

24
375



Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Derecho

El Mar Territorial y los Servicios Públicos Portuarios en México y la Tercera Confemar.



FACULTAD DE DERECHO
SECRETARÍA AUXILIAR DE
CARRERAS PROFESIONALES

T E S I S

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a :

Luz Alicia Iturbe de Garay



México, D. F.

1986



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 está 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.

"EL MAR TERRITORIAL Y LOS SERVICIOS PUBLICOS
PORTUARIOS EN MEXICO Y LA TERCERA CONFEMAR"

CAPITULO PRIMERO: EL MAR TERRITORIAL Y SU REGLAMENTACION JURIDICA:

- 1) Definición
- 2) Régimen Jurídico
- 3) Anchura del Mar Territorial
- 4) Límite Exterior del Mar Territorial
- 5) Líneas de Base

CAPITULO SEGUNDO: NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES EN EL MAR TERRITORIAL:

- 1) Significado de Paso
- 2) Significado de Paso Inocente
- 3) Leyes y Reglamentos del Estado Ribereño
- 4) Derechos de Protección del Estado Ribereño
- 5) Clasificación de los Buques y Gravámenes que Pueden Imponerse

CAPITULO TERCERO: CONCEPTOS PORTUARIOS FUNDAMENTALES:

- 1) Antepuerto
- 2) Puerto
- 3) Escolleras
- 4) Canal de Acceso
- 5) Dársenas
- 6) Fondeaderos
- 7) Recinto Portuario
- 8) Zona Franca o Recinto Fiscal Autoriza-

- do
- 9) Autoridad Marítima
- 10) Autoridad Portuaria

CAPITULO CUARTO: CLASIFICACION Y REGIMEN JURIDICO DE LOS --
SERVICIOS PUBLICOS PORTUARIOS EN MEXICO:

- A) Introducción
- B) En Dársenas y Fondeaderos
 - 1) Lanchaje
 - Para Pilotos de Puerto
 - Para el Servicio de Buques
 - 2) Pilotaje
 - 3) Remolque
 - 4) Fondeo, Atraque, Desatraque o Espera
 - 5) Enmienda
 - 6) Amarre Temporal
 - 7) Muellaje
 - 8) Amarre de Cabos
 - 9) Señales Marítimas y Balizamiento
- C) Aprovisionamiento
 - 1) Avituallamiento
 - 2) Suministro de Agua Potable y Vapor
 - 3) Combustibles y Lubricantes
 - 4) Comunicación Telefónica y Electricidad a Bordo y en el Area de Ma--
niobras
 - 5) Servicio de Grúas y Aparejos
- D) Auxilio y Complemento al Comercio y --
Transporte Marítimos.

- 1) Maniobras de Servicio Público
 - 2) Maniobras de Servicio Particular
- E) Proposiciones de un Nuevo Marco Jurídico
- 1) Reglamento de Aprovisionamiento - de Buques
 - 2) Código Marítimo
 - Ley Federal de Sistemas de Comunicación y Transporte por Agua

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

CAPITULO PRIMERO

"EL MAR TERRITORIAL Y SU REGLAMENTACION JURIDICA"

1).- DEFINICION

La primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fue celebrada en Ginebra, Suiza del 24 de febrero al 27 de abril de 1958; obteniendo como resultado de sus trabajos cuatro Convenciones:

- I).- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua. (Aprobada el 27 de abril de 1958).
- II).- Convención sobre la altamar (Aprobada en - - igual fecha).
- III).- Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la altamar (Aprobada el 26 de abril de 1958).
- IV).- Convención sobre la Plataforma Continental -- (Aprobada en igual fecha).

Para los efectos del presente trabajo nos avocaremos a la "Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, la cual en su Artículo 1º define al Mar Territorial de - la siguiente forma:

I.- La soberanía de un Estado se extiende, fuera - de su territorio y de sus aguas interiores, a una zona de mar adyacente a sus costas, designadas con el nombre de Mar Territorial.

La segunda Conferencia de las Naciones Unidas tam-- bién se celebró en Ginebra, Suiza del 27 de marzo al 26 de -- abril de 1960 la cual no varió en su conceputación del Mar Territorial, dicha Conferencia no llegó a concluirse en virtud- de haber fracasado por no haberse logrado un acuerdo en la fi jación de la extensión del Mar Territorial.

Con posterioridad se llevó a cabo la Tercera Confe-

rencia de las Naciones unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Jamaica el 7 de octubre de 1982, la cual define al Mar Territorial en su Artículo 2º de la siguiente manera.- I.- La soberanía del Estado Ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de Mar Territorial.

Por otra parte, refiriéndose a lo que los Estados Unidos Mexicanos han legislado a este respecto, nos encontramos con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos promulgada en 1917, la cual en su Artículo 27 párrafo quinto dice a la letra:

"Son propiedad de la Nación las aguas de los Mares-Territoriales, en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar, las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquellas, en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o de dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; las de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzados por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de --

lindero entre dos entidades federativas o a la República de un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y de las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la Ley.

En los casos a que se refieren los dos párrafos anteriores, el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso y aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades -- constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezca las leyes".

Como podemos apreciar de la transcripción del Artículo Constitucional anterior, nuestra Carta Magna no define en sí lo que es el Mar Territorial, únicamente lo menciona como bienes que son propiedad de la Nación.

Emanada de la Constitución Política está la Ley General de Bienes Nacionales de 1982, en su Artículo 29º Fracción II, establece que el Mar Territorial es un bien común; -- que se extiende hasta una distancia de doce millas marinas -- (22,224 metros), de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanen y el derecho internacional.

El investigador Jorge A. Vargas en su libro Terminología sobre derecho del mar, define al Mar Territorial como -- "la faja oceánica adyacente al territorio continental de un estado ribereño, generalmente de una anchura máxima de doce -- millas náuticas, (o sea 22.22 kilómetros), sobre la cual di--

cho estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho de paso inocente a favor de otros estados" (1).

De las definiciones que se han dado sobre el Mar Territorial, en las diferentes Convenciones, se puede notar que la única variación que se dió en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fue la de incluir en su conceptualización términos como el de Estado Archipelágico y franja de mar; por lo que respecta a nuestra legislación, en nuestra opinión es menester incluir una definición concreta de Mar Territorial, que debe ser la emanada de la Tercera Conferencia, ya que nuestra legislación únicamente hace referencia a la anchura del mismo.

(1) Vargas Jorge A., Terminología sobre derecho del Mar, Edit. Ceestem.- México, 1979, Pags. 190 y 191.

2).- REGIMEN JURIDICO

Para poder definir cuál es el Régimen Jurídico que se ha establecido en las diferentes Convenciones así como en nuestra legislación es necesario saber que entendemos por Régimen: "Sistema o forma de gobierno a que responde la constitución de un Estado" (2).

Una vez conocido este concepto podemos continuar -- con nuestro estudio de conformidad con lo establecido en la -- Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de -- 1958, en donde se establece que la soberanía de un Estado se extiende hasta su mar territorial (Artículo 1º); en el punto 2 del citado Artículo se establece lo siguiente: "Esta soberanía se ejerce de acuerdo con las disposiciones de estos artículos y las demás normas de derecho internacional", asimismo el Artículo 2º de la citada Convención establece lo siguiente; "La soberanía del Estado Ribereño se extiende al espacio aéreo situado sobre el mar así como al lecho y al subsuelo".

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas nos -- habla también del Régimen Jurídico del Mar Territorial definiéndolo en su Artículo 2º:

1.- La soberanía del Estado Ribereño se extiende -- más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado Archipelágico, de sus aguas Archipelágicas.

2.- Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y al subsuelo de -- ese mar.

3.- La soberanía sobre el Mar Territorial se ejer-

(2) De Pina Rafael.- DICCIONARIO DE DERECHO, Edit. Porrúa,- S.A., México, Edición primera, 1986, Pág. 327.

ce con arreglo a esta Convención y otras normas de Derecho Internacional.

En la Constitución Política de los Estados Unidos - Mexicanos en contraste con la noción de soberanía estatal sobre el Mar Territorial consagrada en la Convención de Ginebra, conserva el criterio de derechos patrimoniales de la Nación - sobre sus espacios marítimos; tal como se establece en el Artículo 27 Constitucional, párrafo quinto (3).

Por otra parte en la Ley General de Bienes Nacionales de 1982 también se habla de que el patrimonio nacional se compone de bienes de dominio público, entre los que se cuentan los mares territoriales y las aguas marítimas interiores - (Artículo 2º Fracción II y IV).

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos estipula que el Mar Territorial y las aguas interiores son bienes del dominio marítimo y que estos bienes constituyen propiedad nacional, inalienable e imprescriptible (Artículo 9º Fracción I y Artículo 10).

La Ley Federal de Aguas indica que son aguas propiedad de la Nación las de los Mares Territoriales en la Extensión y términos que fije el derecho internacional y las aguas marinas interiores, (Artículo 5º Fracción I y II).

En el Artículo 42 Constitucional se establece cuáles es el Territorio Nacional donde el Estado ejercerá sus derechos soberanos y en la Fracción V dice: Las aguas de los Mares Territoriales en la extensión y términos que fija el derecho Internacional, y las marítimas interiores; el Artículo -

(3) Zaklin Ralph.- (Compilador), EL DERECHO DEL MAR EN EVOLUCION: LA CONTRIBUCION DE LOS PAISES AMERICANOS, Edit. Fondo de Cultura Económica, México 1975, Pág. 153.

48 agrega que los mares territoriales, las aguas marítimas interiores, dependerán directamente del Gobierno de la Federación.

Por su parte la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, señala en su Artículo 5º Fracción IV que corresponde a la Secretaría de Marina "el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables e islas nacionales" -- (4).

Como puede apreciarse tanto en nuestra Carta Magna como en la legislación secundaria se trata indistintamente al régimen jurídico del Mar Territorial, como Patrimonio Nacional y en otros casos se otorgan a la Nación derechos soberanos sobre ese espacio marítimo; para notar claramente la diferencia Rafael de Pina en su Diccionario de Derecho define que es el Patrimonio; "Suma de bienes y riquezas que pertenecen a una persona. Conjunto de derechos y obligaciones que corresponden a un solo titular"; así como define lo que es Soberanía: "Calidad del soberano que se atribuye el Estado como órgano supremo e independiente de autoridad, y de acuerdo con la cual es reconocido como institución que dentro de la esfera de su competencia no tiene superior" (5).

De lo anterior podemos concluir que el Mar Territorial en nuestra legislación es un "Bien Nacional sobre el cual el Estado ejerce su soberanía".

(4) Idem, Págs. 153 y 154.

(5) De Pina Rafael, Op. Cit., Págs. 300 y 345.

3).- ANCHURA DEL MAR TERRITORIAL

Para poder medir la anchura del Mar Territorial, se han utilizado las líneas de base normal, que es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tradicionalmente este es el procedimiento que desde hace siglos han venido siguiendo los Estados Ribereños. Como se sabe, el límite exterior del Mar Territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia igual a la anchura del Mar Territorial, del punto más próximo de la línea base (6).

En la Convención de Ginebra de 1958 se establece en su Artículo 3º cuáles son los límites del Mar Territorial de la siguiente manera; "La línea de base normal para medir la anchura del Mar Territorial es, a excepción de aquellos casos en que se disponga otra cosa en estos artículos, la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado Ribereño"; en su Artículo 4º punto I. En los lugares en los que la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el Mar Territorial el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

En la Tercera Confemar se establece en su Artículo-3º lo siguiente; "Todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su Mar Territorial hasta un límite que no exceda de doce millas marinas medidas a partir de líneas de base determinadas de conformidad con esta Convención".

El Artículo 27 Constitucional en su párrafo quinto-

(6) Vargas Jorge A., op. cit., pág. 176.

establece que las aguas de los mares Territoriales son propiedad de la Nación en la extensión y términos que fije el derecho internacional.

La Ley General de Bienes Nacionales de 1982, en su Artículo 29 Fracción II establece la anchura del Mar Territorial, hasta una distancia de doce millas marinas (22,224 metros).

Como puede apreciarse en la Convención de Ginebra - únicamente se establecía como debería de medirse la anchura - del Mar Territorial, pero no de cuántas millas marinas debería de constar, no fue hasta la Tercera Conferencia donde se estableció el número de millas, en nuestra opinión esto es un gran avance ya que de esta manera todos los Estados partes de la misma unificarán la anchura de su Mar Territorial tal como en la actualidad ya se encuentra asentado en nuestra legislación.

4).- LIMITE EXTERIOR DEL MAR TERRITORIAL

El Artículo 6º de la Convención de Ginebra de 1958 a la letra dice: "El límite exterior del Mar Territorial está constituido por una línea cada uno de cuyos puntos está, - del punto más próximo de la línea de base, a una distancia -- igual a la anchura del Mar Territorial".

La Tercera Confemar en su Artículo 4º establece; - "El límite exterior del Mar Territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de la línea de base, a una distancia igual a la anchura del Mar Territorial".

En la legislación de nuestro país no se ha estipula do nada sobre el límite exterior del Mar Territorial; por lo que se considera de especial importancia que se incorpore este término en la misma, de tal manera como se establece en ambas Convenciones.

5).- LINEAS DE BASE

Antes de iniciar con lo que establecen sobre este - punto las diferentes Convenciones y nuestra legislación es ne cesario saber qué se entiende por las líneas de base para lo cual recurrimos a Jorge A. Vargas en su libro de Terminología sobre Derecho del Mar quien nos da la siguiente información:

"LINEA BASE NORMAL".- Es la línea de bajamar a lo largo de la costa que sirve para medir la anchura del Mar Ter- ritorial.

"LINEA DE BASE RECTA".- Son aquellas que se utili- zan para medir la anchura del Mar Territorial, en los lugares en donde la costa tiene profundas aberturas y escotaduras o - en los que existe una franja de islas a lo largo del litoral" (7).

En la convención de Ginebra de 1958, para efectos - de delimitar al Mar Territorial se utilizaron las Líneas de - Base lo cual quedó establecido en los siguientes Artículos:

Artículo 3º La línea de base normal.- Para medir la anchu- ra del Mar Territorial es, a excepción de aque- llos casos en que se dispongan otra cosa en es- tos artículos, la línea de bajamar a lo largo - de la costa, tal como aparece marcada en las -- cartas a gran escala reconocidas oficialmente - por el Estado Ribereño.

Artículo 4º 1.- En los lugares en los que la costa tenga - profundas aberturas o en los que haya una fran- ja de islas a lo largo de la costa situada en -

(7) Idem, págs. 176 y 177.

su proximidad inmediata, puede adoptarse como método para trazar la línea de base desde la -- que ha de medirse el Mar Territorial el de las líneas de base rectas que una los puntos apropiados.

2.- El trazado de esas líneas de base no pueden apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas, han de estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

3.- Las líneas de base no se trazarán hacia -- elevaciones que emergen en bajamar, ni a partir de ellas, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del mar.

4.- Cuando el método de línea de base recta -- sea aplicable según lo dispuesto en el párrafo I, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en cuenta los intereses económicos propios de la región de que se trate, cuya realidad e importancia estén claramente demostradas por un largo uso.

5.- El sistema de líneas de base rectas no pueden ser aplicado por un Estado de forma que aisle de la alta mar el Mar Territorial de otro Estado.

6.- El Estado Ribereño está obligado a indicar claramente las líneas de base en cartas marinas, a las que ha de darse publicidad adecuada.

Artículo 5º 1.- Las aguas situadas en el interior de la -- línea de base del Mar Territorial se consideran como aguas interiores.

2.- Cuando el trazado de una línea de base - - recta, de conformidad con el Artículo 4º produce el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente se consideraban como -- parte del Mar Territorial o de alta mar, existirá en esas aguas un derecho de pasaje inofensivo, tal como está establecido en los Artículos 14 al 23.

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas se establece en el Artículo 5º cuáles son las líneas de base normal de la siguiente forma; "Salvo disposiciones en contrario de esta Convención, la línea de base normal para medir la anchura del Mar Territorial es la línea de bajamar a lo largo -- de la costa, tal como aparece marcada mediante el signo apropiado en cartas a gran escala reconocidas oficialmente por el Estado Ribereño".

Artículo 6º En el caso de islas situadas en atalones o de -- islas bordeadas por arrecifes, la línea de base para medir la anchura del Mar Territorial es la línea de bajamar del lado del arrecife que da -- al mar, tal como aparece marcada mediante el -- signo apropiado en cartas reconocidas oficialmente por el Estado Ribereño.

Artículo 7º 1.- En los lugares en que la costa tenga pro-- fundas aberturas y escotaduras o en los que haya una franja a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, puede adoptarse, como método para trazar la línea de base desde la --

que ha de medirse el Mar Territorial, el de las líneas de base rectas que unan los puntos apropiados.

2.- En los casos en que, por la existencia de una delta y de otros accidentes naturales, la línea de la costa sea muy inestable, los puntos apropiados pueden elegirse a lo largo de la línea de bajamar más alejada mar afuera y, aunque la línea de bajamar retroceda ulteriormente, -- las líneas de base rectas seguirán en vigor hasta que las modifique el Estado Ribereño de conformidad con esta Convención.

3.- El trazado de las líneas de base rectas no debe apartarse de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y de las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas de estar suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores.

4.- Las líneas de base rectas no se trazarán hacia ni desde elevaciones que emerjan en bajamar, a menos que se hayan construido sobre ellas faros o instalaciones análogas que se encuentren constantemente sobre el nivel del agua, o que el trazado de líneas de base hacia o desde elevaciones que emerjan en bajamar haya sido objeto de un reconocimiento internacional general.

5.- Cuando el método de líneas de base rectas sea aplicable según el párrafo I, al trazar determinadas líneas de base podrán tenerse en --

cuenta los intereses económicos propios de la - región de que se trate cuya realidad e importan cia estén claramente demostradas por un uso pro longado.

6.- El sistema de líneas de base rectas no pue de ser aplicado por un Estado de forma que aís- le el Mar Territorial de otro Estado de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

Artículo 8º Salvo lo dispuesto en la parte IV, las aguas si tuadas en el interior de la línea de base del - Mar Territorial forma parte de las aguas inte-- riores del Estado.

Cuando el trazado de una línea de base recta, - de conformidad con el método establecido en el Artículo 7º produzca el efecto de encerrar inte riores que anteriormente no se consideraban co- mo tales, existirá en esas aguas un derecho de paso inocente, tal y como se establece en esta Convención.

Por otra parte la Ley General de Bienes Naciona les de 1982 en su Artículo 29 Fracciones II y - III estipula:

Fracción II El Mar Territorial hasta una distancia de doce- millas marinas (22,224 metros), de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de -- los Estados Unidos Mexicanos las leyes que de -- ella emanen y el derecho internacional. Salvo- lo dispuesto en el párrafo siguiente la anchura del Mar Territorial se medirá a partir de la -- línea de bajamar a lo largo de las costas y de

las islas que forman parte del Territorio Nacional.

En los lugares en que la costa del Territorio - Nacional tenga profundas aberturas y escotaduras o en las que haya una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata, podrá adoptarse como método para trazar la línea de base desde la que ha de medirse el Mar Territorial el de las líneas de base rectas que unan los puntos más adentrados en el mar. - El trazado de esas líneas de base no se apartará de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas, estarán suficientemente vinculadas al dominio terrestre para estar sometidas al régimen de las aguas interiores. Estas líneas podrán trazarse hacia elevaciones que emerjan en bajamar, cuando sobre ellas existan faros e instalaciones que permanezcan constantemente sobre el nivel del agua, - o cuando tales elevaciones estén total o parcialmente a una distancia de la costa firme o de una isla que no exceda de la anchura del Mar Territorial. Las instalaciones permanentes más adentradas en el mar, que formen parte de la costa para los efectos de la delimitación del Mar Territorial.

Fracción III Las aguas marítimas interiores, o sea aquellas situadas en el interior de la línea de base del Mar Territorial o de la línea que cierra las bahías.

