegación, puede ser o no el propietario del buque.<sup>41</sup> El armador puede explotar comercialmente el buque, celebrar contratos de transporte o transportar su propia carga. En el Derecho romano lo distinguían del *magister navis*, el cual era el encargado de todo lo concerniente a la nave en el viaje, y por otro lado el *excercitor*, quien era el armador y estaba a cargo del avío de la nave en viaje.<sup>42</sup>

El armador puede ser una persona física o moral, que puede tener o no en su posesión una embarcación, la explota en su propio nombre y bajo su propia responsabilidad, consecuentemente es responsable frente a terceros de las consecuencias de la navegación de la embarcación.<sup>43</sup>

Es la persona que arma el buque, que lo provee de todo lo necesario para que pueda navegar, que la avitualla y lo explota comercialmente en el transporte de mercaderías o personas para la pesca.<sup>45</sup>

---

<sup>41</sup> ANDRADE MORALES, Vicente y de la Fuente Rodríguez (codos), "Derecho Marítimo Internacional", Op Cit p. 210.

<sup>42</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, "Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p. 315.

<sup>43</sup> Cfr. Artículo 2 F IX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>45</sup> Cfr. ALSINA HUGO, et al, "Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo I", S.N.E., Editorial Driskill S.A., Buenos Aires, Argentina. 1986 p. 215.

### **2.3.3. Tripulación**

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo veinticinco nos dice quienes se considerarán tripulantes para efectos de esta ley, entre ellos están las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos.

Por su parte, el Reglamento de Inspección de Seguridad Marítima nos dice que tripulación son: los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y de manera general, todo el personal dedicado a la maniobra y servicio de una embarcación o artefacto naval.

*A contrario sensu*, el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, nos dice que los pasajeros serán las personas que viajen a bordo de un buque, pero que no sean el capitán, ni miembros de la tripulación u otra persona empleada en cualquier actividad de la embarcación.<sup>46</sup>

### **2.3.4. Naviero**

El naviero será aquella persona que va a asumir la gestión comercial, explotación comercial del buque, dicha persona va a adquirir los derechos para explotarlo como mejor le convenga, a cambio de una remuneración.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Cfr. Artículo 10 F. LXV del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNCM\\_040315.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>47</sup> ANDRADE MORALES, Vicente y de la Fuente Rodríguez (codos), "Derecho Marítimo Internacional", Op Cit p. 211.

Existe la posibilidad que el naviero haga uso de sus derechos de utilización del buque por un tiempo determinado y celebre contratos de fletamento por viaje o por espacio, ya sea con personas físicas o morales.

En México, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 2 fracción IX y 21, señala los conceptos de naviero y armador como sinónimos, sin embargo, cada una tiene acepciones jurídicas diferentes. El artículo 20 del mismo ordenamiento jurídico, enlista los requisitos para poder actuar como naviero mexicano y enseña que un naviero puede ser persona física o moral.<sup>48</sup>

Por su parte la legislación española, en su Ley de Navegación Marítima, artículo 145 numeral 2, dice: “Se entiende por naviero o empresa naviera a la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de estos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales”.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Cfr. Artículo 2 F IX, 20 y 21 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>49</sup> BOE, Boletín Oficial Español, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, número 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311, España.

### 2.3.5. Agente Naviero

Será aquella persona física o moral facultada para actuar en nombre del naviero y únicamente lo hará como intermediario del naviero.<sup>50</sup> La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 22 menciona tres tipos de agentes navieros:<sup>51</sup>

- Agente naviero general: se representa en los contratos de transporte de mercancías, arrendamiento y fletamento; entre sus facultades se encuentran: nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar demás actos de comercio que se le encomienden.
- Agente naviero consignatario de buques: realiza actos y gestiones administrativas de la embarcación en el puerto de consignación.
- Agente naviero protector: lo contratará el naviero o el fletador, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que realice el agente naviero consignatario.

También se puede considerar como "...la persona física o moral que tiene a su cargo las gestiones de tierra, necesarias o convenientes, relacionadas con su llegada, permanencia o salida de puerto de los buques mercantes".<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> El reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 109 nos da un listado de requisitos para ser autorizado como agente naviero, así como el artículo 23 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

<sup>51</sup> Cfr. Artículo 22 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>52</sup> Cfr. M. DE AGUINIS ANA MARIA, Contrato de agencia comercial, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1991, p. 75 y 76.

### **2.3.6. Propietario del buque**

Será aquella persona física o moral que tenga el derecho real de propiedad de la cosa, en este caso, del buque. El tener la propiedad también implica gozar de la titularidad del derecho de propiedad.

Es el titular del dominio que puede prescindir de que lo explote o no y el único requisito para poder revestir ese carácter es, que tenga la capacidad de adquirir.<sup>53</sup>

### **2.3.7. Consignatario**

Es la persona quien el porteador ha de hacer entrega de las cosas transportadas, puede ser consignatario de buques y de mercaderías. Así el consignatario presta a su comitente servicios remunerables y mientras persista su condición como tal, no adquiere nunca la calidad de propietario de los objetos entregados a su custodia. Los consignatarios de buques son personas nombradas por los propietarios de la nave o armadores, para asistir al capitán en los puertos, pero en las funciones exclusivamente comerciales.<sup>54</sup>

Esta figura se encuentra regulada en el artículo 392 del Código de Comercio, al definir la consignación mercantil como el contrato donde una persona llamada consignante transmite la disponibilidad y no la propiedad de uno o varios muebles a otra persona llamada consignatario, para que se le pague un precio en caso de venderlos en un plazo establecido o los restituya en caso de no hacerlo.<sup>55</sup> Así

---

<sup>53</sup> ALSINA HUGO, et al, "Enciclopedia Jurídica Omeba, Op. Cit. Tomo XXIII", p. 643.

<sup>54</sup> ALSINA HUGO, et al, "Enciclopedia Jurídica Omeba, Op. Cit. Tomo III", p. 1015 a 1017.

<sup>55</sup> Cfr. Artículo 392 del Código de Comercio. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión,

mismo, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, también se menciona esta figura en temas de representación del naviero en algunos supuestos.<sup>56</sup>

### **2.3.8. Gestor Naval**

En la práctica se trata de un mandatario mercantil, ya que siempre actúa en nombre y por cuenta del propietario del buque, normalmente es una sociedad mercantil constituida como agente o mandatario permanente de otra sociedad mercantil, quien realmente es el armador.<sup>57</sup>

### **2.3.9. Astillero**

Lugar físico y generalmente cerca de los mares y ríos, en donde se hacen tareas de construcción, reparación, limpieza, entre otras, de los transportes marítimos. También se encuentran los departamentos técnicos y las oficinas tanto comerciales como administrativas, cada sección tiene su tarea relativa a las embarcaciones, ya que se realizan cálculos, de peso, propulsión, estabilidad, así como el tipo de máquinas, de soldaduras, de materiales, de aparatos, cableado, tuberías, etcétera.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se menciona a los astilleros, al decir que aquellos al servicio de la Marina Mercante deberán sujetarse a las

---

[https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>56</sup> Cfr. Artículos 22 F III, 24 y 128 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>57</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit. p. 326.

normas oficiales mexicanas.<sup>58</sup> Y por otro lado en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, da como obligación al responsable de los astilleros, el reportar a la Capitanía de Puerto correspondiente, el inicio de alguna construcción, reparación, modificación o mantenimiento de embarcaciones o artefactos navales.<sup>59</sup>

En México, para la inspección, reconocimiento y registro de un astillero es necesario realizar el trámite ante la Secretaría de Marina, ya que es la dependencia encargada de otorgar el permiso, presentar el trámite ante la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos UNICAPAM o directamente en la Capitanía de Puerto correspondiente.<sup>60</sup>

## **2.4 Autoridades Marítimas**

El Derecho Internacional en ocasiones presenta algunas dificultades, y esto se debe principalmente a que en el ámbito internacional los países no se quieren sujetar a una autoridad determinada o cada uno quiere ejercer su soberanía, por lo cual se crean diversos problemas, a lo que, los Tratos Internacionales o Convenciones, muchas veces tratan de dar respuesta o armonizar los supuestos

---

<sup>58</sup> Cfr. Artículo 74 F1 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>59</sup> Cfr. Artículo 427 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNCM\\_040315.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf), consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>60</sup> Cfr. Portal Único del gobierno, “Inspección, reconocimiento y registro de astilleros, varaderos, diques flotantes y diques secos ante la SEMAR”, <https://www.gob.mx/tramites/ficha/inspeccion-reconocimiento-y-registro-de-astilleros-varaderos-diques-flotantes-y-diques-secos-ante-la-semar/SEMAR4404>, consultado el 4 de abril del 2021.

para que todos los países puedan partir de una base, y es así, que en determinadas ocasiones se llegan a establecer autoridades o tribunales internacionales a los cuales, los Estados Partes se someterán para la resolución de los conflictos a los que se lleguen ver afectados, ya que serán a estos a quienes se les otorgarán ciertas facultades para desempeñar la labor encomendada.

#### **2.4.1. Tribunales Marítimos Internacionales**

A nivel internacional, contamos con el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual, es un órgano judicial establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Su competencia es respecto a todas las cuestiones que estén previstas en los acuerdos que le confieran competencia, así mismo el Tribunal es para todos los Estados Partes de dicha Convención, aunque para algunas excepciones previstas en la Convención, también pueden acudir ante estos tribunales, empresas estatales y organismos privados.

El Tribunal está conformado por veintiún magistrados, quienes son elegidos por los Estados Parte de la Convención y por el periodo de nueve años. Así mismo el Tribunal tiene competencia para conocer de controversias y de cuestiones jurídicas, y por último cabe destacar que, las decisiones del Tribunal son definitivas y obligatorias.

Actualmente el Tribunal ha resuelto un total de 29 casos, entre los que podemos encontrar, el caso *Norstar* entre Panamá e Italia, controversia basada sobre la

inmovilización del buque panameño *Norstar* dedicado a labores de suministro de combustible, por parte de Italia se alegaba contrabando de combustible y evasión fiscal.<sup>61</sup>

El caso *Arctic Sunrise* entre el Reino de los Países Bajos contra la Federación Rusa, donde en 2013 el barco de Greenpeace *Arctic Sunrise* con bandera holandesa fue abordado por autoridades rusas con el fin de detener a los 30 tripulantes que eran activistas, quienes se protestaban contra la operación de la plataforma petrolera *Prirazlomnaya* dentro de la zona económica exclusiva rusa, Rusia alegaba que la organización no tenía derecho de acudir al Tribunal porque no contaba con la calidad de *amicus curiae*, pero el Tribunal decidió que las partes tienen la posibilidad de proponer modificaciones a las reglas cuando el tratado lo considere apropiado, así que el fallo condenó a Moscú a la liberación del buque y su tripulación, así como una indemnización al Reino de los Países Bajos.<sup>62</sup>

Por último, también se puede señalar el caso *San Padre Pio* entre Suiza y Nigeria, donde en 2018 la marina nigeriana interceptó y detuvo el buque *San Padre Pio* por realizar una transferencia de gasoil de un barco a otro en la zona económica exclusiva de Nigeria, se alegaba la entrada no autorizada en aguas nigerianas y comercio ilegal de combustible, meses después el barco fue atracado por piratas

---

<sup>61</sup> Cfr. International Tribunal for the Law of the Sea, “The M/V “Norstar” Case Panama v. Italy, <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-25/> , consultado el 4 de abril de 2021.

<sup>62</sup> Cfr. International Tribunal for the Law of the Sea, “The Arctic Sunrise” Case Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation, <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-22/> , consultado el 4 de abril de 2021.

mientras se encontraba anclado, así que, por esta razón, el Tribunal decidió la liberación del barco, ya que la tripulación y la embarcación se encontraban en constante peligro.<sup>63</sup>

#### **2.4.2. Autoridad Marítima Nacional**

Como hace mención el artículo séptimo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo,<sup>64</sup> en México la Autoridad Marítima Nacional será ejercida por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina. Así mismo, en el tema relativo a la marina mercante las autoridades serán la Secretaría de Marina ya sea por sí o por conducto de las capitanías de puerto, los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas y el cónsul mexicano en el extranjero debidamente acreditado.

A continuación, se hace un análisis de las dos autoridades con la finalidad de exponer las facultades que a cada una le corresponden:

| <b>Secretaría de Marina<sup>65</sup></b>   | <b>Capitanía de puerto<sup>66</sup></b>  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos.</li></ul> |

<sup>63</sup> Cfr. International Tribunal for the Law of the Sea, “The M/T “San Padre Pio” No. 2 Case (Switzerland/ Nigeria), <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/dispute-concerning-delimitation-of-the-maritime-boundary-between-mauritius-and-maldives-in-the-indian-ocean-mauritius/maldives-1/>, consultado el 4 de abril del 2021.

<sup>64</sup> Cfr. Artículo 7 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 4 de abril del 2021, p.4.

<sup>65</sup> *Ídem*.

<sup>66</sup> *Ibidem*, Artículo 9, p. 6.

|   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima en el ámbito de su competencia.</li> <li>● Llevar el Registro Público Marítimo Nacional.</li> <li>● Integrar la información estadística del transporte marítimo mercante.</li> <li>● Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua.</li> <li>● Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de control de tráfico marítimo.</li> <li>● Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente.</li> <li>● Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante.</li> <li>● Regular y vigilar la seguridad en la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar.</li> <li>● Establecer las Medidas de Protección Marítima y Portuaria.</li> <li>● Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional.</li> <li>● Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Abanderar y matricular embarcaciones y artefactos navales mexicanos, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional.</li> <li>● Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción.</li> <li>● Regular y vigilar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad y señalamiento marítimo, control de tráfico marítimo y de ayudas a la navegación.</li> <li>● Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación.</li> <li>● Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana.</li> <li>● Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones.</li> <li>● Actuar como auxiliar del Ministerio Público.</li> <li>● Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios establecidos en la</li> </ul> |
|---|---|

|   |  |
|---|--|
| <p>de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Imponer sanciones por infracciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes.</li> <li>● Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales como mexicanos.</li> <li>● Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana.</li> <li>● Vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo.</li> <li>● Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayuda a la navegación y radiocomunicación marítima.</li> <li>● Inspeccionar a las embarcaciones y artefactos navales extranjeros.</li> <li>● Otorgar autorización de inspectores a terceros, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas que establezcan los Tratados Internacionales y la legislación nacional.</li> </ul> | <p>Ley de Navegación y Comercio Marítimos se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la seguridad marítima y portuaria.</li> <li>● Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en las aguas de su jurisdicción.</li> <li>● Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior.</li> </ul> |
|---|--|

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>● Establecer y organizar un servicio de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en zonas marinas mexicanas.</li> <li>● Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral.</li> <li>● . Nombrar y remover a los capitanes de puerto.</li> <li>● Dirigir, organizar y llevar a cabo la búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en el mar en las zonas marinas mexicanas.</li> <li>● . Integrar la información estadística de los accidentes en las zonas marinas mexicanas.</li> <li>● Administrar los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones.</li> </ul> |  |
|---|--|

Tabla diseñada por la autora de la presente tesis.<sup>67</sup>

### **2.4.3. Autoridades Marítimas en América**

En este continente existe la Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México, Panamá y Cuba, mejor conocido como ROCRAM, el cual nace por las circunstancias que tienen en común los países de la Región, quienes se reunieron por primera vez en 1983 en la

---

<sup>67</sup> Cada puerto puede tener una capitania de puerto que dependerá de la Secretaría de Marina, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada.

Comisión Económica para América Latina CEPAL en Santiago, Chile. En dichos debates, los representantes de los países que acudieron llegaron a la conclusión de la necesidad de establecer una red operativa de cooperación regional entre autoridades marítimas, para de este modo mejorar la seguridad marítima y promover la protección del medio marino.<sup>68</sup>

Entre sus objetivos podemos encontrar: promover la cooperación entre autoridades marítimas de la región a través, del intercambio de la información y documentación, promover la cooperación regional entre las escuelas náuticas y centros de formación de oficiales mercantes y personal marítimo con el fin de aprovechar al máximo la infraestructura existente y mejorar el nivel académico, promover la preparación para afrontar temas de derrames de hidrocarburos, promover la simplificación de la documentación naviera, y promover la aplicación de las resoluciones adoptadas en reuniones regionales.

Los países que la integran son: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.<sup>69</sup>

Otra autoridad marítima regional es, la Comisión Interamericana de Puertos CIP de la Organización de los Estados Americanos OEA, el cual, sirve como foro interamericano permanente de los Estados Miembros para el fortalecimiento de

---

<sup>68</sup> Cfr. Red operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas-ROCRAM, [http://www.rocram.net/prontus\\_rocram/site/artic/20080612/pags/20080612091614.php](http://www.rocram.net/prontus_rocram/site/artic/20080612/pags/20080612091614.php), consultado el 23 de febrero del 2021.

<sup>69</sup> Cfr. Red operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas-ROCRAM, [http://www.rocram.net/prontus\\_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php](http://www.rocram.net/prontus_rocram/site/artic/20080512/pags/20080512223345.php), consultado el 23 de febrero del 2021.

la cooperación y desarrollo portuario, es el único foro permanente que reúne a las Autoridades Portuarias Nacionales de los 35 Miembros de la Organización de los Estados Americanos y líderes de la industria marítima- portuaria.<sup>70</sup>

Entre sus funciones se encuentran: actuar como órgano asesor principal de la Organización de los Estados Americanos y sus miembros en los temas relativos al desarrollo del sector portuario, proponer y promover políticas de cooperación para el sector portuario, examinar y formular propuestas para responder a las necesidades de este sector, proponer estrategias para la capacitación y movilización de recursos en el sector, promover el desarrollo de proyectos conjuntos entre las entidades del sector portuario de los Estados Miembros, impulsar la adopción de acuerdos de cooperación y generar, analizar, proponer y adoptar proyectos y actividades en materia del sector portuario.<sup>71</sup>

Por último, la Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica Red MAMLa que se crea en diciembre de 2017, en el marco de la Conferencia de la Mujer en las Autoridades Marítimas de América Latina y Centroamérica, celebrada en Valparaíso, Chile. Esta asociación regional integra mujeres de Latinoamérica que desempeñen labores en el sector marítimo, desarrolla

---

<sup>70</sup> Cfr. Comisión Interamericana de Puertos, <http://portalcip.org/about-us/?lang=es>, consultado el 23 de febrero de 2021.

<sup>71</sup> Cfr. Comisión Interamericana de Puertos, <https://www.oas.org/cip/funciones.html>, consultado el 23 de febrero de 2021.

acciones que favorecen al sector, y a su vez, elimina cualquier forma de discriminación en el desarrollo de actividades del sector.<sup>72</sup>

#### **2.4.4. Autoridades Marítimas en Europa**

En la actualidad Europa cuenta con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, por sus siglas AESM, donde su mayor tarea es asesorar y dar asistencia en el tema de seguridad y protección marítima y la lucha contra la contaminación.<sup>73</sup>

Realmente las tareas de la Agencia son más preventivas y así mismo, da seguimiento a la aplicación de determinadas leyes.

Proporciona información a los gobiernos y a las autoridades facultadas, sobre lo que ocurre en el mar en tiempo real, verifica que los buques lleguen a los puertos de la Unión Europea, así como los sistemas nacionales de seguimiento al tráfico marítimo.

Se compone por 27 representantes de cada país de la Unión Europea, 1 representante de Islandia y 1 de Noruega, pero estos dos no tienen derecho a voto, 4 representantes de la Comisión Europea y 4 representantes de la industria marítima sin derecho a voto.

Así mismo colabora en conjunto con instituciones de la Unión Europea como: la Agencia Europea de Control de la Pesca, Agencia Espacial Europea y el Centro de Análisis y Operaciones contra el Tráfico Marítimo de Estupefacientes. Y a nivel

---

<sup>72</sup> Cfr. Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica, <https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/articulos/red-de-mujeres-de-autoridades-maritimas-de-latinoamerica>, consultado el 23 de febrero de 2021.

<sup>73</sup> Algunas de estas tareas de contaminación marina, las realiza a través de satélites.

internacional apoya a la Organización Marítima Internacional y a los países ribereños del mar Mediterráneo, el Mar Negro y el Mar Caspio.<sup>74</sup>

#### **2.4.5. El Arbitraje Marítimo Internacional**

Si bien es cierto el arbitraje nace como una alternativa a la resolución judicial de los conflictos entre las partes, en el Derecho Marítimo desde sus orígenes ya se manejaba la cláusula arbitral o convenio arbitral como una materialización de la voluntad de las partes.

El arbitraje se presenta bajo dos formas; ya sea como cláusula de arbitraje o en la forma de un convenio arbitral, ambas basándose en la voluntad de las partes manifestada en someter sus diferencias al juicio de determinados árbitros. Pero al no existir un documento que precise los requisitos que debe contener un convenio arbitral, la práctica alude a recurrir a los criterios establecidos en las Reglas de Hamburgo y al Convenio de Nueva York de 1958, pero especialmente hay que remitirnos al Convenio de Ginebra de 1961, el cual establece que se debe incluir la cláusula arbitral en el contrato que celebren las partes.<sup>75</sup>

El arbitraje encuentra su base en la libertad y en la autonomía de la voluntad, misma que se plasma en el convenio arbitral y de este modo, se torna en el fundamento y en el límite del arbitraje. El convenio es esencial para que exista el arbitraje, porque es a través del mismo, que se manifiesta la voluntad de las

---

<sup>74</sup> Cfr. Agencia Europea de Seguridad Marítima, [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_es), consultado el 18 de febrero de 2021.

<sup>75</sup> El arbitraje internacional tiene como antecedente el Tratado de Jay de 1794 celebrado en Gran Bretaña y Estados Unidos, el siguiente antecedente es la Primera Conferencia de la Haya de 1899 donde se creó la Corte Permanente de Arbitraje y ya para 1928 se crea el Acta General de Arreglo Pacífico de Disputas Internacionales.

partes de recurrir y someterse al mismo, este a su vez, marca el inicio y el desarrollo del procedimiento arbitral, de este modo, queda claro que las partes son dueñas no sólo de la decisión de suscribir un convenio arbitral, como expresión de la voluntad de resolver determinados conflictos mediante el arbitraje, sino que además, son libres de establecer el régimen jurídico de ese arbitraje, tanto en sus aspectos materiales como procedimentales.<sup>76</sup>

Hoy en día, al llevarse gran parte del comercio mundial por vía marítima, el arbitraje adquiere mayor relevancia y mayor aplicación, así que, del mismo modo debe resaltarse la necesidad de la flexibilización de la interpretación de cláusulas arbitrales en el ámbito internacional, para conseguir el adecuado ejercicio de los derechos que le corresponderán a cada una de las partes que se involucre en la relación comercial internacional, por eso, cuando existe alguna falta de precisión normativa, se llega a recurrir a los usos y prácticas comerciales, lo cual permite una interpretación más flexible de las cláusulas arbitrales.

En materia marítima, la mayoría de las controversias internacionales que se someten a arbitraje provienen de los contratos de fletamento, contratos por viaje, contratos por tiempo, contratos de casco desnudo, el conocimiento de embarque, compraventa de mercancías o embarcaciones, contrato para la construcción y/o reparación de embarcaciones, contrato de suministro, de servicios y/o de viaje, así como los contratos de salvamento.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Cfr. ESPLUGUES MOTA, Carlos, "Arbitraje Marítimo Internacional", 1era edición, Civitas Thomson editorial, España 2007, p. 83 y 83.

<sup>77</sup> ANDRADE MORALES, Vicente y de la Fuente Rodríguez (codos), "Derecho Marítimo Internacional", Op Cit p. 264 a 267.

## **2.5 Transportes Marítimos**

Como ya se ha mencionado anteriormente, hoy en día el transporte marítimo representa el 80% del transporte a nivel mundial, lo cual hace necesaria su innovación, mejoramiento y regulación jurídica, esto, ya que es un gran negocio que tanto particulares como los propios Estados pueden explotar en gran medida, para un avance económico de suma importancia, aunque hay países que, a pesar de tener grandes oportunidades de explotar el transporte marítimo, no las aprovechan, por otro lado, se encuentran los Estados que apuestan en gran medida a este sector marítimo como lo son: Holanda, Suecia, Dinamarca, Noruega, Finlandia, Inglaterra y Estados Unidos.