Una vez analizadas las Convenciones que sobre el --
Mar Territorial se han efectuado, podemos notar que en gene--
ral ambas establecen los mismos preceptos sobre las líneas de
base, a excepción de que en la Tercera Conferencia ya se esta
blecen las líneas de base para medir la anchura del Mar Terri--
torial en el caso de que existan islas situadas en atalones,-
o islas bordeadas por arrecifes, por lo que respecta a nues--
tra legislación se considera que en este aspecto es bastante-
explícita.

CAPITULO SEGUNDO

"NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES EN EL MAR TERRITORIAL"

1).- SIGNIFICADO DE PASO

Una vez analizado el concepto de Mar Territorial y su Régimen Jurídico podemos continuar con el estudio de las - normas que se aplican a los buques que transitan por el Mar - Territorial.

Sobre este aspecto la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua de 1958, nos proporciona en su Artículo 14 puntos 2 y 3 el significado de paso y que comprende: "Se entiende por pasaje el hecho de navegar por el Mar Territorial, ya sea para atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse a estas aguas, ya sea para dirigirse hacia altamar viniendo de ellas". "El pasaje comprende el derecho de detenerse y fondear pero sólo en la medida en que la detención y el hecho de fondear no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos al buque por una arribada forzosa o por un peligro extremo".

La Tercera Confemar de las Naciones Unidas trata este aspecto en su Artículo 18 exponiendo lo siguiente:

- 1.- Se entiende por paso el hecho de navegar por - el Mar Territorial.
 - a) Atravesar dicho mar sin penetrar en las -- aguas interiores ni hacer escala en una rada o una instalación portuaria fuera de -- las aguas interiores; o
 - b) Dirigirse hacia las aguas interiores o salirse de ellas, o hacer escala en una de - esas radas o instalaciones portuarias o sa

lirse de ella.

- 2.- El paso será rápido e ininterrumpido. No obstante el paso comprende la detención y el fondeo, pero sólo en la medida que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por causa de fuerza mayor o - dificultad grave o se realice con el fin de -- prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave.

En relación con lo que se ha estipulado sobre este punto en nuestra legislación, encontramos lo previsto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en su Artículo 3º el cual fue reformado por Decreto del 19 de diciembre - de 1975, publicado el 22 del mismo mes y año, y que entró en vigor al día siguiente estipulando lo siguiente "La navegación en los Mares Territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del Derecho y Tratados Internacionales".

Por su parte la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, establece en su Artículo 189; "La navegación - en los Mares Territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del Derecho y Tratados Internacionales", asimismo en su Artículo 190 estipula "Los Puertos de altura de la República se encuentran abiertos al comercio de todas las Naciones".

De la lectura de los Artículos 3 y 189 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de Vías Generales de Comunicación respectivamente; se desprende que ambas Leyes establecen exactamente lo mismo, considerándose innecesario, ya que se supone que la legislación citada en primer término vino a suplir las deficiencias de la segunda.

Expuestas todas las conceptualaciones que se han aportado en las Convenciones y en nuestra legislación podemos -- apreciar que la Tercera Confemar fue más precisa en su defini ción ya que la misma incluye aquellos puntos que podrán tocar al pasar una embarcación por Mar Territorial como son las ra- das o instalaciones portuarias pero únicamente en casos de in- cidentes o fuerza mayor.

En cuanto a lo aportado por nuestra legislación se puede apreciar que no se tiene una connotación precisa del -- significado de paso, estableciéndose únicamente en ambas le-- yes la libertad de navegación en los Mares Territoriales para todos los países.

2).- SIGNIFICADO DE PASO INOCENTE

Se ha tratado por separado el Significado de Paso y el de Paso Inocente, en virtud de que como se estableció en el punto anterior el Paso sólo significa el hecho de navegar por el Mar Territorial de un Estado Ribereño, sin que esto -- quiera decir que necesariamente dicho paso sea inocente.

Al respecto la Convención de 1958 en su Artículo 14, nos aporta cual es el significado de Paso Inocente en las siguientes Fracciones:

- 1.- Sin perjuicio de lo dispuesto en estos artículos, los buques de cualquier Estado, con litoral marítimo o sin él, gozan del derecho de pasaje inofensivo a través del Mar Territorial.
- 4.- El pasaje es inofensivo mientras no sea perjudicial para la paz, el orden o seguridad del Estado Ribereño. Este pasaje se efectuará con arreglo a estos artículos y a otras disposiciones del Derecho Internacional.
- 5.- No será considerado inofensivo el pasaje de buques de pesca extranjeros que no cumplan las leyes y reglamentaciones dictadas y publicadas por el Estado Ribereño a fin de evitar que tales buques pesquen dentro del Mar Territorial.

De la misma manera en su Artículo 15 Fracción I que da establecido que el Estado Ribereño no pondrá dificultades para el pasaje inofensivo por Mar Territorial.

En la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas -- también se trató el tema relativo al Significado de Paso Inocente, estipulándose que dicho paso es inocente mientras no --

sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado Ribereño, lo cual ocurre si dicho buque lleva a cabo - en el Mar Territorial alguna de las siguientes actividades:

- a).- Cualquier amenaza o uso de la fuerza contra - la soberanía, la integridad territorial o la independencia política del Estado Ribereño o cualquier forma de violación de los princi--- pios de Derecho Internacional incorporados en la Carta de las Naciones Unidas.
- b).- Cualquier ejercicio o práctica con armas de - cualquier clase.
- c).- Cualquier acto destinado a obtener informa--- ción en perjuicio de la defensa o la seguri--- dad del Estado Ribereño.
- d).- Cualquier acto de propaganda destinado a aten--- tar contra la defensa o la seguridad del Esta--- do Ribereño.
- e).- El lanzamiento, aterrizaje o recepción a bor--- do de aeronaves de cualquier dispositivo de - guerra.
- f).- El embarco o desembarco de cualquier persona, moneda o producto en violación de los regla--- mentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios del Estado Ribereño.
- g).- Cualquier acto intencional y grave de contami--- nación.
- h).- Cualesquiera actividades pesqueras.
- i).- La realización de actividades de investiga---

ción o prospección.

- j).- Cualquier acto dirigido a interferir con los sistemas de comunicación o cualesquiera otros servicios o instalaciones del Estado Ribereño.
- k).- Cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso. (Artículo 19).

Por otra parte y tomando en consideración la alta peligrosidad el Estado Ribereño podrá exigir a los buques cisternas, a los de propulsión nuclear y a otros buques que transporten sustancias o materiales nucleares u otros intrínsecamente nocivos o peligrosos, que utilicen las rutas marítimas y los esquemas de separación de tráfico que dicho Estado haya designado para la regulación de paso de buques (Artículo 22).

Por su parte el Estado Ribereño no deberá poner dificultades al paso inocente de buques extranjeros por su Mar Territorial, ni impondrá requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar dicho derecho, como tampoco hará discriminación alguna de hecho o de derecho contra los buques de un determinado estado, asimismo tendrá la obligación de dar a conocer de manera apropiada todos los peligros que, según su conocimiento, amenacen a la navegación en su Mar Territorial (Artículo 24).

Por lo que respecta a nuestra legislación las únicas disposiciones que se relacionan con este aspecto son las que fueron señaladas en el punto que antecede y avocándonos una vez más a un análisis comparativo de las Convenciones que sobre el Mar Territorial se han realizado podemos concluir estableciendo que la Tercera Confemar es más explícita, indepen

dientemente de lo anterior es preciso recalcar la imperiosa -
necesidad de adecuar nuestra legislación a lo establecido en
la Tercera Confemar y evitar de esta manera que nuestras le--
yes nos remitan al Derecho y Tratados Internacionales.

3).- LEYES Y REGLAMENTOS DEL ESTADO RIBEREÑO RELATIVOS AL -- PASO INOCENTE

La Convención sobre el Mar Territorial de 1958, con fiere al Estado Ribereño la facultad de elaborar sus leyes y reglamentos, mediante los cuales establezca los lineamientos-- a que deberán sujetarse los buques extranjeros que utilicen - el derecho de pasaje inofensivo (Artículo 17).

De la misma manera la Tercera Conferencia de las Na ciones Unidas, también otorga al Estado Ribereño la facultad- de dictar leyes y reglamentos aplicables al ejercicio del de- recho de paso inocente las que podrán versar, entre otras, so bre cuestiones relativas a la seguridad de la navegación y la reglamentación del tráfico marítimo, la protección de las ayu das e instalaciones para la navegación y de otras instalacio- nes y servicios, protección de cables y tuberías, conserva--- ción de los recursos vivos del mar, prevención de reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración y sanitarios; asimismo - se establece la obligación de dicho Estado, de dar la debida- publicidad a todas esas leyes y reglamentos.

Nuevamente se puede observar que los esfuerzos de - la Tercera Confemar han sido fructíferos; ya que se indica - con precisión cuáles son los aspectos relevantes sobre los -- que puede legislar el Estado Ribereño.

Sobre este aspecto y tomando en consideración la fa cultad que han otorgado las Convenciones a los Estados Ribere ños, es menester considerar que los Estados Unidos Mexicanos- deberían tener una legislación completa en lo relativo a su - competencia soberana en el Mar Territorial Mexicano; pero a contrario de la suposición anterior, nos encontramos con que existe tan sólo un número reducido de disposiciones que esta- blecen los principios a que han de sujetarse las naves extran

geras que transiten por el Mar Territorial Mexicano.

En el ámbito penal, el Código Penal para el Distrito Federal de 1931 establece en su Artículo 5º Fracción III,-- cuales son los delitos que se considerarán como ejecutados en Territorio de la República; siendo los siguientes:

III.- Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en Puerto Nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la -- tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido, no fueran de la tripulación. -- En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Esta disposición del Código Penal se complementa -- con la contenida en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, que indican que la autoridad mexicana intervendrá y aplicará las leyes mexicanas, en caso de delito o falta cometidas a bordo de buques extranjeros en aguas nacionales, si -- se altera el orden público o si lo solicita el capitán del -- barco o el cónsul del país al que pertenece la nave (Artículo 5º).

Por lo que se refiere al ámbito fiscal el derecho -- mexicano no contiene disposición alguna en lo tocante al ejercicio de una jurisdicción fiscal, la Ley Aduanera de 1982 se ocupa del tráfico de altura a la entrada o a la salida del bu que, estableciendo las condiciones que se exigen y los requisitos necesarios para que un buque, al tocar Puerto Nacional o al partir de él, cumplan con sus obligaciones fiscales. -- Sin embargo, en ningún caso se regula el control fiscal mexicano en la zona de las doce millas de Mar Territorial.

En relación con las medidas sanitarias el Código Sa

nitario de 1973, contiene disposiciones precisas que regulan el ejercicio del control y vigilancia sanitarios en el Mar Territorial Mexicano, en sus Artículos 60 a 65.

En conclusión sería conveniente que se hiciera un reglamento emanado de la Ley de Bienes Nacionales (por ser ésta la que enmarca la anchura de nuestro Mar Territorial); -- que estableciera los ordenamientos precisos a que deberán sujetarse las embarcaciones extranjeras que atraviesan dicho -- mar en paso inocente.

4).- DERECHOS DE PROTECCION DEL ESTADO RIBEREÑO

De la misma manera que los Estados Ribereños tienen la obligación de permitir el paso inocente por sus Mares Territoriales a las embarcaciones extranjeras, como ha quedado establecido en los puntos anteriores, gozan también del Derecho de Protección cuando este pasaje no sea inocente.

La Convención de 1958 trata este aspecto en su Artículo 16 en el cual le confiere al Estado Ribereño la libertad de tomar las medidas necesarias para impedir todo pasaje que no sea inofensivo, ahora bien en la Fracción 3 del citado Artículo también se establece que dicho Estado, puede sin discriminación entre los buques extranjeros, suspender temporalmente y en determinados lugares de su Mar Territorial el pasaje inofensivo de buques extranjeros, si tal suspensión es indispensable para la protección de su seguridad; teniendo -- efecto dicha suspensión si se ha publicado en forma debida, -- pero el referido pasaje inofensivo no podrá ser suspendido en los estrechos que se utilizan para la navegación internacional, entre una parte de altamar y otra parte de altamar, o -- con el Mar Territorial de un Estado Extranjero.

De igual manera la Tercera Confemar también aborda este tema de los derechos de protección, facultando al Estado Ribereño para impedir el paso que no sea inocente, o bien para suspender temporalmente, en determinadas áreas de su Mar -- Territorial, el paso inocente de buques extranjeros si dicha suspensión es indispensable para la protección de su seguridad, incluidos los ejercicios con armas, teniendo efecto dicha suspensión después de ser publicada en debida forma (Artículo 25).

Sobre este aspecto como se puede apreciar de la leg

tura de lo establecido en ambas Convenciones este tema no sufrió ninguna variación; ahora bien en lo concerniente a nuestra legislación los preceptos que enmarcan el tránsito de las embarcaciones son los que ya se citaron en el punto uno del presente Capítulo, por lo que nuevamente reiteramos la necesidad de legislar sobre estos aspectos de una manera concreta.

5).- CLASIFICACION DE LOS BUQUES Y GRAVAMENES QUE PUEDEN --
-- IMPONERSE

Antes de iniciar el desarrollo de este aspecto, debemos primeramente definir que es un buque y el tratadista -- Jorge A. Vargas en su libro Terminología sobre Derecho del -- Mar lo define de la siguiente forma: "Por buque debe enten-- derse desde un punto de vista jurídico, y no material, un -- bien mueble, compuesto de diversos elementos físicos, tales -- como casco, máquinas, cubierta, bodegas, anclas, etc.. todo -- lo cual constituye una unidad apta para la navegación, que es a lo que está destinado". Para aplicar a una embarcación el calificativo jurídico de buque, se requiere de la presencia -- de dos elementos:

- i).- Que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto, y
- ii).- Que esté destinada al tráfico marítimo" (8) -- (FIGURA No. I).

Asimismo cabe señalar que de acuerdo a lo que establece el Derecho Marítimo, los buques se dividen en dos grandes categorías: buques mercantes y buques del estado, que in cluyen a los buques de guerra.

Por un buque mercante debe entenderse la embarca--- ción que se haya destinado al tráfico comercial marítimo, el buque mercante se distingue del buque de estado en que es la única entidad jurídica a la cual se aplican las normas del de recho comercial marítimo.

Dentro de estos buques mercantes existe una clasifi

(8) Vargas Jorge A., Terminología sobre Derecho del Mar, -- Edit. Ceestem, México 1979, pág. 50.

BUQUE

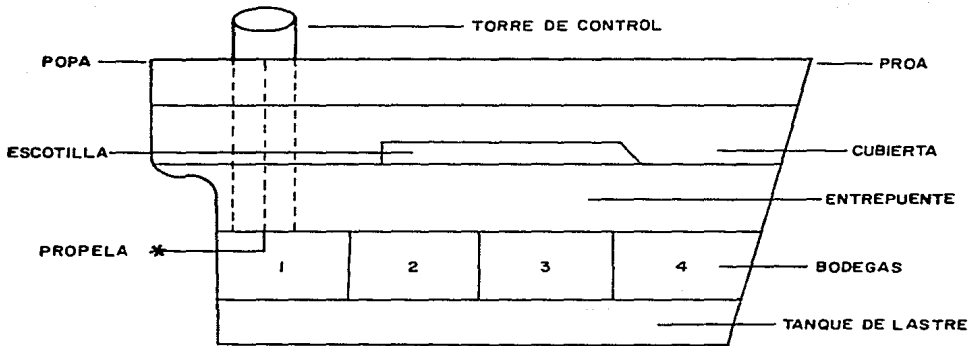


FIGURA No. I

cación según el servicio que prestan y es la siguiente:

I.- BUQUE DE CARGA GENERAL O CONVENCIONAL:

Las bodegas de este buque están capacitadas para -- transportar toda clase de carga. "FIGURA No. II).

II.- BUQUE GRANELERO:

Estos buques se especializan en transportar carga - de granos, la carga se realiza por medio de mangueras. (FIGURA No. III).

III.- BUQUE TANQUE:

Se utiliza para transportar combustible líquido y - gas, su carga también se realiza por mangueras. (FIGURA No.- IV).

IV.- BUQUE CONTENEDORES:

Las bodegas de estos buques están hechas especial-- mente para transportar contenedores; el contenedor es una ca ja dentro de la cual se estiban diferentes mercancías de dife-- rentes embarcadores que son homogéneas para que no se dañen - mutuamente. (FIGURA No. V).

V.- BUQUE ROLL ON - ROLL OFF

Diseñados especialmente para transportar vehículos, cuya característica es que se embarcan por sí mismos. (FIGURA No. VI).

VI.- BUQUE LASH:

Es aquél que transporta barcasas o lanchones carga-- dos. (FIGURA No. VII).

Por otra parte los buques de estado como su nombre lo indica, son los que pertenecen a un Estado determinado o -

BUQUE DE CARGA GENERAL O CONVENCIONAL

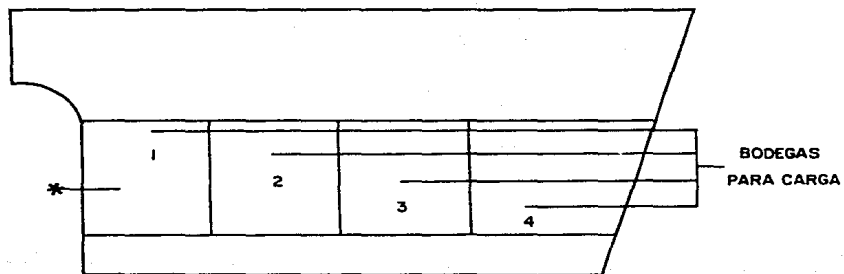


FIGURA No. II

BUQUE GRANELERO

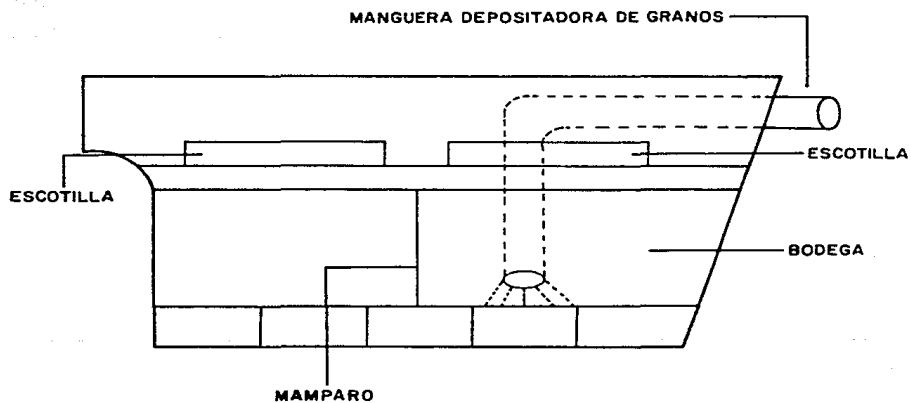


FIGURA No. III

BUQUE TANQUE

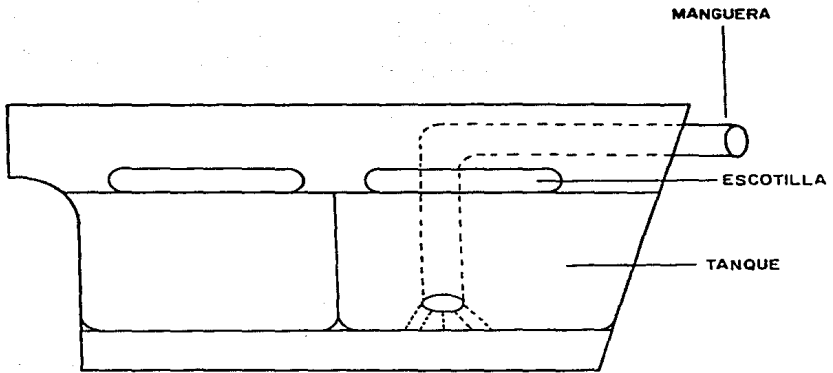


FIGURA No. IV

BUQUE CONTENEDORES

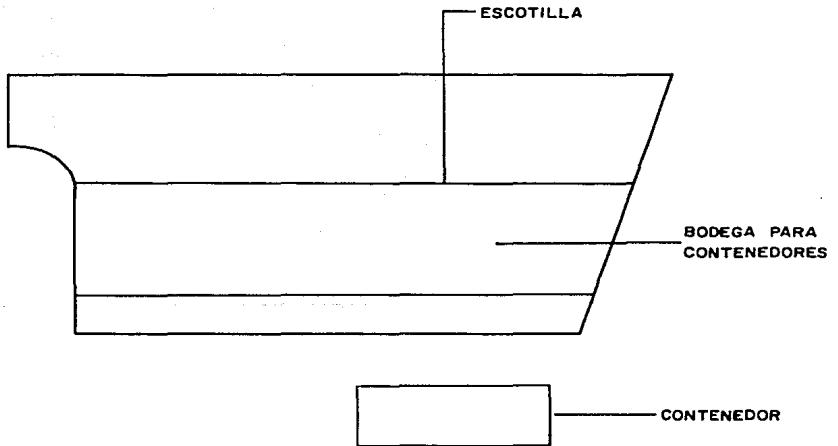


FIGURA No. V

BUQUE ROLL ON-ROLL OF

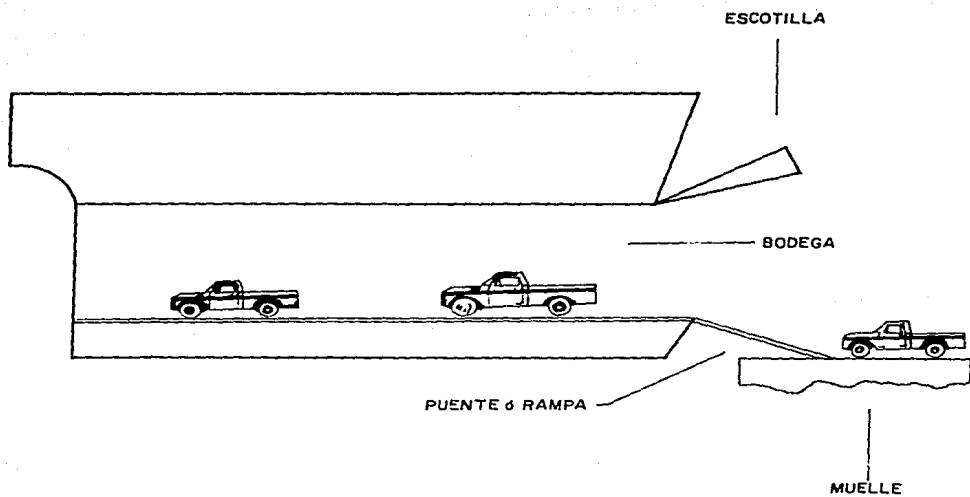


FIGURA No. VI

BUQUE LASH

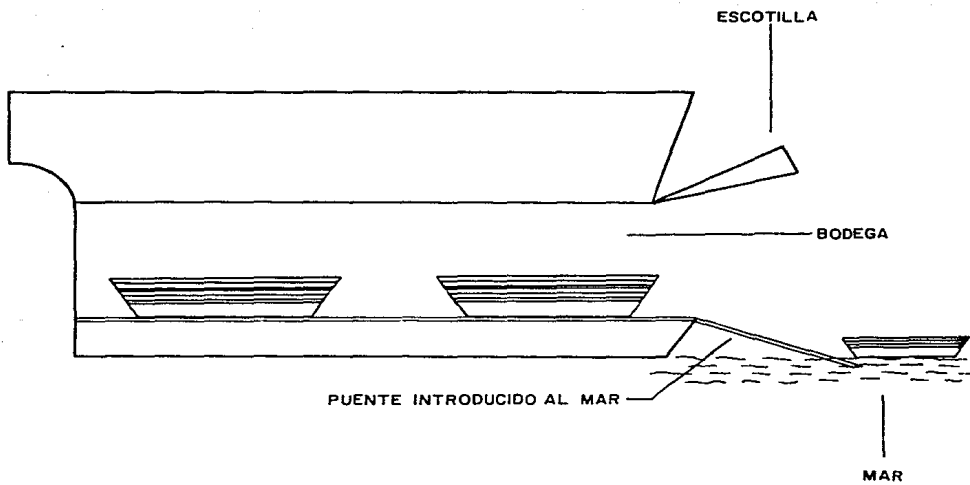


FIGURA No. VII

son explotados por él, y se encuentran destinados a prestar - un servicio oficial de carácter público. Los buques de Estado cuentan con un estatuto jurídico especial diferente del -- que se aplica a los buques mercantes.

En términos generales, los buques de estado se dividen en dos grandes categorías:

- 1).- Los Buques que se encuentran destinados a fines específicamente estatales o públicos, tales como los buques de guerra, de policía marítima, de investigación científica, etc. y
- 2).- Los buques que el Estado dedica a la realización de una actividad comercial o de tráfico-marítimo, o sea los llamados buques mercantes del estado.

La Convención de 1958, al referirse a este tema también lo subdividen de acuerdo al buque de que se trate; por lo que se refiere a los buques mercantes nos indica, que no -- podrán imponerse gravámenes a los buques extranjeros por el -- sólo hecho de su paso por el Mar Territorial, asimismo señala que dichos gravámenes podrán imponerse siempre y cuando se -- trate de una remuneración de servicios determinados que le -- fueron prestados al buque y estos gravámenes se impondrán sin discriminación de ningún género (Artículo 18).

En relación con las reglas aplicables a los buques- de Estado que no sean de guerra, se les dará el mismo trata-- miento que a los buques mercantes citados anteriormente, fi-- nalmente y en relación con los buques de guerra la referida - Convención le concede al Estado Ribereño la facultad de poder exigir que el buque salga de su Mar Territorial cuando éste - no cumpla las disposiciones establecidas por él mismo, para -

su paso por el Mar Territorial, pero tampoco se le impondrá - gravámen alguno.

La Tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar, es tablece en su Artículo 26, que no podrá imponerse gravámen alguno a los buques extranjeros por el sólo hecho de su paso -- por el Mar Territorial; sólo podrán imponerse gravámenes a -- un buque extranjero que pase por el Mar Territorial como remuneración de servicios determinados a dicho buque. Estos gravámenes se impondrán sin discriminación.

Una vez analizadas ambas disposiciones, se puede notar que la Convención de 58 fue amplia sobre este aspecto ya que establecía en forma separada, los buques que no pueden -- gravarse, de acuerdo con su clasificación; y la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas a pesar de que en su texto -- también los clasifica no se refiere a cada uno de ellos en relación con los gravámenes que puedan imponerse por el Estado-Ribereño.

En relación con nuestra legislación los gravámenes-- que se les pueden imponer a los buques se encuentran establecidos en la Ley Federal de Derechos de 1984; la cual en su -- Artículo 167 estipula "que por los servicios que presta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la navegación -- marítima, servicios principales, auxiliares y conexos a la -- vía de navegación por agua, se pagará el derecho de navega---ción marítima conforme a las cuotas fijadas"; ahora bien cabe señalar que los buques que transiten por nuestro Mar Territorial en paso inocente, no pagarán derecho alguno siempre y cuando no se les proporcione algún servicio.

CAPITULO TERCERO

"CONCEPTOS PORTUARIOS FUNDAMENTALES"

En el esquema general del desarrollo marítimo, el Puerto tiene un lugar de singular importancia, porque es el umbral que permite llegar hasta la fuente inagotable de riqueza que el mar constituye, es por eso que todo País que aspire a trascender más allá de su frontera física y disfrutar de -- los bienes que se atesoran en el mar, necesariamente deberá -- otorgarle una adecuada solución a sus problemas portuarios. -- En virtud de lo antes expuesto se consideró de suma importancia conocer todos y cada uno de los elementos que conforman -- al Puerto, así como a las autoridades que intervienen en el -- quehacer portuario; tanto en nuestra legislación como en las Convenciones que Sobre Derecho del Mar se han realizado.

1) ANTEPUERTO

El Antepuerto es una área marítima que puede ser natural o artificial, es utilizada para las embarcaciones que -- llegan al Puerto y esperan que se les dé un puesto de atraque, o bien cuando terminaron sus funciones en el Puerto y se dispone a salir.

Los Antepuertos se localizan inmediatos a la bocana o a un canal de acceso con tirante de agua, y deben tener una superficie suficiente para las embarcaciones. (FIGURA No. I).

Cabe señalar que no todos los Puertos de nuestro -- País, cuentan con Antepuertos, algunos de los que tienen son los siguientes:

LITORAL DEL PACIFICO

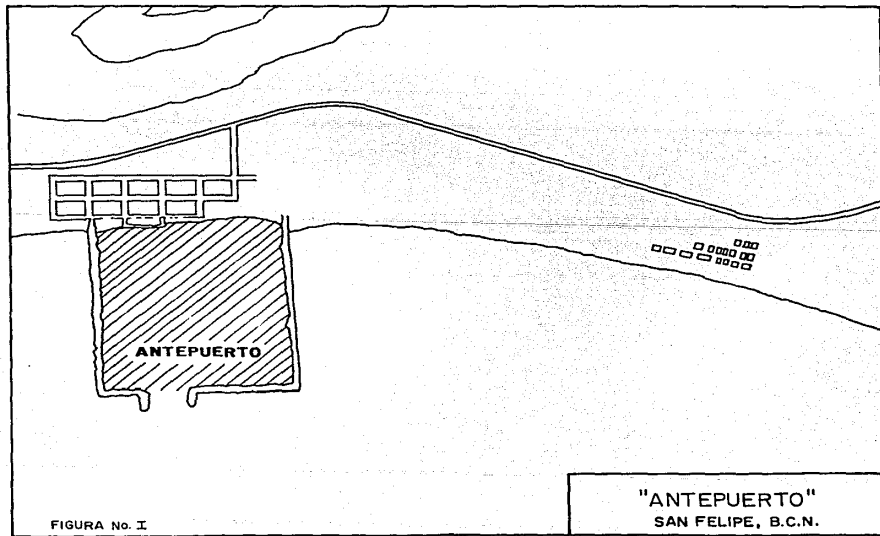
PUERTO

1) ENSENADA, B.C.N.

ANTEPUERTO

LOCALIZACION: Sur del -- Puerto.

AREA: Indefinida Bahía -- de todos los Santos.



- 2) LA PAZ, B.C.S. LOCALIZACION: Al N. W. del -
Puerto y limitado al Oeste --
por el Mogote y al Este por -
Playas Macizo de la Península.
(NATURAL).
- 3) SANTA ROSALIA, B.C.S. LOCALIZACION: Al Norte de la
escollera Norte.
AREA: Ilimitada por ser Mar-
abierto. (NATURAL).
- 4) GUAYMAS, SON. LOCALIZACION: Entre Isla de
Pájaros, Punta Baja e Isla --
San Vicente. (NATURAL).
- 5) YAVAROS, SON. LOCALIZACION: Mar abierto --
frente al Canal de Navegación.
(NATURAL).
- 6) LA REFORMA, SIN. LOCALIZACION: Mar abierto --
frente a la Isla de Altamira.
(NATURAL).
- 7) MAZATLAN, SIN. LOCALIZACION: Al Norte del -
rompeolas del Crestón. (ARTI-
FICIAL).
- 8) SAN BLAS, NAY. LOCALIZACION: Fuera del Puert
to en Mar Abierto. (ARTIFI--
CIAL).
- 9) ACAPULCO, GRO. LOCALIZACION: En la parte med
dia de la Bahía. (NATURAL).
- 10) PUERTO ANGEL, OAX. LOCALIZACION: Centro de la -
Bahía. (NATURAL).

- 11) PUERTO ESCONDIDO, OAX. LOCALIZACION: En la parte Po
niente de la Bahía. (NATU---
RAL).
- 12) SALINA CRUZ, OAX. LOCALIZACION: Entre escolle-
ras Este y Oeste al Sur de --
los Muelles de la zona franca.
(ARTIFICIAL).

LITORAL DEL GOLFOPUERTOANTEPUERTO

- 1) TAMPICO, TAMPS. LOCALIZACION: Mar afuera. -
(NATURAL).
- 2) COATZACOALCOS, VER. LOCALIZACION: Entre las pro-
tecciones marginales. (ARTI-
FICIAL).
- 3) CHAMPOTON, CAMP. LOCALIZACION: Al Noroeste de
Champotón. (NATURAL).
- 4) PROGRESO, YUC. LOCALIZACION: Frente al Puer
to a 2.5 millas. (NATURAL).
- 5) LAS COLORADAS, YUC. LOCALIZACION: Frente a la po
blación. (NATURAL).
- 6) COZUMEL, Q. ROO. LOCALIZACION: Frente al Mue-
lle Fiscal. (NATURAL). (9).

El Diccionario Larousse Ilustrado los define como -
"parte avanzada de un puerto. Puerto pequeño a la entrada de
uno mayor" (10).

(9) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, S.C.T.- Ca-
tastro Portuario, México 1982.

(10) García Pelayo y Gross Ramón. Diccionario Larousse Ilus-
trado. Edit. Larousse. México 1983, Pág. 73.

A su vez García Calero en su Diccionario General de Marina nos proporciona la siguiente definición; "Parte avanzada de un Puerto Artificial para abrigo o espera de entrada o salida de buques" (11).

Como en lo subsecuente continuamente se enunciará - la palabra abrigo se considera menester definirla; "Area marítima natural o artificial que sirve de protección a las embarcaciones contra los fenómenos naturales que afectan al - - mar" (12).

Por otra parte y de conformidad con lo establecido en el Catastro Portuario de 1982, elaborado por la Dirección General de Obras Marítimas dependiente de la Secretaría de Co municaciones y Transportes, se entiende por Antepuerto a las áreas protegidas contra la acción del oleaje, corrientes u -- otros fenómenos naturales y con la extensión y profundidad -- adecuadas para que las embarcaciones realicen maniobras de na vegación interior, atraque, fondeo, desatraque y ciaboga con seguridad (13).

La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona -- Contigua de 1958, así como la Tercera Conferencia de las Na-- ciones Unidas, no mencionan en sus textos al Antepuerto, úni-- camente hablan del Puerto como un todo.

De la misma forma nuestra legislación también se li mita exclusivamente a citar al Puerto; sin contemplan las -- partes que conforman al mismo.

En realidad no se considera necesario que esto sea-

(11) García Calero Antonio.- Diccionario General de Marina, Edit. García Calero, México 1954, Pág. 39.

(12) Idem, Pág. 28.

(13) Catastro Portuario, op. cit., Pág. 3.

mencionado en los ordenamientos referidos ya que el hecho de enunciar al Puerto, lleva implícito al Antepuerto.

2) PUERTO

En realidad los Puertos han revestido una gran importancia desde la antigüedad, ya que en esas épocas muchas de las actividades comerciales se realizaban por la vía marítima así como también algunos de los Pueblos fueron conquistados a través del mar.

Así nos encontramos con que los Fenicios fueron los iniciadores del comercio marítimo a través del Mar Mediterráneo, pero obviamente los Puertos no contaban todavía con la infraestructura actual, no fue sino hasta la época de los Griegos maestros de la geografía, cuando se inició la ingeniería de obras marítimas prueba de ello lo constituye el Puerto de Delos donde construyeron por primera vez en la historia un muelle y un rompeolas, asimismo en el Puerto de Pharos crearon la iluminación marítima y el balizamiento. Posteriormente llegaron a la culminación de su alto nivel creativo realizando las primeras obras de dragado.

En lo tocante a nuestro país las crónicas de la Conquista, comprueban que los aztecas, a la llegada de los españoles, ya conocían el uso de la canoa o piragua a remo y a vela, que utilizaban en actividades de pesca y en la transportación de personas y mercancías entre puertos ribereños.

Sin embargo cabe señalar que hasta la llegada de los españoles se inició el transporte marítimo formal en lo que fuera la Nueva España.

De los Puertos iniciadores en la actividad marítima y portuaria en nuestro país, están los de Campeche y Veracruz

que durante un largo periodo fueron los únicos que la desarrollaron.

El tratadista Jorge A. Vargas en su libro Terminología sobre Derecho del Mar, nos da el significado de lo que se entiende por Puerto; "el sitio fluvial o marítimo que utilizan normalmente las embarcaciones para embarcar o desembarcar mercancías, productos o pasajeros" (14).

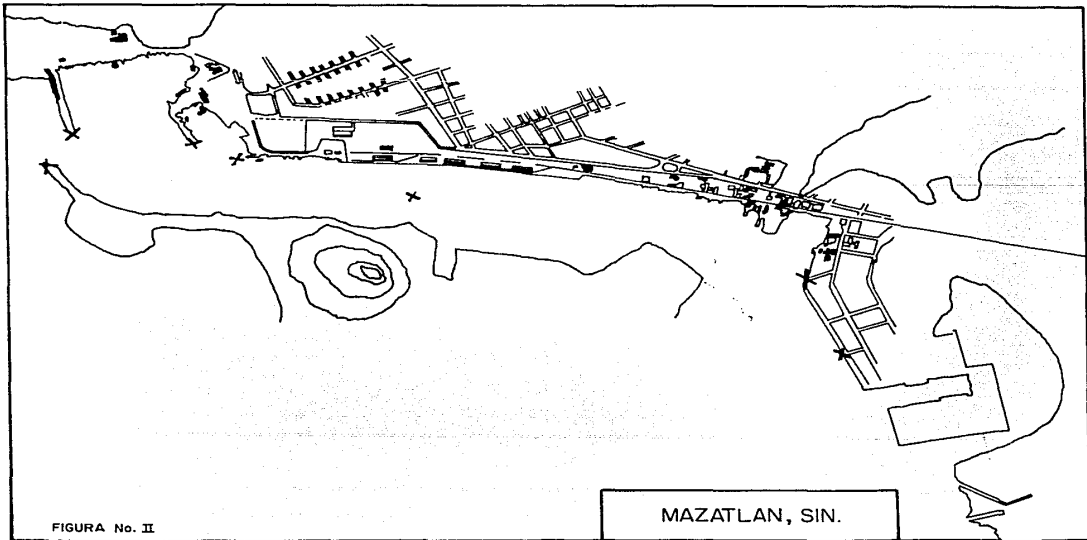
Asimismo el Ex-Comisario de la Marina Mercante. A.-García Calero en su Diccionario General de Marina, nos proporciona la siguiente definición de Puerto; "lugar en la costa, seguro y defendido de los vientos, para las embarcaciones" -- (15).

En resumen se puede decir que un Puerto es un conjunto de instalaciones, cada una con una función propia, localizado en un lugar adecuado de la costa, en la margen de un río o un lago, protegido de la acción de los elementos naturales, para proporcionar abrigo seguro a las embarcaciones, facilitar su atraque y así realizar la transferencia de las mercancías, con equipamiento adecuado, personal calificado y con instalaciones propias para la protección de los bienes (16).

Una vez que se ha establecido el concepto de Puerto así como sus inicios a través de las culturas citadas anteriormente, se pretende exponer algunos criterios de clasificación de Puertos que ayuden a entender las características propias que los definen. (FIGURA No. II).

Una primera clasificación podría darse desde el punto de vista físico y de esta manera se dividen en Puertos Na-

-
- (14) Vargas Jorge A., Terminología sobre Derecho del Mar, -- Edit. Ceestem, México 1979, Pág. 230.
 (15) García Calero A., op. cit., Pág. 209.
 (16) Hernández de Labra Fernando, Puertos, Edit. U.N.A.M., - México 1983, Pág. 142.