### **2.5.1. Buques**

Vidari, lo define como “toda construcción de hierro o de madera apta para navegar movida por la fuerza del viento o por la de vapor, es decir, toda construcción flotante para navegar y destinada al transporte de mercaderías o de pasajeros”.<sup>78</sup>

Rafael Matilla Alegre, define al buque como “las construcciones destinadas al transporte marítimo de mercancías o pasajeros; a la captura y extracción con fines comerciales de pescado u otros recursos vivos y las de apoyo y suministro de plataformas petrolíferas”.<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> ALSINA HUGO, et al, “Enciclopedia Jurídica Omeba, Op. Cit. Tomo II”, p. 418 a 422.

<sup>79</sup> Cfr. MATILLA ALEGRE, Rafael, El naviero y sus auxiliares. El buque, editorial José María Bosch, Barcelona, 1995, p. 124.

Pero si se trata de hablar de la naturaleza jurídica del buque, el autor José David Enríquez Rosas se pronuncia: “es un bien mueble compuesto, no fungible, mercantil, de obligada inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, acto administrativo que acarrea como consecuencia su circulación controlada en el tráfico jurídico”.<sup>80</sup>

El “Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inspección de los buques de 1986 en su artículo segundo, define al buque como: “...cualquier embarcación con medios de propulsión propios destinada a la navegación marítima que se utiliza en el comercio marítimo internacional para el transporte de carga o pasajeros, o de ambos, con excepción de las embarcaciones de menos de quinientas toneladas de registro bruto”.<sup>81</sup>

Por otro lado, el “Convenio Sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972”, en la regla número tres, define al buque como: “...toda clase de embarcaciones, incluidas las embarcaciones sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizadas como medio de transporte sobre el agua”.<sup>82</sup>

---

<sup>80</sup> Cfr. ENRÍQUEZ ROSAS, José David, *El buque*, Instituto de investigaciones jurídicas, UNAM, México, 1998, p. 61.

<sup>81</sup> Cfr. Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Comercio y el Desarrollo, Conferencia de las Naciones Unidas sobre las condiciones de matriculación de buques, “*Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inspección de los Buques*”, 13 de marzo de 1986, TD/RS/CONF/22.

<sup>82</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972”, [http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO\\_SOBRE\\_EL\\_REGLAMENTO\\_INTERNACIONAL\\_PARA\\_PREVENIR\\_LOS\\_ABORDAJES.pdf](http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO_SOBRE_EL_REGLAMENTO_INTERNACIONAL_PARA_PREVENIR_LOS_ABORDAJES.pdf), consultada el 11 de febrero de 2021.

### **2.5.2. Yates**

El yate se puede definir como una embarcación de gala o de recreo, esto es, que sea utilizada para fines deportivos o de ocio, ya sea con fines de lucro o no, la propulsión de estos puede ser con motor o con velero, con casco o varios cascos, y pueden ser embarcaciones fabricadas de fibra de vidrio, acero, aluminio, madera, hierro, etcétera.

### **2.5.3. Buques militares**

Si bien es cierto las etapas de concepción, diseño, construcción y supervisión de mantenimiento de buques militares y de mercancías no difieren tanto, las diferencias las encontramos en sus objetivos.

Con respecto al tema, tenemos las “Rules and Regulations for Naval Ships” del Lloyd’s Register of Shipping” (LRS)<sup>83</sup> las cuales son aplicables a los cruceros, portahelicópteros, portaaviones, destructores, fragatas, corvetas, buques de asalto anfibio, diques, embarcaciones de desembarco, minadores, patrulleros y buques de inspección.

### **2.5.4. Barcos de transporte de mercancías**

Estas embarcaciones son todas aquellas construcciones diseñadas para navegar sobre o bajo vías navegables, pero que traen consigo diversos bienes para comerciar, entre estos barcos se encuentran: buque de carga general, buque

---

<sup>83</sup> Cfr. Lloyd’s Register, “Rules and Regulations”, <https://www.lr.org/en/rules-regulations/> , consultado el 11 de febrero de 2021.

granelero, buque petrolero, buque frigorífico, buques quimiquero, buques de ganado, entre otros.

### **2.5.5. Barcos de transporte de personas**

Es aquella embarcación encargada de transportar por mar a una o varias personas, a cambio de un precio cierto y en dinero, también se da la posibilidad de incluir equipaje de los pasajeros.<sup>84</sup>

## **2.6 Contratos marítimos**

La legislación civil mexicana los define a los contratos como aquellos convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, a su vez, para su existencia es necesario el consentimiento y el objeto materia del contrato. Esto es, que se requiere el acuerdo de voluntades de al menos dos o más partes para poder contratar, y obtener determinados beneficios a consecuencia de ciertas obligaciones.

### **2.6.1 Contrato de fletamento o transporte marítimo**

Para poder hablar de este contrato, hay que distinguir los distintos tipos de contratos que existen:

- Contrato de fletamento por viaje o *voyage charter*.<sup>85</sup> es aquel donde una parte denominada armador o fletante, se compromete a poner un buque a disposición de otra, llamada fletador, y a transportar en él, las mercancías

---

<sup>84</sup> Cabe mencionar que no se encuentra en este tipo de transporte, aquel que es amistoso o clandestino.

<sup>85</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, "Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales", Op. Cit p. 493- 522.

pactadas con este último en un viaje marítimo y a cambio de pago de un precio, llamado flete.

Elementos personales:

- ❖ Armador o fletante, *owner*: persona que se compromete a realizar un viaje determinado y a transportar el cargamento pactado en el contrato, puede ser el propietario y armador del buque.
- ❖ Fletador, *charterer*: persona que se compromete al embarque de las mercancías y al pago del flete.

Elementos reales:

- Buque: bien mueble utilizado como vehículo para transportar mercancías, personas, entre otros bienes.
- Cargamento: determinación cuantitativa del cargamento que puede efectuarse por unidades de peso o de volumen.
- Flete: contraprestación que abona el fletador por el servicio del transporte prometido por el armador.

- Contrato de fletamento por tiempo o *time charter*:<sup>86</sup> contrato en virtud del cual una parte, llamada fletante o armador, pone a disposición de otra llamada fletador, a cambio de un precio o flete, un buque durante cierto tiempo,

---

<sup>86</sup> Este contrato nace de la práctica comercial anglosajona del siglo XIX, con la innovación de la navegación moderna de vapor, que hace posible una mayor explotación del buque.

comprometiéndose a realizar la actividad que el último vaya a ordenar durante ese plazo. El buque pactado queda parcialmente a disposición del fletador durante cierto plazo de tiempo, donde el fletante se obliga a realizar los viajes o actividad que aquél ordene.<sup>87</sup>

Obligaciones del fletante:

- ✓ Se compromete a poner el buque en perfecto estado de navegabilidad a disposición del fletador en lugar y fecha convenidos.
- ✓ Realizar los viajes que le hayan sido ordenados con la debida diligencia.
- ✓ Mantener el buque en buen estado, su casco, maquinaria y equipo durante el periodo que dure el contrato.
- ✓ Realizar los viajes con la máxima o con la debida prontitud y diligencia posible.

Obligaciones del fletador:

- ✓ Pagar el flete y emplear el buque con arreglo.

La duración de este tipo de contrato de fletamento corre desde la puesta del buque a disposición del fletador, *delivery*, hasta el cumplimiento del plazo pactado, al término del cual deberá darse la devolución, *redelivery*, del fletador al armador fletante.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p. 541-555.

<sup>88</sup> Este plazo, generalmente es fijado en el contrato en meses, pero puede optarse por otra medición de tiempo.

También se puede dar el fletamento por viaje redondo o *trip charter*, donde el buque se pone a disposición del fletador para realizar una ruta predeterminada, conocida como “redonda”, es decir, ida y vuelta, donde se hace escala en una serie de puertos previamente determinados.

### **2.6.2. Contrato de arrendamiento de un buque o de casco desnudo<sup>89</sup>**

Contrato donde una parte denominada arrendador, *owner*, cede a otra persona llamada arrendatario, *bareboat charterer*, la posesión de un buque para su goce y disfrute por el arrendatario, por un plazo cierto y a cambio de un precio cierto y en dinero.

En la doctrina suele distinguirse entre el arrendamiento del buque sin armar ni equiparar y el del buque armado y equipado.

Obligaciones del arrendador:

- ✓ Entregar el buque en la fecha y lugar pactados, el buque debe ser entregado al arrendatario en perfecto estado de navegabilidad.
- Ejercer la debida diligencia para que el buque se encuentre en situación de navegabilidad antes y en el momento de su entrega.

Obligaciones del arrendatario:

- ✓ Abonar el precio pactado en los plazos estipulados.
- ✓ Usar el buque diligentemente y conforme al uso que se haya pactado.

---

<sup>89</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, “Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales”, Op. Cit p. 570- 576.

- ✓ Está obligado a cuidar el buque, custodiarlo y conservarlo durante toda la duración del contrato.<sup>90</sup>

### 2.6.3. Contrato de remolque

Podemos definir este contrato como aquel donde el armador de un buque se obliga, a cambio de un precio cierto y en dinero, a trasladar por el agua o asistir en la maniobra a otro buque o artefacto distinto, ya sea que se tire de él, o se aporte su fuerza motriz de otro modo.<sup>91</sup>

Elementos personales:

- ❖ Titular del remolcador, *tugowner*: generalmente será un armador especializado en la materia de remolcadores.
- ❖ Titular del remolcado, *hirer*: será aquel que es el titular de los elementos a remolcar.

Elementos reales:

- Remolcador, *tug*: cualquier buque que tenga las características y condiciones de navegabilidad y potencia esencial para ser utilizado como remolcador.
- Elementos remolcados, *tow*: distintas legislaciones los refieren como un buque, embarcación, artefacto naval u otro objeto flotante, basta con que

---

<sup>90</sup> Normalmente el lugar y el momento de la reentrega viene estipulado en el contrato.

<sup>91</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p. 609-620.

puedan ser remolcados por agua para que puedan ser objeto de este contrato.

#### Obligaciones del remolcador:

- ✓ Poner el remolcador a disposición del remolcado en el lugar y tiempo pactado y en las condiciones de navegabilidad para realizar el viaje.
- ✓ Aportar los elementos auxiliares para realizar la tarea, como lo son cables, cadenas, calabrotes,<sup>92</sup> entre otros.
- ✓ Designar una tripulación de maniobra.
- ✓ Realizar el viaje de acuerdo con lo establecido en el itinerario y en el plazo estipulado, el cual debe actuar con diligencia en todo momento.
- ✓ Dejar al remolcador con la debida seguridad en el punto de destino designado.

#### Obligaciones del remolcado:

- ✓ Poner los elementos remolcados a disposición del titular del remolcador en el plazo y lugar convenido.
- ✓ Pagar el precio convenido.
- ✓ Pagar los gastos de escala en los puertos de origen y destino del remolque.

---

<sup>92</sup> Calabrote se refiere a cabo grueso hecho de nueve cordones colchados de izquierda a derecha, en grupos de tres, y en sentido contrario cuando se reúnen para formar el cabo, en Diccionario de la Real Academia Española, <https://dle.rae.es/calabrote>, consultado el 1 de octubre del 2021.

- ✓ Si es necesario, proporcionar una garantía de cumplimiento de las obligaciones financieras derivadas del contrato, cuyo importe será devuelto cuando estas se hayan cumplido adecuadamente.

#### **2.6.4. Contrato de seguro marítimo<sup>93</sup>**

Este contrato nació por la necesidad de proteger a las embarcaciones, mercancías, personas por los grandes riesgos que se tenían en el mar y es por eso, que este contrato puede tener diversas modalidades y cláusulas, de acuerdo con aquello que se pretenda asegurar o proteger.

Así que, la definición que podemos aportar con respecto a este contrato es, aquel por el cual el asegurador se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado los perjuicios patrimoniales que éste sufra en sus intereses como consecuencia de la realización del riesgo asegurado y con ocasión de la navegación marítima.

Elementos personales:

- ❖ Asegurador: persona que asume la obligación de indemnizar el bien o persona asegurada a cambio del cobro de una prima, debe ser una persona moral con autorización de la autoridad competente para realizar dicha actividad.

---

<sup>93</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p. 807-820.

- ❖ Asegurado: quien al momento del siniestro resulte titular del interés cubierto en la póliza.

Elemento material:

- Riesgo marítimo: posibilidad de producirse un evento dañoso e incierto, debe existir la incertidumbre sobre la eventualidad de que se produzca, así como del tiempo en que ocurrirá, el evento debe dar como resultado una pérdida o un daño, por último, debe tener un tinte de azar, esto es que, el evento debe ser ajeno a la voluntad de los sujetos.

Es de mencionarse que, el seguro marítimo puede tener la particularidad de universalidad del riesgo, esto es, que el seguro cubrirá todo riesgo marítimo, salvo aquellos excluidos por la ley o por la voluntad de las partes.

Algunos de los riesgos que se contemplan en estos contratos, son: el de naufragio, el abordaje, la echazón, el incendio, el apresamiento, el saqueo y aquellos que se originen tras una declaración de guerra.

Obligaciones del asegurado:

- ✓ Pagar la prima en el tiempo, lugar y forma convenida.
- ✓ Valorar los intereses del objeto del seguro.
- ✓ Manifestar exacta y completamente las circunstancias para valorar el riesgo.
- ✓ Comunicar la existencia de otros seguros sobre el mismo objeto.

- ✓ Comunicar a los asegurados las incidencias de la navegación principalmente las que puedan agravar el riesgo.
- ✓ Actuar con diligencia para disminuir el riesgo, si las circunstancias lo permiten.
- ✓ Requerir peritos para la comprobación del siniestro.

Obligaciones del asegurador:

- ✓ Indemnizar al asegurado por el daño que cause el siniestro en caso de actualizarse. Pero también tiene el derecho a discutir la cobertura del seguro, pero esto va a depender de las circunstancias del siniestro.

### Capítulo 3. Astilleros y sus características.

*“El mar es la encarnación de una existencia supernatural y maravillosa”.*

Julio Verne.

A lo largo de la historia, la industria marítima ha sido muy importante tanto por lo económico como por el poder de los Estados por contar con una flota que haga frente a sus necesidades militares, comerciales, entre otras, y esto se ha demostrado en acontecimientos como el descubrimiento de América, la conquista de América, la Primera y la Segunda Guerra Mundial, entre otros en los que se puede ver la gran importancia de la construcción naval.

Estos sucesos se pudieron llevar a cabo gracias a las embarcaciones empleadas en los mismos, y a su vez, hay que mencionar que las embarcaciones fueron construidas en astilleros que hasta la fecha funcionan y construyen. Sólo por mencionar, el astillero Harland and Wolff, ubicado en Belfast, Inglaterra y que fue el encargado de construir el Titanic,<sup>94</sup> así mismo, los astilleros de Moguer ubicados en Huelva, España, donde se construyó la carabela de la Niña utilizada por Cristóbal Colón, los astilleros en Groton, liderados por General Dynamics Electric Boat,<sup>95</sup> quien principalmente construye submarinos para la marina de

---

<sup>94</sup> Cfr. HARLAND AND WOLFF, Who we are, Our Story, <http://www.gdeb.com/about/history/>, consultado el 20 de septiembre del 2021.

<sup>95</sup> Cfr. GENERAL DINAMICS ELECTRIC BOAT, Electric Boat History, <http://www.gdeb.com/about/history/>, consultado el 20 de septiembre del 2021.

Estados Unidos y durante la Primera y Segunda Guerra Mundial, ayudó a fabricar submarinos.

### **3.1 Los astilleros y su relación con los Estados**

Si bien es cierto, en la mayoría de los casos los astilleros pertenecen a particulares, la relación que deben llevar con los Estados es de suma y vital importancia, en principio porque, es el Estado quien les dará determinados permisos y facultades para poder llevar a cabo sus actividades y a su vez, porque es benéfico para el Estado que la inversión ya sea nacional o extranjera se fije en este para poner astilleros y de este modo desarrollar esta industria que actualmente deja una derrama económica muy alta, debido a toda la cantidad de movimientos que se realizan hoy en día en el mar. Por estas razones es muy importante la relación entre ambas partes, ya que al final, será de ayuda mutua y recíproca.

#### **3.1.1 Régimen Jurídico de los astilleros**

La parte medular del presente trabajo, son los astilleros, institución que necesita una regulación normativa tanto nacional como internacional, debido a que, gracias a ella, se puede dar la producción de barcos, los cuales, son necesarios para llevar a cabo todo lo relacionado con el comercio marítimo y sin los cuales, este, no podría existir.

El negocio de la construcción naval es un gran mercado en la industria metal-mecánica y siderúrgica, por lo que se considera, puede dejar una derrama económica significativa para aquel país que realmente invierta en esta industria, ya que en los astilleros se construyen barcos de todo tipo, ya sean de transporte

de mercancías, de personas como lo pueden ser cruceros, barcos para recreo, embarcaciones grandes y pequeñas, pero a su vez, no sólo se trata de construcción, sino también de la reparación de las embarcaciones.

### **3.1.2. Los astilleros en el Derecho Marítimo Internacional**

La Organización Marítima Internacional es la autoridad que, en la actualidad, emite normas oficiales de construcción con estándares mínimos, los cuales deben cumplir todos los astilleros, ya que, del cumplimiento de dicha normativa, dependerá si la Organización Marítima Internacional proporcionará a la embarcación el número de identificación o bien la matrícula expedida por dicha Organización, la cual es necesaria que tengan todas las embarcaciones, debido a que será el número de identificación particular de cada embarcación.

Así mismo el número de identificación particular de cada embarcación lo debe tramitar el astillero ante la Organización Marítima Internacional.

Además, el astillero debe encargarse de construir el barco y a su vez, se tiene que apegar a los estándares mínimos de la Organización Marítima Internacional y cumplir con los requisitos establecidos en la legislación nacional del país donde se encuentre el astillero que construirá el barco.

El área de la Organización Marítima Internacional que ve de estos temas, es el Subcomité de Proyecto y Construcción del Buque, conocido como, Subcomité SDC, que se encarga de examinar las cuestiones técnicas y operacionales relativas al proyecto de construcción del buque, así como la prueba y aprobación

de la construcción y los materiales, líneas de carga, arqueo, seguridad de los buques pesqueros y el transporte de personal.<sup>96</sup>

Actualmente, la última regulación relativa al tema se estudió del 3 al 7 de febrero del 2020, donde se dieron criterios de estabilidad sin avería de segunda generación- directrices provisionales aprobadas, y se llegó a las siguientes consideraciones:

- ✓ Para que un buque se considere navegable y seguro, debe estar diseñado para permanecer estable y a flote en todas las condiciones, ya sea con o sin avería.
- ✓ Debe ser obligatorio el Código de estabilidad sin avería del 2008 de la Organización Marítima Internacional.
- ✓ La nueva tecnología informática, ha permitido desarrollar criterios de estabilidad sin avería de “segunda generación”, la cual da más seguridad al buque con respecto a las olas.
- ✓ Los criterios de estabilidad intacta de segunda generación implican una evaluación de la estabilidad y la dinámica de los buques en las olas, donde se utilizan cinco diferentes métodos: la condición de buque apagado, la aceleración excesiva, la pérdida esencial de estabilidad, el balance paramétrico y la navegación sobre la cresta de las olas.

---

<sup>96</sup> Cfr. Subcomité de diseño y construcción del buque (SDC)- antes DE y SLF, <https://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/Paginas/SDC-Default.aspx>, consultado el 24 de febrero del 2021.

Actualmente en el Subcomité, está en desarrollo un nuevo proyecto, que es, el Código Internacional para la seguridad de los buques que transportan personal industrial, conocido como, Código IP y un proyecto conexo del nuevo capítulo XV del *Convenio SOLAS* para los buques de carga que no sean naves de gran velocidad, estos dos proyectos serán considerados durante el transcurso del 2021.<sup>97</sup>

### **3.1.3. Los astilleros en la legislación marítimo mexicano**

En nuestro país la regulación del tema de astilleros y del contrato de construcción necesita estar regulado detalladamente por la legislación nacional, ya que, únicamente se encuentra el término de astillero en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos 74 donde obliga a los astilleros a sujetarse a las normas oficiales mexicanas en cuanto a la construcción, reparación o modificaciones significativas de las embarcaciones, y en el artículo 82 donde hace mención de la propiedad de la embarcación en construcción, la cual cuando se trate de cosa futura y el astillero ponga por su cuenta los materiales, la propiedad de la embarcación se va a trasladar al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción.<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> Cfr. Subcomité de proyectos y construcción del buque (SDC 7), del 3 al 7 de febrero de 2021, “Criterios de estabilidad sin avería de segunda generación-directrices provisionales aprobadas”, <https://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/Paginas/SDC-7.aspx>, consultado el 24 de febrero del 2021.

<sup>98</sup> Cfr. Artículo 74 y 82 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNCM\\_040315.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf) , consultado el 05 de agosto del 2021.

Por otro lado, como instrumento jurídico complementario, el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, regula a los astilleros en diversos aspectos, como se mencionará a continuación:

- El responsable de los astilleros deberá reportar a la Capitanía de puerto correspondiente el inicio de cualquier evento relacionado con la construcción, reparación, modificación o mantenimiento en dique en seco de Embarcaciones o Artefactos Navales.<sup>99</sup>
- Para la aprobación de la construcción, los navieros o armadores deben presentar la solicitud por escrito a la Dirección General y adjuntar: el nombre del astillero constructor, número de registro del astillero, entre otros requisitos.<sup>100</sup>
- Para la aprobación y autorización de modificación de embarcaciones y artefactos navales, los navieros o armadores deben presentar la solicitud por escrito a la Dirección General y adjuntar: nombre del astillero que hará las modificaciones, el número de registro del astillero, entre otros requisitos.<sup>101</sup>
- Los astilleros, para poder obtener el registro y aprobación inicial de la Dirección General, deberán presentar su solicitud por escrito y adjuntar: el permiso o concesión para utilizar la zona donde se encuentre la

---

<sup>99</sup> Cfr. Artículo 427 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNCM\\_040315.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf) , consultado el 25 de febrero del 2021, p.87.

<sup>100</sup> *Ibidem*, Artículo 441, p. 96.

<sup>101</sup> *Ibidem*, Artículo 443, p. 100.

instalación, plano de la instalación (se debe indicar las áreas de servicio), relación de equipos y maquinaria (señalar sus capacidades), currículum vitae, copia certificada del título profesional, copia certificada de la cédula profesional, del o de los responsables de los proyectos de construcción, modificación y reparación.<sup>102</sup>

- Los astilleros pueden brindar el servicio de avituallamiento, mantenimiento preventivo o correctivo y efectuar el reabastecimiento de combustible.<sup>103</sup>
- En temas de contaminación, los astilleros deben contar con instalaciones de recepción de desechos adecuadas para recibir los residuos de las embarcaciones y artefactos navales que atiendan.<sup>104</sup>

### **3.1.4. Regulación de los astilleros en América**

En el presente capítulo se analizará la regulación de algunos Estados de América, que son: Argentina, República de Colombia, Chile y Panamá.

#### **3.1.4.1 Argentina**

La Ley de Navegación de Argentina en el título tercero denominado del ejercicio de la navegación y del comercio por agua, en su capítulo primero, propiedad y armamento del buque, nos habla sobre el contrato de construcción del buque y

---

<sup>102</sup> *Ibidem*, Artículo 446, p. 101.

<sup>103</sup> *Ibidem*, Artículo 646, p. 140.