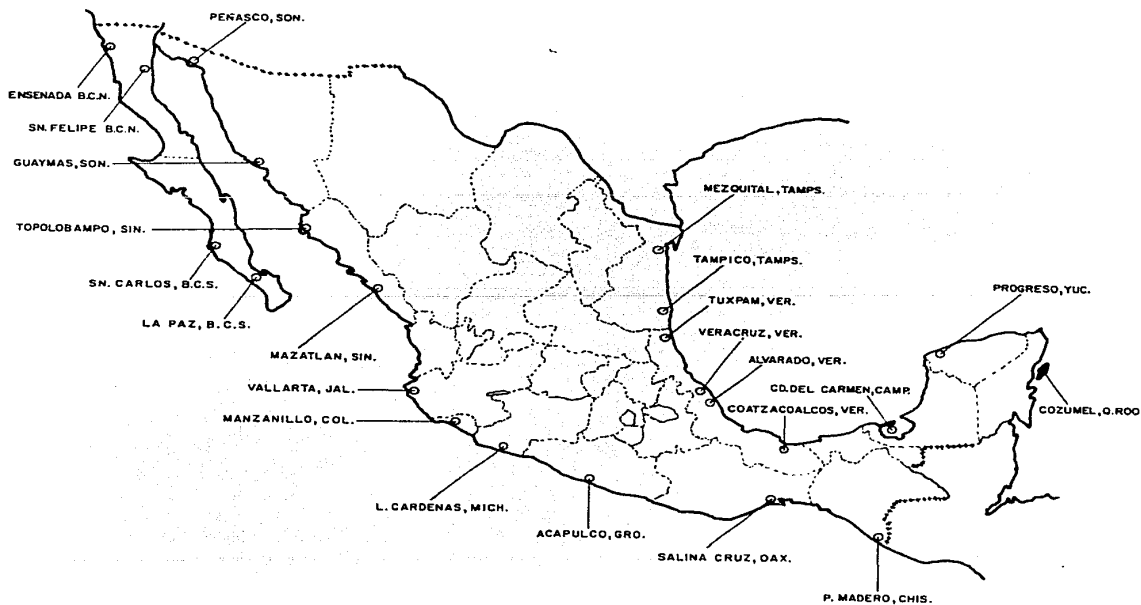


FIGURA No. II

turales y Artificiales.

Se consideran Puertos Naturales, si la conformación de la costa, proporciona una adecuada protección de la acción del oleaje a las instalaciones portuarias y existen las profundidades necesarias para permitir la navegación de las embarcaciones. Los Puertos Naturales se establecen en Bahías y estuarios.

Los Puertos Artificiales; "son aquellos en que es necesario construir las obras de protección (rompeolas o escolleras); los dragados y los rellenos para las áreas de desarrollo terrestre de las instalaciones" (17), en la construcción de estos Puertos es necesario utilizar una máquina llamada Draga, que sirve para limpiar y ahondar los fondos dejando suficiente calado para la navegación.

Este servicio de dragado se inició en nuestro país desde la construcción de los Puertos Artificiales de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Salina Cruz, por la Compañía inglesa PEARSON AN SON.

En México únicamente contamos con algunos Puertos Naturales, siendo los siguientes:

- 1) Acapulco, Gro.
- 2) San Blas, Nay.
- 3) Manzanillo, Col.
- 4) Ensenada, B.C.N.

De lo anterior se desprende, que los demás Puertos restantes son Artificiales.

Ahora bien y continuando con las clasificaciones--

(17) Idem, Pág. 209.

procederemos a dividir a los Puertos, de acuerdo con su Régimen de Administración, lo cual se encuentra establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en los siguientes Artículos:

- Artículo 44 Por su régimen de funcionamiento, los Puertos pueden ser de administración estatal o de administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta Ley.
- Artículo 47 Los Puertos de administración estatal serán operados directamente por la Secretaría de Marina. Dicha operación comprenderá las obras, instalaciones y servicios portuarios.
- Artículo 50 La administración descentralizada de los Puertos a que se refiere el segundo párrafo del Artículo 44, se organizará de acuerdo con la Ley que para el efecto expide el Congreso de la Unión.

En términos generales podríamos decir que todos los Puertos Mexicanos operan bajo el Régimen de Administración Estatal, de los cuales cinco son manejados directamente por el Gobierno Federal, los Puertos restantes son operados a través de las Empresas de Servicios Portuarios.

Los Puertos que son operados directamente por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes son; San Carlos, B.C.S., Vallarta, Jal., La Paz, B.C.S., Tuxpan, Ver. y Madero, Chis., y están encomendados a una Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario, dependiente de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

En lo relativo a los Puertos restantes, como se ci-

tó anteriormente, estos son operados a través de las Empresas de Servicios Portuarios que se han constituido con participación estatal mayoritaria; donde el Gobierno Federal aportó - la mayor parte del capital a excepción de la Empresa de Servi cios Portuarios de Veracruz, S. A. de C. V., en donde los tra bajadores portuarios aportaron la mayoría del capital y el Go bierno Federal y Organismos Descentralizados la parte minoritaria.

Asimismo cabe señalar que mediante Decreto publicado en el Diario Oficial con fecha 30 de mayo de 1985 y entra ndo en vigor en esa misma fecha se determinó que los Puertos - de Tampico y Altamira, Tamps., serían de Administración Des-- centralizada, la cual se realizaría a través del Organismo -- Descentralizado denominado Sistema Portuario Tampico-Altamira.

Nuestro país también tuvo una época en la cual ope ró el llamado Puerto Libre Mexicano, el cual nació con la Ley de Puertos Libres Mexicanos del 17 de septiembre de 1946, dicha Ley tenía como objeto fomentar el desarrollo económico de ciertas zonas, estableciendo centros, donde las mercancías pu dieran llegar del extranjero evitando el pago de derechos - - aduanales, sea para consumirse en la zona libre o para ser -- elaborados ahí e internarse al país o salir al extranjero ya como producto de una nueva elaboración.

La referida Ley fue abrogada por Decreto Presiden-- cial del 26 de Febrero de 1973, publicado en el Diario Ofi--- cial del 3 de abril del mismo año y surtió sus efectos en esa misma fecha.

Algunos de los Puertos que funcionaron bajo este ru bro de "Puertos Libres Mexicanos" fueron los de Coatzacoal--- cos, Ver. y Salina Cruz, Oax.

Otro criterio para clasificar a los Puertos es -- aquel que considera la naturaleza de su función económica, -- sin que ello signifique que no puedan darse otras dentro de -- sus Recintos Portuarios. Así se tiene:

Puertos Comerciales: Son aquellos que como su nombre lo indica se dedican a realizar actividades de comercio, -- en México los Puertos más significativos de esta actividad -- son los de Tampico, Tamps.; Veracruz, Ver. y Manzanillo, Col.

Puertos Petroleros: Son aquellos que reciben o envían crudos o derivados para que sean transformados o distribuidos en su zona de influencia, por ejemplo Cd. Madero, -- Tamps., Tuxpan, Ver. y Salina Cruz, Oax.; en México. Del -- Puerto que se citó finalmente se distribuyen derivados de petróleo a los Puertos del Pacífico donde existen instalaciones especializadas de recepción y almacenamiento, como en Maza---tlán, Sin., y Guaymas, Son.

Puertos para Minerales: Como la Isla de San Marcos, B.C.S., en donde se explota yeso, Guerrero Negro, B.C.S., Isla de Cedros, B.C.S., a través de los cuales se exporta sal, -- a otros países.

En los Puertos mexicanos considerados como principales, se destinan áreas para el manejo de minerales como en -- Tampico, Tamps., que mueve importantes volúmenes de zinc, man ganeso, etc. y Coatzacoalcos, Ver., donde existen instalaciones mecanizadas a través de las cuales se mueve azufre a granel y líquido.

Puertos Graneleros: Son aquellos cuya actividad -- fundamental lo es el manejo de productos granulares y agrícolas. En algunos Puertos del país se han construido instalaciones de esta naturaleza como las de San Carlos, B.C.S., --

Guaymas, Son. y Veracruz, Ver., y son totalmente mecanizadas de modo que permiten el transbordo de granos en grandes cantidades y con altas eficiencias.

Puertos Industriales: Son en los que a través de sus instalaciones sirven a las industrias establecidas en sus inmediaciones y que los aprovechan para mover grandes volúmenes de materias primas, insumos o sus productos manufacturados, en México el más desarrollado de sus Puertos Industriales es el de Lázaro Cárdenas, Mich., en la costa del Pacífico Sur.

Puertos Pesqueros: Son aquellos en los que la actividad portuaria fundamental es la pesca, complementada con Plantas Industriales que procesan o congelan los productos capturados en el mar, es así que se tiene en México, los Parques Industriales Pesqueros de Puerto Peñasco y Guaymas en el Estado de Sonora; Mazatlán, Sin.; Alvarado, Ver.; Campeche y Cd. del Carmen, en el Estado de Campeche y Yukalpetén, en el Estado de Yucatán, entre otros.

Puertos Turísticos: Son aquellos en los que la actividad turística ligada con el mar es la preponderante, tal es el caso de Puerto Vallarta, Jal.; Cabo San Lucas, B.C.S.; San Carlos, Son., y la Rada de Santa Lucía (Bahía de Acapulco), por lo que hace al Oceano Pacífico, y Macax y Banco Playa, en Quintana Roo en el Mar de las Antillas (18).

En resumen, esta clasificación de los Puertos es posible llevarla a coincidir con los productos que se manejan por los mismos y tener tantas clases de Puertos específicos como productos que se tengan; ahora bien como se ha podido apreciar es común que en un sólo Puerto se realicen todas y cada una de las actividades económicas que se citaron.

En relación con el Tráfico Marítimo que se realiza en los Puertos, también pueden clasificarse, dividiéndose en Cabotaje, Altura o Mixto.

Cabotaje: Tráfico que efectúan los buques entre -- los Puertos de su propia Nación, sin perder de vista la costa. Tráfico Marítimo en un país.

Altura: Dícese de las navegaciones en general en -- las que se pierde de vista la costa. También se dice "a la -- altura de", cuando se pasa por el meridiano o jurisdicción de un Puerto, cabo, río, etc. (19).

Mixto: Es aquel que reúne ambos tráficos, cabotaje y altura.

Para efecto de determinar el tráfico marítimo que -- se va a realizar en un Puerto es necesario que se habilite y esta habilitación se hace según la clase de tráfico que pueda recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios; -- es realizada por conducto del Ejecutivo Federal mediante un -- Decreto que deberá ser publicado en el Diario Oficial de la -- Federación.

Finalmente y en relación con lo que se ha establecido sobre Puertos en las Convenciones que sobre Derecho del -- Mar se han realizado, tenemos lo siguiente:

La Convención de 1958, hace alusión al Puerto para-- efectos de la delimitación del Mar Territorial, señalando lo siguiente, "las instalaciones permanentes más adentradas en el mar que forman parte integrante del sistema portuario, se considerarán como parte de la costa" (Artículo 8).

Por su parte la Tercera Conferencia en su Artículo--

II señala; "Para efectos de la delimitación del Mar Territorial, las construcciones portuarias permanentes más alejadas de la costa que formen parte integrante del sistema portuario se considerarán parte de ésta. Las instalaciones costa afuera y las islas artificiales no se considerarán construcciones portuarias permanentes".

En lo antes citado, podemos apreciar que la única - variación que existió en la Tercera Confemar fue la de am- - pliar cuales son las instalaciones que no se considerarán - - construcciones portuarias permanentes.

En relación a lo que se ha estipulado sobre este as pecto en la Legislación mexicana, nos encontramos con lo est ablecido en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, - la cual en su Artículo 172 dispone que, "Para los efectos de esta Ley se considerarán Puertos los lugares declarados como- tales por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secre- taría de Comunicaciones y Obras Públicas, a la que compete ad ministrar, ejecutar y autorizar toda clase de obras en los -- mismos, así como sus servicios de policía, con excepción de - las obras de carácter estratégico y militar".

Asimismo en su Artículo 173 se señala que los lími- tes de los Puertos serán fijados por la Secretaría de Comuni- caciones y Transportes.

Por su parte la Ley de Navegación y Comercio Maríti- mos de 1963 señala en su Artículo 33 que el Ejecutivo Federal en los Decretos respectivos determinará el establecimiento de los Puertos, fijando su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el Recinto que corresponda.

Además en su Artículo 34 establece que los Puertos- Marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los -

buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán según la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios.

En conclusión se considera que nuestra legislación si se ha ocupado de lo relativo a Puertos, pero es menester hacer notar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 vino a tratar de suplir las deficiencias de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación de 1940, lo cual no se logró -- desde nuestro punto de vista ya que puede notarse que en lugar de aclararnos ciertos puntos nos crea más confusión, independientemente de que el ordenamiento primeramente citado no es más que una copia del segundo ordenamiento antes referido.

3) ESCOLLERAS

Las escolleras forman parte de los componentes físicos que conforman a un Puerto, son las obras exteriores llamadas también obras de abrigo, y reciben el nombre según su ubicación, de este modo se les llama escolleras si se construyen en la desembocadura de un río; rompeolas si se construyen en mar abierto para dar la protección necesaria y en otros casos particulares la denominación de espigón cuando su longitud es muy corta comparativamente (20). (FIGURA No. III).

García Calero en su Diccionario General de Marina - nos da la siguiente definición de Escolleras; "Conjunto de obra y piedras o bloques echados al fondo del mar, para proteger, en forma de dique, la entrada de un puerto, embarcadero, río, etc., contra los embates del mar libre". Del Rompeolas - nos dice; "que es un dique avanzado en el Mar para abrigar a un Puerto" (21).

El Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas, elaborado por la Dirección General de Obras Marítimas, establece que la escollera "es una estructura que se construye en la desembocadura de una corriente para encauzarla y evitar azolves en el canal de navegación. -- Por lo que se refiere al rompeolas nos dice que es una estructura que protege contra las olas y contra el azolve, a un -- área costera, puerto, bahía o a un atracadero. En relación -- con el espigón señala que es una estructura protectora de la costa, construida generalmente perpendicular a la línea de -- playa para atrapar el acarreo litoral o para retardar la erosión" (22).

(20) Hernández de Labra Fernando, op. cit., Pág. 270.

(21) García Calero Antonio, op. cit., Pág. 117.

(22) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Dirección - General de Obras Marítimas, Diccionario de Definición - de Términos que se emplean en Obras Marítimas, México, - Págs. 11 y 22.

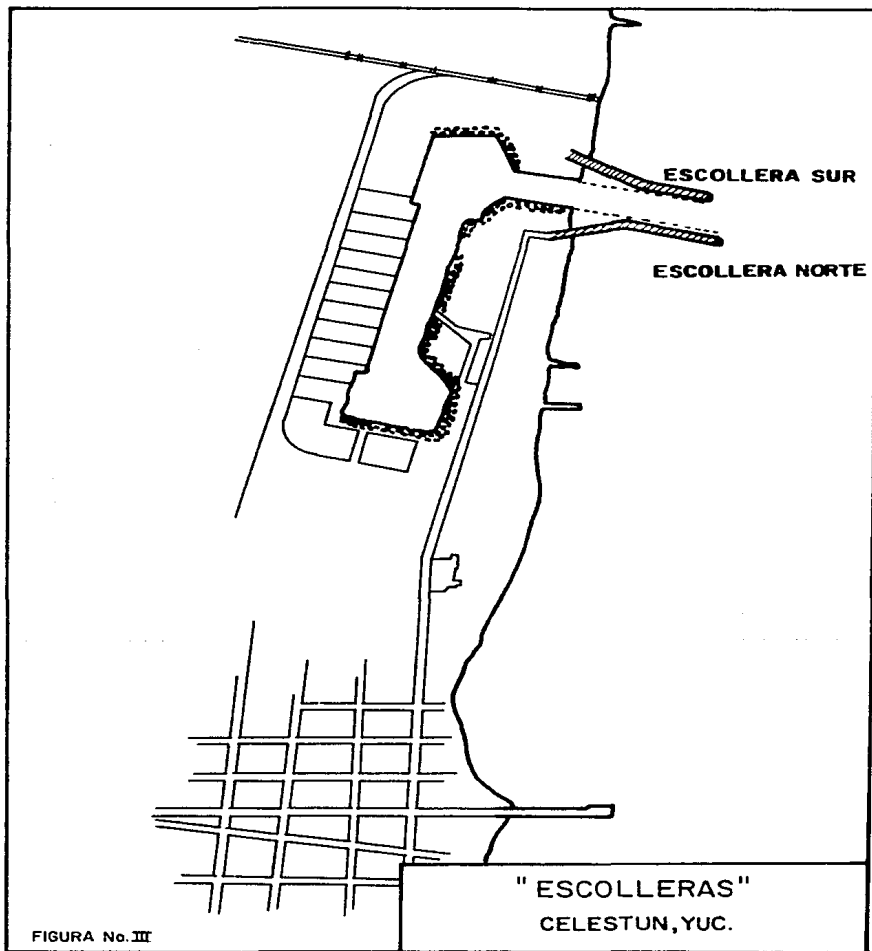


FIGURA No. III

"ESCOLLERAS"
CELESTUN, YUC.

En términos generales las funciones de las Escolleras, Rompeolas o Espigones son:

a).- Permitir la disipación de la energía del oleaje, proporcionando las áreas de calma necesarias para que las embarcaciones puedan realizar con facilidad sus maniobras de carga y/o descarga de mercancías.

b).- Impedir el paso de los sólidos a las áreas de agua protegida, manteniendo las profundidades al evitar el -- azolve de los fondos.

Estas obras exteriores se construyen en caso de que el Puerto no sea natural, de modo que proporcionen un área su ficientemente abrigada, siempre que haya la adecuada profundi dad o se efectúen obras de dragado para que los barcos que -- frecuentan el Puerto, puedan navegar con seguridad; de lo an terior se desprende que en México tendrán escolleras todos -- aquellos Puertos que son Artificiales.

Por su parte el Catastro Portuario de 1982, elabora do por la Dirección General de Obras Marítimas dependiente de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, indica que las escolleras, rompeolas o espigones son "aquellas obras artifi- ciales o accidentes naturales que hacen posible el acceso al puerto y las áreas de agua en calma que permiten la maniobra- y operación de las embarcaciones".

Asimismo dicho Catastro nos indica cuales son los - Puertos Mexicanos que cuentan con estas obras exteriores:

LITORAL DEL PACIFICO

PUERTOS

OBRAS EXTERIORES

1) ENSENADA, B.C.N.

Rompeolas

Localización: Sur del Puerto.

- 2) EL SAUZAL, B.C.N. Rompeolas (2)
Localización: Este y Oeste --
del Puerto.
- 3) ROSARITO, B.C.N. Dos espigones para obra de to
ma
Localización: Lat. 32° 21' -
37" y Long. 117° 04' 12".
- 4) SAN FELIPE, B.C.N. Escolleras (2)
Localización: Al S. E. del --
poblado ambos.
- 5) ISLA DE CEDROS, B.C.N. Espigón
Localización: Frente a la po
blación.
Rompeolas
Localización: Al Norte de la
Planta Industrial Pesquera.
- 6) CABO SAN LUCAS, B.C.S. Escollera Norte
Localización: En la parte --
Sur de la Bahía.
Escollera Sur
Localización: En la parte --
Sur de la Bahía.
- 7) LORETO, B.C.S. Espigón acceso muelle de pes-
ca
Localización: Al Oeste.
- 8) PUERTO ESCONDIDO, B.C.S. Espigón acceso muelle de cabo
taje
Localización: En la parte --
Oeste de la Bahía.

- 9) SANTA ROSALIA, B.C.S. Escollera Norte
Localización: En límite Nor-
te.
Escollera Sur
Localización: Al Sureste de
la dársena del Puerto.
- 10) PUERTO PEÑASCO, SON. Rompeolas
Localización: Al Oeste de la
dársena.
- 11) YAVAROS, SON. Rompeolas Punta Lobera
Localización: Al S. E. de Pun-
ta Lobera.
Espigones
Localización: Entre Isla de
las Viejas e Isla de la Adua-
na.
- 12) TOPOLOBAMPO, SIN. Rompeolas a la Isla de Galli-
nas
Localización: Entre Cerro --
del Chivero e Isla de Galli--
nas.
- 13) MAZATLAN, SIN. Rompeolas Crestón
Localización: Al Oriente del
Cerro del Crestón.
Rompeolas de Chivos
Localización: Al Poniente de
la Isla de Chivos.
Escollera (acceso al Rompeo--
las del Crestón)
Localización: Al Oeste del -
Antepuerto entre los Cerros -

del Vigía y de la Azada.

Escollera (Isla de la Piedra-Chivos)

Localización: Al Este del Antepuerto entre la Isla de la Piedra y Chivos.

Rompeolas Estación Transbordadores

Localización: En el Antepuerto sobre terrenos de la Playa Sur.

Rompeolas Este

Localización: Refugio pesquero contra ciclones.

Rompeolas Oeste

Localización: Refugio Pesquero contra ciclones.

14) SAN BLAS, NAY.

Escollera Este

Localización: Margen derecha del estero del pozo.

Escollera Oeste

Localización: Margen izquierda del estero del pozo.

4 Espigones

Localización: Se encuentra sobre la Playa del Borrego entre la escollera Este y estero de San Cristóbal.

15) PUERTO VALLARTA, JAL.

Escollera Norte

Localización: Extremo Norte del Canal de acceso.

14 Espigones Playeros

Localización: Desde el enrocamiento marginal hacia el -- Sur hasta el Hotel "Las Palmas".

16) CRUZ DE HUANACAXTLE, NAY.

Espigón Cruz de Huanacaxtle
Localización: Costa Sur de -- Nayarit en el poblado de Cruz de Huanacaxtle, Bahía de Banderas, Nay.

17) MANZANILLO, COL.

Rompeolas
Localización: En el extremo -- S. E. de la Bahía de Manzanillo.

Escollera Norte

Localización: En la Bahía de Manzanillo y da acceso al -- Puerto Interior de San Pedrito.

Escollera Sur

Localización: En la Bahía de Manzanillo y da acceso al -- Puerto Interior de San Pedrito.

18) LAZARO CARDENAS, MICH.

Escollera Norte

Localización: Márgen izquierda de la desembocadura del -- Río Balsas.

Escollera Sur

Localización: Márgen derecha de la desembocadura del Río -- Balsas.

- 19) IXTA ZIHUATANEJO, GRO.
- Espigones Playeros
Localización: 5 al Este y 13 al Oeste de la bocana y a cada 200 y 250 m. entre sí respectivamente.
Espigón de Burras
Localización: 200 m. al Oeste del último espigón playero.
- Escollera Este
Localización: Extremo Poniente de Playa Ixtapa.
Escollera Oeste
Localización: Extremo Poniente de Playa Ixtapa.
- 20) ACAPULCO, GRO.
- Espigón
Localización: Villa Laurel.
- 21) SALINA CRUZ, OAX.
- Rompeolas Este
Localización: Al Sureste del Puerto.
Rompeolas Oeste
Localización: Al Suroeste -- del Puerto.
Espigón "Cola de Pato"
Localización: Salinas el Marqués, Salina Cruz, Oax.
- 22) PUERTO MADERO, CHIS.
- Escollera Oriente
Localización: Al inicio del canal de acceso.
Escollera Poniente
Localización: Al inicio del canal de acceso.

17 Espigones Playeros
 Localización: A 350 m. de la
 escollera Poniente, empiezan-
 los espigones.

Espigón Oriente
 Localización: A 2,300 m. de-
 la escollera Oriente.

LITORAL DEL GOLFO

1) EL MEZQUITAL, TAMPS.

Escollera Norte
 Localización: Paraje "El Mez-
 quit" cordón litoral, Mpo.-
 H. Matamoros, Tamps.

Escollera Sur
 Localización: Paraje "El Mez-
 quit" cordón litoral, Mpo.
 H. Matamoros, Tamps.

2) LA PESCA, TAMPS.

Escollera Norte
 Localización: Márgen izquier-
 da de la desembocadura del --
 Río Soto de la Marina.

Escollera Sur
 Localización: Márgen derecha
 de la desembocadura del Río -
 Soto de la Marina.

3) TAMPICO, TAMPS.

Escollera Norte
 Localización: Márgen izquier-
 da de la desembocadura del --
 Río Pánuco.

Escollera Sur
 Localización: Márgen derecha
 de la desembocadura del Río -

4) TUXPAN, VER.

Pánuco.

Escollera Norte

Localización: Márgen izquierda de la desembocadura del -- Río Tuxpan.

Escollera Sur

Localización: Márgen derecha de la desembocadura del Río - Tuxpan.

5) TAMIAHUA, VER.

Escollera Norte

Localización: En la desembocadura de la Barra de Corazones.

Escollera Sur

Localización: En la desembocadura de la Barra de Corazones.

6) VERACRUZ, VER.

Rompeolas Sureste

Localización: S. E. Zona Portuaria formando la entrada a la bocana.

Rompeolas Noreste

Localización: N. E. del Centro de la Bahía, formada a la entrada de la misma.

Rompeolas Noroeste

Localización: N.O. del centro de la Bahía une el islote de San Juan de Ulúa con tierra firme.

Rompeolas Moro de Pescadores

Localización: S. E. de la Ba
hía, formando ésta y el Ante-
puerto.

23 Espigones Playeros

Localización: Entre Mocambo-
y Boca de Río frente a playas
ISSSTE y Boulevard M. A. Cama
cho.

7) BOCA DE RIO, VER.

Escollera Norte

Localización: Márgen izquier
da de la desembocadura.

Escollera Sur

Localización: Márgen derecha
de la desembocadura.

Escollera del Canal Secunda--
rio

Localización: Márgen izquier
da del canal secundario.

8) ALVARADO, VER.

Escollera Este

Localización: Márgen derecha
del Río Papaloapan.

Escollera Oeste

Localización: Márgen izquier
da del Río Papaloapan.

9) COATZACOALCOS, VER.

Escollera Este

Localización: Márgen derecha
de la desembocadura del Río -
Coatzacoalcos.

Escollera Oeste

Localización: Márgen izquier
da del Río Coatzacoalcos.

- 10) FRONTERA, TAB.
- Escollera Este
Localización: Al Noroeste de la desembocadura del Río Grijalva.
- Escollera Oeste
Localización: Márgen izquierda de la desembocadura del -- Río Grijalva.
- 14 Espigones
Localización: Carretera Circuito del Golfo No. 18 a Cd.-del Carmen, Camp.
- 11) CAMPECHE, CAMP.
- 4 Espigones
Localización: En la salida - Campeche-Champotón.
- 12) PROGRESO, YUC.
- Espigones
Localización: A lo largo de la costa entre Progreso y - - Chicxulub Puerto.
- Espigones
Localización: A lo largo de la costa entre Progreso y Yukulpetén.
- 13) YUKALPETEN, YUC.
- Escollera Este
Localización: Márgen derecha del canal de acceso.
- Escollera Oeste
Localización: Márgen izquierda del canal de acceso.
- 25 Espigones Playeros
Localización: A partir de la Escollera Oeste.

14) CELESTUM, YUC.

Escollera Sur

Localización: A 100 m. aproximadamente al Norte de la zona portuaria, que es también el límite entre los estados de Campeche y Yucatán (23).

De igual manera que en el caso de Antepuerto se señaló que tanto la Convención Sobre el Mar Territorial y Zona Contigua de 1958, así como la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, no establecen específicamente nada sobre estos puntos ya que abarcan en forma genérica al Puerto y las escolleras concretamente son obras exteriores que se realizan por el ser humano, dentro de un Puerto.

En el caso de la Legislación Mexicana, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, se establece en su Artículo 17, la competencia del Ejecutivo Federal para determinar las obras marítimas y portuarias; de lo cual se desprende que será el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos quien determine las obras que podrán realizarse en los Puertos, a través de la Secretaría de Estado competente.

Se considera que el hecho de que no se establezca nada sobre las escolleras en las Convenciones antes referidas, no redundará en perjuicio de dichas obras, ya que son instalaciones que se realizan exclusivamente para proteger al Puerto como ya se señaló.

4) CANAL DE ACCESO

El Canal de Acceso como su nombre lo indica es la parte de un Puerto por donde pueden ingresar las embarcaciones al mismo, el Catastro Portuario de 1982, elaborado por la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante lo define como -- "las áreas de agua protegidas contra la acción del oleaje, corrientes y otros fenómenos naturales y con la extensión y profundidad adecuadas para que las embarcaciones realicen maniobras de navegación interior, atraque, fondeo, desatraque y -- ciaboga con seguridad" (24). (FIGURA No. IV).

El Diccionario General de Marina, realizado por A. García Calero, Ex-Comisario de la Marina Mercante, nos proporciona la siguiente definición de Canal: "Parte profunda y -- limpia de la entrada de un Puerto. Brazo de mar con salida -- por ambos extremos. Estrecho marítimo, algunas veces producido o construido por la industria del hombre, como los de Suéz y Panamá" (25).

En el Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas, elaborado por la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, se define al Canal de la siguiente forma; "Parte más profunda navegable de un río, bahía, etc.-- Corte artificial en tierra o dentro de agua para formar una -- vía navegable" (26).

El Catastro Portuario de 1982, nos proporciona los datos de aquellos Puertos que cuentan con Canal de Acceso, -- dentro de la República Mexicana, siendo los siguientes:

(24) Idem. Pág. 3

(25) García Calero Antonio. Pág. 74.

(26) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Dirección -- General de Obras Marítimas. Diccionario de Definición-- de Términos que se emplean en Obras Marítimas, Pág. 7.

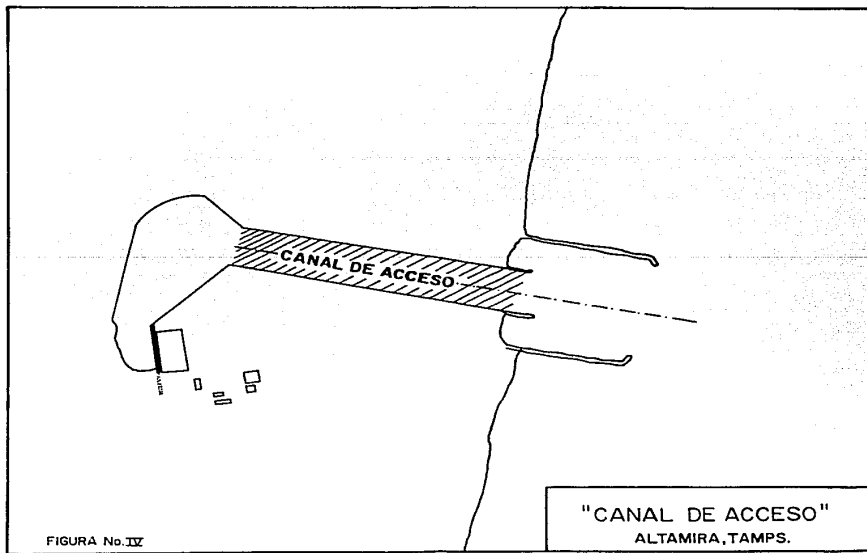


FIGURA No. IV

LITORAL DEL PACIFICOPUERTO

1)	ENSENADA, B.C.N.	Longitud	1,000 m.
2)	SAN FELIPE, B.C.N.	Longitud	700.00 m.
3)	LA PAZ, B.C.S.	Longitud	8,536.00 m.
4)	PICHILINGUE, B.C.S.	Longitud	1,090.00 m.
5)	SAN CARLOS, B.C.S.	Longitud	21 Kms.
6)	CABO SAN LUCAS, B.C.S.	Longitud	220.00 m.
7)	GUAYMAS, SON.	Longitud	1,600.00 m.
8)	CHAPARRITO, SON.	Longitud	24.00 Kms.
9)	PUERTO PEÑASCO, SON.	Longitud	600.00 m.
10)	TOPOLOBAMPO, SIN.	Longitud	18 Kms.
11)	LA REFORMA, SIN.	Longitud	3,500.00 m.
12)	MAZATLAN, SIN.	Longitud	1,500.00 m.
13)	SAN BLAS, NAY.	Longitud	1,600.00 m.
14)	PUERTO VALLARTA, JAL.	Longitud	200.00 m.
15)	MANZANILLO, COL.	Longitud	600.00 m.
16)	LAZARO CARDENAS, MICH.	Longitud	1,400.00 m.
17)	ACAPULCO, GRO.	Longitud	2,300.00 m.
18)	SALINA CRUZ, OAX.	Longitud	25.00 m.
19)	PUERTO MADERO, CHIS.	Longitud	1,600.00 m.

LITORAL DEL GOLFO

1)	EL MEZQUITAL, TAMPS.	Longitud	2,000.00 m.
2)	LA PESCA, TAMPS.	Longitud	4,000.00 m.
3)	TAMPICO, TAMPS.	Longitud	19,600.00 m.
4)	TUXPAN, VER.	Longitud	9.8 Kms.
5)	TAMIAHUA, VER.	Longitud	3,500.00 m.
6)	VERACRUZ, VER.	Longitud	2,000.00 m.
7)	ALVARADO, VER.	Longitud	1,600.00 m.
8)	COATZACOALCOS, VER.	Longitud	5,200.00 m.
9)	MINATITLAN, VER.	Longitud	28 Kms.

- 10) YUKALPETEN, YUC. Longitud 1,180.00 m.
11) COZUMEL, Q.ROO Longitud 45.00 m. (27)

Al igual que como se citó en los puntos anteriores, las Convenciones sobre Derecho del Mar, no hablan en específico sobre este aspecto.

De igual manera nuestra legislación, no contempla a los Canales de Acceso.

5) DARSENAS

Al igual que como el Antepuerto y el Canal de Acceso; las Dársenas también son áreas de agua protegidas contra la acción del oleaje, concretamente se pueden definir como el "lugar resguardado del mar y oleaje en los Puertos, para abrigo y refugio de las naves" (28). (FIGURA No. V).

Las Dársenas se pueden clasificar de acuerdo a la maniobra que se realiza en ellas, y de esta manera pueden ser:

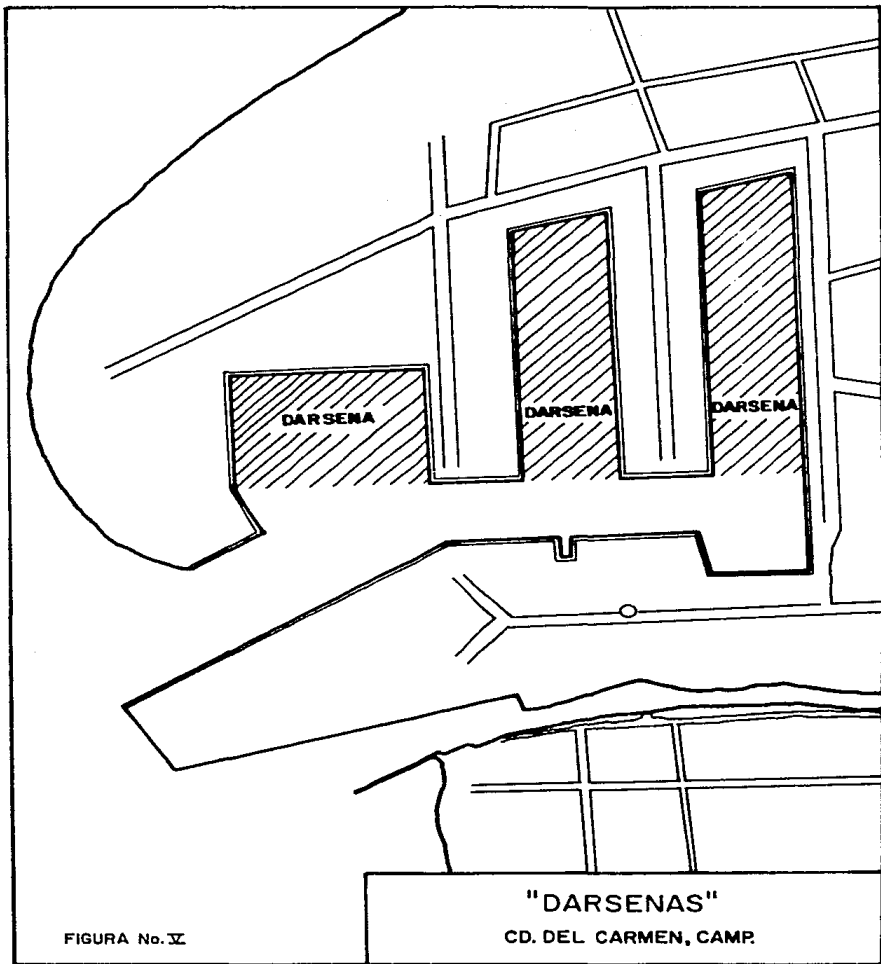
1) Dársena de Ciaboga; Es donde se realiza la maniobra de una embarcación, consistente en bogar avante los remos de una banda y hacia atrás los de la otra. La misma maniobra en un barco de vapor, o a motor, por medio del timón y la máquina, concretamente en esta dársena la embarcación puede remar hacia adelante o hacia atrás para dar la vuelta, es decir que la dársena tiene la amplitud necesaria para que el barco dé la vuelta sobre sí mismo.

2) Dársena de Maniobras; Es aquella donde se da a las embarcaciones todos sus movimientos, faena hecha a bordo de un buque con su aparejo, conjunto de aparejos de una embarcación, en otras palabras podríamos decir que en esta dársena se le realizan al barco las maniobras de carga y descarga, de los productos que contenga él mismo.

Por su parte el Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas, define a la Dársena como el "área de agua protegida contra la acción del oleaje y con la extensión y profundidades adecuadas, para que la embarcación realice maniobras de atraque, desatraque y ciaboga con seguridad" (29).

(28) García Calero Antonio, op. cit. Pág. 98

(29) Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas, op. cit. Pág. 9.



En México los Puertos que cuentan con dársena son - los siguientes, de conformidad con los datos proporcionados - por el Catastro Portuario de 1982:

LITORAL DEL PACIFICO

PUERTO

- | | |
|-----------------------------|---|
| 1) ENSENADA, B.C.N. | Dársena de Ciaboga y de Manio-
bras. |
| 2) EL SAUZAL, B.C.N. | Dársena |
| 3) ISLA DE CEDROS, B.C.N. | Dársena |
| 4) LA PAZ, B.C.S. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 5) PICHILINGUE, B.C.S. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 6) SAN CARLOS, B.C.S. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 7) CABO SAN LUCAS, B.C.S. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 8) PUERTO ESCONDIDO, B.C.S. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 9) GUAYMAS, SON. | Dársena de Ciaboga |
| 10) SANTA ROSALIA, B.C.S. | Dársena de Ciaboga |
| 11) YAVAROS, SON. | Dársena de Ciaboga y de Manio-
bras |
| 12) TOPOLOBAMPO, SIN. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 13) LA REFORMA, SIN. | Dársena de Maniobras |
| 14) MAZATLAN, SIN. | Dársena de Ciaboga y de Manio-
bras |
| 15) SAN BLAS, NAY. | Dársenas de Ciaboga y de Manio
bras |
| 16) PUERTO VALLARTA, JAL. | Dársena de Maniobras |
| 17) MANZANILLO, COL. | Dársena de Ciaboga |

- | | | |
|-----|------------------------|--|
| 18) | LAZARO CARDENAS, MICH. | Dársena |
| 19) | ZIHUATANEJO, GRO. | Dársena para pesca deportiva y turismo |
| 20) | ACAPULCO, GRO. | Dársena de Ciaboga |
| 21) | SALINA CRUZ, OAX. | Dársena de Ciaboga y de Maniobras |
| 22) | PUERTO MADERO, CHIS. | Dársena |

LITORAL DEL GOLFOPUERTO

- | | | |
|-----|------------------------|--|
| 1) | EL MEZQUITAL, TAMPS. | Dársena |
| 2) | TAMPICO, TAMPS. | Dársena de Ciaboga |
| 3) | TUXPAN, VER. | Dársenas (6) |
| 4) | VERACRUZ, VER. | Dársena de Ciaboga |
| 5) | ALVARADO, VER. | Dársena de Ciaboga |
| 6) | COATZACOALCOS, VER. | Dársena |
| 7) | PAJARITOS, VER. | Dársena de Fertilizantes, Fosfatados de México |
| 8) | FRONTERA, TAB. | Dársena de Maniobras |
| 9) | CAMPECHE, CAMP. | Dársenas de Ciaboga y de Maniobras |
| 10) | CD. DEL CARMEN, CAMP. | 2 Dársenas |
| 11) | PROGRESO, YUC. | Dársena de Ciaboga |
| 12) | YUKALPETEN, YUC. | Dársena |
| 13) | COZUMEL, Q. ROO | Dársena de Ciaboga
3 Dársenas |
| 14) | ISLA MUJERES, Q. ROO | Dársena de Ciaboga |
| 15) | PUERTO MORELOS, Q. ROO | Dársena de Ciaboga (30). |

Como se puede apreciar por los datos proporcionados por el Catastro Portuario, hay algunos Puertos que cuentan -- con Dársena sin especificarse si es de Ciaboga o de Maniobras

(30) Catastro Portuario,

en este caso cabe hacer la aclaración de que se realizarán am
bos servicios en la misma dársena.