<sup>104</sup> *Ibidem*, Artículo 684, p. 150.

del artefacto naval, donde en seis artículos del 148 al 153 nos menciona las siguientes características:<sup>105</sup>

- El contrato de construcción, modificación y rescisión del buque debe ser por escrito si el buque es de 10 toneladas o más de arqueado total.<sup>106</sup>
- Este contrato sólo puede hacerse valer contra terceros que hayan adquirido derechos sobre el buque, después de haberse inscrito en el Registro Nacional de Buques. Si no hay inscripción, existe la presunción de que el buque ha sido construido por cuenta del constructor.<sup>107</sup>
- El buque es propiedad del comitente a partir de la colocación de la quilla<sup>108</sup> o el pago de cualquiera de las cuotas, salvo pacto en contrario.<sup>109</sup>
- El constructor va a responder sobre vicios ocultos que sean descubiertos dentro de los 18 meses de la entrega al comitente, si se denuncian en los 60 días siguientes a la fecha de su descubrimiento. Esta acción prescribe al año de la fecha de denuncia.<sup>110</sup>

---

<sup>105</sup> Cfr. Ministerio de justicia y derechos humanos, Ley de Navegación, Ley 20.094, <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=43550>, <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>, consultada el 5 de octubre del 2021.

<sup>106</sup> Cfr. Artículo 148 de la Ley de Navegación, Ley 20.094, <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>, consultada el 5 de octubre del 2021.

<sup>107</sup> *Ibidem*, Artículo 149.

<sup>108</sup> Quilla se refiere a aquella pieza de madera o hierro, que va de popa a proa por la parte inferior del barco y en que se asienta toda su armazón, Diccionario de la Real Academia Española, <https://dle.rae.es/quilla>, consultado el 15 de agosto del 2021.

<sup>109</sup> Cfr. Artículo 150 de la Ley de Navegación, Ley 20.094, <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>, consultada el 5 de octubre del 2021.

<sup>110</sup> *Ibidem*, Artículo 151.

- Si no hay regulación expresa, el contrato se va a regir por las normas de la locación de obra del derecho común.<sup>111</sup>

#### **3.1.4.2 República de Colombia**

Para la República de Colombia, el Ministerio de Defensa Nacional, Armada nacional, va a regular parte del tema, en la Ley Marítima de Colombia, en la que, en el título sexto del régimen administrativo de la nave y artefacto naval, en su capítulo dos: De la construcción, modificación o reparación de naves o artefactos navales, únicamente hace referencia a la construcción en los siguientes términos:<sup>112</sup>

- La Dirección General Marítima y Portuaria va a tener la función de fomentar, autorizar, supervisar la organización y el funcionamiento de los astilleros y talleres para la construcción, reparación y mantenimiento de los artefactos navales.<sup>113</sup>
- Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la construcción, modificación, reparación, rescate de naves y salvamento, necesitan el permiso de la autoridad marítima y estar inscritas en el registro.<sup>114</sup>

---

<sup>111</sup> *Ibidem*, Artículo 152.

<sup>112</sup> Cfr. Ley Marítima de Colombia, Ley No. 2324, [https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/2e-dec\\_2324\\_1984.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/2e-dec_2324_1984.pdf), consultada el 6 de octubre del 2021.

<sup>113</sup> *Ibidem*, Artículo 11 f10.

<sup>114</sup> *Ibidem*, Artículo 103.

- La autoridad marítima tiene jurisdicción en el territorio colombiano y va a vigilar la construcción, modificación o reparación de naves o artefactos navales.<sup>115</sup>
- En caso de no cubrir las exigencias técnicas de seguridad o administrativas de la construcción, modificación o reparación, la Dirección General Marítima y Portuaria puede parar los trabajos o prohibir la navegación.<sup>116</sup>

### 3.1.4.3 Chile

La Ley de Navegación de Chile, no maneja el tema de los astilleros, únicamente regula la construcción naval de la siguiente manera:<sup>117</sup>

- El registro de la matrícula e inscripción de las naves puede darse cuando esté en proceso de construcción.<sup>118</sup>
- Las naves en construcción podrán ser objeto de constituir hipotecas, prendas u otros gravámenes reales sobre naves, y para esto habrá un Registro de Matrícula de Naves en Construcción.<sup>119</sup>
- Al finalizar la construcción de la nave, el propietario podrá solicitar la inscripción en el Registro de Matrícula correspondiente.<sup>120</sup>

---

<sup>115</sup> *Ibidem*, Artículo 106.

<sup>116</sup> *Ibidem*, Artículo 107.

<sup>117</sup> Cfr. Ministerio de Defensa Nacional, Decreto Ley 2222, [https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20200609/asocfile/20200609201115/ley\\_de\\_navegaci\\_\\_n\\_dl\\_2222\\_31051978.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20200609/asocfile/20200609201115/ley_de_navegaci__n_dl_2222_31051978.pdf), consultado el 7 de octubre del 2021.

<sup>118</sup> *Ibidem*, Artículo 10.

<sup>119</sup> *Ibidem*, Artículo 16.

<sup>120</sup> *Ibidem*, Artículo 17.

#### 3.1.4.4 Panamá

Otro país que se considera importante para hablar respecto a su legislación marítima es Panamá, debido a su ubicación geográfica y a la importancia económica que conlleva el Canal de Panamá. Los temas relativos a la construcción naval que reglamenta la legislación, son:<sup>121</sup>

- El certificado de construcción será requisito para poder solicitar el registro de una nave<sup>122</sup> y para obtener la patente reglamentaria de navegación.<sup>123</sup>
- A las naves en construcción se les podrá asignar el número de patente provisional de navegación, número de identificación de servicio marítimo móvil, con anticipación a su registro, esto lo emitirá la Dirección General de Marina Mercante.<sup>124</sup>
- En el caso de las naves de recreo, la Dirección General de Marina Mercante, podrá establecer las normas técnicas de construcción, equipamiento y mantenimiento, conforme a la seguridad marítima y prevención de la contaminación.<sup>125</sup>
- Las tarifas especiales de las naves de nueva construcción para su inscripción serán determinadas de acuerdo a su tonelaje.<sup>126</sup>

---

<sup>121</sup> Cfr. Ley núm. 57 General de Marina Mercante, [https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=es&p\\_isn=79182&p\\_country=PAN&p\\_count=305&p\\_classification=18&p\\_classcount=20](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=es&p_isn=79182&p_country=PAN&p_count=305&p_classification=18&p_classcount=20), <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/79182/85038/F102305225/PAN79182.pdf>, consultada el 8 de octubre del 2021.

<sup>122</sup> *Ibidem*, Artículo 20.

<sup>123</sup> *Ibidem*, Artículo 27.

<sup>124</sup> *Ibidem*, Artículo 40.

<sup>125</sup> *Ibidem*, Artículo 98.

<sup>126</sup> *Ibidem*, Artículo 149.

- Una de las funciones de la Dirección General de Marina Mercante será aprobar los planos de construcción y reparación de las naves en Panamá.<sup>127</sup>

Es importante mencionar que esta ley de Panamá se puede considerar de las más actualizadas, aunque su reforma es del año 2008, pero modificó bastantes artículos de la anterior ley de 1998.

### **3.1.5 Regulación de los astilleros en Europa**

Europa al ser uno de los continentes con mayor construcción naval y con gran flujo comercial y de personas, debe tener una política jurídica respecto al tema marítimo, por ese motivo en el presente capítulo se analizarán diversas legislaciones, como lo es, de la Unión Europea, España, Países Bajos, Dinamarca y Noruega.

#### **3.1.5.1 Unión Europea**

En la Unión Europea se puede encontrar la política marítima integrada, la cual reúne en un plan todas las políticas de la Unión Europea relacionadas con el mar, se basa en la coordinación de actividades relacionadas con los océanos, mares y costas, donde el objetivo primordial es reforzar la denominada “economía azul”, la cual va a abarcar todas las actividades económicas basadas en el mar.<sup>128</sup>

Así mismo también va a buscar maximizar el uso sostenible de los mares y océanos para dar la posibilidad de un crecimiento de las regiones marítimas y

---

<sup>127</sup> *Ibidem*, Artículo 187 f23.

<sup>128</sup> Cfr. Parlamento Europeo, Fichas temáticas sobre la Unión Europea, La política marítima integrada de la Unión Europea, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/121/la-politica-maritima-integrada-de-la-union-europea>, consultada el 14 de octubre del 2021.

costeras en lo que respecta a la navegación, puertos, construcción naval y medio ambiente. Pretende la creación de una base de conocimientos e innovación para la política marítima mediante la estrategia europea global de investigación marina y marítima, mejorar la calidad de vida en las regiones costeras por medio del fomento al turismo costero y marítimo, la promoción de la Unión Europea para resolver asuntos marítimos internacionales mediante la cooperación y una política europea de vecindad.<sup>129</sup>

Del mismo modo es de suma importancia mencionar que el transporte marítimo constituye una parte fundamental de la política marítima integrada, ya que uno de los objetivos de la misma será la aplicación del principio de libre prestación de servicios, respecto al transporte marítimo de la Unión Europea, que tiene como base el artículo 100 apartado 2 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que a la letra dice:<sup>130</sup>

Artículo 100. "... 2. El Parlamento Europeo y el Consejo, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario, podrán establecer las disposiciones adecuadas para el transporte marítimo y aéreo. Actuarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones".<sup>131</sup>

---

<sup>129</sup> *Ídem*.

<sup>130</sup> Cfr. Parlamento Europeo, versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, [https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2012/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj), consultado el 14 de octubre del 2021.

<sup>131</sup> Cfr. Parlamento Europeo, Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Artículo 100 apartado 2, [https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2012/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj), consultado el 15 de octubre del 2021.

Pero fue en 2013 cuando el Parlamento Europeo mediante la resolución sobre el crecimiento azul,<sup>132</sup> habló sobre el fomento al crecimiento sostenible del sector marino, de transporte y de turismo, y del mismo modo sobre la necesidad de la participación de la Unión Europea en el transporte marítimo y la construcción naval. Dicha Resolución a partir del apartado 37 hasta el 50, nos habla sobre el transporte marítimo y construcción naval en los siguientes tópicos:<sup>133</sup>

- El transporte marítimo en la Unión Europea sigue sometido a trámites administrativos y aduaneros excesivos, es necesaria una normativa uniforme para el transporte marítimo dentro de la Unión Europea.
- La seguridad marítima es de suma importancia para la promoción sostenible del transporte marítimo, crecimiento económico sostenible, empleo marítimo y las normas medioambientales sostenibles.
- La necesidad de desarrollar una mejor infraestructura y servicios portuarios eficaces y sostenibles, para poder afrontar retos como el aumento de tráfico marítimo, traslado del tráfico de la tierra al mar y la fluidez en el traslado de personas y mercancías de un medio de transporte a otro.
- Se pide que la Comisión sobre el Crecimiento Azul, facilite la adopción de ciertas estrategias para apoyar a la industria europea de la construcción,

---

<sup>132</sup> Cfr. Parlamento Europeo, fichas temáticas sobre la Unión Europea, El transporte marítimo: orientaciones estratégicas, <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/124/el-transporte-maritimo-orientaciones-estrategicas>, consultado el 14 de octubre del 2021.

<sup>133</sup> Cfr. Parlamento Europeo, Resolución del Parlamento Europeo, de 2 de julio de 2013, sobre el crecimiento azul: fomento del crecimiento sostenible en los sectores marino, del transporte marítimo y del turismo de la UE (2012/2297(INI)), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52013IP0300>, consultado el 14 de octubre del 2021.

mediante el acceso a la financiación, cualificaciones y competitividad internacional.

Así mismo, el Consejo de la Unión Europea decidió celebrar un acuerdo de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico, denominado Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante, el cual cuenta únicamente con 15 artículos y menciona lo siguiente:<sup>134</sup>

- En su preámbulo menciona que las partes en dicho acuerdo deben tener consciencia de la importancia de una industria de construcción y reparación naval mercante, la cual va a tener que estar fundada en bases sanas, para el comercio internacional y nacional.
- El artículo primero relativo a la competencia, hace referencia a que las partes van a eliminar todas las medidas o prácticas existentes que sean opuestas a las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y reparación naval, y del mismo modo, las partes van a reconocer que la venta de buques comerciales a un precio inferior a su valor normal, va a ser condenado cuando amenace o cause un perjuicio importante a la construcción y reparación naval establecida en el territorio de la otra parte.

---

<sup>134</sup> Cfr. Consejo de la Unión Europea, Publicaciones oficiales de la Unión Europea, Acuerdo sobre las condiciones normales de competencia en la industria de la construcción y de la reparación naval mercante, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/44a7a449-59a9-471e-9dc0-3501b145ddea>, consultado el 27 de octubre del 2021.

- Este Acuerdo le será aplicado a la construcción y reparación de todo buque autopropulsado de alta mar de 100 toneladas brutas o más, utilizado para el transporte de mercancías o de personas, esto lo menciona el artículo 2.
- El Acuerdo entró en vigor el 1 de enero de 1996, pero en el artículo 12 se hace referencia a que, una vez entrado en vigor, los Estados que dispongan de una capacidad de industria de construcción y de reparación naval mercante, podrán previa aprobación de las partes, formar parte del Acuerdo por adhesión.

Por otro lado, tenemos el Reglamento 2016/1035 del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, del 8 de junio de 2016 sobre protección contra las prácticas perjudiciales de precios en la construcción naval, de la cual se desprende lo siguiente:<sup>135</sup>

- En su apartado 6 refiere que, para mantener un equilibrio, será necesario que la Unión Europea adopte medidas contra cualquier buque cuyo precio sea objeto de prácticas perjudiciales en materia de precios y cuya venta a un precio inferior a su valor normal, cause un perjuicio a la industria de la Unión Europea.
- Así mismo, si se requiere iniciar una investigación respecto a la materia de este Reglamento, esta puede ser abierta sobre la base de una denuncia

---

<sup>135</sup> Cfr. Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea, EUR-Lex, Acceso a la legislación de la Unión Europea, Reglamento (UE) 2016/1035 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1035&qid=1635271473354>, consultado el 27 de octubre del 2021.

escrita a las autoridades de una de las partes contratantes, según lo establecido en el apartado 17.

- El Reglamento no le será aplicable a los buques contratados con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de este instrumento.

Todo lo anteriormente mencionado, nos va a dar directrices de hacia donde debe ir el sector de la construcción naval, los retos ambientales, de flujo y demás, que deben satisfacer, pero realmente no regula a la construcción naval en sí misma, de igual modo pone los fines y objetivos, pero no los medios de cómo se va a lograr lo planteado.

### **3.1.5.2 España**

La legislación española, en su Ley de Navegación Marítima, en el capítulo V denominado Del contrato de construcción naval nos va a señalar los siguientes puntos:<sup>136</sup>

- Se inicia con la definición del contrato de construcción como aquel por medio del cual, una parte encarga a otra la construcción de un buque a cambio de un precio, y los materiales podrán ser aportados, en todo o en parte, por cualquiera de los contratantes. Así mismo, las normas de dicho capítulo sólo le van a ser aplicables en defecto de pacto libremente convenido entre las partes.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> Cfr. BOE, Boletín Oficial Español, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, número 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311, España.

<sup>137</sup> Cfr. Artículo 108 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>, consultada el 14 de octubre del 2021.

- El contrato debe constar por escrito y debe elevarse a escritura pública para poderlo inscribir en el Registro de Bienes Muebles.<sup>138</sup>
- La propiedad del buque en construcción va a ser del constructor hasta que se le entregue al comitente, salvo que se haya pactado lo contrario. Los materiales y equipos que haya suministrado el comitente van a ser considerados de su propiedad hasta que sean incorporados al buque.<sup>139</sup>
- El buque debe construirse de acuerdo a las características que se pactaron en el contrato<sup>140</sup>, debe ser entregado en el lugar y fecha pactados, si hay un retraso de 30 días se tendrá que dar una indemnización y si es mayor de 80 días se podrá dar la resolución del contrato.<sup>141</sup>
- El constructor será responsable de subsanar los defectos que no se hubiesen manifestado o apreciado durante la construcción o al momento de la entrega, siempre y cuando sean denunciados dentro del año siguiente a la misma, pero si los vicios o defectos hacen que el buque sea inadecuado para su uso normal, el comitente puede pedir la resolución del contrato.<sup>142</sup>
- El precio debe abonarse al momento de la entrega. Si hay una pérdida del buque durante la construcción, el constructor no puede exigir el pago del

---

<sup>138</sup> *Ibidem*, Artículo 109.

<sup>139</sup> *Ibidem*, Artículo 110.

<sup>140</sup> *Ibidem*, Artículo 111.

<sup>141</sup> *Ibidem*, Artículo 112.

<sup>142</sup> *Ibidem*, Artículo 113.

precio, a excepción de que la destrucción sea causa de la mala calidad o inadecuación de los materiales o elementos dados por el comitente.<sup>143</sup>

- Las acciones del incumplimiento de este contrato por parte del constructor prescriben en tres años después de la entrega del buque.<sup>144</sup>

### 3.1.5.3 Países Bajos

El Reino de los Países Bajos, va a regular la materia marítima en su Código Civil, específicamente en su libro 8 denominado Ley de transporte y medios de transporte, tanto en el apartado de disposiciones generales como en el de derecho marítimo, de la siguiente forma:<sup>145</sup>

- ✓ En las disposiciones generales, específicamente en el artículo 8:1 menciona que, barco, va a ser cualquier cosa que no sea aeronave y que por su construcción estén destinadas a flotar, que ya floten o que hayan estado flotando, y así mismo podrá encuadrar en esta definición cuando la construcción del buque esté en curso.
- ✓ En el artículo 8:190 se menciona que la acepción buque incluye a los barcos en construcción y que por armador también se debe entender como propietario de un buque en construcción.
- ✓ Así mismo, un buque, aunque esté en construcción se va a poder registrar, pero la solicitud debe ir acompañada de la prueba que se encuentra en

---

<sup>143</sup> *Ibidem*, Artículo 114.

<sup>144</sup> *Ibidem*, Artículo 115.

<sup>145</sup> International Labour Organization, Netherlands, <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>, consultado el 21 de octubre del 2021.

fabricación y construcción en los Países Bajos, según lo establecido en el artículo 8:194.

- ✓ En lo referente a la limitación de la responsabilidad, buque en construcción se va a considerar desde el momento en que sea botado<sup>146</sup> al agua. Esto lo menciona el artículo 8:750.

Es importante destacar que este código en su artículo 8:160, al hablar de sociedad de armadores, hace referencia al momento en que un buque sea propiedad conjunta de dos o más personas, entonces se va a existir una Sociedad de Armadores entre ellas, sin embargo, se hace la aclaración de especificar que no es una persona jurídica, y de igual manera cada miembro va a ser responsable de sus obligaciones hasta su participación o aportación en el buque, esto es, con una responsabilidad limitada, así mismo, entre los armadores van a poder nombrar un administrador, el cual podrá proceder a cualquier reparación extraordinaria del buque.

Es necesario mencionar que el área marítima está bajo el cargo del Ministerio de infraestructura y gestión del agua, quien gestiona el proceso de registro, certificación, e inspección de buques, entre otras actividades.<sup>147</sup> Del mismo modo en los Países Bajos, las inspecciones y certificaciones de buques son realizadas por siete sociedades clasificadoras autorizadas por el gobierno holandés, estas son: la oficina estadounidense de transporte marítimo, Bureau Veritas, DNV GL

---

<sup>146</sup> Botar se refiere a echar al agua un buque haciéndolo resbalar por la grada después de construido o carenado Diccionario de la Real Academia Española, <https://dle.rae.es/botar>, consultado el 21 de octubre del 2021.

<sup>147</sup> Cfr. NL flag, Registration and certification, <https://nlflag.nl/registration-and-certification>, consultado el 21 de octubre del 2021.

AS, el registro de envío de la India, Grupo de registro de Lloyd, Nippon Kaiji Kyokai y RINA Services SpA.<sup>148</sup>

La legislación holandesa es muy particular en su ámbito del derecho marítimo, porque regula esta rama en uno de sus cuerpos normativos muy importantes, el cual es, el Código Civil, esto quiere decir que realmente se le da un carácter importante y de vital importancia en este país, y es por este motivo que la materia marítima está muy regulada, en diversos aspectos, como en definiciones, diversos tipos de embarcaciones, etc.

#### **3.1.5.4 Noruega**

La autoridad marítima de Noruega va a ser un organismo gubernamental subordinado del Ministerio de Comercio e Industrial, la cual va a tener jurisdicción sobre todos los barcos registrados en Noruega y aquellos barcos extranjeros que lleguen a los puertos noruegos, sus principales objetivos van a ser prevenir accidentes, dar seguridad para la vida marina, las embarcaciones y el medio ambiente.<sup>149</sup>

Noruega va a contar con diversos instrumentos jurídicos, entre los cuales se encuentran:

---

<sup>148</sup> Cfr. NL flag, Sociedades de clasificación reconocidas, <https://nlflag.nl/recognized-classification-societies>, consultada el 21 de octubre del 2021.

<sup>149</sup> Cfr. Government.no, The norwegian maritime authority, <https://www.regjeringen.no/en/dep/nfd/organisation/etater-og-virksomheter-under-narings-og-fiskeridepartementet/Subordinate-agencies-and-institutions/the-norwegian-maritime-directorate/id435117/>, consultada el 21 de octubre del 2021.

El Código marítimo noruego que va a regular la construcción naval en los siguientes aspectos:<sup>150</sup>

- ✓ Salvo excepciones, el buque no podrá inscribirse en el Registro de buques hasta que haya sido entregado por el constructor, esto establecido en la sección 11.
- ✓ El apartado IV, denominado barcos en construcción, nos habla en la sección 31 sobre que los buques en construcción en Noruega y los contratos para la construcción de buques en Noruega, previa solicitud, van a poder inscribirse en un capítulo separado del Registro de buques, denominado Registro de construcción naval, la solicitud la va a tener que realizar el propietario o comprador del buque.

Por otro lado, al inscribir un contrato de construcción en el registro, la inscripción por sí misma, va a proteger los derechos del comprador respecto al buque, desde el inicio de construcción del mismo.

En el tema de astilleros, si existe la decisión de un astillero de construir un barco por cuenta propia, esta declaración se va a considerar como un equivalente a un contrato.

---

<sup>150</sup> Cfr. Norwegian Maritime Authority, Acts, Norwegian Maritime Code, <https://www.sdir.no/contentassets/3bbe45af5f294abe852675c7a9795cf7/the-norwegian-maritime-code-no.-39-of-24-june-1994-excerpts.pdf?t=1635206186167>, consultada el 21 de octubre del 2021.

Así mismo, la inscripción en el Registro de construcción naval sólo podrá realizarse cuando se demuestre que, al finalizar la construcción del buque, este tenga una eslora<sup>151</sup> total de 10 metros o más.

- ✓ En su sección 32 se señala que, los buques y contratos de construcción que se hayan inscrito en el Registro de construcción naval van a ser eliminados cuando el buque se haya entregado por el constructor, y si el barco se pierde durante su construcción, también será eliminado.
- ✓ En la sección 39 se establece que las instalaciones fijas en construcción en Noruega o en su plataforma continental, que estén dedicadas a la exploración, explotación, almacenamiento y transporte de recursos pueden ser inscritas en el Registro de construcción naval si el propietario lo desea.

Por otro lado, el instrumento jurídico de la Ley núm. 9 del 16 de febrero de 2017 relativa a la seguridad y protección de los buques va a señalar:<sup>152</sup>

- ✓ En la sección 6, que la compañía o empresa constructora va a tener el deber de velar porque la construcción y operación del buque se ajuste a las reglas o a la ley pertinente.
- ✓ Así mismo, la empresa va a tener el deber de notificar a las autoridades supervisoras cuando se haya celebrado un acuerdo relativo a la

---

<sup>151</sup> Eslora se refiere a longitud de una embarcación desde la proa a la popa, Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, <https://dle.rae.es/eslora>, consultado el 21 de octubre del 2021.

<sup>152</sup> Cfr. Norwegian Maritime Authority, Acts, Ship safety and security act, <https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf?t=1635206243004>, consultada el 21 de octubre del 2021.

construcción o conversión de buques, según lo establecido en la sección 47.

- ✓ Por último, en su sección 59 va a establecer que cuando una persona en nombre de la empresa, ya sea intencionalmente o por negligencia grave, viole sustancialmente las disposiciones relativas al diseño, construcción o equipamiento del buque, será sancionado con multas o prisión de un periodo no mayor a dos años.