En relación con las Convenciones que sobre Derecho-
del Mar se han realizado tampoco se habla de esta figura en -
concreto, lo mismo en nuestra legislación.

6).- FONDEADEROS

Los Fondeaderos son los parajes donde pueden dar -- fondo las embarcaciones; el fondear consiste en reconocer el fondo del agua, registrar, reconocer los aduaneros una embarcación, examinar a fondo una cosa, desarrumaro, apartar la -- carga de un buque, hasta descubrir el plan y el fondo de él;-asegurar una embarcación o un cuerpo flotante mediante anclas o pesos" (31). (FIGURA No. VI).

De la misma forma que la dársena, los fondeaderos -- también son áreas de agua protegidas contra la acción del -- oleaje, que por su calma permiten anclar a las embarcaciones.

En la República Mexicana los Puertos que cuentan -- con fondeaderos, de conformidad con los datos proporcionados -- por el Catastro Portuario de 1982 de la Subsecretaría de Puer -- tos y Marina Mercante; son los siguientes:

LITORAL DEL PACIFICO

<u>PUERTO</u>	<u>FONDEADERO</u>
1) ENSENADA, B.C.N.	Localización: Sur del Puerto.
2) LA PAZ, B.C.S.	Localización: Al N.W. del -- Puerto y limitado al Oeste por el Mogote.
3) PICHILINGUE, B.C.S.	Localización: Frente a la boca canal de navegación.
4) SAN CARLOS, B.C.S.	Localización: Aproximadamente a 1,900.00 m. al Suroeste de -- la boya recalada.

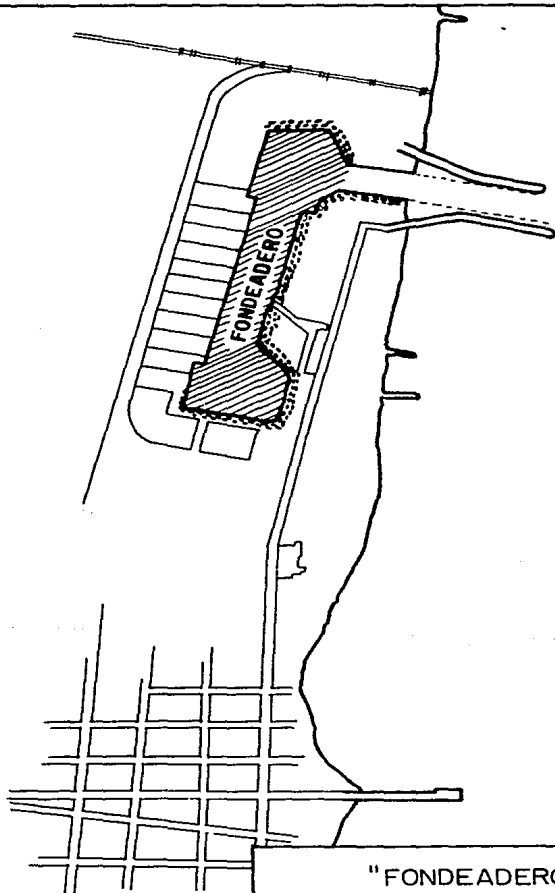


FIGURA No. VI

"FONDEADEROS"
CELESTUN, YUC.

- 5) CABO SAN LUCAS, B.C.S. Localización: A $\frac{1}{2}$ de milla de la playa al Oeste de la Bahía.
- 6) PUERTO ESCONDIDO, B.C.S. Localización: Dentro de la -- misma Bahía.
- 7) GUAYMAS, SON. Localización: Entre Isla de -- Pájaros, Punta Baja e Isla San Vicente.
- 8) SANTA ROSALIA, B.C.S. Localización: Al Norte de la -- escollera Norte.
- 9) YAVAROS, SON. Localización: Mar abierto -- -- frente al Canal de Navegación.
- 10) TOPOLOBAMPO, SIN. Localización: Mar abierto en -- boya recalada, frente al Canal de Navegación.
- 11) LA REFORMA, SIN. Localización: Mar abierto -- -- frente a la Isla de Altamira.
- 12) MAZATLAN, SIN. Localización: Fuera del Puer -- to en Mar abierto.
- 13) SAN BLAS, NAY. Localización: Fuera del Puer -- to en Mar abierto.
- 14) PUERTO VALLARTA, JAL. Localización: Frente a la Pla -- ya del Hotel Posada Vallarta.
- 15) MANZANILLO, COL. Localización: Bahía de Manza -- nillo.
- 16) LAZARO CARDENAS, MICH. Localización: Fuera del Puer -- to en Mar abierto.

- 17) ZIHUATANEJO, GRO. Localización: Dentro de la Bahía.
- 18) ACAPULCO, GRO. Localización: En la parte media de la Bahía.
- 19) SALINA CRUZ, OAX. Localización: Entre escolleras Este y Oeste al Sur de los Muelles de la Zona Franca.

LITORAL DEL GOLFO
PUERTO

- 1) TAMPICO, TAMPS. Localización: Mar afuera.
- 2) TUXPAN, VER. Localización: El Río Tuxpan - en toda su longitud.
- 3) VERACRUZ, VER. Localización: Al S. E. del -- Puerto limitado por rompeolas - S. E.; Boulevard A. Camacho y muro de pescadores.
- 4) ALVARADO, VER. Localización: Noreste del -- Puerto en el Río Papaloapan, - inmediato aguas abajo del Puerto Alvarado.
- 5) CAMPECHE, CAMP. Localización: A 3 millas de - la enfilación del Puerto.
- 6) PROGRESO, YUC. Localización: Frente al Puerto a 2.5 millas.
- 7) COZUMEL, Q. ROO Localización: Frente al Muelle Fiscal, en Banco Playa, en la Caleta, en el muelle para -

barcos de pasajeros y transbordador (32).

De la lectura de lo anterior, se puede desprender -- que existen algunos Puertos que carecen de fondeaderos, en -- virtud de lo cual las embarcaciones que arriban a los mismos -- lo hacen en las dársenas o antepuertos.

Al igual que en los puntos anteriores este tema no es tratado en forma particular en las Convenciones sobre Mar Territorial, ni tampoco en nuestra Legislación, pero redundan do se considera que no es menester que se particularice sobre este punto.

7).- RECINTO PORTUARIO

Está constituido por áreas de agua y tierra que comprenden obras exteriores, antepuertos, dársenas, obras de - - atraque, de almacenamiento, patios de maniobra, astilleros y otras instalaciones para construir y reparar barcos, así como a las oficinas administrativas correspondientes a la operación portuaria (33). (FIGURA No. VII).

En términos generales se puede decir que el Recinto Portuario es una porción de Zona Federal Marítimo Terrestre, - delimitada por poligonales y dedicada a la operación de un -- Puerto, dicha delimitación se hace con el objeto de crear la competencia de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y - Transportes.

En virtud de que esta delimitación es una cuestión - interna para efectos de operación dentro de un Puerto, no se menciona en las Convenciones que sobre Derecho del Mar se han efectuado.

Por lo que respecta a nuestra legislación, la Ley - de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, establece en su - Artículo 9, Fracción IV lo siguiente; "Se entiende por Recin - tos Portuarios las áreas sujetas al régimen de los bienes del - dominio marítimo, destinados al establecimiento de las insta - laciones y la prestación de los servicios a que se refiere es - ta ley".

Asimismo el Artículo 33 de la referida Ley señala - que "El Ejecutivo Federal en los Decretos respectivos determi - nará el establecimiento de los Puertos, fijará su ubicación -

(33) Diccionario de Definición de Términos que se emplean en - Obras Marítimas, op. cit., Pág. 21.

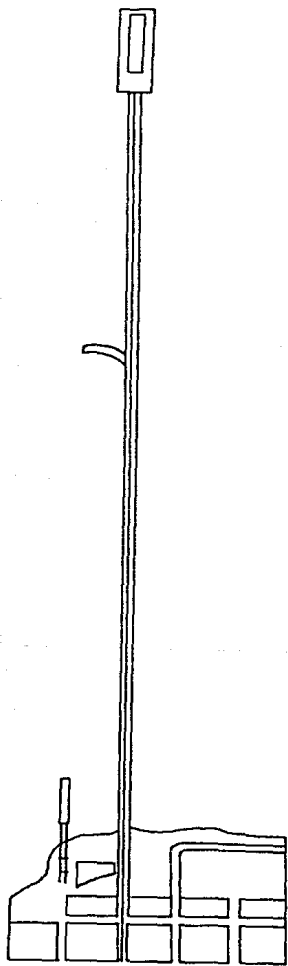


FIGURA No. VII

"RECINTO PORTUARIO"
PROGRESO, YUC.

geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el recinto -- que corresponda; señalará las obras e instalaciones públicas que deban considerarse incorporadas a los mismos o afectas a su funcionamiento".

De conformidad con lo establecido en el Artículo anterior, para delimitar el Recinto Portuario de un Puerto, es menester realizarlo por medio de un Decreto Presidencial.

La proposición para la delimitación de Recinto Portuario es realizada por la Dirección General de Operación y - Desarrollo Portuario, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y esta situación obedece a que el - - área comprendida dentro de los Recintos Portuarios le corresponde a dicha Dependencia tanto para el otorgamiento de concesiones de área, como para la prestación de servicios públicos portuarios, así como para vigilar la operación y el desarrollo portuario, estas facultades se encuentran establecidas en el Artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que se refiere a la cuestión operativa en los Puertos, ésta se regula de conformidad con el Reglamento de Operación de los Puertos de Administración Estatal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril de 1975.

Los Puertos Nacionales que cuentan con Recintos Portuarios delimitados son los siguientes:

P U E R T O

PUBLICADO EN EL DIARIO
OFICIAL DE LA FEDERACION

- 1) ACAPULCO, GRO.
- 2) COATZACOALCOS, VER.,
SALINA CRUZ, OAX. Y
TOPOLOBAMPO, SIN.

22/Febrero/1974

6/Abril/1973

- | | | |
|-----|---------------------------------------|--------------------|
| 3) | COZUMEL, Q. ROO (BANCO PLAYA) | 11/Noviembre/1982 |
| 4) | ENSENADA, B.C.N. | 1/Diciembre/1972 |
| 5) | GUAYMAS, SON. | 13/Junio/1972 |
| 6) | MANZANILLO, COL. (SAN PEDRITO COLIMA) | 7/Agosto/1971 |
| 7) | MAZATLAN, SIN. | 10/Agosto/1973 |
| 8) | PROGRESO, YUC. | 29/Septiembre/1972 |
| 9) | SAN CARLOS, B.C.S. | 10/Enero/1963 |
| 10) | SAN PEDRITO, COL. | 13/Noviembre/1973 |
| 11) | TAMPICO, TAMPS. | 8/Diciembre/1972 |
| 12) | VERACRUZ, VER. | 31/Octubre/1973 |
| 13) | YUKALPETEN, YUC. | 15/Diciembre/1969 |

8).- ZONA FRANCA O RECINTO FISCAL AUTORIZADO

Para el desarrollo de este punto, se considera necesario definir primeramente que se entiende por zona y el Diccionario de Derecho de Rafael de Pina nos da la siguiente definición; "es la división administrativa (zona portuaria, zona fiscal, zona militar, etc.)"; ahora bien, por lo que se refiere concretamente a la Zona Franca dicho Diccionario señala que es "el espacio territorial dentro del cual los géneros o mercancías que entren se hallan exentos de pago de derechos aduanales y de cualquier clase de arbitrios fiscales" (34). - (FIGURA No. VIII).

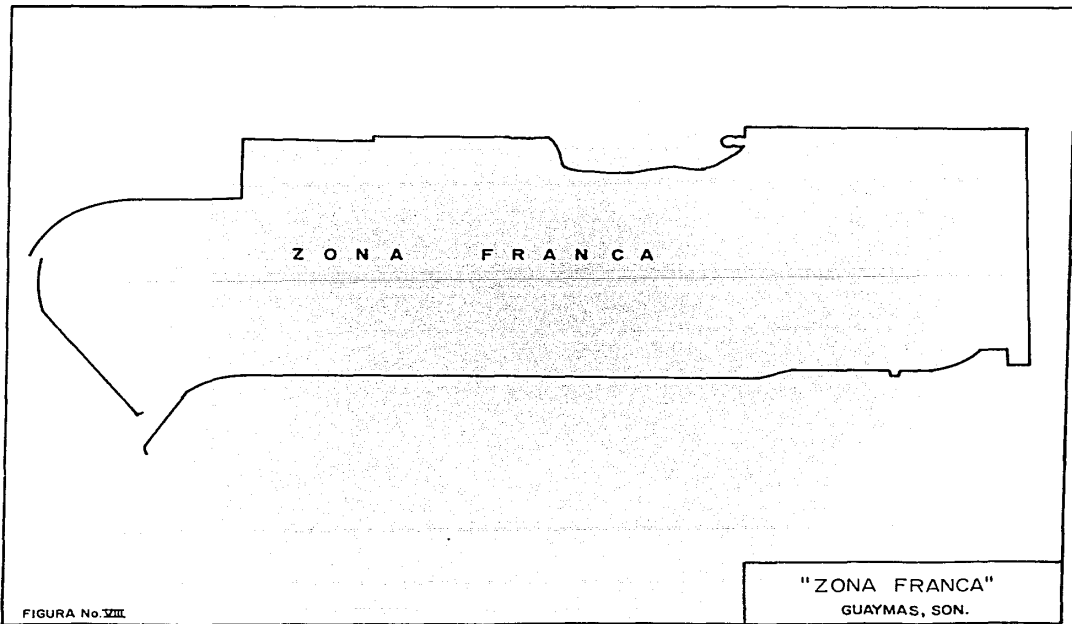
Por su parte el libro de Terminología sobre Derecho del Mar de Jorge A. Vargas, al referirse a la Zona Franca expone lo siguiente; "el concepto de Zona Franca se aplica en relación con los estados sin litoral y, especialmente con el llamado Derecho de acceso al mar y desde el mar. Las Zonas - Francas u otras facilidades aduaneras son las que podrán establecerse en los Puertos de entrada y salida de los Estados de Tránsito, mediante acuerdos entre estos Estados y los Estados sin litoral, con el objeto de facilitar el tráfico en tránsito" (35).

Debe quedar claro que el tráfico en tránsito no será sometido a derechos de aduana, impuestos u otros gravámenes con excepción de las tasas impuestas por servicios específicos prestados en relación con dicho tráfico.

Asimismo el Doctor en Derecho Santiago Hernández -- Yzal en su libro Derecho Marítimo I expone que las Zonas Francas son extensiones de terrenos sitos en el litoral, aisladas

(34) De Pina Rafael y De Pina Vara Rafael, Diccionario de Derecho, Edit. Porrúa, México 1984, Pág. 488.

(35) Vargas Jorge A., op. cit., Pág. 286.



Z O N A F R A N C A

"ZONA FRANCA"
GUAYMAS, SON.

FIGURA No. VIII

de cualquier núcleo urbano, dotadas de puerto propio o adya--
cente y en relación con aduana marítima de primera clase, ap--
tas para recibir mercancía de cualquier clase con excensión --
de derechos arancelarios, de modo que sean susceptibles de --
tratamientos industriales, merced a lo cual se estimula la --
instalación de industrias en la zona de referencia (36).

Nosotros pensamos que las Zonas Francas tienen como
objeto principal facilitar la operación portuaria, realizandoo
se la carga, descarga, manejo y almacenamiento de mercancías--
originando con esto apreciables ventajas para el tráfico marí--
timo al reducir trámites y tiempo de estadía de los buques --
con el consiguiente abatimiento de costos e impulso al comer--
cio exterior lo cual generaba beneficios a la economía del --
país.

En México para determinar las Zonas Francas es nece--
sario que se realice mediante un Decreto Presidencial, comun--
mente dichas zonas se encuentran localizadas dentro de los Re--
cintos Portuarios.

Las Zonas Francas que se delimitaron por Decretos -
Presidenciales son las siguientes:

<u>P U E R T O</u>	<u>F E C H A</u>
1) COATZACOALCOS, VER. Y SALINA CRUZ, OAX.	6/Abril/1973
2) MAZATLAN, SIN.	10/Agosto/1973
3) VERACRUZ, VER.	31/Octubre/1973
4) MANZANILLO, COL.	13/Noviembre/1973

Como se puede apreciar no todos los Puertos de la -
República Mexicana contaban con Zonas Francas.

(36) Hernández Yzal Jorge, Derecho Marítimo I, Edit. Cadi, -
Barcelona, España, 1968, Pág. 70.

Posteriormente con fecha 12 de julio de 1982 entró en vigor la Ley Aduanera y su Reglamento, abrogando con la misma los distintos Decretos y disposiciones relativas a las Zonas Francas y dando paso al denominado Recinto Fiscal Autorizado, para ese efecto con fecha 18 de junio de 1982 se publicó en el Diario Oficial de la Federación un Acuerdo Secretarial, mediante el cual las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y la de Comunicaciones y Transportes se comprometían a formular un Instructivo que precisara las reglas a que se someterían las actividades aduaneras y operativas en los Puertos en los que operaban Zonas Francas.

El Instructivo referido se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1983, conteniendo dentro del mismo la forma en que se iba a operar en los Recintos Fiscales Autorizados, y delimitando de igual forma la competencia de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y la de Comunicaciones y Transportes.

En virtud de lo antes expuesto se puede concluir de terminando que las Zonas Francas y los Recintos Fiscales Autorizados tienen las mismas funciones, únicamente se cambió el nombre de los primeros y se amplió la competencia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Por lo que respecta a las Convenciones que sobre Derecho del Mar se han realizado, no se habla de este tema, por ser exclusivamente delimitaciones interiores de los Puertos para generar la competencia de las Secretarías de Estado.

En relación con nuestra legislación, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su Artículo 89 que es facultad y obligación del Presidente de la República Mexicana el; "Habilitar toda clase de Puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubi-

cación".

Asimismo en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 se estipula en su Artículo 33 que el "Ejecutivo - Federal en los Decretos respectivos determinará el establecimiento de los Puertos, fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el Recinto que corresponda".

Por su parte la Ley Aduanera de 1981, no especifica cual es en concreto la función de los Recintos Fiscales Autorizados en un Artículo particular, pero nosotros de la lectura de la misma damos la siguiente definición; "Aquella área delimitada mediante Decreto Presidencial, donde la Secretaría de Hacienda y Crédito Público realiza el reconocimiento aduanero de las mercancías de importación y exportación".

En cuanto al Instructivo de Operación en los Recintos Fiscales Autorizados en los Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1983, señala en su Regla Primera; "Las Autoridades Aduaneras ejercerán las atribuciones que les confiere la Ley Aduanera y su Reglamento, en los Recintos Fiscales, en cuyo perímetro quedan comprendidas las obras e instalaciones declaradas hábiles para el tráfico marítimo, así como en los lugares autorizados para la entrada o salida del territorio nacional de mercancías, -- personas y medios de transporte y en aquellos en que se efectúen maniobras y se establezcan rutas fiscales", dentro de -- esa misma Regla también se establece que "En los Recintos Fiscales Portuarios, la carga, descarga, manejo y almacenamiento de mercancías, las efectuará la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario o bien los concesionarios o permisionarios de los servicios relativos, sin perjuicio de las facultades de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para determinar los Créditos fiscales y dictar las medidas necesarias de control y vigilancia y verificación".