Los cuerpos normativos referentes al derecho marítimo mencionados, son algunos de los varios que existen en la legislación noruega, sin embargo, hay que recalcar que el ámbito marino es de suma importancia para este país, por eso la necesidad de regular y cuidar diversas áreas, y un ejemplo de esto es el hecho de que ya maneja hasta ciertas sanciones cuando se cause un mal relativo a la construcción como se dijo anteriormente.

Por otro lado, da protección al comprador o propietario del buque desde un inicio, lo que genera que realmente exista una certeza y seguridad jurídica sobre el acto jurídico realizado entre las partes, algo que en materia de inversión es vital.

### **3.1.5.5 Dinamarca**

Este país cuenta con su Autoridad Marítima Danesa, la cual tiene las facultades de modificar las legislaciones existentes o elaborar nuevas leyes en la materia, y del mismo modo se va a contar con:<sup>153</sup>

---

<sup>153</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Boards and tribunals, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

- ✓ El Consejo danés de inspección de buques: quien tendrá la tarea de asesorar al Ministerio de Industria, negocios y asuntos financieros y a la Autoridad marítima danesa en cuestiones de seguridad que señale la ley marítima.<sup>154</sup>
- ✓ El Tribunal Marítimo de Dinamarca: es un tribunal especial de acuerdo con la Ley de seguridad del mar y también forma parte de la autoridad de las juntas de apelaciones de Dinamarca.<sup>155</sup>
- ✓ El Comité danés de derecho marítimo: es el encargado de garantizar que la reglamentación sobre el transporte marítimo sea actualizada y adecuada; ayuda al Ministro de industria, negocios y asuntos financieros en cuestiones relativas a la ley de transporte marítimo mercante, ya sea para presentar recomendaciones o redactar enmiendas para dicha ley.<sup>156</sup>
- ✓ La Junta de seguridad para embarcaciones de recreo danesas: esta junta fue establecida por el Ministerio de comercio en 1967 y es la encargada de mejorar la seguridad de la vida en el mar a bordo de embarcaciones de recreo en aguas danesas, y así mismo es un órgano consultivo que ayuda a la Autoridad marítima danesa.<sup>157</sup>

---

<sup>154</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Danish ships inspection council, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Skibstilsynsraadet/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

<sup>155</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Danish shipping tribunal, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/AnkenaeavnSoefartsforhold/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

<sup>156</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Danish maritime law committee, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Soelovsudvalget/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

<sup>157</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Danish pleasure craft safety board, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/SoesportensSikkerhedsraad/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

- ✓ El Comité de enlace para la investigación marítima: es el encargado de establecer ideas para proyectos de investigación respecto al área marítima, y será el encargado de buscar un diálogo entre organismos empresariales, colegios dedicados al tema y universidades.<sup>158</sup>

A continuación, se analizarán dos instrumentos jurídicos que emitió la Autoridad marítima danesa y que tratan el tema de construcción marítima:

El primer ordenamiento jurídico a analizar, es la Ley de transporte marítimo mercantil (Merchant Shipping Act/ Consolidated Act. No. 1505) creada en diciembre del 2018, cuyas características más importantes son las siguientes:<sup>159</sup>

- ✓ Respecto a la inscripción en el registro de embarcaciones, la parte 2 sección 10 de dicha ley, establece que los barcos en construcción en Dinamarca se pueden inscribir en una parte especial, llamada el registro de construcción de barcos, siempre y cuando la construcción del barco esté avanzada, y donde el barco pueda ser claramente identificado, siempre y cuando así lo considere el propietario.
- ✓ En la sección 13 de dicho ordenamiento jurídico, se establece que la notificación de la inscripción de los buques en el registro debe hacerse dentro de los 30 días posteriores a que se haya finalizado su construcción o adquisición.

---

<sup>158</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, The liaison committee for maritime research, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/MaritimForskning/Sider/default.aspx>, consultada el 20 de octubre del 2021.

<sup>159</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Acts, Merchant shipping act (consolidation), [https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20\(consolidated%20act%20no.%201505\).pdf](https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20(consolidated%20act%20no.%201505).pdf), consultada el 20 de octubre del 2021.

- ✓ Así mismo, en la sección 14 se menciona que en la notificación de inscripción del buque en el registro de embarcaciones debe indicarse el año y lugar de construcción y el tipo de buque.
- ✓ Se regula la eliminación del registro de buques en la sección 17 subsección 6, la cual establece que un buque inscrito en el registro de construcción de buques se va a eliminar en el momento en que el buque sea entregado por el astillero, y del mismo modo va a ser eliminado si el buque se pierde durante su construcción.
- ✓ Cuando el barco se haya inscrito en el registro de construcción naval, se va a tener un derecho inscrito el cual va a incluir los materiales que se hayan necesitado para la construcción del buque, pero estos deben haber sido individualizados en el astillero, pero si hay partes que se construyan en otra empresa de Dinamarca y hayan sido individualizadas también podrán entrar en este derecho, siempre y cuando haya sido aprobado este acuerdo por el astillero, la empresa y el propietario, esto lo establece la sección 47.
- ✓ El constructor o quien repare el barco va a poder ejercer el derecho de retención sobre el barco para obtener reclamaciones respecto a la construcción o reparación del barco, como lo establece la sección 54.

El segundo ordenamiento a analizar es la “Ley por la que se modifica la Ley sobre las condiciones de empleo de la gente de mar, ley sobre seguridad en el mar y varias leyes” (Act Amending The Act on Seafarers’ Conditions of Employment,

etc, The Act on Safety at Sea and Various Other Acts/ Act no. 400) creada en mayo del 2016 y que a continuación será analizada:<sup>160</sup>

- ✓ En la parte 11 sección 27 relativo al tema de seguridad en relación con los proyectos de construcción menciona, que el Ministro de comercio y crecimiento va a dictar los reglamentos pertinentes donde se estipule que los propietarios de obras realizadas total o parcialmente en el mar, van a asegurar que las actividades que realicen en el mar se realicen conforme a la ley.
- ✓ En la parte 18 sección 486 establece que el Ministro de comercio y crecimiento puede dictar un reglamento donde se estipule que los propietarios de obras realizadas total o parcialmente en el mar, se van a comprometer en que los buques tengan contratado un seguro o hayan proporcionado una garantía.

Si bien es cierto la legislación de Dinamarca no habla en concreto del contrato de construcción, si da cierta protección para el buque en construcción, ya que, en principio, da la posibilidad de inscribirlo en el registro de construcción naval y desde ahí ya se cuentan con protecciones para el propietario.

Hay que señalar que es de suma importancia el gran sistema judicial en el tema de derecho marítimo, ya que cuenta con una legislación basta y con diversos

---

<sup>160</sup> Cfr. Danish Maritime Authority, Acts, Act amending the act on seafarers' conditions of employment, etc, the act on safety at sea and various other acts, <https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Act%20amending%20the%20act%20on%20seafarers'%20conditions%20of%20employment%20etc,%20the%20act%20on%20safety%20at%20sea%20and%20various%20other%20acts.pdf>, consultada el 20 de octubre del 2021.

órganos a los cuales se puede acudir, y todo esto es con el fin que Dinamarca sea una potencia naval en Europa.

### **3.1.5.6 Inglaterra**

Históricamente Inglaterra es un país que durante muchos siglos dominó gran parte del mar tanto comercialmente como por territorio, por este motivo es importante hablar de su regulación en el área marítima la cual es muy basta, ya que tiene regulaciones sobre estabilidad por tipo de buque, de naves de alta velocidad, código de yates grandes, códigos de embarcaciones de la policía, código de embarcaciones pequeñas, código de buque de pasaje de navegación marítima pequeña, entre otras.<sup>161</sup>

Pero también hay que mencionar que, respecto al tema de construcción y operación de buques, si bien se rige por leyes nacionales, muchas de estas se basan en estándares internacionales que previamente han sido acordados por la Organización Marítima Internacional.<sup>162</sup>

En Inglaterra la construcción de buques mercantes está regulada en el Reglamento de Transporte Marítimo Construcción de Buques de Carga de 1997

---

<sup>161</sup> Cfr. Agencia y Departamento de transporte marítimo de guardacostas, Normas de construcción, mantenimiento y operación: información detallada, <https://www.gov.uk/topic/ships-cargoes/construction-maintenance-operation>, consultada el 27 de octubre del 2021.

<sup>162</sup> Cfr. Agencia Marítima y de Guardacostas, Buques mercantes: normas de construcción y mantenimiento, <https://www.gov.uk/guidance/merchant-ships-construction-and-maintenance-standards#introduction>, consultado el 27 de octubre del 2021.

o por su nombre en inglés “The Merchant Shipping Cargo Ship Construction, Regulations 1997”, este reglamento va a contener las siguientes disposiciones:<sup>163</sup>

- La Parte II denominada construcción: todos los buques, en el apartado 6 fuerza estructural, establece un requisito para todos los buques construidos desde 1984, el cual es, que el casco, la superestructura, los mamparos<sup>164</sup> estructurales y la cubierta, se tienen que construir con acero u otro material equivalente.
- En el apartado 8 se establece que todo buque y sus mamparos van a tener que estar contruidos de tal forma que pueda soportar la presión a causa de la altura máxima a la que llegue el agua, ya que de este modo podría resistir un caso de avería del buque y así mismo se va a someter a una prueba por inundación.
- La Parte VI denominada construcción-tanqueros, en su apartado 21, menciona que esta sección le va a hacer aplicable a los buques petroleros cuyas quillas fueron colocados o se encontraban en cierta etapa de construcción o adaptación, a partir del 25 de mayo de 1980.
- La construcción de los buques petroleros, respecto a los materiales de construcción y las dimensiones de las líneas de muestreo de gas, deberán ser indicados para la restricción del paso por estas líneas, de conformidad con el apartado 25 de la regulación Merchant Shipping.

---

<sup>163</sup> Cfr. The Merchant Shipping (Cargo ship construction), Regulations 1997, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1997/1509/contents/made>, consultado el 27 de octubre del 2021.

<sup>164</sup> Por mamparo debemos entender, tabique de tablas o planchas de hierro con que se divide en compartimentos el interior de un barco, (Real Academia de la Lengua Española), <https://dle.rae.es/mamparo>, consultado el 27 de octubre del 2021.

- La Parte VII relativa a la instalación de maquinaria en general, en la sección 27 de dicha regulación, se hace mención sobre la maquinaria, calderas, tuberías, sistemas y accesorios, deben tener un diseño y construcción adecuada para el servicio destinado y del mismo modo deben ser instalados y protegidos a tal manera que se reduzca al mínimo peligro.

En diseño del buque se deberá tomar en cuenta los materiales que se utilicen para la construcción, la finalidad para la cual se destine el equipo, las condiciones de trabajo y las ambientales.

- Habrá excepciones a las reglas de construcción de acuerdo a la Parte X equivalentes, sanciones y detención, ya que establece que, si es necesario que el casco o la maquinaria de un buque se construya de una manera en particular o que se proporcione un equipo en especial, el Secretario de Estado permitirá que no se apliquen las reglas de este Reglamento, siempre y cuando la construcción, equipo o provisión sea muy eficaz como lo que se establece en el Reglamento.
- Por último, en el apartado 59 se establece que, en cualquier caso, si un buque no cumple con los requisitos del presente reglamento, dicho buque podrá ser retenido.

Si bien es cierto este Reglamento únicamente cuenta con 59 apartados, se puede desprender que es un instrumento en su mayoría completo, ya que establece requisitos específicos para ciertos tipos de buques, y por otro lado establece estándares que todos los buques construidos en Inglaterra deben cumplir, cuidando medidas laborales, de salud, de seguridad y ambientales.

### **3.1.6 Regulación de los astilleros en Asia**

El continente asiático, hoy en día es la principal región en la construcción de barcos a nivel mundial, específicamente destacan países como Singapur, Japón, China y Corea en esta rama. Hay que resaltar que este continente tuvo su gran auge en la construcción naval en las últimas décadas, ya que como se ha visto a lo largo de la historia, quien encabezaba la construcción de barcos era Europa, sin embargo, este lugar le fue arrebatado por Asia, gracias a la tecnología que han desarrollado la mayoría de los países de este continente.

#### **3.1.6.1 Singapur**

Hoy en día, el puerto de Singapur es uno de los más importantes del mundo, se puede decir que es la puerta de entrada marítima a Asia, según la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur; en el puerto de Singapur hay aproximadamente mil buques, de igual modo cada dos o tres minutos un barco sale o entra de Singapur, así mismo es el principal puerto de abastecimiento de combustible en el mundo y gracias a este sector de la industria marítima se generan 160.000 puestos de trabajo en Singapur.<sup>165</sup>

Algunos instrumentos jurídicos internacionales que Singapur ha incorporado a su marco legislativo nacional son: el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar o “*Safety of Life at Sea*” de 1978, Convenio de líneas de carga de 1966, Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, Convenio

---

<sup>165</sup> Cfr. Singapore Government, Facts and Trivia, <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/introduction-to-maritime-singapore/facts-and-trivia>, consultado el 1 de noviembre del 2021.

internacional para contenedores seguros de 1972, Convenio sobre la limitación de responsabilidad por reclamaciones marítimas de 1976, Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos de 2001, Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, entre otros.<sup>166</sup>

Del mismo modo, es la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, quien administra las obligaciones contenidas en los convenios de la Organización Marítima Internacional, mediante seis estatutos y sus reglamentos:<sup>167</sup>

- La Ley de la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, la cual regula funciones y deberes de dicha autoridad.
- La Ley de Navegación Mercante: que le concierne lo relativo al registro de buques, dotación, tripulación y cuestiones de seguridad.
- Ley de Prevención de la Contaminación del Mar: la cual le va a dar facultades a la autoridad marítima respecto a medidas contra la contaminación.
- Ley de Marina Mercante de responsabilidad civil e indemnización: la cual aborda temas de la responsabilidad por la contaminación, pero específicamente la producida por hidrocarburos.
- Ley de delitos marítimos: la cual va de la mano con el “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación

---

<sup>166</sup> Cfr. The Law Reviews, The Shipping Law Review: Singapur, <https://thelawreviews.co.uk/title/the-shipping-law-review/singapore#footnote-096>, consultada el 1 de octubre del 2021.

<sup>167</sup> *Ídem*.

Marítima”<sup>168</sup>, dichos instrumentos van a reglamentar los tipos penales, como pueden ser, tomar mediante uso de la fuerza de un buque, realizar actos de violencia contra personas dentro del mismo, colocar dispositivos en el buque que puedan destruirlo o dañarlo, entre otros.

- Ley de la Marina Mercante del Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2014: la cual busca el bienestar y mejoras a las condiciones laborales de la gente a bordo de los buques.

Singapur se convirtió en el centro de resolución de disputas gracias a que en 2015 se constituyó el Tribunal Comercial Internacional de Singapur, el cual está facultado para resolver disputas comerciales e internacionales, pero para recurrir a él, las partes previamente deben haber expresado por escrito que desean someterse a su jurisdicción. Aunque del mismo modo se cuenta con el Centro de Arbitraje Internacional de Singapur, el cual se apega a sus propias reglas y a las Reglas de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional.

La Ley de autoridad marítima y portuaria de Singapur sólo regula el tema de construcción naval en la parte VIII denominada Reglamento portuario, donde le da la facultad a la autoridad Marítima, pero con aprobación del Ministro, para dictar reglamentos para un mejor control y manejo de los puertos, así como

---

<sup>168</sup> Cfr. Organización Marítima Internacional, Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>, consultada el 1 de octubre del 2021.

respecto a la construcción, maquinaria, equipos, accesorios, instalaciones y aparatos de las embarcaciones portuarias.<sup>169</sup>

El apartado XVI de la Ley de autoridad marítima y portuaria de Singapur hace referencia a la construcción de muelles o construcciones dentro de los puertos o accesos a los puertos, así como la construcción, remodelación, reconstrucción o ampliación de estos.<sup>170</sup>

Por otro lado, la Merchant Shipping Act establece normas respecto a los buques en los siguientes términos:<sup>171</sup>

- En la segunda parte de esta legislación, llamada registro de Singapur, en la sección 11, establece que para la solicitud de registro de un buque se deberá presentar la declaración de propiedad, el título de propiedad del buque, el certificado de arqueo del buque y el certificado respectivo de la construcción del buque.

En el mismo apartado, reconoce el derecho de registrar un buque, si la persona ha firmado una declaración de propiedad la cual debe contener: el nombre del buque, tonelaje bruto y neto, declaración del momento y lugar donde se construyó el buque y si se desconoce, el declarante debe especificarlo.

---

<sup>169</sup> Cfr. Singapore Statutes online, Maritime and Port Authority of Singapore Act, <https://sso.agc.gov.sg/Act/MPASA1996?WholeDoc=1>, consultada el 1 de octubre del 2021.

<sup>170</sup> *Idem.*

<sup>171</sup> Cfr. Singapore Statutes online, Merchant Shipping Act, <https://sso.agc.gov.sg/Act/MSA1995>, consultada el 1 de noviembre del 2021.

- En el mismo apartado, pero en la sección trece, se establece que una vez que se cumplan con todos los requisitos para registrar el buque, los datos que se van a inscribir serán, el nombre del barco y el puerto al que pertenece, la construcción y los detalles que describan e individualicen al barco, los datos sobre su origen, la declaratoria de propiedad y los datos del propietario.
- Por último, en la parte V, faculta a la autoridad marítima, pero con aprobación del Ministro, para dictar reglamentos que dispongan normas de construcción y equipamiento de los buques, las herramientas de salvamento, extinción de incendios e instalaciones de comunicación.

Es importante mencionar que Singapur tiene amplia legislación relativa al tema marítimo, pero a su vez, sigue ciertos principios del derecho consuetudinario y al mismo tiempo, el modelo de justicia de Inglaterra. Es por ello que hoy en día Singapur le ha apostado también al arbitraje y a instituir autoridades e instancias que puedan resolver estos conflictos tanto a nivel nacional como internacional.<sup>172</sup>

Si bien, la legislación de Singapur es basta respecto a la marina mercante, en lo que concierne a mercancías, tarifas, tripulación, inspección, líneas de carga, registros, provisiones, repatriación, seguridad, siniestros y cuestiones laborales, no existe regulación específica respecto a la construcción naval ni a la reparación o modificación.

---

<sup>172</sup> Cfr. Singapore law watch, Shipping law, <https://www.singaporelawwatch.sg/About-Singapore-Law/Commercial-Law/ch-25-shipping-law>, consultada el 1 de noviembre del 2021.

### 3.1.6.2 Japón

Esta isla que hoy en día es una potencia en diversas industrias, como en la marítima, cuenta con la Ley Marítima Japonesa que fue codificada por primera vez en 1899 en el Código de Comercio Japonés, pero durante más de un siglo no tuvo ninguna reforma.

Pero fue hasta 1957 que, para incorporar las Reglas de La Haya, Japón promulgó la Ley de Contrato de Transporte Marítimo, la cual fue reformada en 1992 para incorporar las Reglas de Visby de 1968, dicha ley aplica principalmente a los viajes dentro del territorio japonés, y como no ha habido muchos litigios relacionados con estos viajes no ha habido necesidad de realizar modificaciones. Con la introducción de la tecnología en esta industria, se han tenido que hacer reformas, en 2014 el gobierno japonés instauró un grupo de trabajo para reformar el Código de Comercio Japonés, y las reformas dieron lugar a un nuevo Código en 2019.<sup>173</sup>

El comercio marítimo es regulado en la parte III del Código de Comercio Japonés, denominado comercio marítimo de los artículos 684 al 851, en los siguientes términos:<sup>174</sup>

---

<sup>173</sup> Cfr. UKP&I, a nueva ley marítima japonesa, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/legal-content/legal-articles/the-new-japanese-maritime-law/>, consultada el 6 de noviembre del 2021.

<sup>174</sup> Cfr. Japanese Law Translation, Commercial Code, [http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail\\_main?re=&vm=02&id=2735](http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail_main?re=&vm=02&id=2735), consultado el 6 de noviembre del 2021.

- En el primer artículo se determina el término de buque, el cual es aquel que es utilizado en un viaje por mar y que va a tener el propósito de realizar una transacción comercial.
- En temas de responsabilidad, el artículo 690 establece que el armador va a estar obligado a indemnizar por daños que llegue a causar el capitán y los marineros, ya sea intencional o negligentemente, cuando desempeñen sus actividades encomendadas.
- Así mismo el artículo 693 menciona que los detalles de un buque se van a determinar entre los copropietarios del buque por mayoría y de acuerdo el valor de sus acciones respectivamente. El artículo 695 establece que, si se quiere realizar una reparación importante en el buque, y algún copropietario se opone, este puede exigirles a los demás copropietarios que compren sus acciones.
- Por otro lado, el artículo 718 va a enlistar los supuestos en los que un buque será irreparable; que el buque no pueda repararse en su ubicación actual y no que pueda navegar a un lugar donde se repare o que el costo de la reparación exceda las tres cuartas partes del valor total del buque.
- Respecto al tema de seguros, el artículo 833 establece que el titular del seguro va a poder reclamar la totalidad del monto de este, si el bien asegurado, en este caso el buque, se hunde, desaparece<sup>175</sup>, se vuelve irreparable o si el buque es capturado.

---

<sup>175</sup> El artículo 834, considera que un buque se va a catalogar como desaparecido, si no se sabe nada del mismo por un periodo de seis meses.

- Así mismo, el último artículo, el 851 determina que, las disposiciones del presente capítulo, denominado acreedores de buques, le aplicará *mutatis mutandis* a un buque en construcción.

Es importante mencionar que la Ley de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías, no regula el tema de la construcción naval, únicamente lo relativo al manejo de las mercancías y la responsabilidad de las mismas.<sup>176</sup>

La Ley de Barcos de Pesca, en su artículo primero establece el registro, inspección y construcción de barcos de pesca. El artículo cuarto determina que, si una persona quiere construir un barco pesquero, o quiere remodelar un bote para convertirlo en una embarcación de pesca, deberá tener el permiso<sup>177</sup> del Ministro de Agricultura, Silvicultura y Pesca, dicha autorización se obtendrá mediante solicitud, en la cual se establezcan los datos del solicitante, del barco, tipo de embarcación, nombre y ubicación del astillero donde se vaya a realizar la construcción o la remodelación del buque, entre otros.<sup>178</sup>

En el artículo diez, de la misma ley, se determinará que, si un buque de pesca se quiere registrar, únicamente podrá hacerlo si se dedica exclusivamente a la pesca y entre los datos que debe contener la solicitud de registro se encontrará,

---

<sup>176</sup> Cfr. Japanese Law Translation, Law for international carriage of goods by sea, [http://www.japanlaw.co.jp/p\\_file/japan%20cogsa.pdf](http://www.japanlaw.co.jp/p_file/japan%20cogsa.pdf), consultada el 7 de noviembre del 2021.

<sup>177</sup> El artículo sexto de la misma ley, establece que se tiene un año para terminar la construcción del bote, una vez emitido el permiso.

<sup>178</sup> Cfr. Japanese Law Translation, Fishing Boat Act, Act no.178, <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?ft=1&re=02&dn=1&x=40&y=13&co=01&ia=03&ja=04&ky=shipyard&page=2>, consultada el 7 de noviembre del 2021.

el dar el nombre y ubicación del astillero donde se construyó, el nombre del barco y del solicitante, material, tipo de motor, tonelaje bruto, entre otros datos.

Por otro lado, la autoridad, en este caso, el gobernador de la prefectura donde se realicen los trabajos de construcción o remodelación, tiene la facultad de poder mandar a un oficial, a ingresar a la oficina del propietario o administrador del barco donde se estén llevando a cabo los trabajos de construcción o remodelación del barco de pesca, para una inspección del buque, de su motor, maquinaria u otro equipo que utilice el barco de pesca, esto, conforme al artículo 50.

La Ley de Puertos regula las obras de construcción portuaria, lo cual hará referencia al mejoramiento, mantenimiento y restauración de instalaciones portuarias, como, por ejemplo, remover residuos de sustancias que provoquen contaminación en el puerto, eliminar escombros flotantes, entre otras.<sup>179</sup>

Japón es un país integrado por cuatro grandes islas; Hokkaido, Honshu, Shikoku y Kyushu, pero también tiene islas más pequeñas, lo cual lo hace un país completamente marítimo, ya que está rodeado en su totalidad de agua.

Esto hace que Japón cuente con una gran industria y una basta regulación en temas marítimos, como la pesca, el comercio, el ecosistema marino, entre otros,

---

<sup>179</sup> Cfr. Japanese Law Translation, Port and Harbour Act, Act no. 218, <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?re=02&dn=1&x=0&y=0&co=1&ia=03&ja=04&yo=&gn=&sy=&ht=&no=&bu=&ta=&ky=boat&page=13>, consultada el 7 de noviembre del 2021.

además posee una legislación en el tema de construcción naval, debido a que Japón es de los países asiáticos que más buques construye.

Así mismo, Japón no cuenta con tribunales específicos para resolver contiendas marítimas, así que, si se tiene una controversia entre particulares relativas al tema, suelen resolverse mediante arbitraje o conforme a lo establecido en el contrato privado. Pero hay que mencionar que Japón se ha visto envuelto en controversias internacionales respecto a temas marinos y que ha sido la Corte Internacional de Justicia la que los ha resuelto, como lo fue en el 2010, con la presentación del caso por parte de Australia, denominado “Caza de ballenas en el Antártico”,<sup>180</sup> en el que se vieron involucrados Australia y Japón con intervención de Nueva Zelanda.

### **3.1.6.3 China**

Este país densamente poblado y que es una gran potencia en diversos aspectos, pero sobre todo en la rama de innovación y tecnología, se ha posicionado como uno de los principales y más importantes en la industria marina.

Un ejemplo de esto, es el caso de Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding que dio a conocer la construcción naval, que pretende crear el crucero más grande construido en China, con una eslora total de 341, un tonelaje de 140.00GT<sup>181</sup> y con capacidad para transportar a 6,500 pasajeros aproximadamente, el crucero se construirá bajo los estándares aplicados en la normativa china, se cuidará la

---

<sup>180</sup> Cfr. Corte Internacional de Justicia, Caza de ballenas en la Antártida (Australia contra Japón: Nueva Zelanda interviniendo), <https://www.icj-cij.org/en/case/148>, consultada el 10 de noviembre del 2021.

<sup>181</sup> Tonelaje bruto.

protección al medio ambiente y se prevé que la fecha de entrega sea en diciembre del 2025.<sup>182</sup>

Por otro lado, otro caso que tiene a varios países inconformes como Japón y Estados Unidos, es respecto a la posición tomada por China, en cuanto al “Anuncio de la administración de Seguridad marítima de la República Popular de China sobre los requisitos de notificación para embarcaciones de nacionalidad extranjera que ingresen al mar territorial de la República Popular de China”, que entró en vigor el 1 de septiembre de 2021 y del que se desprende lo siguiente:<sup>183</sup>

- Se establece que los buques de nacionalidad extranjera que ingresen al mar territorial de China deben informar a la administración marítima china.
- El Acuerdo se aplicará a los buques extranjeros que sean: sumergibles, buques nucleares, buques que transporten materiales radioactivos, aceite a granel, productos químicos, gas licuado y otras sustancias tóxicas y nocivas, así como aquellas embarcaciones que pongan en peligro la seguridad del tráfico marino de China.
- Al entrar al mar de China se debe informar: el nombre del barco, su número IMO, dar la fecha, hora y posición actual, el último puerto de escala y su hora de salida, el próximo puerto de escala y la hora estimada de llegada,

---

<sup>182</sup> Cfr. Revista del sector marítimo, Acuerdo para la construcción del mayor crucero que se construirá en China, <https://sectormaritimo.es/acuerdo-para-la-construccion-del-mayor-crucero-que-se-construira-en-china>, consultada el 7 de noviembre del 2021.

<sup>183</sup> Cfr. Ministerio de comercio de la República Popular de China, Anuncio de la administración de Seguridad marítima de la República Popular de China sobre los requisitos de notificación para embarcaciones de nacionalidad extranjera que ingresen al mar territorial de la República Popular de China, <https://mp.weixin.qq.com/s/PgM0ZoiDLfgqTL1RzhprYA>, consultado el 7 de noviembre del 2021.

el teléfono satelital, nombre, categoría y peso de la carga o mercancía peligrosa transportada.

Ante esta normativa, existen cuestionamientos respecto si China impone muchas restricciones al libre paso inocente de las embarcaciones en el Mar de China Meridional o Mar del Este, así mismo que las definiciones o conceptos llegan a ser ambiguos en el Acuerdo.

China cuenta con un Código Marítimo que regula lo relativo a los buques en lo siguiente:<sup>184</sup>

- El fin del presente código será regular las relaciones que se produzcan del transporte marítimo, así como asegurar y proteger los intereses legítimos de las partes y promover el desarrollo del transporte marítimo, la economía y el comercio.
- El artículo nueve menciona que la adquisición, transferencia o extinción de la propiedad de un buque deberá ser inscrito en el registro de buques.
- Así mismo, el artículo 12 establece que la hipoteca de un buque se debe establecer por contrato escrito, y el artículo 14 hace mención a que una hipoteca puede constituirse sobre un buque en construcción y, que, al registrar dicha hipoteca, el contrato de construcción también debe presentarse ante las autoridades de registro del buque.

---

<sup>184</sup> Cfr. Organización internacional del trabajo, Código Marítimo de la República Popular China, [https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=31944&p\\_country=CHN&p\\_count=1097](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=31944&p_country=CHN&p_count=1097), consultada el 7 de noviembre del 2021.

- En el tema de gravámenes marítimos, el artículo 21 da la definición, el cual los define como, el derecho del reclamante a tener prioridad en la compensación frente a los armadores, fletadores sin tripulación u operadores de buques con respecto al buque que dio lugar a la reclamación.

Y esto tiene relación con el artículo 25 el cual establece la prelación respecto a los gravámenes, donde el gravamen marítimo va a tener prioridad sobre el gravamen posesorio y un gravamen posesorio tendrá prioridad sobre la hipoteca del barco.

Ahora bien, el gravamen posesorio será el derecho del constructor o reparador del barco de asegurar el costo de construcción o reparación del buque mediante la retención del buque bajo su mando cuando la otra parte del contrato no cumpla con el mismo, y este gravamen se va a extinguir cuando el constructor o reparador deje de poseer la embarcación que ha construido o reparado.

Como se puede desprender del análisis del Código Marítimo, no regula ni sienta las bases del contrato de construcción, así mismo tampoco menciona a los astilleros, sin embargo, para ciertas figuras jurídicas como lo son gravámenes o hipoteca si menciona al contrato, pero no su contenido o su formato.

Por otro lado, otro instrumento jurídico importante que mencionar son las Reglas de arbitraje de la Comisión de Arbitraje Marítimo de China, dicha Comisión será la encargada de resolver mediante el arbitraje, cuestiones contractuales y no contractuales, provenientes de controversias que puedan surgir del transporte, producción y navegación en las aguas de mar adentro así como de las costas, así

mismo buscará promover el desarrollo de las industrias navieras nacional y extranjeras, la construcción y el comercio, pero también tendrá las siguientes características:<sup>185</sup>

- La Comisión de Arbitraje tendrá jurisdicción en las disputas marítimas sobre: el rescate de buques, pérdidas marítimas, colisión de barcos, daños causados por barcos o estructuras en el mar, controversias sobre la administración, operación, arrendamiento, hipoteca, salvamento, reparación, construcción, facturación de embarques, seguros marítimos, y contaminación del medio marino.
- El artículo siete refiere a que, las partes pueden acordar llevar sus diferencias ante esta Comisión si lo han acordado previamente.
- La Comisión va a tener un panel de árbitros que serán chinos y extranjeros con conocimientos y experiencia en prácticas de navegación, transporte marítimo, comercio exterior, seguros y en técnica jurídica, así mismo la sede de la Comisión estará en Beijing.
- Se va a constituir al tribunal arbitral con 3 árbitros, uno elegido por cada parte y el tercero elegido por ambas o por la propia Comisión, dicho tribunal tendrá que pronunciarse sobre el asunto en un lapso de 9 meses después de su constitución, plazo que puede prorrogarse si así lo considera pertinente el tribunal, establecido en el artículo 51.

---

<sup>185</sup> Cfr. Ministerio de Comercio de la República Popular de China, Reglas de Arbitraje de la Comisión de Arbitraje Marítimo de China, <http://english.mofcom.gov.cn/article/lawsdata/chineselaw/200211/20021100050727.shtml>, consultada el 7 de noviembre del 2021.

- El artículo 54 establece los elementos que va a constituir la decisión del tribunal, entre las cuales encontraremos: la solicitud del arbitraje, los hechos, razonamientos, resultados, distribución de los gastos del arbitraje, así como la fecha y el lugar de este.
- Las decisiones serán obligatorias y definitivas para ambas partes, esto lo menciona el artículo 59.

Al realizar el análisis de este último instrumento legislativo, se puede desprender, que es bueno que China ya cuente con reglas de arbitraje para estas cuestiones, así mismo tiene las bases jurídicas, para que las partes puedan recurrir al arbitraje en caso de controversias, lo cual es importante ya que el tribunal puede conocer de diferentes tipos de disputas marítimas.

#### **3.1.6.4 Corea del Sur**

Corea del Sur es un país ubicado en una península de Asia oriental, localización que la beneficia en el área marítima, ya que únicamente hace frontera terrestre con Corea del Norte, y de ahí en fuera, lo que resta del territorio colinda con el mar.

Es importante hacer la anotación, que, dentro de la legislación coreana, los convenios internacionales que hayan sido ratificados por el gobierno coreano serán equivalentes a las leyes nacionales, así lo establece el artículo sexto de la Constitución de Corea del Sur que a continuación se transcribe:

*“Los tratados debidamente celebrados y promulgados en virtud de la Constitución y las normas de derecho internacional generalmente*

*reconocidas tendrán el mismo efecto que las leyes internas de la República de Corea.*

*Se garantizará la condición de extranjero según lo prescrito por el derecho y los tratados internacionales".<sup>186</sup>*

En el marco internacional, Corea ha ratificado: el Convenio de la Organización Marítima Internacional de 1948, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar o mejor conocido como SOLAS, el Convenio internacional para prevenir los abordajes, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, el Convenio internacional sobre la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, entre otros convenios.<sup>187</sup>

En lo concerniente a los tribunales, Corea no cuenta con tribunales especializados en materia marítima, a excepción del Tribunal de Seguridad Marítima, el cual solo resuelve cuestiones de accidentes marítimos y va a decidir administrativamente y del mismo modo, la sanción va a ser administrativa,

---

<sup>186</sup> Cfr. Reliable Ministry of Government Legislation, Constitución de la República de Corea, <https://www.law.go.kr/LSW/eng/engLsSc.do?menuId=2&query=constitution#liBgcolor3>, consultada el 8 de noviembre del 2021.

<sup>187</sup> Cfr. The law reviews, The shipping law review: Corea del Sur, <https://thelawreviews.co.uk/title/the-shipping-law-review/south-korea#footnote-029>, consultado el 8 de noviembre del 2021.

actualmente se han resuelto casos relacionados con: fuego, hundimientos, explosiones, contaminación marina y daños en el mecanismo de dirección.<sup>188</sup>

En la legislación nacional, la rama marítima se ve legislada específicamente en el Código de Comercio de Corea del Sur, en el capítulo cinco, denominado comercio marino, el cual señala, sustancialmente lo siguiente:<sup>189</sup>

- El artículo 740 establece que la palabra barco será utilizada para la navegación con fines comerciales o lucrativos.
- Un barco va a ser irreparable según el artículo 754 cuando sea imposible su reparación en la ubicación actual, en caso de que no pueda llegar a donde se le vaya a reparar y si los gastos de la reparación superen las tres cuartas partes del valor del barco.
- Por otro lado, si el barco requiere reparaciones extensas, según el artículo 766 el administrador del buque requerirá autorización por escrito del propietario del buque o de los copropietarios.
- El artículo 790 hará alusión, a que los artículos ubicados en la sección cinco de seguridad en los buques, le será aplicable *mutatis mutandis* a los buques en construcción, por lo que dará origen al derecho del propietario a pedir indemnización por daños o pérdida del buque o flete. Así mismo contempla el derecho de retención sobre el buque respecto a

---

<sup>188</sup> Cfr. Tribunal de seguridad marítima, Decisión de adjudicación de seguridad marítima, <https://www.kmst.go.kr/kmst/verdict/writtenVerdict/selectWrittenVerdict.do>, consultado el 8 de noviembre del 2021.

<sup>189</sup> Cfr. Reliable Ministry of Government Legislation, Código de Comercio, <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?chrClsCd=010203&lsiSeq=113383&viewCls=engLslnfoR&urlMode=engLslInfoR#0000>, consultado el 8 de noviembre del 2021.

gravámenes de carga. Si un buque se encuentra registrado puede ser objeto de hipoteca junto con sus accesorios.

El Código de Comercio de Corea del Sur regula, además temas relativos al transporte y fletamento de mercancías, al transporte marítimo de pasajeros, al contrato de arrendamiento, al conocimiento de embarque, a los riesgos marítimos, como la avería gruesa, la colisión de buques y el salvamento, figuras que son importantes para el comercio, pero realmente no involucra a los buques en construcción, ni al contrato mismo, solamente habla de este en una sección del código, como fue mencionado anteriormente.

### **3.2 Contrato de construcción**

En principio este contrato tiene importancia económica dentro del Derecho marítimo, ya que también puede representar una forma de adquisición de la propiedad de un buque, pero a su vez, se debe tomar en cuenta el alcance que este contrato puede llegar a tener, esto es, si un contrato de construcción tiene alcance interno o nacional, se refiere a, que no se van a sobrepasar las fronteras de un país y, por lo tanto, el contrato, se regirá por las normas del país nacional de donde se haya llevado a cabo el contrato.

Por el contrario, si la celebración del contrato es internacional, entonces, será necesario que las partes sepan cuál será el derecho nacional aplicable al contrato, ya que este elemento afectará a la calificación del contrato y a su vez esto ayudará a determinar las normas que lo puedan complementar.

Las partes podrán acordar libremente la ley aplicable en el contrato y cuando esto no pase, el juzgador deberá recurrir a las normas del Derecho Internacional

Privado vigentes en su ordenamiento jurídico, referente al principio de especialidad, específicamente este conflicto se resuelve de este modo, porque en la actualidad no existe algún convenio o tratado que regule el contrato de construcción naval,<sup>190</sup> pero en la práctica se cuenta con contratos-tipo los cuales son documentos detallados con el objetivo de dar solución a las problemáticas que se pudieran llegar a presentar sin necesidad de recurrir a la ley nacional, pero a su vez por su importancia en el sentido económico, suelen agregarse más cláusulas a estos contratos-tipos de construcción que derivan de la negociación de las partes contratantes.<sup>191</sup>

### **3.2.1 Concepto**

El contrato naval o de construcción de buque es un convenio por medio del cual una parte en este caso una empresa de construcción naval especializada, la cual puede ser un astillero, un constructor o un contratista se compromete a la construcción de un buque con determinadas características a cambio de un pago cierto y en dinero proveniente de un armador o comitente.<sup>192</sup>

El gran jurista mexicano Raúl Cervantes Ahumada nos menciona que, la doctrina francesa ha distinguido al contrato de construcción en dos formas diferentes:<sup>193</sup>

---

<sup>190</sup> La Convención de las Naciones Unidas sobre Compraventa Internacional de Mercaderías, en su artículo 3, excluye de su ámbito de aplicación este tipo de contratos, "La presente Convención no se aplicará a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones de la parte que proporcione las mercaderías consista en suministrar mano de obra o prestar otros servicios".

<sup>191</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p. 401.

<sup>192</sup> Cfr, GABALDÓN GARCÍA, José Luis. "Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales". SNE., Marcial Pons, Madrid, 2012, p. 402.

<sup>193</sup> CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, Op. Cit, p.833 y 834.

- Construcción por economía: en este tipo de contrato, el presunto propietario aporta los materiales para la construcción del buque y se aplicarán las normas relativas al contrato de obra a precio alzado, en este supuesto el navío se considerará propiedad del adquirente desde que se inicie la construcción ya que los materiales le pertenecen.

- Construcción “*a forfait*”: en este contrato, el presunto adquirente del buque encargará a un astillero su construcción bajo determinadas características y se obligará a pagar un precio fijo, entonces el astillero deberá aportar todos los materiales para la construcción.

Así mismo, se puede distinguir que, cuando el armador construye por su cuenta y para ello realiza otros contratos, como lo pueden ser, de suministro de materiales, de obra, de servicios, entre otros, los cuales son totalmente diferentes al contrato de construcción naval, y se estará sino una pluralidad de contratos previos a la fabricación del buque o navío y en consecuencia se trata de un modo originario de adquirir la propiedad del buque.<sup>194</sup>

En cambio, se estará ante el contrato de construcción naval en el momento que un armador o comitente encarga la fabricación o construcción de un buque a otra empresa dedicada a la construcción naval especializada, ya sea astillero, constructor o contratista.<sup>195</sup>

---

<sup>194</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit., p. 402.

<sup>195</sup> *Ídem*.

Como se ha mencionado anteriormente la materia marítima es internacional en su mayoría y al tratarse de la construcción naval, hay que decir que, ciertamente no existe un contrato establecido u obligatorio a seguir para la construcción. Internacionalmente se toman en cuenta los contratos BIMCO, por sus siglas en inglés, The Baltic and International Maritime Council o bien, el Consejo marítimo internacional y del Báltico, los cuales son contratos modelos o contratos tipos, que se toman como referencia y se modifican conforme a los intereses de las partes involucradas.

En este caso, el contrato a examinar es el *Newbiuldcon*, el cual se estructura en dos partes, la primera va a contener apartados los cuales deben completarse con elementos variables como lo es: el establecimiento de las partes, la identificación del buque a construir, los plazos, el precio y la forma de pago. En la parte dos se tendrá el índice de cláusulas generales aplicables al contrato, así mismo se va a incorporar un formulario el cual tendrá tres anexos. El anexo A va a hablar sobre garantías, el anexo B sobre especificaciones técnicas de la embarcación y el anexo C donde se van a identificar los fabricantes o *makers list*, quienes podrán ser subcontratados por el constructor.

### **3.2.2. Sujetos del contrato**

El contrato BIMCO, The Baltic and International Maritime Council o bien, el Consejo marítimo internacional y del Báltico, de construcción naval es el

Newbuildcon,<sup>196</sup> el cual en su primer apartado se establece el lugar y fecha del contrato, posteriormente se pasa a los sujetos del contrato:

- Constructor: encargado de diseñar y elaborar la construcción encomendada por parte del comprador.<sup>197</sup> Se debe poner su nombre, dirección, país, teléfono, correo, número de registro de la compañía y estos mismos datos si cuenta con contactos adicionales.
- Comprador: es aquella persona que realiza el encargo de construir un buque con características determinadas de acuerdo a sus intereses y necesidades.<sup>198</sup> En el contrato se debe establecer su nombre, dirección, país, teléfono, correo, número de registro de la compañía y los mismos datos si cuenta con contactos adicionales.
- Astillero: es el lugar o establecimiento donde se va a construir y a reparar cualquier tipo de embarcación.<sup>199</sup> Se puede dar el supuesto donde sea diferente al constructor, y en ese caso, se debe establecer el nombre, dirección, teléfono, correo electrónico y los mismos datos si cuenta con contactos adicionales.
- Sociedad clasificadora: son las encargadas de desarrollar reglas, normas y requisitos técnicos para evaluar la resistencia estructural, la integridad

---

<sup>196</sup> Cfr. BIMCO. Contrato de construcción naval, consultado en <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>, consultado el 11 de junio del 2021.

<sup>197</sup> *Ídem*.

<sup>198</sup> Cfr. CHORLEY LORD, Derecho marítimo, 4ta edición, Bosch casa editorial, Barcelona, 1962, p. 30.

<sup>199</sup> Cfr. DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, RAE en <https://dle.rae.es/astillero>, consultado el 20 de junio del 2021.

de las partes del barco y sus diferentes sistemas.<sup>200</sup> Si bien, la voluntad de este sujeto no interfiere en el contrato de construcción, es importante establecerla, ya que, el buque se va a diseñar, construir, inspeccionar, aprobar y entregar de acuerdo a las leyes, reglas, regulaciones y requisitos que le sean aplicables a la sociedad clasificadora, las cuales deben cumplirse sin reservas, así mismo, las decisiones finales de la Sociedad clasificadora serán vinculantes para las partes en cuanto al cumplimiento del contrato.<sup>201</sup>

### **3.2.3. Obligaciones y derechos de las partes**

A continuación, se enlistarán las obligaciones del constructor, de conformidad con el contrato Newbiulcon:<sup>202</sup>

- Diseñar, construir, aprobar y examinar la embarcación de acuerdo a las especificaciones que le fueron encargadas.
- Equipar, vender y entregar el buque al comprador, en el plazo establecido en el contrato.
- Aplicar el principio *Good international shipbuilding and marine engineering practice*.<sup>203</sup>

---

<sup>200</sup> Cfr. International Association of Classification Societies, About IACS, <https://www.iacs.org.uk/about/>, consultado el 10 de septiembre de 2021.

<sup>201</sup> BIMCO. Contrato de construcción naval, Op. Cit., <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>, consultado el 10 de septiembre del 2021.

<sup>202</sup> *Ídem*.

<sup>203</sup> TRADUCCIÓN PROPIA DE LA AUTORA DE LA TESIS: regir su conducta de acuerdo a lo establecido en el contrato, a las buenas prácticas internacionales tanto de construcción naval como de ingeniería marítima.

- En casos de responsabilidad contractual, responder hasta donde le corresponda (depende de cada caso en concreto).
- De acuerdo con las directrices de la Organización Marítima Internacional sobre Reciclaje de buques, debe utilizar materiales que puedan reciclarse de forma segura y respetuosa con el medio ambiente y minimizar el uso de materiales que sean peligrosos para la salud y medio ambiente.<sup>204</sup>
- Debe enviar al comprador tres juegos de planos y dibujos para que lo apruebe el comprador, así mismo debe enviar cualquier información técnica que le solicite el comprador.
- Entregar los resultados de las pruebas realizadas a la embarcación.
- Dar aviso de dónde y cuándo estará listo el buque para su entrega.
- Entregar al comprador determinados documentos como; el protocolo de ensayos realizados, protocolo de inventario y equipo de embarcación, protocolo de tiendas de combustibles excedentes, planos relacionados con la embarcación, junto con todos los manuales de instrucciones necesarios y todos los certificados que se hayan emitido.

A continuación, se enlistarán los derechos del constructor, de conformidad con el contrato Newbiulcon:<sup>205</sup>

---

<sup>204</sup> Cfr. Organización Marítima Internacional, Medio marítimo, Reciclaje de buques, Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 o Resolución A.962 (23), consultada en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>, consultado el 20 de agosto del 201.

<sup>205</sup> BIMCO. Contrato de construcción naval, Op. Cit., <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>, consultado el 10 de septiembre del 2021.

- Recibir el pago por la construcción de la embarcación.
- Hacer observaciones sobre cualquier vicio o defecto aparente u oculto, para el tema de responsabilidad.
- Acudir a las instancias respectivas para el caso de incumplimiento por parte del comprador o por cualquier contienda procedente del contrato.
- Puede emplear subcontratistas, pero es necesaria la aprobación del comprador.

A continuación, se enlistarán las obligaciones del comprador, de conformidad con el contrato Newbiulcon:<sup>206</sup>

- Pagar el buque encomendado, en los plazos y el precio establecido.
- Conforme al caso, proporcionar al constructor los materiales para la construcción.
- Regir su conducta de acuerdo con lo establecido en el contrato, al evitar los vicios o defectos ocultos, así como regirse bajo, las buenas prácticas y costumbres internacionales.
- Una vez recibidos los planos y dibujos para su aprobación, debe enviar la aprobación ya sea con comentarios, enmiendas o reservas.
- Estar presente en las pruebas de mar y aquellas que sean de vital importancia en la construcción del buque.