9).- AUTORIDAD MARITIMA

Para iniciar este tema primeramente debemos definir que se entiende por Autoridad y Rafael De Pina en su Diccionario de Derecho nos da la siguiente definición; "Potestad legalmente conferida y recibida para ejercer una función pública, para dictar al efecto resoluciones cuya obediencia es indeclinable bajo la amenaza de una sanción y la posibilidad legal de su ejecución forzosa en caso necesario. Se denomina también autoridad a la persona u organismo que ejerce dicha potestad. En otro sentido se habla de autoridad con referencia al prestigio reconocido a persona o personas determinadas, derivado de sus actividades científicas, artísticas, - - etc." (37).

En términos generales podríamos decir que la Autoridad Marítima en México radica en el Ejecutivo Federal y se ejerce en todos los espacios marítimos, y en el caso del buque cuando se encuentra en aguas libres o en aguas extranjeras, dicha autoridad es ejercida por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, salvo en el caso de asuntos pesqueros, ya que en ese aspecto interviene directamente la Secretaría de pesca; independientemente de lo anterior cabe hacer la aclaración que no siempre esta autoridad es ejercida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ya que cuando los buques se encuentran en aguas extranjeras, dicha autoridad marítima será ejercida a través del capitán del barco, quien por su posición en el buque será considerado como la autoridad suprema y el representante del Ejecutivo Federal.

En relación con las Convenciones que sobre Derecho

(37) De Pina Rafael y De Pina Nava Rafael, Diccionario de Derecho, Edit. Porrúa, México 1984, Pág. 112.

del Mar se han realizado no se especifica nada en relación -- con esta Autoridad.

Por lo que concierne a nuestra legislación, encon-- tramos que la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940 - señala en relación con la Autoridad Marítima que será la Se-- cretaría de Comunicaciones la que ejercerá Autoridad en mate-- ria de comunicaciones por agua en la siguiente forma (Artícu-- lo 169):

I. En el mar territorial, zonas federales maríti-- mas y puertos, por conducto de:

- a) Inspectores navales y de máquinas,
- b) Los capitanes de Puerto y sus delegados,
- c) Por los empleados federales que designe en de-- fecto de los anteriores;

II. En los ríos, lagos y lagunas y en la zona fede-- ral de estos:

- a) Por los inspectores navales y de máquinas,
- b) Por los inspectores de navegación fluvial y sus delegados,
- c) Por los administradores de Correos y Telégrafos de la jurisdicción respectiva,
- d) Por los empleados federales que designe en de-- fecto de los anteriores; y

III. A bordo de las embarcaciones que no sean de - guerra, en los términos del derecho y tratados internaciona-- les, la presente Ley, sus Reglamentos y demás disposiciones - relativas:

- a) Por cualquiera de los funcionarios y empleados-- mencionados en las fracciones anteriores,

- b) Por el piloto de puerto que pilotée la embarcación, en defecto de los anteriores,
- c) Por el capitán de la embarcación respectiva, a falta de cualquiera de las personas ennumeradas anteriormente, tratándose de buques nacionales,
- d) Por los cónsules de México en el extranjero, en los casos previstos por esta Ley.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de - - 1963, también encontramos un Capítulo relativo a las Autoridades Marítimas, donde se señala, "que la suprema autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal"; la cual se ejercerá a través:

I. Por la Secretaría de Marina, directamente o por conducto de las Superintendencias de Operación Portuaria, de la Capitanía de Puerto y de las Delegaciones de la propia Secretaría; según se determine por ésta;

II. Por los cónsules mexicanos, en el extranjero;

III. Por los capitanes de los buques nacionales, - en los términos previstos por esta Ley.

Como se puede apreciar de la lectura de las disposiciones antes citadas en la Ley de Vías Generales de Comunicación se ennumeraban un gran número de autoridades a través de las cuales se ejercía la Autoridad Marítima, sin embargo ya - la Ley de Navegación y Comercio Marítimos concretiza más éstas; independientemente de lo anterior es menester señalar - que actualmente la Autoridad Marítima se ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica de la Administración - Pública Federal de 1982.

En virtud de lo antes expuesto, nosotros pensamos -

que para evitar todas las incongruencias de las leyes anteriores sería conveniente que se compilaran ambas en un solo ordenamiento o bien que se elaborara una nueva Ley emanada de ambas relativa a los transportes por agua y sus comunicaciones.

10).- AUTORIDAD PORTUARIA

Como en el punto que antecede ya se definió a la Autoridad nos concretaremos a hablar de la Autoridad Portuaria, la cual desde nuestro punto de vista es una modalidad de la - Autoridad Marítima entendiéndose ésta como un todo y la Por- tuaria como una Autoridad específica.

Asimismo también se hizo referencia a lo señalado - por las Convenciones que se han celebrado sobre derecho del - mar, motivo por el cual nos referiremos exclusivamente a lo - señalado en nuestra legislación, recordando que tanto en la - Ley de Vías Generales de Comunicación como en la de Navega- ción y Comercio Marítimos se refieren exclusivamente a la Au- toridad Marítima, sin embargo la segunda disposición referida utiliza en sus artículos indistintamente el término de Autoridad Portuaria, por ejemplo, en el Artículo 40 se señala; - - "las Autoridades Portuarias exigirán, para expedir el despa- cho de salida.."; en su Artículo 70 estipula; "la Autoridad Portuaria fijará el término de la duración del amarre provi- sional".

Es por eso que consideramos conveniente definir a - la Autoridad Portuaria como aquella que tiene delimitada su - autoridad a la parte operativa de un Puerto, dicha Autoridad- se ejerce por conducto de la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario, dependiente de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, Subsecretaría de Operación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por su parte la Autoridad Marítima es ejercida por la Capitanía de Puerto, dependiente de la Dirección General - de Marina Mercante, Subsecretaría de Operación, Secretaría de Comunicaciones y Transportes; dicha facultad se encuentra -- consagrada en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comu

nicaciones y Transportes, en su Artículo 24, independientemente de que se ha establecido en las leyes señaladas anteriormente.

Para efecto de entender claramente la diferencia entre ambas Autoridades, expondremos cuales son las funciones generales de ambas:

AUTORIDAD PORTUARIA

a) Administrar y operar los puertos de Administración Estatal y las instalaciones de uso público, controlar los puertos de Administración Descentralizada y elaborar y tramitar los reglamentos correspondientes.

b) Fijar las normas de operación de los Puertos e instalaciones portuarias diversas.

c) Controlar el uso de muelles e instalaciones, así como coordinar los medios de transporte y servicios que operen en los Puertos.

d) Llevar los registros del movimiento portuario nacional, efectuar el análisis estadístico y evaluación operacional de los Puertos.

e) Proponer y tramitar las cuotas por derechos portuarios.

AUTORIDAD MARITIMA

a) Regular, promover, organizar y controlar la marina mercante mexicana, las comunicaciones y transportes por agua, así como la reserva de carga en los términos de la legislación aplicable.

b) Tramitar y autorizar los servicios de navega---

ción, el funcionamiento de agencias consignatarias y representantes de navieros.

c) Prestar servicios de rescate por emergencias, - de señales de ayuda a la navegación, de socorro y salvamento de buques, de sanidad a bordo, de aseguramiento de la carga, - de embalaje, practicar el arque de las embarcaciones que lo requieran.

d) Controlar la Suprema Patente de Navegación.

e) Establecer y proporcionar el servicio de vigilancia en el ámbito portuario y demás zonas federales, lacustres y fluviales.

A mayor abundamiento nos referiremos a lo señalado en el Reglamento de Operación de los Puertos de Administración Estatal de 1975 que en su Artículo 3º establece; "La operación portuaria estará encomendada a una Superintendencia, que será auxiliada por la Capitanía de Puerto, o que estará directamente a cargo de ésta, según lo determine el Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Marina"; asimismo - en su Artículo 5º estipula; "La Capitanía de Puerto atenderá lo inherente al arribo y despacho de embarcaciones, expedición de documentos a tripulantes de las mismas, conocimiento de infracciones a las leyes, reglamentos u otras disposiciones legales en materia de vías generales de comunicación por agua, y la imposición de sanciones respectivas. Pondrá en conocimiento del Ministerio Público Federal los hechos que pudieran constituir delitos, practicará las diligencias relativas a los accidentes marítimos y desempeñará las demás atribuciones que le correspondan".

Finalmente nuestra opinión es en el sentido de que la Autoridad Marítima ejercida por la Capitanía de Puerto es

meramente administrativa y la Autoridad Portuaria ejercida -- por la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario -- es exclusivamente operacional.

CAPITULO CUARTO

"CLASIFICACION Y REGIMEN JURIDICO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS PORTUARIOS EN MEXICO"

A).- INTRODUCCION

Antes de iniciar el desarrollo del presente capítulo, nosotros consideramos conveniente hacer la aclaración de que no se mencionarán a las Convenciones que sobre Derecho -- del Mar se han realizado, toda vez que exclusivamente nos avocaremos a aspectos de índole interna de nuestro país.

Una vez hecha la aclaración anterior, podemos ini--ciar nuestro tema remontándonos a la Historia de nuestro país, así tenemos que los antiguos pobladores de México fueron los Olmecas en lo que hoy son los Estados de Veracruz y Tabasco, -- los Mayas en Yucatán, Campeche, Quintana Roo y Chiapas, los -- Mixtecos y Zapotecos en Oaxaca, los Teotihuacanos en Teotihuca can; los Toltecas en Tula (hoy Hidalgo); los Tarascos en Michoacán y finalmente los Aztecas o Mexicas, cuya Metrópoli -- fue Tenochtitlán; dichos pueblos ya conocían el uso de las -- canoas o piraguas, puesto que realizaban comercio entre ellos, pero exclusivamente dentro de las costas de la República Mexicana, iniciándose de esta manera la prestación de algunos servicios que hoy conocemos como portuarios, como el de manio---bras reflejado en la incipiente carga y descarga de las mer--cancías que trasladaban las canoas o piraguas.

Fue hasta la llegada de los españoles, cuando se conocieron las embarcaciones, que realizaban grandes travesías, viéndose así la necesidad de proporcionar ciertos servicios -- para la seguridad de la embarcación como por ejemplo el ama--rre, al mismo tiempo cuando estas embarcaciones partían hacia nuevas tierras era necesario proveerlos de comestibles, agua, etc., a fin de que pudieran llegar a su lugar de destino.

Posteriormente tenemos la época Virreinal o etapa -- de la Colonia que abarcó de principios de 1521, con la caída--de Tenochtitlán y terminó en 1821, con la consumación de nuestro

tra independencia, dentro de ésta se incentiva más el comercio marítimo imperando así la necesidad de la prestación de servicios portuarios, pero dicho comercio exclusivamente podía efectuarse con España a través de Veracruz, y, con Filipinas, por Acapulco. Hacia el año de 1814 México da origen e iniciación a su Marina de Guerra, la cual concede mayor importancia a los servicios portuarios, ya que ésta incentiva más a las comunicaciones marítimas; la creación de esta marina puede situarse dentro de la Etapa Independiente de la Historia de México, a pesar de que el Periodo Virreinal termina en 1821, hay que recordar que nuestra Independencia se promulgó en 1810.

Posteriormente se da la Etapa de la República con la promulgación de nuestra primera Constitución de 1824, que rigió a México, ya como una Nación Independiente, dando nacimiento con la misma a los Poderes de la Unión, fue en este periodo cuando se inicia el funcionamiento de las Secretarías de Estado, antes denominadas Ministerios y se empiezan a tener funciones de administración, nosotros nos concretaremos a hablar de lo concerniente al quehacer portuario dentro de estas funciones de administración, que son las que marcan el inicio de los servicios portuarios con carácter público, concretamente se entiende por servicio Público; "al complejo de elementos personales y materiales, coordinados por los órganos de la administración pública y destinados a atender una necesidad de carácter general, que no podría ser adecuadamente satisfecha por la actividad de los particulares, dado los medios de que estos disponen normalmente para el desarrollo de la misma (38).

De esta manera y ya teniendo un Ministerio específico

(38) De Pina Rafael y De Pina Vara Rafael, Diccionario de Derecho, Edit. Porrúa, México 1984, Pág. 442.

co encargado de vigilar y coordinar la prestación de los servicios públicos portuarios, se da el inicio de los mismos ya de una manera formal y dentro de un Marco Jurídico concreto.

A fin de tener una idea precisa del Marco Jurídico por el que se rigen los servicios públicos portuarios, trataremos de citar a continuación los principales ordenamientos, que norman la prestación de los mismos.

1) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917

Encontramos los Artículos 27, 28, 32, 89 y 123.

Artículo 27.- "...Son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional, las aguas marinas interiores, las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar...".

Este Artículo revierte principal importancia puesto que nos indica cuales son las partes propiedad de la nación y por ende en donde ella puede ejercer plena soberanía.

Artículo 28.- "...En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes...".

"...Las leyes fijarán bases para que se señalen precios máximos a los artículos, materias o productos que se consideren necesarios para la economía nacional o el consumo popular, así como para imponer las modalidades a la organización de la distribución de estos artículos, materias o productos, a fin de evitar que intermediaciones innecesarias o excesivas provoquen insuficiencia en el abasto, así como el alza-

de precios...".

"...No constituirán monopolio las funciones que el Estado ejerza de manera exclusiva en las áreas estratégicas a las que se refiere este precepto; acuñación de moneda, correos, telégrafos, radiotelegrafía y la comunicación vía satélite, emisión de billetes por medio de un solo banco, organismo descentralizado del Gobierno Federal; petróleo y los demás hidrocarburos; petroquímica básica; minerales radiactivos y generación de energía nuclear; electricidad; ferrocarriles y las actividades que expresamente señalen las leyes que expida el Congreso de la Unión...".

"...Las leyes fijarán las modalidades y condiciones que aseguren la eficacia de la prestación de los servicios y la utilización social de los bienes, y evitarán fenómenos de concentración que contraríen el interés público...".

Del texto de este Artículo se desprende que el Estado al permisionar algún servicio público portuario deberá prever que no será en exclusivo, a fin de no generar monopolios.

Artículo 32.- "...Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones...".

De lo anterior se desprende que la concesión para prestar servicios portuarios se dará exclusivamente a Mexicanos.

Artículo 89.- "...Las facultades y obligaciones -- del Presidente son las siguientes; ...XIII.- Habilitar toda clase de Puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación...".

Este Artículo se refiere concretamente a que los --

Puertos estarán habilitados conforme a lo que disponga el Ejecutivo Federal, mediante un Decreto.

Artículo 123.- "...XXXI.- La aplicación de las leyes de trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia-exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a: las empresas que ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la Nación..."

En virtud de lo anterior los servicios públicos por tuarios serán competencia de las Autoridades Federales, en virtud de prestarse en zona federal marítimo terrestre.

2) Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1982

Los Artículos más relevantes de lo que estamos tratando son los siguientes:

Artículo 1.- "La presente ley establece las bases de organización de la Administración Pública Federal, centralizada y paraestatal.

La Presidencia de la República, las Secretarías de Estado, los Departamentos Administrativos y la Procuraduría General de la República, integran la administración pública centralizada.

Los Organismos Descentralizados, las empresas de participación estatal, las instituciones nacionales de crédito, las organizaciones auxiliares nacionales de crédito, las instituciones nacionales de seguros y de fianzas y los fideicomisos, componen la administración pública paraestatal".

Artículo 36.- "A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos; ...XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios; los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento salvo los asignados a la Secretaría de Marina..."

3) Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940

Dentro de esta ley los Artículos que tienen relación con la normatividad de los servicios portuarios son los siguientes; Artículos 1, 8, 12, 14, 16, 17, 20, 29, 34, 48, 50, 51, 99, 110, 120 y 124.

4) Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963

Los Artículos relativos a nuestro tema son; 1, 6, 8, 12, 14-F, 14-H, 14-I, 14-J, 6s, 63, 70, 96 y 272 entre otros.

5) Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal de 1975

El Artículo relativo a nuestro tema es el 4 Fracción VII.

6) Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de 1985

El Artículo 28 Fracciones V, VI y VII.

7) Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías
Generales de Comunicación de 1951

Los siguientes Artículos; 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, --
17, 19, 22, 26 y 27.

8) Reglamento para el Servicio de Pilotaje de 1980

Los Artículos; 1, 2, 3, 11, 13, 18, 21, 22, 32, 39,
40, 57, 58 y 59.

9) Reglamento para el Servicio de Remolque en
Aguas y Puertos Nacionales de 1952

Los Artículos; 1, 2, 5, 6, 13, 18, 19, 23, 28, 39,
40 y 41.

Una vez señalados los ordenamientos que tienen rela-
ción con nuestro tema, se considera menester aclarar el por -
que en los últimos no se transcribieron los Artículos citados,
siendo el motivo, el que en el desarrollo de nuestro trabajo-
se utilizarán indistintamente ya que la legislación nos pro--
porciona las definiciones de cada uno de los servicios portua-
rios y es por eso que se transcribirán los Artículos al mismo
tiempo que se den las definiciones.

Por último comentaremos que el presente trabajo ter-
minará con unas proposiciones de un nuevo Marco Jurídico que
consistirán en un Proyecto de Reglamento de Aprovisionamiento
de Buques y de una Ley Federal de Sistemas de Comunicación y
Transportes por Agua, ambos con la finalidad de contribuir un
poco a despejar las dudas que nos dejan las Leyes de Vías Ge-
nerales de Comunicación y la de Navegación y Comercio Maríti-
mos al contraponerse en algunas de sus disposiciones; además
de agregar en una forma más concreta como se debe de Reglamen-
tar el Aprovisionamiento a Buques; ya que de hecho no se ha
legislado nada sobre este tema.

B).- EN DARSENAS Y FONDEADEROS

Dentro del desarrollo del presente trabajo ya se especificó que es una dársena y que es un fondeadero, en los -- servicios públicos portuarios, hay algunos que se tienen que prestar necesariamente en ambas instalaciones, siendo los siguientes:

1) Lanchaje

Este servicio se divide en; Lanchas para pilotos de Puerto, el cual consiste en conducir al práctico o piloto de puerto, hasta el costado del barco para abordarlo y, a la inversa, retornarlo a tierra (Artículo 14-F Fracción I de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963); y Lanchas al Servicio de Buques, consiste conducir a la tripulación o usuarios distintos de los pilotos de puerto, hasta el costado del barco para abordarlo o retornarlo a tierra, utilizando -- lanchas propias del barco o destinadas a servicio público, -- (Artículo 14-F Fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

Estos servicios pueden ser prestados por Empresas -- de Servicios Portuarios, Agrupaciones Laborales relacionadas con la actividad portuaria, sociedades y particulares.

Para efecto de poder proporcionar dicho servicio el interesado debe elevar solicitud ante la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, conforme a lo dispuesto en -- el Artículo 36 Fracciones XIX y XX de la Ley Orgánica de la -- Administración Pública Federal de 1982; y el Artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes.

Una vez recibida la solicitud el interesado deberá

proporcionar la siguiente documentación:

A) EMPRESA, ASOCIACION, AGRUPACION O PARTICULAR SOLICITANTE:

- Documentación relativa a su personalidad legal,
- Proyecto de Reglamento de Servicio,
- Proyecto de Tarifa,
- Análisis Tarifario,
- Relación de equipo disponible y documentación que lo ampare.

B) POR CADA UNIDAD DESTINADA AL SERVICIO:

- Copia del Registro en la Capitanía del Puerto del Lugar,
- Registro de Propiedad,
- Certificado de Inspección de Máquinas,
- Certificado de Inspección de Cubierta,
- Descripción de la unidad.

C) POR CADA PERSONA EMPLEADA:

- Copia del Acta de Nacimiento,
- Copia de la Cédula Cuarta,
- Copia de la Cartilla Liberada,
- Copia del Título Profesional, Cédula Profesional, Escolaridad y Categoría en el empleo,
- Libreta de Mar.

Finalmente se realiza el estudio de la documentación antes referida para determinar si se le otorga el permiso para la prestación del servicio.

2) Pilotaje

Servicio que se presta en los fondeaderos, canal de navegación y muelles de servicio público o particular, dentro

de los límites del Puerto fijados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y de acuerdo con las sugerencias del - Capitán de Puerto, Piloto Mayor y Cuerpo de Pilotos de cada - jurisdicción.