---

<sup>206</sup> *Ídem.*

- Retirar el buque del lugar de entrega dentro de los cinco días siguientes a la entrega y aceptación, ya que, en caso de no hacerlo, deberá pagar al constructor los gastos de amarre del buque.

A continuación, se enlistarán los derechos del comprador, de conformidad con el contrato Newbiulcon:<sup>207</sup>

- Ordenar la construcción del buque conforme a sus especificaciones, requisitos e intereses.
- Recibir la embarcación de acuerdo a las especificaciones y requisitos establecidos en el contrato.
- En caso de retraso de la embarcación por causas ajenas a él, podrá recibir el pago de daños y perjuicios, a excepción de aquellas que puedan ser consideradas de fuerza mayor.
- Recibir una indemnización por daños y perjuicios en caso de que la embarcación presente defectos o vicios ocultos imputables al constructor.
- Acudir a las instancias respectivas para el caso de incumplimiento por parte del constructor o por cualquier contienda procedente del contrato.
- Puede solicitar al constructor, que identifique el país de origen de todos los componentes principales de la embarcación, así sus planos y dibujos.
- Tener un representante presente en el astillero durante la construcción, así como asistentes, pero debe notificárselo al constructor, quienes tienen derecho a asistir a las pruebas, ensayos e inspecciones de cualquier parte del buque, estén o no instaladas.

---

<sup>207</sup> *Ídem.*

### 3.2.4. Reglas aplicables al contrato

Por su propia naturaleza, el contrato de construcción se clasifica de diferente manera en cada legislación, ya que, en algunas, este contrato es considerado como un contrato mixto de arrendamiento de obra y de suministro de materiales, otras legislaciones lo regulan como compraventa de cosa futura, ya que el constructor se obliga a vender y entregar una cosa cierta pero aún inexistente al momento de perfeccionarse el contrato.

Pero, si se califica como contrato de arrendamiento de obra, la propiedad del buque en construcción y el riesgo de pérdida por caso fortuito, le corresponderá al astillero, hasta su entrega. Contrario a, si es considerado como contrato de compraventa, la propiedad del buque será del astillero hasta su entrega, pero el riesgo de pérdida por caso fortuito será a cargo del armador en todo momento.<sup>208</sup>

Así mismo, para poder determinar cierta responsabilidad, obligaciones y derechos, es necesario establecer la propiedad de la embarcación en construcción, para lo cual, La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 82 nos refiere que, la propiedad de dicha embarcación se va a manejar de la siguiente manera:<sup>209</sup>

---

<sup>208</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales, Op. Cit p 403.

<sup>209</sup> Cfr. Artículo 82 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf), consultado el 08 de agosto del 2021.

- La propiedad de la embarcación se va a trasladar al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su propia cuenta los materiales, esto se refiere al contrato de compraventa de cosa futura.
- La propiedad de la embarcación será del adquirente desde que se inicie la construcción y esté haya proporcionado los materiales para la construcción, en esta situación se presenta un contrato por obra.

### **3.2.5. Responsabilidad civil**

En Roma, la responsabilidad era fuente de obligaciones, donde el *paterfamilias*, quien era un ciudadano romano, y el titular del núcleo familiar estaba obligado a responder por los actos realizados por los sujetos a su cargo. Así mismo la responsabilidad se clasificó primero en delictual y *cuasidelictual*, donde el delito es todo acto ilícito que es castigado con la pena, y puede ser público y privado, donde serán delitos públicos los que afecten el orden y la paz social, y serán privados los que lesionen los intereses de los particulares.<sup>210</sup>

Por tal motivo, la responsabilidad civil supone un daño, porque la víctima es un particular.<sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> Cfr. BONFANTE, PIETRO, Instituciones de derecho romano, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 2007, pp. 512 y Orizaba Monroy, Salvador, Las obligaciones y los contratos. Derecho sucesorio. Tópicos de derecho privado-romano, México, Sista, 2006, p. 239-243.

<sup>211</sup> Cfr. SANROMÁN ARANDA, ROBERTO, Derecho de las obligaciones, 2a. ed., México, McGraw-Hill, 2001, p. 159.

La doctrina ha señalado que la responsabilidad civil consiste en la necesidad de indemnizar los daños y perjuicios causados por el incumplimiento de una obligación previamente existente, estos se causan a otra persona por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo.<sup>212</sup>

La responsabilidad civil es el nombre que se le va a dar a la obligación de indemnizar los daños causados por un hecho ilícito o un riesgo creado, su contenido será la indemnización, la cual es, hacerse cargo de los daños producidos y restituir sus efectos. Y sus elementos serán; la comisión de un daño y que este se pueda identificar como ilícito y sea de carácter patrimonial o moral, la culpa o error del comportamiento por parte de la persona que lo cometa, y por último el nexo causal entre la persona que actuará erróneamente y el mismo daño.<sup>213</sup>

Por lo cual existirán dos formas de indemnizar, por un lado tendremos la reparación en naturaleza, la cual va a consistir en borrar los efectos del acto dañoso para restablecer las cosas a la situación que tenían antes de él, esto es, que se coloca de nuevo a la víctima en el pleno disfrute de los derechos o intereses que le fueron lesionados, y por otro lado tendremos la reparación por un equivalente, donde si no es posible la reparación del daño en naturaleza, se indemniza al proporcionar a la víctima un equivalente de los derechos, intereses o bienes afectados, por lo general en dinero.<sup>214</sup>

---

<sup>212</sup> Cfr. BEJARANO SÁNCHEZ, MANUEL, Obligaciones Civiles, 6ta edición, México, Editorial Oxford, p. 260-270.

<sup>213</sup> *Ibidem*, p. 282-285.

<sup>214</sup> *Ibidem*, p. 290-296.

Es de mencionarse que en la parte dos del contrato en mención, vienen establecidas las cláusulas correspondientes a la responsabilidad de ambas partes y así mismo, da la libertad de agregar más supuestos,<sup>215</sup> por ejemplo, cuando la obra o el buque en cuestión puede verse dañada o afectada en algún momento de su construcción por diversos factores, los cuales pueden ser causados por negligencia o culpa de una de las partes o simplemente por un evento ajeno a los mismos.

En el caso de siniestro la indemnización que el seguro va a estar obligado a dar, va a ser recibida por el constructor, pero, si la construcción de la embarcación se ve detenida y se tiene que terminar el contrato, el asegurador deberá pagar directamente al comprador una cantidad equivalente al crédito que éste tenga frente al astillero.

De igual modo, el constructor no será responsable de ningún defecto en cualquier parte del buque, después de haberse entregado este y si hubiese sido reparado o reemplazado en alguna manera por cualquier contratista que no haya sido el constructor o sus subcontratistas, o por cualquier defecto que haya sido causado en su totalidad o en parte por omisión o uso inadecuado o mantenimiento del buque por parte del comprador.

La cláusula de exclusión mutua se refiere a la responsabilidad tras la rescisión, ya que, en caso de rescisión del contrato, ninguna de las partes tendrá

---

<sup>215</sup> BIMCO. Contrato de construcción naval, Op. Cit., <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>.

responsabilidad alguna frente a la otra parte, a menos que se haya especificado lo contrario en la presente cláusula.

Por otro lado, cuando se habla de responsabilidad por muerte y lesiones personales, cada parte del contrato aceptará la responsabilidad por muerte y lesiones de su personal, a menos que la muerte o las lesiones hayan sido causadas por la otra parte o sus subcontratistas con la intención y con el conocimiento de que probablemente se causaría la muerte o las lesiones, en este caso, la parte responsable debe indemnizar tanto la responsabilidad como los costos legales.

Así mismo, cada parte acepta la responsabilidad por los daños o la pérdida de sus bienes o los bienes pertenecientes a su personal, a menos que dichos daños o pérdidas hayan sido causados por la otra parte o sus subcontratistas con la intención de causar el daño o la pérdida, o imprudentemente y con conocimiento de que el daño o pérdida podría producirse.

### **3.2.6. Solución de controversias por incumplimiento**

A continuación, se estudiarán las soluciones de controversias por incumplimiento establecidas en el contrato de construcción naval de BIMCO Newbuilcon:<sup>216</sup>

- En el momento en que surja una disputa relacionada con el contrato, cualquiera de las partes puede exigir, mediante notificación por escrito, que la disputa sea remitida a un tercero independiente, llamado “experto”, que será designado conjuntamente. Respecto a los honorarios del

---

<sup>216</sup> *Ídem*,

experto, a menos que se acuerde lo contrario, serán sufragados por partes iguales entre los contratantes.

- El experto va a actuar como un experto en la materia, más no como un árbitro y la decisión será definitiva y vinculante para las partes, así mismo, debe hacer lo posible para que su decisión sea publicada dentro de los veintiocho días posteriores a su nombramiento.
- Es importante mencionar que, las partes, deben considerar si es conveniente o no, remitir la disputa ante un experto o entrar a una mediación o arbitraje.
- Así mismo, en el contrato se deben establecer las leyes aplicables en caso de llegar a un arbitraje, en el que generalmente se toma como referencia el tener tres árbitros.
- Una vez determinado el arbitraje en el contrato, la parte que desea iniciar el procedimiento de arbitraje, va a nombrar a un árbitro y enviará una notificación por escrito de esa designación a la otra parte, en la que le notifique la designación y la solicitud para que su contraparte nombre a su propio árbitro, dentro de los catorce días posteriores a la notificación, y si este no designa a su árbitro, se considerará que el árbitro designado por la parte que inició el procedimiento será considerado como árbitro único.
- Por otro lado, si se decide acudir a la mediación, cualquiera de las dos partes podrá recurrir a ella en cualquier momento, y debe notificarlo por escrito a la otra parte, solicitándole que acepte la mediación, para lo cual tendrá catorce días para confirmar o negarse a la mediación, y si se acepta, ambas partes podrán acordar un mediador y en caso de no llegar

a un acuerdo se designará un mediador. A menos que se acuerde lo contrario para la mediación, cada parte va a sufragar sus propios costos de la mediación y entre ambas partes correrán los costos y gastos del mediador.

- Así mismo, el proceso de mediación será confidencial y ninguna información o documentos divulgados durante la mediación, podrán ser revelados, excepto aquellos que la ley señale.

### **3.3. Principales astilleros a nivel internacional**

Si bien es cierto, en ocasiones los buques que se construyen son para uso exclusivo del Estado, en la mayoría de casos se utilizan para empleo personal o privado, lo que convierte a la industria de la construcción naval en un sector preponderantemente privado y como consecuencia se crea o repercute en tener una libre competencia entre diferentes entes privados, los cuales a su vez, se verán obligados a mejorar sus estándares de calidad en las embarcaciones, cumplir con las regulaciones tanto nacionales como internacionales, entre otros factores, para que, de este modo, puedan entrar en la competencia y tener la posibilidad de incrementar sus contratos y sus entregas de buques.

Sin embargo, al vivir una crisis sanitaria, social y económica como la que generó la pandemia, provocó que el sector de la construcción naval se viera notablemente afectado, lo que originó que la cantidad de contratos de construcción naval disminuyera, por ejemplo, en diversas partes del mundo se impusieron ciertas restricciones de movilidad, como en los tiempos de espera para entrar a puertos, de igual modo en la tripulación, como la necesidad de

realizar ciertas pruebas o en ocasiones la negativa de no poder desembarcar en puerto, entre otras situaciones.

Esto dio como consecuencia que se incrementara el costo de las mercancías, el desabasto de estas y, que, por determinadas restricciones, se vieran obligados a cambiar los flujos comerciales.

El énfasis de los principales astilleros debe recaer en cómo construyen, qué tipo de materiales utilizan, los estándares bajo los cuales construyen, el tipo de maquinaria que se utiliza, la tecnología que emplean para la construcción y de igual modo, la tecnología e innovación con la cual equipan a las embarcaciones.

En la actualidad en el continente asiático han emergido grandes astilleros como lo son Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co, Hyndai y Samsung en Corea del Sur,<sup>217</sup> en China podremos encontrar a Bohai Shipbuilding Heavy Industry Co., Dalian Cosco Marine Engineering Co., Shanghai Waigaoqiao<sup>218</sup> y en Japón Mitsui Engineering & Shipbuilding, Imabari Shipbuilding, Namura Shipbuilding, entre otros.

Europa cuenta con astilleros como Meyer Werft, Chantiers de l'Atlantique, Fincantieri, MV Werften, Naval Group, Navantia, Damen Shipyards Group,

---

<sup>217</sup> Cfr. DSME, Acerca de DSME, una empresa de construcción naval y offshore de clase mundial, consultado en <http://www.dsme.co.kr/pub/introduction/introduction0101.do>, el 10 de septiembre del 2021.

<sup>218</sup> Cfr. Artículo de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai, El mercado de construcción naval en China, Instituto Español de comercio exterior, consultado en [http://www.exportapymes.com/documentos/productos/le2514\\_china\\_construccion\\_navai.pdf](http://www.exportapymes.com/documentos/productos/le2514_china_construccion_navai.pdf), el 10 de septiembre del 2021.

considerados como los más importantes o con más contratos de construcción y de reparación a embarcaciones.<sup>219</sup>

Los continentes de África, Oceanía y gran parte de Latinoamérica no cuentan con astilleros grandes o que construyan embarcaciones de elevadas magnitudes para poder ser considerados como de talla internacional o poder ser comparados con los mencionados anteriormente, sin embargo, cuentan con astilleros que se dedican generalmente a la reparación, mantenimiento o modificación de elementos en las embarcaciones, de igual modo en ocasiones se llegan a construir embarcaciones pequeñas como lo son las de recreo.

### **3.3.1 Zonas geográficas de los astilleros**

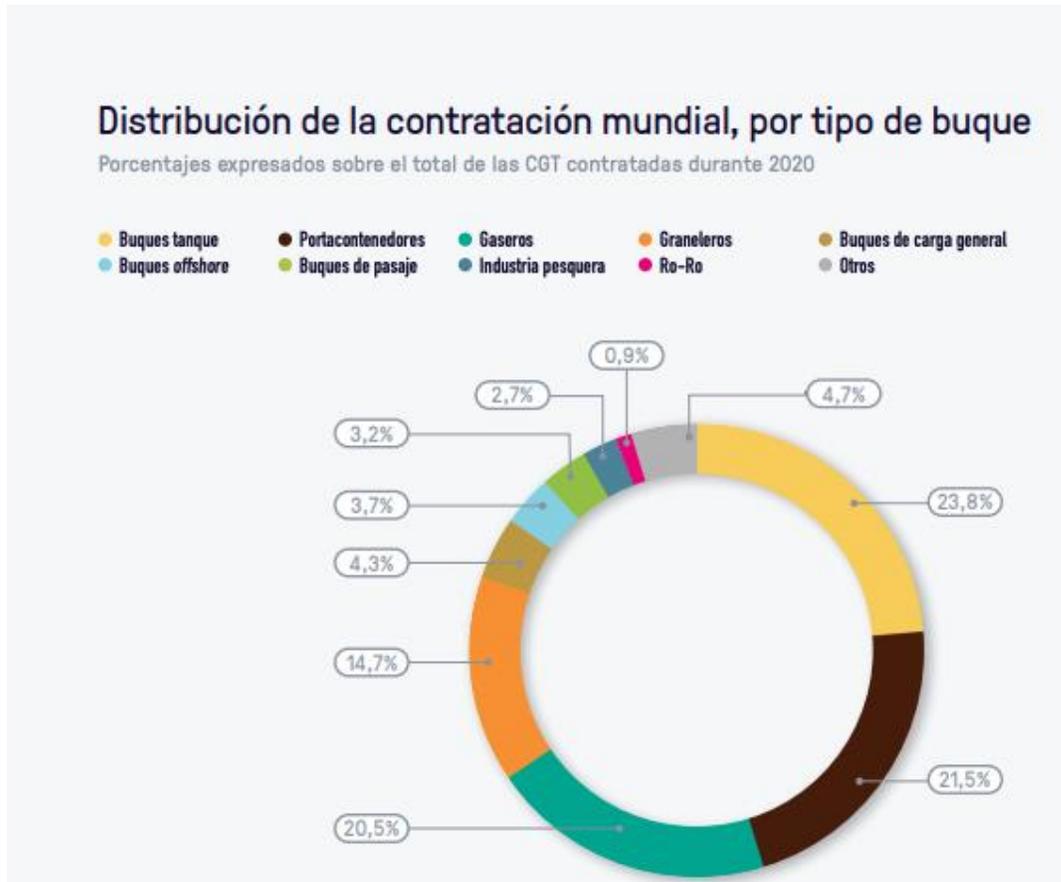
En la actualidad y a pesar de la pandemia en la que nos encontramos, el sector de la construcción naval vuelve a retomar su ritmo lentamente, comparada a los años anteriores a la pandemia, sin embargo, el continente asiático sigue a la delantera en la construcción naval a escala mundial, específicamente en la construcción de buques dedicados principalmente al transporte de mercancías, seguido de Europa y posteriormente América.

A continuación, se hará un estudio del informe de Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión S.A. PYMAR, en el que se mostrará tanto el porcentaje de tipos de buques que fueron encargados para su construcción a nivel mundial, durante el 2020 así como las repercusiones en cada uno de los

---

<sup>219</sup> Cfr. PYMAR, “Informe de actividad 2020, Sector de la construcción Naval”, en [https://pymar.com/sites/default/files/pymar\\_informe\\_anual\\_2020.pdf](https://pymar.com/sites/default/files/pymar_informe_anual_2020.pdf), consultado el 1 de septiembre del 2021.

países.<sup>220</sup> Los datos fueron dados a conocer por Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión S.A. PYMAR, sociedad anónima creada para el asesoramiento a los astilleros en España.



221

En el anterior gráfico se muestra la distribución de la construcción naval a nivel internacional, de la que podemos desprender que, durante el 2020 los buques que en mayor cantidad fueron encargados para su construcción, fueron los buques tanques, debido a que estos, son los que transportan cargas variadas de líquidos y mercancías, elementos que no podrían transportarse en un

<sup>220</sup> *Ibidem*, p.22.

<sup>221</sup> Esquema elaborado por Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reconversión S.A. PYMAR, “Informe de actividad 2020, Sector de la construcción Naval”, Op. Cit., p. 12.

contenedor, pero que sí van a poder ser desembarcados en los puertos o lugar de destino.

En segundo lugar, se concluye que los portacontenedores, son los segundos buques en su encargo para su construcción, los cuales generalmente se usan para el transporte de mercancías o cargamento seco, dichos insumos se colocan en los contenedores para después ser transportados.

El tercer tipo de buque con mayor número de pedidos son los gaseros, los cuales llevan diferentes especies de gas, para abastecer cualquier tipo de transporte ya sea aéreo, terrestre o marítimo, y es por esto, que el encargo de estos buques es muy elevado.

En cuarto lugar, se puede desprender de dicho gráfico que los graneleros son también encargados para su construcción con gran frecuencia, los cuales son los más apropiados para el transporte de cargas sólidas, como lo pueden ser granos, minerales, elementos de construcción, entre otros. Estos buques son especializados para la descarga debido a la mercancía transportada.

Después de estos grandes sectores, podremos encontrar en cantidades menores los buques de carga general, offshore, pasaje, pesqueros, Ro- Ro, entre otros, los cuales representan gran importancia para el sector al que pertenecen, ya que cada uno se especializa en una determinada industria.



Del anterior esquema podemos concluir lo siguiente, en Asia la construcción naval se concentró principalmente en China, Corea del Sur y Japón, aunque también destacaron países como Vietnam, Filipinas, Indonesia y Bangladés.

Durante 2020 China tuvo 394 unidades de buques contratados con astilleros chinos, Corea del Sur 162 buques principalmente portacontenedores y para el transporte de gas natural licuado y Japón con 238 nuevos pedidos entre los cuales se encuentran con mayoría, los buques graneleros y tanques.

Por otro lado, en Europa gran parte de este sector está dedicado a construir mega cruceros, como es el caso de Alemania, Finlandia, Francia e Italia. Durante el año pasado la Unión Europea contrato 146 buques en total, reduciéndose en gran parte la producción, comparado con años anteriores a la emergencia sanitaria.

<sup>222</sup> Esquema elaborado por PYMAR, PYMAR, “Informe de actividad 2020, Sector de la construcción Naval”, Op. Cit., p. 16.

Alemania únicamente tuvo 9 contratos, centrándose en buques de carga general, quimiqueros y de investigación. España obtuvo 18 encargos, en su gran mayoría con buques offshore. Uno de los países que tuvo una crisis en esta industria fue Finlandia,<sup>223</sup> ya que solo consiguió un contrato en el año, el cual fue para un crucero medio con fines de expedición del Ártico, pero otro de los países que corrió con la misma suerte fue Italia, quien no logró formalizar ningún contrato.

En cambio, Francia, país que generalmente concentra su actividad en la construcción de grandes cruceros, obtuvo un total de 25 nuevos pedidos, número parecido con Noruega, quien logró registrar 24 encargos de buques, pero a pesar de ser un número considerablemente bueno, este país tuvo un registro bajo comparado con otros años, debido a que cada vez aumenta la oferta en el mercado de la industria naval.

Pero el país que tuvo las peores cifras desde hace más de cuarenta años fue Países Bajos, que, a pesar de haber contratado con un total de 57 unidades, es un número muy bajo comparado con las cifras de años anteriores, los contratos que realiza este país generalmente versan sobre buques de carga general, remolcadores, dragas y cruceros, aunque, por otro lado, Países Bajos mantuvo su actividad de subcontratación en astilleros situados fuera de su territorio.

En cambio, un país que ha entrado en el mercado de la construcción naval, de una gran variedad de tipos de buques como lo son, remolcadores, ferris, buques para la industria pesquera, offshore, entre otros, es Turquía, y esto se debe a dos

---

<sup>223</sup> Su industria se redujo en un 90% comparado con años anteriores.

circunstancias, en primer lugar, su amplia diversidad de tipos de buques que ofrece; y en segundo lugar, los costes de mano de obra en la construcción, que es inferior, comparada con la europea y la asiática. Por lo cual, Turquía se ha vuelto en un gran competidor en la rama de astilleros, ya que tan solo en 2020 consiguió 56 nuevos encargos de buques.

Rusia logró incrementar sus contratos de construcción naval, por el contrato firmado entre el astillero ruso Zvezda SSK y la empresa rusa Novatek, en el que los buques serían para transporte de gas natural licuado desde el Ártico a Europa y Asia.

En el continente americano, en la construcción de grandes buques, únicamente pudieron sobresalir Estados Unidos y Brasil, pero con contratos únicos, esto se debió en gran parte por la emergencia sanitaria, y porque realmente no hay grandes astilleros en esta región.

África logró únicamente 5 nuevos contratos de construcción en todo el continente, sin embargo, todos los contratos los consiguieron astilleros ubicados en Egipto y fueron construcciones de remolcadores para dar servicio en puertos internos del país, así mismo registro 13 entregas en 2020.

Oceanía obtuvo contratos para construir 7 unidades, pero fueron para astilleros en Australia y del mismo modo, entregó 6 buques encargados previamente. Australia fue el único país de Oceanía con actividad de construcción naval durante el año 2020.

De los datos señalados anteriormente en la tesis, se puede mostrar la gran importancia del informe realizado por Pequeños y Medianos Astilleros, Sociedad de Reversión S.A. PYMAR en el año 2020 y la gran actividad mundial que se presentó en la construcción naval en el mundo.

### **3.4. Puntos de conexión en las diferentes legislaciones relativo a los astilleros**

Una vez analizadas diversas legislaciones de países de América, Europa y Asia, así como la situación en la que se encuentra la construcción naval en ellos, se puede distinguir que existen ciertos puntos de conexión o que guardan semejanzas entre ellas, como lo son los siguientes:

- ✓ En el tema marítimo, respecto a los contratos de construcción, de reparación, de transporte, de mercancías, personas, seguros, abanderamiento, tripulación, entre otros, son los temas que todos los países regulan en sus legislaciones marítimas o comerciales.
- ✓ Respecto a las autoridades dedicadas a los asuntos relativos a lo marítimo, cada legislación nacional le otorga facultades a diversas instancias, como lo son al Ministerio de Justicia, de comercio, de industria, entre otras autoridades, sin embargo, hay que destacar que, aunque varía la autoridad, siempre se le van a dar las facultades a una institución del Estado, si bien las partes podrán ser privadas o públicas, en todo momento quien crea y aplica la ley, será un ente público.
- ✓ Algunas legislaciones tienen en común, que cuentan con instancias judiciales, esto es, con tribunales específicamente dedicados a la rama

marítima, a las cuales pueden acudir las partes, sin embargo, también consideran la posibilidad de recurrir al arbitraje si las partes así lo pactaron en el contrato, ambas situaciones otorgan seguridad y certeza jurídica a cada una de ellas.

- ✓ Así mismo, todos los países analizados, cuentan con registros de embarcaciones, en los que se inscriben los datos tanto del propietario como las características específicas del buque, y en algunos países se cuenta con un registro de los barcos en construcción, los cuales al ser terminados pasan a ser inscritos en el otro registro, y en caso de que el barco deje de existir por diversas circunstancias, también podrá ser eliminado del registro de embarcaciones en construcción.
- ✓ Uno de los cambios más novedosos en las legislaciones, es la regulación de la contaminación marina, la cual ha forzado a que algunos buques deban de tener ciertas reparaciones para que cumplan con normas o estándares establecidos para poder evitar la contaminación, un tema que va de la mano con la Agenda 2030 de Naciones Unidas y su plan de un desarrollo sostenible.

### **3.4.1 Competencia y jurisdicción internacional para resolver**

#### **conflictos**

Es de suma importancia hacer una anotación histórica referente a la Tercera Conferencia del Derecho del Mar de las Naciones Unidas, de la cual, sus pláticas y labores dieron como resultado el texto de la Convención de las Naciones Unidas

sobre el Derecho del Mar, suscrita en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982.<sup>224</sup>

Es un instrumento que regula diversos aspectos de los espacios marítimos y con la cual se pueden resolver diversos problemas como el trazado de líneas de base, el régimen de pasos por las vías marítimas, derechos de paso inocente de terceros Estados, plataformas continentales, la zona contigua, zona económica exclusiva, contaminación, y entre otras instituciones.

En principio lo relativo a la solución de controversias, lo regula la parte XV de la Convención, donde se establece que los Estados Partes van a tener el derecho a resolver sus controversias mediante medios pacíficos cuando se trate sobre la interpretación o aplicación de la Convención.<sup>225</sup>

Las Partes podrán elegir mediante declaración escrita, los medios para resolver sus controversias, entre las cuales pueden elegir:<sup>226</sup>

- El Tribunal Internacional del Derecho del Mar: el cual lo regula el Anexo VI de la Convención.
- La Corte Internacional de Justicia.
- El Tribunal Arbitral: constituido conforme al Anexo VII de la Convención.
- Un Tribunal especial: constituido conforme al Anexo VIII de la Convención, donde se especifica en qué momento aplica.

---

<sup>224</sup> Cfr. SEPULVEDA, César, Derecho internacional, Op. Cit. p. 570 y 571.

<sup>225</sup> Cfr. Artículo 279 y 280 NACIONES UNIDAS, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982.

<sup>226</sup> *Ibidem*, Artículo 287.

Es relevante hacer mención que, si las partes aceptan el mismo procedimiento para la solución de la controversia, esta solo podrá ser sometida al procedimiento elegido, por el contrario, si no se acepta el mismo procedimiento, la contienda deberá ser resuelta mediante el arbitraje. Cualquier corte o tribunal de los mencionados va a ser competente para resolver controversias sobre la interpretación y aplicación de la Convención y de los acuerdos internacionales que tengan los mismos fines de la Convención,<sup>227</sup> y aplicarán las normas de derecho internacional que sean compatibles con la misma.<sup>228</sup>

Por otro lado, los Estados Partes van a tener la obligación de agotar los recursos internos, antes de recurrir a un tribunal o corte internacional y del mismo modo, la decisión dictada por los mismos, va a ser definitiva y con obligación de ser cumplida por las partes, ya que no será obligatoria para quien no fue parte de la controversia.<sup>229</sup>

Es importante hablar del Anexo VI Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, el cual señala las siguientes disposiciones generales:

- El Tribunal se va a constituir y a formar de acuerdo con lo establecido en la Convemar.
- Su sede estará en Hamburgo, Alemania.

---

<sup>227</sup> *Ibidem*, Artículo 288.

<sup>228</sup> *Ibidem*, Artículo 293.

<sup>229</sup> *Ibidem*, Artículos 295 y 296.

- Se compondrá por 21 miembros de diferentes países, y no podrá haber dos miembros del mismo Estado, así como tampoco podrán conocer de un asunto en el que hayan intervenido anteriormente.
- El quorum para constituir el tribunal será de once miembros.
- Este Tribunal tiene la facultad de constituir la Sala de Controversias de los Fondos Marinos.

Todos los Estados Partes de la Convención, tendrán derecho al acceso del Tribunal, y la competencia de este se va a extender a las controversias que sean sometidas de acuerdo a la Convención y las cuestiones que se hayan planteado en otros acuerdos que le otorguen competencia al Tribunal<sup>230</sup>, y puede emitir opiniones consultivas sobre cuestiones jurídicas, si un acuerdo internacional se relaciona con los fines de la Convención.

Por otro lado, la Sala de Controversias de los Fondos Marinos podrá emitir opiniones consultivas que le pida la Asamblea o el Consejo de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos.<sup>231</sup>

Respecto al Anexo V de Conciliación y el Anexo VII de Arbitraje, se menciona que las partes que pueden acudir a estos medios pacíficos de solución de controversias serán, Estados Partes de la Convención.

---

<sup>230</sup> Cfr. Art 21 y 22 NACIONES UNIDAS, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, Anexo VI Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

<sup>231</sup> Cfr. Art 191 NACIONES UNIDAS, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982.

Ya que se habló de las instancias e instrumentos jurídicos internacionales con los que se cuenta para poder acudir a resolver controversias, es de notarse que, quien puede acudir a estas instancias, son propiamente los Estados que hayan firmado y ratificado la Convención, deja de un lado a los entes privados o particulares; se puede decir que en el ámbito internacional no existe instancia internacional alguna a la cual se pueda recurrir.

Esta es una de las razones por las cuales, los particulares deben resolver sus controversias en otras instancias y por otros medios de solución, ya que, así como se mencionó, algunos países sí cuentan con tribunales para resolver las contiendas referentes al mar y hay otras que no los tienen.

Pero también por temas de costos y tiempos, se deciden por la opción de resolver mediante arbitraje o conciliación, a lo que es importante destacar, que, en muchos casos, se acude tanto a la Asociación de árbitros marítimos de Londres, y a la Corte de arbitraje Internacional de Londres, esto porque cuentan con gran preparación en temas de arbitraje y así mismo tienen una gran cantidad de expertos en las materias respectivas.

## Capítulo 4. El régimen jurídico nacional e internacional de los astilleros

*"Hay un espectáculo más grande que el del mar, y es el del cielo; hay un espectáculo más grande que el del cielo, y es lo interior del alma".*

Víctor Hugo.

Para que un barco pueda navegar y transportar personas, mercancías, animales, químicos entre otros productos, necesariamente tuvo que haber todo un proceso que diera origen a esos actos jurídicos, pero sobre todo tuvo que haber existido una construcción que diera origen al buque.

Por tal motivo es importante hablar sobre la regulación y la situación de los astilleros, tanto a nivel internacional como nacional, ya que, desde la construcción de un buque pueden ocurrir disputas y las partes necesitan protecciones jurídicas para resolverlas, pero el problema se presenta cuando no existe la legislación ni las instancias pertinentes.

Es por ello, que el tema marítimo necesita una especial regulación, en principio, porque necesita estar actualizada a los cambios que se viven en la actualidad y en segundo lugar, porque muchos países todavía, al día de hoy, no han logrado sacar el mejor provecho a toda su zona marítima, lo cual puede repercutir en su forma de desenvolverse en el mercado a nivel internacional.

Pero para que pueda haber un gran cambio en la materia marítima y en su regulación. En principio el cambio debe provenir internamente, esto es, que cada país analice sus legislaciones, necesidades, condiciones económicas y vea sus

deficiencias, para después poder tener la posibilidad de regular uniformemente la materia en un plano internacional e incluso poder llegar a crear órganos internacionales a los cuales recurrir en caso de controversia.

#### **4.1. Actuales deficiencias del régimen jurídico de los astilleros**

El comercio marítimo tiene una gran influencia en la economía mundial y muy pocas veces se tiene presente la regulación de aspectos marítimos y lamentablemente, su legislación se ve muy atrasada respecto a la actualidad, prueba de esto, lo hemos podido observar durante la pandemia, por ejemplo, cruceros que al momento de ocurrir la pandemia, se encontraban en ruta y con personas contagiadas, se tuvieron que poner en cuarentena, como lo fue el caso del crucero Dimond Princess en Japón<sup>232</sup>.

Diversas mercancías se quedaron varadas a causa de las restricciones que los países establecían, mientras se observaba como evolucionaba la pandemia, referente al turismo, la industria de cruceros y ferries también sufrió pérdidas significantes, los costos del transporte de mercancías, ya fueran perecederas o no, aumentaron debido a los permisos y tiempo que tardaban en poder cruzar distancias largas, y como consecuencia de esto, la construcción naval quedó casi parada por el 2020, año donde se vivieron los mayores picos de la pandemia.

Así, una vez analizado el tema del régimen de los astilleros en diversos países, podemos deducir las siguientes deficiencias respecto al tema:

---

<sup>232</sup> Cfr. BBC News Mundo, “Coronavirus: termina la angustiante cuarentena del Diamond Princess, el crucero que se volvió el lugar con más casos de la enfermedad fuera de China, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51555094>, consultado el 2 de diciembre del 2021.

- ✓ Existen legislaciones nacionales que no regulan a los astilleros, por lo tanto, se tienen que aplicar, supletoriamente, ordenamientos internacionales u otras fuentes del derecho.
- ✓ No hay definiciones concretas o claras sobre términos marítimos, lo que trae como consecuencia ambigüedades jurídicas, las cuales deben atenderse en el momento de estar frente a contratos, como lo es el contrato de construcción naval.
- ✓ Respecto a la propia construcción o establecimiento de astilleros, no existen reglas para su construcción, respecto a su funcionamiento, a los límites de construcción, a la cercanía al mar, entre otros.
- ✓ Relativo al tema de construcción o reparación, no existe legislación en la cual se establezca la responsabilidad sobre los desechos que estas produzcan, si bien tienen responsabilidad de no contaminar el agua del mar, océano, lagos, ríos, entre otros, no se ha regulado el tema de los desechos o contaminación que sus labores generen.
- ✓ En los contratos relativos a la construcción de embarcaciones, muy pocas veces se le atribuye responsabilidad o se le toma como sujeto a los astilleros.
- ✓ Se debe regular la responsabilidad que pudieran generar los astilleros, por la mala construcción de una embarcación y que en ocasiones esto pueda generar accidentes tanto en el medio ambiente como a la misma tripulación o cargamento, un gran ejemplo de este supuesto fue, el hundimiento del Titanic en el Océano Atlántico.

- ✓ Es necesario el establecimiento y el apoyo gubernamental a los astilleros por parte de los Estados, para que esta industria pueda ser un gran sostén económico, principalmente en aquellos países que cuenten con mano de obra calificada y sobre todo que están bien conectados en vías de comunicación marítimas.

#### **4.2. Reformas nacionales y propuestas**

En México, la legislación encargada de regular lo concerniente al mar es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Una vez analizados diversos aspectos concernientes a los astilleros a lo largo de este trabajo de investigación, se llega a la conclusión de que dicha ley debe ser reformada. Por lo que se propone la siguiente reforma:

Respecto al artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos surgen las siguientes observaciones:

- ✓ En su párrafo segundo, establece la obligación de inscribir en el Registro Nacional de Embarcaciones a la embarcación o artefacto naval, pero no se especifica si la embarcación debe o puede estar terminada en su totalidad.
- ✓ El riesgo de no inscribir a una embarcación en construcción en un registro se refiere a que la parte que es dueña de la embarcación en construcción está desprotegida, por lo cual, se proponen cualquiera de las dos siguientes reformas:

- El artículo se reformará, para regular tanto a las embarcaciones o artefactos navales concluidos como los que están en proceso de construcción, o;
- Se creará un Registro Nacional de Embarcaciones en Construcción, donde se puedan inscribir las embarcaciones en construcción para tener un derecho frente a terceros y al terminar la embarcación, ésta ya pueda ser inscrita en el Registro Nacional de Embarcaciones.

La propuesta de redacción del artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es la siguiente:

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

*“La embarcación o artefacto naval que esté construido en su totalidad se inscribirá en el Registro Nacional de Embarcaciones y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.*

*En caso de que la embarcación o artefacto naval se encuentre en construcción se inscribirá en el Registro Nacional de Embarcaciones en Construcción, y cuando la construcción se*

*haya terminado, se eliminará de este Registro y pasará al Registro Nacional de Embarcaciones. También será eliminado si durante la construcción ocurre un accidente y como consecuencia se destruye totalmente el artefacto naval o la embarcación”.*

Respecto al artículo 74 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, surgen las siguientes observaciones:

- ✓ En su primer párrafo, se menciona “el reglamento respectivo”, a lo cual se debería referir textualmente a qué reglamento se debe apegar la construcción, reparación o modificación.
- ✓ En su fracción I, únicamente hace referencia a los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la Marina Mercante, a lo que hay que hacer hincapié, en que también pueden existir astilleros privados o particulares, esto es, que prestan los servicios a terceras personas, por lo cual, no se hace referencia a ellos y no quedan regulados y deberían ser agregados a esta fracción, en el entendido que también deben sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas.
- ✓ En la fracción II, establece que el proyecto debe ser elaborado por personas profesionalmente reconocidos o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada, pero falta establecer cómo se va a determinar o a demostrar la capacidad técnica, lo cual se convierte en una laguna jurídica, así que, deberían establecerse los criterios para poder considerarla.

- ✓ La fracción III, menciona que la embarcación en construcción o reparación debe estar sujeta a pruebas, inspecciones y verificaciones, pero no establece cuáles son, ni que autoridad o que sujeto de derecho tendrá estas atribuciones y facultades, por lo que esta fracción también debería ser reformada y establecer lo antes mencionado.
- ✓ Por último, se define qué se entiende por una reparación o modificación significativa a una embarcación, porque el artículo únicamente se aplicará a la reparación o modificación significativa, entonces se podrá deducir que, si la modificación o reparación no es significativa, entonces no hay precepto jurídico que regule a la misma. Por este motivo, se propone que el artículo sea aplicado tanto a las embarcaciones que tengan una reparación o modificación significativa, como para las que no.

La propuesta de redacción del artículo 74 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es la siguiente:

*Artículo 74.- La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los Tratados Internacionales de los que México sea parte y con el reglamento respectivo de la presente ley, para lo cual:*

*I. Los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la Marina Mercante y aquellos que trabajen de manera privada o para particulares, deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;*

*II. El proyecto deberá previamente ser aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada, la cual deberá probarse con documentos oficiales que avalen y sirvan de evidencia para demostrar dicha capacidad técnica;*

*III. Durante los trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes, las cuales deberán estar establecidas en el reglamento de la presente Ley; y*

*(La siguiente fracción del artículo no será modificada)*

*IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la Secretaría directamente o bien un inspector autorizado por ésta.*

*Este artículo también será aplicable cuando la reparación o modificación no sea significativa, esto es, que deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas, realizarse conforme a las pruebas, inspecciones y verificaciones, así como tener autorización para realizar las mismas.*

Otra anotación de técnica legislativa, es la última reforma que tuvo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual fue el 7 de diciembre del 2020, donde gran parte de la reforma fue el traslado de atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la Secretaría de Marina. Por otro lado, el

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tuvo su última reforma el 4 de marzo del 2015.

Así que, una vez estudiados y analizados ambos ordenamientos, se desprende que el reglamento necesita reformas respecto a las que se hicieron en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el año del 2020, mismas que deberán guardar congruencia entre ambos ordenamientos.

Por lo que a continuación se presenta una propuesta de reforma al Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en los siguientes términos:

- ✓ El artículo 315 fracción I dispone que, a los astilleros, entre otros lugares, se les dará un número de registro permanente y un certificado de aprobación marítima cuya vigencia es de doce meses. A lo cual se pretende reformar que, si bien un elemento se otorga de manera permanente, ¿El otro podría tener la misma duración? Ya que si bien, para otorgar el número de registro permanente, primero se debió haber cumplido con diversos elementos, lo mismo debería ocurrir con el certificado de aprobación marítima, es decir debe ser otorgado permanentemente, ya que, en materia de construcción naval es muy poco tiempo doce meses.

Propuesta de redacción del artículo 315 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

*Artículo 315.- A las instalaciones de servicio se les expedirá:*

*I. Número de registro permanente y certificado de aprobación marítima permanente, a: astilleros, diques, diques flotantes,*

*varaderos y talleres de reparación naval, sean mecánicos, eléctricos, electromecánicos o radioeléctricos, que cumplan con los documentos y elementos necesarios para otorgárselos.*

*(Las siguientes fracciones del artículo no serán modificadas)*

*II. Número de registro permanente y certificado de aprobación marítima, con una vigencia de doce meses a: Instalaciones de servicios de reparación y mantenimiento de Dispositivos y Medios de Salvamento, equipos contraincendio, sistemas de contraincendio y receptores de Desechos.*

*Para efectos de las instalaciones de recepción de Desechos generados por los buques, éstas se clasifican en las siguientes categorías:*

*Tipo A: Residuos de carga de Hidrocarburos y mezclas oleosas; Tipo*

*B: Residuos de carga de Sustancias Nocivas Líquidas; Tipo C:*

*Aguas sucias de los buques;*

*Tipo D: Basuras sólidas de los buques;*

*Tipo E: Sustancias que agotan la capa de ozono;*

*Tipo F: Residuos de la limpieza de gases de escape, y*

*Tipo G: Sedimentos de aguas de lastre.*

- ✓ Respecto al análisis del artículo 427 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se encontró que obliga al astillero a reportar a la Capitanía de Puerto correspondiente cualquier evento relacionado con la construcción, reparación, modificación o

mantenimiento en dique seco de las embarcaciones, pero también debería agregarse la obligación de dar aviso al Registro Nacional de Embarcaciones, ya que, en determinados casos, puede alterar significativamente al buque estas reparaciones o modificaciones.

La propuesta de redacción del artículo 427 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es la siguiente:

*Artículo 427.- El responsable de los astilleros, diques, varaderos y talleres de reparaciones navales, deberá reportar a la Capitanía de Puerto correspondiente, al Registro Nacional de Embarcaciones en Construcción o al Registro Nacional de Embarcaciones, según sea el caso, el inicio de cualquier evento relacionado con la construcción, reparación, modificación o mantenimiento en dique seco de Embarcaciones o Artefactos Navales, sin perjuicio de que el armador cumpla con lo establecido en el artículo 293 del presente Título.*

- ✓ El artículo 441 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos enlista los requisitos para que sea aprobada la construcción de embarcaciones o artefactos navales, pero no se menciona el contrato mismo de construcción, el cual se debería agregar como un requisito para la aprobación, ya que, de este modo la autoridad tiene conocimiento de las partes de ese acto jurídico, y, por otro lado, también la autoridad puede estar al pendiente de cómo se establecieron las cláusulas para cualquier situación entre las partes.

La propuesta de redacción del artículo 441 Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es la siguiente:

*Artículo 441.- Para la aprobación de construcción de Embarcaciones y Artefactos Navales, los navieros o armadores deberán presentar solicitud por escrito a la Dirección General y adjuntar lo siguiente:*

*I. Todas las Embarcaciones o Artefactos Navales:*

- a) Nombre del astillero constructor.*
- b) Si la construcción es en territorio nacional, número de registro del astillero, ante la Dirección General.*
- c) Número de registro del responsable de la construcción o modificación, ante la Dirección General.*
- d) Original y copia de las especificaciones técnicas de construcción.*
- e) Cronograma de construcción.*
- f) Original y copia, según sea el caso, de los planos que se señalan en las fracciones siguientes de este artículo*
- g) Original y copia del contrato de construcción de la embarcación o artefacto naval.*

Las siguientes fracciones del artículo 441 no requieren cambio alguno.

Por último, el artículo 684 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece la obligación a los astilleros de contar con instalaciones de recepción de desechos adecuadas para recibir los residuos de las embarcaciones que atiendan, pero también debería reformarse y obligar a los astilleros a seguir determinados estándares en la construcción naval y respecto al manejo de sus desechos y el cuidado al medio ambiente marino, esto acorde

a la agenda 2030 y su objetivo de desarrollo sostenible número 14, vida submarina<sup>233</sup>.

La propuesta de redacción del artículo 684 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es la siguiente:

*Artículo 684.- Los astilleros, diques, varaderos y talleres de construcción y reparación naval, para evitar la contaminación de las aguas ribereñas, deberán contar con instalaciones de recepción de Desechos adecuadas para recibir los residuos de las Embarcaciones y Artefactos Navales que atiendan. Así como utilizar recursos sostenibles y los menos nocivos para evitar el daño a los ecosistemas marinos, y en caso de provocar un daño a dicho ambiente o ecosistema, se aplicarán las penas correspondientes al daño y a la responsabilidad ambiental provocada.*

Otra propuesta a nivel federal es, reformar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 104 fracción IV, al establecer la creación de Tribunales del mar, esto con el fin de tener tribunales especializados en la materia, y que puedan impartir justicia marítima de manera pronta, imparcial, honesta y expedita, los cuales tengan como objeto, el garantizar la seguridad jurídica en el mar y todos los actos jurídicos que las partes lleven a cabo.

---

<sup>233</sup> Naciones Unidas, Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>, consultado el 15 de diciembre del 2021.

La propuesta de redacción de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 104 fracción IV es la siguiente:

*Artículo 104. Los Tribunales de la Federación conocerán:*

*(...)*

*IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.*

*De las cuales conocerán los Tribunales del Mar.*

De esta manera se va a tener la oportunidad de desarrollar un mayor número de negocios en el mar, debido a que las personas tendrán la certeza de que habrá instancias especializadas si en cualquier momento surge un incidente, lo cual específicamente ayudará en el ámbito mercantil, tanto en el desarrollo de las actividades comerciales, como al momento de entrar en contiendas judiciales, ya que existirán tribunales concernientes al tema y no se tendrá que acudir a un juicio mercantil como se hace en la actualidad.

En un sentido académico, se propone que la cátedra de derecho marítimo sea obligatoria en las universidades de México donde se imparta la carrera de derecho, ya que, si bien es cierto hoy en día es una materia optativa en algunas universidades, debido a su gran importancia y a la necesidad de desarrollar este sector, es importante que los estudiantes tengan una visión de esta rama del derecho que le falta mucho por legislar e impulsar económicamente en nuestro país.

### **4.3. Propuestas a nivel internacional**

A nivel mundial, los aspectos a considerar como propuestas son los siguientes:

- ✓ La creación de un Tribunal Internacional, al que puedan acudir las partes, ya sean particulares o privados que han recurrido y agotado todas las instancias nacionales.
- ✓ Que el tribunal anteriormente mencionado, pueda crear jurisprudencia y precedentes que puedan aplicar los tribunales nacionales, esto es, que cobre obligatoriedad.
- ✓ En materia de construcción naval, crear un ordenamiento internacional, que regule a todo tipo de embarcaciones existentes, así como sus determinadas características, para que, de este modo también se puedan crear normas oficiales a nivel internacional y que los países que sean miembros de este ordenamiento, se vean obligados a cumplir.

## **Conclusiones**

**Primera.** La materia tanto de derecho marítimo como las relacionadas con ella, remontan desde civilizaciones antiguas, y a su vez, nacieron y se regularon por diversas necesidades que estas tuvieron, como lo fue, la conquista o descubrimientos de nuevos territorios, el transporte de mercancías de diferentes partes del mundo, o de igual manera el obtener los recursos de los demás, como lo fue el caso de la piratería en el mar.

**Segunda.** El derecho marítimo se regula desde muchos siglos atrás, sin embargo, algunas naciones han desarrollado más estos temas que otros, debido a situaciones de necesidad, por ejemplo, algunos países no cuentan con vías marítimas exteriores, únicamente interiores, para otros países, la industria marítima o pesquera es su principal fuente de ingresos, e incluso para algunos, representa poder, en el sentido de que sus rutas pueden ahorrar mucho en tiempo y dinero, como lo es el Canal de Panamá.

**Tercera.** México fue un país que estuvo conquistado por varios siglos, y hay que recordar que los cuerpos normativos que regían a la sociedad, se hacían en España, por lo cual, la legislación marítima y sus antecedentes en el ordenamiento jurídico mexicano de esa época es casi nula, sin embargo, al independizarse y al tener necesidades tanto económicas como jurídicas, México fue legislando en estos temas, primero los legisló en la regulación comercial y posteriormente en una ley especial, la cual es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**Cuarta.** La legislación interna de México tiene muchos defectos y muchas deficiencias, en principio ninguna autoridad regula en su totalidad el tema marítimo, en el 2020 se tuvo una reforma en materia marítima, en la cual varias atribuciones que tenía la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, pasaron a la Secretaría de Marina; sin embargo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se reformó, pero su reglamento no, lo cual creó ciertas lagunas y vacíos legales.

**Quinta.** México necesita una gran reforma en materia marítima, especialmente en el tema de comercio y economía, ya que, es un país que tiene dos fronteras colindantes con el mar, las cuales no se aprovechan. Se tienen que dar incentivos para que los inversionistas se fijen en la República Mexicana y le apuesten a la construcción de barcos, al turismo, al transporte de mercancías, entre otros temas, pero estos tienen que ir de la mano con la certeza y seguridad jurídica que se les debe brindar respecto a los problemas que lleguen a surgir como consecuencia de estos actos jurídicos.

**Sexta.** México necesita el establecimiento de más puertos y hacer estos más accesibles para que los barcos de mercancías, de turismo, entre otros, puedan dejar una derrama económica significativa.

**Séptima.** La construcción naval representa un elemento que incide directamente en la economía.

Por lo tanto, si se establecieran más astilleros en México con ciertas condiciones laborales, sociales, económicas, como emplear a cierto número de personas

mexicanas, usar ciertos tipos de materiales que se obtengan en territorios mexicano, entre otras, generaría una derrama directa a nuestra economía, que debería ser regulada como lo estipulan legislaciones de otros Estados.

**Octava.** En la actualidad una de las barreras que se le pone al sector privado no solo en la industria marítima, sino en general, es la administración que se tiene y que le niega la oportunidad a la rama privada en poder participar en algunos temas de economía. Lo cual, lo único que provoca es un atraso económico que repercute en cada hogar mexicano, esto va en contra de una economía de mercado, en la que el Estado únicamente sea un observador y actúe cuando realmente sea necesario.

**Novena.** En México se necesitan incentivos para la inversión, y reformas que les den protección a dichas inversiones; para poder hacer de México un país que proporcione estabilidad jurídica y económica, si bien la Ley de Navegación regula ciertos contratos, es necesario incorporar más, como lo es el contrato de construcción, se necesitan crear nuevas instituciones, un Registro de Construcción Naval, y mejorar las medidas para cuidar el medio ambiente, entre otras situaciones.

**Décima.** En el tema internacional, México se ha caracterizado por siempre ser un país amigo, y firmar muchos instrumentos jurídicos, hoy en día, hace falta realmente cumplirlos o profundizar en ellos, un ejemplo es la CONVEMAR, la cual la firmó México desde el siglo pasado, y sin embargo el sector marítimo está olvidado, y si se ve hacía el futuro, con la Agenda 2030 y sus objetivos de

desarrollo sostenible, existen muchos retos, de los cuales uno de ellos es evitar o reducir la contaminación y con esto cuidar el medio ambiente marino.

México se encuentra muy alejado de poderlo cumplir, debido a que no existen los programas o medidas permanentes para cuidar el medio marino, y para aquellos que lo destruyen día con día con diversas acciones, las sanciones para resarcir el daño son nulas, lo cual provoca que no se tenga consciencia sobre el daño que se crea.

**Décima primera.** México se encuentra algo rezagado en el tema legislativo, pero hay que considerar la posibilidad de tomar como ejemplo países que históricamente tienen siglos y siglos de regulación marítima, y tomar de ella sus mayores y mejores aportaciones para poderlas compaginar con el sistema jurídico mexicano, para que este también pueda ir creando precedentes y jurisprudencia que, con el paso del tiempo pueda ayudar a resolver conflictos y sobre todo, que sirva de enseñanza y día a día sean más los juristas interesados en el tema.

**Décima segunda.** Se propone la creación de los Tribunales de Mar, así como la ley reglamentaria para los mismos, la cual representa un gran trabajo legislativo a nivel federal, pero los beneficios que traería aparejados serían significativos, ya que para la resolución de las controversias se tendrían salas especializadas en la materia marítima y las personas encargadas de resolver serían expertas en la materia, así mismo se crearía jurisprudencia, precedentes que servirían para resolver futuros casos y la reducción en tiempo y costos.

**Décima tercera.** Si México propicia el establecimiento de más astilleros, la construcción naval puede llegar a ser una gran fuente de ingresos y del mismo modo la derrama económica se puede llegar a dar en aspectos como en la fabricación de piezas para la construcción, artículos de equipamiento de embarcaciones, empresas que ofrezcan servicios jurídicos para los trámites necesarios, renta de remolcadores, de limpieza de barcos, de contenedores, entre otras cosas que resulten necesarias para la navegabilidad de los buques.

**Décima cuarta.** Con el objetivo de cumplir las metas de la Agenda 2030, y el cuidado al medio ambiente, han surgido normativas que obligan a las embarcaciones a tener ciertos tipos de maquinarias para evitar la contaminación excesiva, lo cual ha orillado a la realización de modificaciones en los buques, las cuales son realizadas en los astilleros, esto también puede ser un gran incentivo para que se quiera invertir en los astilleros, ya que siempre van a tener actividades por realizar.

**Décima quinta.** Si el estudio del derecho marítimo se desarrollara más, desde las universidades, habría más juristas interesados en estudiar esta rama, y de este modo se podría competir en temas de construcción naval, traslado de mercancías, turismo relacionado a la industria marítima, aprovechamiento y protección a la pesca, cuidado al medio marino y con esto, cumplir algunas metas de la Agenda 2030.

## **Bibliografía**

### **- Referencias bibliográficas**

ANDRADE MORALES, Vicente y de la Fuente Rodríguez (codos), Derecho Marítimo Internacional, 1ª edición, editorial Faculta de Derecho UNAM, México, 2017.

ARROYO MARTÍNEZ, Ignacio, Curso de Derecho Marítimo, 3ª edición, Civitas Thomson Reuters, España, 2015.

BEJARANO SÁNCHEZ, MANUEL, Obligaciones Civiles, 6ta edición, México, Editorial Oxford.

BONFANTE, PIETRO, Instituciones de derecho romano, México, Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, 2007.

CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, 2ª edición, Porrúa, México, 2004.

CHORLEY LORD, Derecho marítimo, 4ta edición, Bosch casa editorial, Barcelona, 1962.

DÁVALOS TORRES, María Susana. Manual de introducción al derecho mercantil, 1ª edición, Nostras ediciones, México, 2010.

DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación, sne, editorial Abeledo Perrot, Argentina 1992.

ENRÍQUEZ ROSAS, José David, El buque, Instituto de investigaciones jurídicas, UNAM, México, 1998.

ESPLUGUES MOTA, Carlos, "Arbitraje Marítimo Internacional", 1era edición, Civitas Thomson editorial, España 2007.

GABALDÓN GARCÍA, José Luis. "Curso de derecho marítimo internacional. Derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales". SNE., Marcial Pons, Madrid, 2012.

GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, Introducción al estudio del derecho, 26ª edición, Editorial Porrúa, México, 1977.

GUILLERMO, FLORIS MARGADANT, Panorama de la Historia Universal del Derecho, Edit. Miguel Ángel Porrúa, México, 1998.

M. DE AGUINIS ANA MARIA, Contrato de agencia comercial, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1991.

MASILLA Y MEJÍA, María Elena, Derecho internacional privado, sne, lure editores, UNAM, México, 2014.

MATILLA ALEGRE, Rafael, El naviero y sus auxiliares. El buque, editorial José María Bosch, Barcelona, 1995.

ORIZABA MONROY, Salvador, Las obligaciones y los contratos. Derecho sucesorio. Tópicos de derecho privado-romano, México, Sista, 2006.

PÉREZ DE LOS REYES, Marco Antonio, Historia del derecho mexicano, 7ma edición, Oxford University Press, México, 2015.

SANROMÁN ARANDA, ROBERTO, Derecho de las obligaciones, 2a. ed., México, McGraw-Hill, 2001.

SEPULVEDA, César, Derecho Internacional, 3era edición, Editorial Porrúa, México, 1988.

TAMAYO Y SALMORÁN, Rolando, El derecho y la ciencia del derecho, sne, UNAM, México, 1994.

VERDROSS, Alfred, Derecho Internacional Público, 5ta edición, Editorial Aguilar, Madrid, España, 1976.

- **Otras referencias**

Agencia Europea de Seguridad Marítima, [https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa\\_es](https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_es).

Agencia y Departamento de transporte marítimo de guardacostas, Normas de construcción, mantenimiento y operación: información detallada, <https://www.gov.uk/topic/ships-cargoes/construction-maintenance-operation>.

ALSINA HUGO, et al, "Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo I", S.N.E., Editorial Driskill S.A., Buenos Aires, Argentina. 1986.

Artículo de la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Shanghai, El mercado de construcción naval en China, Instituto Español de comercio exterior, consultado en [http://www.exportapymes.com/documentos/productos/le2514\\_china\\_construccion\\_naval.pdf](http://www.exportapymes.com/documentos/productos/le2514_china_construccion_naval.pdf).

BBC News Mundo, “Coronavirus: termina la angustiante cuarentena del Diamond Princess, el crucero que se volvió el lugar con más casos de la enfermedad fuera de China, <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51555094>.

BIMCO. Contrato de construcción naval, consultado en <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts/newbuildcon>.

COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, Sobre la CNUDMI, <https://uncitral.un.org/es/about>.

Comisión Interamericana de Puertos, <http://portalcip.org/about-us/?lang=es>.

COMISIONES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS, “Antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de la Marina Mercante Mexicana”. <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>.

COMITÉ INTERNACIONAL DE LA CRUZ ROJA, “Declaración relativa al derecho de la guerra marítima”. <https://www.icrc.org/es/doc/resources/documents/misc/5tdm3a.htm>.

Corte Internacional de Justicia, Caza de ballenas en la Antártida (Australia contra Japón: Nueva Zelanda interviniendo), <https://www.icj-cij.org/en/case/148>.

Danish Maritime Authority, Boards and tribunals, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Sider/default.aspx>.

Danish Maritime Authority, Danish maritime law committee, <https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Soelovsudvalget/Sider/default.aspx>.

Danish Maritime Authority, Danish pleasure craft safety board,  
<https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/SoesportensSikkerhedsraad/Sider/default.aspx>.

Danish Maritime Authority, Danish shipping tribunal,  
<https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/AnkenaevnSoefartsforhold/Sider/default.aspx>.

Danish Maritime Authority, Danish ships inspection council,  
<https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/Skibstilsynsraadet/Sider/default.aspx>.

Danish Maritime Authority, The liaison committee for maritime research,  
<https://www.dma.dk/OmOs/RaadNaevn/MaritimForskning/Sider/default.aspx>.

DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, RAE en  
<https://www.rae.es/>.

DSME, Acerca de DSME, una empresa de construcción naval y offshore de clase mundial, consultado en  
<http://www.dsme.co.kr/pub/introduction/introduction0101.do>.

GENERAL DINAMICS ELECTRIC BOAT, Electric Boat History,  
<http://www.gdeb.com/about/history/>.

Glosada por López Gregorio, Las Siete Partidas, 1555, Biblioteca Jurídica del Boletín Oficial Español, España, 2011.

Government.no, The norwegian maritime authority,  
<https://www.regjeringen.no/en/dep/nfd/organisation/etater-og-virksomheter->

under-narings--og-fiskeridepartementet/Subordinate-agencies-and-institutions/the-norwegian-maritime-directorate/id435117/.

HARLAND AND WOLFF, Who we are, Our Story, <http://www.gdeb.com/about/history/>.

International Association of Classification Societies, About IACS, <https://www.iacs.org.uk/about/>.

International Labour Organization, Netherlands, <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodebook088.htm>.

International Tribunal for the Law of the Sea, “The “Arctic Sunrise” Case (Kingdom of the Netherlands v. Russian Federation), <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-22/>.

International Tribunal for the Law of the Sea, “The M/T “San Padre Pio” (No. 2) Case (Switzerland/ Nigeria), <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/dispute-concerning-delimitation-of-the-maritime-boundary-between-mauritius-and-maldives-in-the-indian-ocean-mauritius/maldives-1/>.

International Tribunal for the Law of the Sea, “The M/V “Norstar” Case (Panama v. Italy), <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/case-no-25/>.

Lloyd’s Register, “Rules and Regulations”, <https://www.lr.org/en/rules-regulations/>.

Ministerio de comercio de la República Popular de China, Anuncio de la administración de Seguridad marítima de la República Popular de China sobre

los requisitos de notificación para embarcaciones de nacionalidad extranjera que ingresen al mar territorial de la República Popular de China, <https://mp.weixin.qq.com/s/PgM0ZoiDLfgqTL1RzhprYA>.

NACIONES UNIDAS, “Las conferencias de Paz de La Haya y la Corte Permanente de Arbitraje”. <https://www.un.org/es/icj/hague.shtml>.

Naciones Unidas, Objetivo 14: Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos, <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/oceans/>.

NL flag, Registration and certification, <https://nlflag.nl/registration-and-certification>.

NL flag, Sociedades de clasificación reconocidas, <https://nlflag.nl/recognized-classification-societies>.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, Acerca de la OIT, <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--es/index.htm>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Breve reseña histórica de la OMI”, <https://www.imo.org/es/About/HistoryOfIMO/Paginas/Default.aspx>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Estados Miembros, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales”, <https://www.imo.org/es/About/Membership/Paginas/Default.aspx>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Estructura de la OMI”, <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Structure.aspx>.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Introducción a la OMI”,  
<https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx#:~:text=El%20transporte%20mar%C3%ADtimo%20internacional%20representa,comunidades%20de%20todo%20el%20mundo.>

Parlamento Europeo, fichas temáticas sobre la Unión Europea, El transporte marítimo: orientaciones estratégicas,  
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/124/el-transporte-maritimo-orientaciones-estrategicas.>

Parlamento Europeo, Fichas temáticas sobre la Unión Europea, La política marítima integrada de la Unión Europea,  
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/121/la-politica-maritima-integrada-de-la-union-europea.>

PAVÓN ROMERO, Armando, “La segunda integración mundial o una geopolítica de la independencia de México, El panorama internacional, 1756-1808”. Enciclopedia de Conocimientos Fundamentales UNAM, Siglo XXI, México,  
[http://conocimientosfundamentales.ruam.unam.mx/historia/Text/36\\_tema\\_03\\_3.2.html.](http://conocimientosfundamentales.ruam.unam.mx/historia/Text/36_tema_03_3.2.html)

Portal Único del gobierno, “Inspección, reconocimiento y registro de astilleros, varaderos, diques flotantes y diques secos ante la SEMAR”,  
<https://www.gob.mx/tramites/ficha/inspeccion-reconocimiento-y-registro-de-astilleros-varaderos-diques-flotantes-y-diques-secos-ante-la-semar/SEMAR4404.>

PYMAR, “Informe de actividad 2020, Sector de la construcción Naval”, en [https://pymar.com/sites/default/files/pymar\\_informe\\_anual\\_2020.pdf](https://pymar.com/sites/default/files/pymar_informe_anual_2020.pdf).

Red de Mujeres de Autoridades Marítimas de Latinoamérica, <https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/articulos/red-de-mujeres-de-autoridades-maritimas-de-latinoamerica>.

Red operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de las Américas- ROGRAM, [http://www.rogram.net/prontus\\_rogram/site/artic/20080612/pags/20080612091614.php](http://www.rogram.net/prontus_rogram/site/artic/20080612/pags/20080612091614.php).

Revista del sector marítimo, Acuerdo para la construcción del mayor crucero que se construirá en China, <https://sectormaritimo.es/acuerdo-para-la-construccion-del-mayor-crucero-que-se-construira-en-china>.

Singapore Government, Facts and Trivia, <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-singapore/introduction-to-maritime-singapore/facts-and-trivia>.

Subcomité de diseño y construcción del buque (SDC)- antes DE y SLF, <https://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/Paginas/SDC-Default.aspx>.

Subcomité de proyectos y construcción del buque (SDC 7), del 3 al 7 de febrero de 2021, “Criterios de estabilidad sin avería de segunda generación-directrices provisionales aprobadas”, <https://www.imo.org/es/MediaCentre/MeetingSummaries/Paginas/SDC-7.aspx>.

The Law Reviews, The shipping law review: Singapur,  
<https://thelawreviews.co.uk/title/the-shipping-law-review/singapore#footnote-096>.

Tribunal de seguridad marítima, Decisión de adjudicación de seguridad marítima,  
<https://www.kmst.go.kr/kmst/verdict/writtenVerdict/selectWrittenVerdict.do>.

UKP&I, a nueva ley marítima japonesa, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/legal-content/legal-articles/the-new-japanese-maritime-law/>.

#### - **Legislación nacional e internacional**

Agencia Marítima y de Guardacostas, Buques mercantes: normas de construcción y mantenimiento, <https://www.gov.uk/guidance/merchant-ships-construction-and-maintenance-standards#introduction>.

BOE, Boletín Oficial Español, Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, número 180, de 25 de julio de 2014, páginas 59193 a 59311, España.

Código de Comercio. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión,  
[https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf).

COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL, “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Hamburgo 1978) (Reglas de Hamburgo)”.<https://uncitral.un.org/es/texts/transportgoods/conventions/hamburg>



Danish Maritime Authority, Acts, Merchant shipping act (consolidation),  
[https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20\(consolidated%20act%20no.%201505\).pdf](https://www.dma.dk/Vaekst/Rammevilkaar/Legislation/Acts/Merchant%20shipping%20act%20(consolidated%20act%20no.%201505).pdf).

Japanese Law Translation, Commercial code,  
[http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail\\_main?re=&vm=02&id=2735](http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail_main?re=&vm=02&id=2735).

Japanese Law Translation, Fishing boat act, Act no.178,  
<http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?ft=1&re=02&dn=1&x=40&y=13&co=01&ia=03&ja=04&ky=shipyard&page=2>.

Japanese Law Translation, Port and harbour act, act no. 218,  
<http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/detail/?re=02&dn=1&x=0&y=0&co=1&ia=03&ja=04&yo=&gn=&sy=&ht=&no=&bu=&ta=&ky=boat&page=13>.

Japanese Law Translation, Law for international carriage of goods by sea,  
[http://www.japanlaw.co.jp/p\\_file/japan%20cogsa.pdf](http://www.japanlaw.co.jp/p_file/japan%20cogsa.pdf).

Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima,  
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2014-7877>.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión,  
[http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf).

Ley Marítima de Colombia, Ley No. 2324,  
[https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/2e-dec\\_2324\\_1984.pdf](https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/2e-dec_2324_1984.pdf).

Ley núm. 57 General de Marina Mercante,  
[https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=es&p\\_isn=79182&p\\_country=PAN&p\\_count=305&p\\_classification=18&p\\_classcount=20](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=es&p_isn=79182&p_country=PAN&p_count=305&p_classification=18&p_classcount=20),  
<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/SERIAL/79182/85038/F102305225/PAN79182.pdf>.

Ministerio de Comercio de la República Popular de China, Reglas de Arbitraje de la Comisión de Arbitraje Marítimo de China,  
<http://english.mofcom.gov.cn/article/lawsdata/chineselaw/200211/20021100050727.shtml>.

Ministerio de Defensa Nacional, Decreto Ley 2222,  
[https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20200609/asocfile/2020060920115/ley\\_de\\_navigaci\\_\\_n\\_dl\\_2222\\_31051978.pdf](https://www.directemar.cl/directemar/site/artic/20200609/asocfile/2020060920115/ley_de_navigaci__n_dl_2222_31051978.pdf).

Ministerio de justicia y derechos humanos, Ley de Navegación, Ley 20.094,  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=43550>,  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/40000-44999/43550/texact.htm>.

NACIONES UNIDAS, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982.

Norwegian Maritime Authority, Acts, Norwegian Maritime Code,  
<https://www.sdir.no/contentassets/3bbe45af5f294abe852675c7a9795cf7/the-norwegian-maritime-code-no.-39-of-24-june-1994-excerpts.pdf?t=1635206186167>.

Norwegian Maritime Authority, Acts, Ship safety and security act,  
<https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf?t=1635206243004>.

Organización internacional del trabajo, Código Marítimo de la República Popular China,  
[https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=en&p\\_isn=31944&p\\_country=CHN&p\\_count=1097](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=en&p_isn=31944&p_country=CHN&p_count=1097).

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972”,  
[http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO\\_SOBRE\\_EL\\_REGLAMENTO\\_INTERNACIONAL\\_PARA\\_PREVENIR\\_LOS\\_ABORDAJES.pdf](http://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO_SOBRE_EL_REGLAMENTO_INTERNACIONAL_PARA_PREVENIR_LOS_ABORDAJES.pdf).

Organización Marítima Internacional, Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental,  
<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx>.

Organización Marítima Internacional, Medio marítimo, Reciclaje de buques, Convenio internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, 2009 o Resolución A.962 (23), consultada en:  
<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/The-Hong-Kong-International-Convention-for-the-Safe-and-Environmentally-Sound-Recycling-of-Ships.aspx>.

Parlamento Europeo y Consejo de la Unión Europea, EUR-Lex, Acceso a la legislación de la Unión Europea, Reglamento (UE) 2016/1035 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2016, sobre protección contra las prácticas perjudiciales en materia de precios en la construcción naval, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1035&qid=1635271473354>.

Parlamento Europeo, Resolución del Parlamento Europeo, de 2 de julio de 2013, sobre el crecimiento azul: fomento del crecimiento sostenible en los sectores marino, del transporte marítimo y del turismo de la UE (2012/2297(INI)), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52013IP0300>.

Parlamento Europeo, versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, [https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2012/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj).

Parlamento Europeo, Versión consolidada del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Artículo 100 apartado 2, [https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2012/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/oj).

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Instrumento consultado en la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg\\_LNCM\\_040315.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/regley/Reg_LNCM_040315.pdf).

Reliable Ministry of Government legislation, Código de comercio, <https://www.law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?chrClsCd=010203&lsiSeq=113383&viewCls=engLsInfoR&urlMode=engLsInfoR#0000>.

Reliable Ministry of Government legislation, Constitución de la República de Corea,

<https://www.law.go.kr/LSW/eng/engLsSc.do?menuId=2&query=constitution#liBgcolor3>.

SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES, convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Reglas de Wisby), [https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/REGLAS%20DE%20CONOCIMIENTO%20\(WISBY\).pdf](https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/REGLAS%20DE%20CONOCIMIENTO%20(WISBY).pdf).

Singapore law watch, Shipping law, <https://www.singaporelawwatch.sg/About-Singapore-Law/Commercial-Law/ch-25-shipping-law>.

Singapore Statutes online, Maritime and port authority of Singapore act, <https://sso.agc.gov.sg/Act/MPASA1996?WholeDoc=1>.

Singapore Statutes online, Merchant Shipping Act, <https://sso.agc.gov.sg/Act/MSA1995>.

The law reviews, The shipping law review: Corea del Sur, <https://thelawreviews.co.uk/title/the-shipping-law-review/south-korea#footnote-029>.

The Merchant Shipping (Cargo ship construction), Regulations 1997, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1997/1509/contents/made>.