De conformidad con lo que establece el Artículo - - 14-F Fracciones III, IV y V de la Ley de Navegación y Comer--cio Marítimos de 1963, el servicio de pilotaje consiste en la utilización obligatoria u opcional, por parte de los capita--nes de los Buques, del piloto de puerto nombrado o autorizado por la Secretaría de Marina, para efectuar las maniobras de - entrada o salida dentro de los límites fijados para el servi--cio de Puerto, de acuerdo con las condiciones físicas, mete--reológicas y topohidrográficas del mismo; la Secretaría de - Marina determinará los Puertos, las embarcaciones y las áreas, con respecto a los cuales sea obligatorio el pilotaje, cuando el servicio de pilotaje sea opcional, el naviero podrá solicicitarlo si lo estima conveniente y, en tal caso, el piloto debera prestar el servicio.

En relación con lo dispuesto en el Artículo ante---rior, cabe hacer la aclaración que actualmente la Secretaría--que autoriza al Piloto de Puerto es la de Comunicaciones y --Transportes, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo - 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal --(1982).

Ahora bien el servicio referido exclusivamente pue--de ser proporcionado por profesionales de la Marina Mercante--Nacional, con grado de Capitanes de Altura y una vez obtenido de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el certificado de competencia para un Puerto determinado y sean nombrados para el mismo.

La expedición de los Títulos del personal de la Ma-

rina Mercante, es realizado por la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 24 -- del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La prestación de este servicio se encuentra regulado por el Reglamento para el Servicio de Pilotaje de 1980, -- dentro del cual se señala que los Pilotos Mayores y los de -- Puerto estarán subordinados jerárquicamente al Capitán de -- Puerto; siendo el Piloto Mayor de cada Puerto el que estará al frente del cuerpo de pilotos, el Piloto Mayor percibirá un salario de la Federación, independientemente del prorrateo de los ingresos del cuerpo de pilotos.

Los requisitos que solicita la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para otorgar el certificado de competencia a los Pilotos de Puerto son los siguientes:

A) PARA PUERTOS DE PRIMERA

1.- Tener el Título de Capitán de Altura debidamente expedido por la Dirección General de Marina Mercante.

2.- Tener un mínimo de cinco años en el mando de embarcaciones mayores de cinco mil toneladas brutas.

3.- Someterse a los exámenes médicos que determine la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de -- Comunicaciones y Transportes.

4.- Tener una edad máxima de 45 años al entrar en funciones como Piloto de Puerto.

5.- Llevar a cabo las prácticas a que se refiere -- el Reglamento de exámenes para el personal de la Marina Mercante.

6.- Presentar y aprobar el exámen a que se refiere el Reglamento mencionado en el punto anterior.

B) PARA PUERTOS DE SEGUNDA

1.- Tener Título de Capitán de Altura o Capitán de la Marina Mercante debidamente expedidos por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.- Tener un mínimo de dos años en el mando de embarcaciones.

3.- Someterse a los exámenes médicos que determine la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.- Tener una edad máxima de 45 años al entrar en funciones de Piloto de Puerto.

5.- Llevar a cabo las prácticas que determine la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

6.- Presentar y aprobar el exámen a que se refiere el Reglamento de exámenes para el personal de la Marina Mercante.

C) PARA PUERTOS DE TERCERA

1.- Tener cualquiera de los Títulos mencionados en los apartados A y B, o de piloto, o certificado de patrón de costa, de pesca o de río, debidamente expedidos por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.- Tener un mínimo de dos años en el mando de em-

barcaciones.

3.- Someterse a los exámenes médicos que determine la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de - Comunicaciones y Transportes.

4.- Tener una edad máxima de 45 años al entrar en funciones de Piloto de Puerto.

5.- Llevar a cabo las prácticas a que se refiere - el Reglamento de exámenes para el personal de la Marina Mer--cante.

6.- Presentar y aprobar el exámen a que se refiere el Reglamento mencionado en el punto anterior.

Concretamente las maniobras que se realizan al efectuar el servicio de Pilotaje son:

- I. Tomar o dejar un buque fuera o dentro de los límites del Puerto;
- II. Darle entrada o salida;
- III. Fondearlo, dirigirlo, atracarlo o arrejerarlo, incluyen do instalaciones de mar abierto;
- IV. Levar ancla o anclas, dirigirlo, desamarre o desatracar lo inclusive en las instalaciones de mar abierto;
- V. Su conducción;
- VI. Enmiendas;
- VII. La que determine la Secretaría de Comunicaciones y - - Transportes por medio de la Dirección General de Marina Mercante.

Para realizar el cobro del servicio de Pilotaje se toma en cuenta el tonelaje bruto total del buque, el calado - máximo y los movimientos efectuados dentro de los límites del Pilotaje.

3) Remolque

El servicio de Remolque es un servicio tan complejo como el de Pilotaje, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo--mos de 1963, en su Artículo 14-F Fracciones VI y VII nos ex--plica cuales son las maniobras que comprende este servicio --siendo las siguientes:

- a) Remolque de embarcaciones a flote;
- b) Remolque de embarcaciones semihundidas, dragas, diques, balsas, restos de buques o cualquier - otro vehículo destinado al transporte por agua.

El servicio de remolque se proporcionará de acuerdo con las necesidades de los buques que deban ser remolcados y se utilizará el número de remolcadores que indique la Secretaría de Marina, la cual dictará las disposiciones que se re---quieran en cada Puerto, según sus características, la clase - de buques y la maniobra de éstos.

Al igual que en el punto anterior se hace la aclaración de que actualmente la Secretaría de Estado competente es la de Comunicaciones y Transportes de conformidad con el Artículo 36 Fracciones XIX y XX de la Ley Orgánica de la Admi--nistración Pública Federal (1982).

El Doctor en Derecho Santiago Hernández Yzal en su libro de Derecho Marítimo tomo II nos define al servicio de - Remolque de la siguiente forma; "Es aquel en virtud del cual un buque presta o depara a otro contra pago de un precio, - -

tracción que supla a la deficiencia de propulsión del buque - remolcado" (39).

Por su parte el Lic. Omar Olvera Luna, Profesor de Derecho Marítimo de la Universidad Autónoma de México, nos da el siguiente concepto de remolque, en su libro Manual de Derecho marítimo; "Es el Remolque la operación que consiste en - el desplazamiento de un buque u otro objeto flotante, mediante la tracción ejercida por otro, sea porque aquél no está en condiciones de utilizar su propia fuerza motriz, o porque la misma no es suficiente para la operación o velocidad que necesite llevar a cabo" (40).

Este servicio es proporcionado mediante la celebración de un contrato realizado entre el Remolcante y el Remolcado; pero para efecto de poder celebrar el citado contrato, es necesario tener permiso, otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General - de Operación y Desarrollo Portuario.

Para la expedición del permiso correspondiente la - Dependencia antes señalada, solicita los siguientes requisitos:

- Documentación relativa a su personalidad legal;
- Proyecto de Tarifa;
- Análisis Tarifario;
- Relación de equipo disponible y documentos que lo amparen.

POR CADA UNIDAD DESTINADA AL SERVICIO

- Copia del Acta de Abanderamiento;
- Registro de Propiedad;

(39) Hernández Yzal Santiago, Derecho Marítimo II, Edit. Cadiz, España 1969, Pág 183.

(40) Olvera Luna Omar, Manual de Derecho Marítimo, Edit. Porrúa, S.A., México 1981, Pág. 183.

- Certificado de Inspección de Máquinas;
- Certificado de Inspección de Cubierta;
- Descripción de la Unidad, incluyendo potencia, empuje y ti rón efectivos.

POR CADA PERSONA EMPLEADA

- Copia del Acta de Nacimiento;
- Copia de la Cédula Cuarta;
- Copia de la Cartilla Liberada;
- Copia del Título Profesional, Cédula Profesional, escolar idad y categoría en el empleo;
- Libreta de Mar cuando corresponda.

Este servicio puede ser prestado por Empresas de -- Servicios Portuarios, Agrupaciones Laborales relacionadas con la actividad portuaria, sociedades o particulares.

Nosotros pensamos que el servicio de remolque con-- siste en proporcionar mediante embarcaciones especiales el em puje y/o tirón requeridos por los buques para efectuar sus ma niobras de atraque, desatraque, ciaboga y todas aquellas en - que el Capitán del Buque o el Piloto de Puerto lo soliciten - para seguridad del buque.

Teóricamente podríamos decir que el Remolcador es - un buque de poco porte con una fuerza de máquina desproporcion nada al tonelaje del casco, con dimensiones reducidas para po der evolucionar cómodamente en las dársenas interiores de los Puertos y para hacer maniobras a las embarcaciones de gran to nelaje.

Al igual que el servicio de pilotaje, el de Remol-- que también cuenta con un Reglamento que regula su prestación, denominado Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales (1952), en términos generales dicho Regla-

mento nos señala que el servicio de Remolque únicamente será proporcionado por los Remolcadores autorizados por la Secretaría de Marina.

Por otra parte cabe señalar que existen tres clases de Remolcadores, los de servicio público, servicio particular y los oficiales.

En relación con los de servicio público como ya se citó anteriormente requieren permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por ser ésta la competente actualmente, estos remolcadores deberán llevar la matrícula del Puerto en el que operen y sus cascos deberán estar pintados de negro, además estarán dotados con bombas y mangueras para desempeñar eficientemente el servicio contra incendios y con chalecos -- salvavidas y salvavidas anulares en número igual al doble de sus tripulantes.

Cuando estos remolcadores no estén en servicio permanecerán en el fondeadero o atracadero que les señale el Capitán de Puerto.

Ahora bien para el cobro de este servicio se basarán en la tarifa que les autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos.

Refiriéndonos al Servicio Particular de Remolque, -- los remolcadores autorizados únicamente podrán hacer maniobras y operaciones propias de los buques de la persona o empresa que los posean, en relación con su matrícula no es necesario que tengan la del Puerto de la jurisdicción en que operan, pueden tener cualquier otra, pero siempre deberá ser bandera mexicana; en este tipo de servicio no se requiere permiso, basta con que cumplan el requisito de abanderamiento y ma

trícula; excepcionalmente este tipo de Remolcadores podrán -- prestar servicio público, siempre y cuando la Capitanía de -- Puerto les otorgue permiso, porque no haya en el Puerto un re molcador de servicio público, o porque no tenga el que exista la potencia suficiente para las maniobras que se va a efec--- tuar.

En cuanto al servicio oficial de Remolque, son los remolcadores propiedad del Gobierno Federal, o fletados por -- él, excepto los de guerra, y se les dedica a ejecutar manio-- bras relacionadas con algún servicio público a cargo del propio Gobierno.

En los tres casos de servicio de Remolque, están -- obligados a prestar con sus Remolcadores servicios contra incendio y de salvamento de náufragos y embarcaciones en caso -- de emergencia.

4) Fondeo, Atraque, Desatraque o Espera

Estos servicios portuarios, son las maniobras que -- se realizan en el servicio público portuario de Pilotaje, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 14-F -- Fracción VIII, señala que las maniobras de fondeo, atraque, -- desatraque o espera que efectúe el práctico, son complementarias del servicio de pilotaje.

Al servicio de fondeo, lo podríamos definir como la acción de estacionar a una embarcación, que nos dirige hacia-- el servicio del atraque, ya que ya estacionada será necesario que ésta se arrime a un atracadero, el cual es una estructura para amarrar a las embarcaciones, en cuanto al servicio de de satraque consiste en separar una embarcación del muelle, o de otra nave, a la que haya estado abarloada, finalmente la espe ra como su nombre lo indica, es el tiempo que a una embarca--

ción no se le realiza ninguna maniobra.

En virtud de que como ya se mencionó anteriormente, estos servicios son complementarios del Pilotaje no requieren de un permiso específico para su prestación.

5) Enmienda

El servicio de enmienda consiste en variar el rumbo de una embarcación, el Artículo 14-F Fracción VIII de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 nos señala que se considera como enmienda, tomar un buque, para conducirlo a -- otro fondeadero, muelle o a distinto tramo del mismo, cuando se requiera llevar o largar amarras.

Este servicio es similar a los anteriores ya que -- también se considera complementario del pilotaje, motivo por el cual tampoco requiere de un permiso específico.

6) Amarre Temporal

Es un servicio portuario que se presta en los muelles de servicio público o privado, en las boyas o amarraderos dentro de los límites del Puerto. Consiste en llevar los cabos de los buques hasta las bitas o boyas de amarre, donde deberán quedar sujetos convenientemente; este servicio se -- complementa con la liberación de dichos cabos; razón por la que el amarre y desamarre se consideran como un solo servicio.

Por su parte la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en su Artículo 14-F, Fracciones IX y X nos da el siguiente significado; el amarre temporal consiste en la permanencia de una embarcación en puerto sin realizar operaciones y sin tripulación a bordo, se tomará en cuenta la clase de embarcación y si el cargamento es de altura, de cabotaje o mixto.

El amarre será permitido previa garantía que otorgue el armador, a satisfacción de las Autoridades Federales -- del Trabajo, por el importe de las indemnizaciones y demás -- prestaciones de la dotación.

Igualmente deberá otorgar el naviero una garantía a satisfacción de la Secretaría de Marina, por el importe de -- los gastos que pudieran originarse en los casos del salvamento o destrucción de la embarcación.

Este tipo de servicio exclusivamente es permisionado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuando -- la embarcación vaya a entrar a reparación en dique, o bien se le vayan a realizar reparaciones en agua, la Autoridad Portuaria fijará el término del amarre temporal y el lugar donde de ba realizarse, siempre y cuando no se perjudiquen los servi-- cios portuarios o la prestación de los servicios públicos.

Realmente este tipo de servicio no se da frecuentemente, ya que el dejar que una embarcación lo realice, es con tar con un puesto de atraque menos y si el Puerto tiene gran operación, tendría que dejar a algunas embarcaciones esperando a que se les dé tramo de atraque, motivo por el cual cuando se descomponen un buque inmediatamente es llevado a dique.

7) Muellaje

Este servicio consiste en poner a disposición de -- quienes intervienen en el tráfico marítimo, las instalaciones correspondientes para carga o descarga y, en su caso, los dis positivos instalados especialmente para las maniobras portuarias. Se proporcionará este servicio en los lugares indica-- dos por la Autoridad Marítima en cada caso; esta definición es otorgada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 en su Artículo 14-F, Fracción XI.

El Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas nos proporciona la siguiente definición de Muellaje; "Pago que hacen las embarcaciones por el uso de instalaciones de atraque" (41).

El Muelle es una obra que se realiza en el mar o en los ríos, a fin de que puedan arrimarse las embarcaciones a las orillas, para dejar tanto a los pasajeros como a la carga.

Como ya se citó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, considera al Muellaje como un servicio portuario, -- por lo tanto sujeto a permiso o concesión de la Autoridad Competente y gravable de conformidad al Artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, que señala lo siguiente: El Gobierno Federal tendrá el derecho de percibir una participación en los ingresos que obtengan las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte por la explotación de los servicios concesionados. Dicha participación se fijará en las mismas concesiones o permisos.

En relación con lo anterior cabe hacer la aclaración que el Muellaje no solo se contempla como un servicio, -- sino que también se ve como un derecho, esto es cuando las embarcaciones utilicen muelles particulares, es decir concesionados y construídos con el propio peculio de la Empresa o de la persona física, se considerará un servicio portuario afecto a participación al Gobierno Federal; cuando los buques -- utilicen muelles de la Federación, se les cobrará el derecho de Muellaje, de conformidad con los Artículos 205 y 206 de la Ley Federal de Derechos de 1985, que señala lo siguiente; -- "Los propietarios, remitentes o destinatarios de las mercan--

(41) Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Obras Marítimas, Diccionario de Definición de Términos que se emplean en Obras Marítimas, Pág. 16.

cías de exportación o de importación, por sí o por conducto - de los agentes aduanales, que utilicen los muelles propiedad de la Federación, pagarán el derecho de muelle por cada tonelada o fracción de carga, conforme a las siguientes cuotas:

- I. Mercancías de exportación \$ 25.00
- II. Mercancías de importación \$ 50.00

En cuanto a los pasajeros, que desembarquen en muelles propiedad de la Federación, pagarán el derecho de desembarque conforme a las siguientes cuotas:

- I. En las instalaciones no exclusivas al servicio de los mismos \$ 180.00
- II. En instalaciones exclusivas para - los mismos \$ 360.00

Tanto las participaciones al Gobierno Federal por - concepto de permisos del servicio portuario de Muellaje, como los derechos que se pagan por este mismo servicio, son cobrados y tramitados por conducto del Superintendente de Operación y Desarrollo Portuario dependiente de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, el cual entera lo -- que le pagan ante la Oficina Federal de Hacienda de la localidad correspondiente, la facultad anterior se encuentra contemplada en el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el Artículo 28 Fracción XI.

8) Amarre de Cabos

La diferencia de este servicio con el de Amarre Temporal, radica principalmente en que el segundo se realiza sin que la embarcación haga operaciones y sin tripulación a bordo.

El Artículo 14-F Fracción XII y XIII de la Ley de - Navegación y Comercio Marítimos de 1963, nos dice que el ser-

vicio público de Amarre de Cabos de las embarcaciones en las instalaciones destinadas a servicio público, es independiente del servicio de pilotaje. Se prestará al arribar las embarcaciones, y a la salida de éstas.

El amarre y desamarre de cabos se considera como un solo servicio y termina en el momento en que la nave leva anclas y se pone en movimiento.

Los amarradores de cabos deberán contar con el equipo y embarcaciones que autorice la Secretaría de Marina, la que fijará las condiciones de prestación de los servicios, cuyo pago se sujetará a las tarifas que apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Se aplicarán las disposiciones de la Ley Federal -- del Trabajo a los amarradores de cabos, respecto de los servicios que proporcionen en instalaciones de atraque no destinadas al servicio público.

Los buques nacionales de guerra y los dedicados al servicio público de la Federación, tendrán derecho a que los servicios de pilotaje y de amarre de cabos se les proporcione gratuitamente.

Ya que en el Artículo anterior se señala que la Secretaría de Marina autorizará el equipo y las embarcaciones -- con que se preste este servicio, cabe hacer la aclaración que la Secretaría de Estado actualmente competente es la de Comunicaciones y Transportes de conformidad con lo dispuesto en -- el Artículo 36 Fracciones XIX y XX, y 5º Transitorio de la -- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1982.

Para la prestación de este servicio es necesario obtener permiso de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario en base al Artículo 28 del Reglamento Interior--

de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, debiendo cubrir para el efecto los siguientes requisitos:

EMPRESA O AGRUPACION LABORAL

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Proyecto de Reglamento del servicio.
- Proyecto de Tarifa.
- Análisis Tarifario.
- Relación de equipo disponible y documentos que lo amparen.
- Relación de personal (Nombre, Edad, Cédula Cuarta, Categoría).

POR CADA UNIDAD DESTINADA AL SERVICIO

- Copia del Registro ante la Capitanía de Puerto del lugar.
- Registro de Propiedad.
- Descripción de la Unidad.

Este servicio únicamente puede ser prestado por -- agrupaciones laborales relacionadas con la actividad portuaria, pudiendo efectuarlo a través de Empresas de Servicios -- Portuarios.

9) Señales Marítimas y Balizamiento

El servicio portuario de señales marítimas, consiste en instalar, como su nombre lo indica, señales en tierra -- para seguridad de las embarcaciones y el balizamiento es el -- conjunto de señales fijas o móviles que se colocan en el mar o en los ríos para indicar bajos, veriles, canales, etc.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la encargada de instalar las señales marítimas y de balizamiento en las instalaciones de uso público, por conducto de la Dirección General de Marina Mercante de conformidad con lo previs-

to en el Artículo 24 Fracción XX del Reglamento Interior de -
la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Por su parte la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en su Artículo 14-F, Fracción XIV, señala lo siguiente; los concesionarios de obras de atraque para servicio particular tendrán la obligación de instalar y conservar por su cuenta, las señales que para seguridad de la navegación estime necesarias la Secretaría de Marina.

Los mismos concesionarios podrán emplear, para su -
exclusivo servicio, semáforos y telégrafos luminosos; pero -
en todo caso están obligados a solicitar la autorización respectiva, acompañando a su solicitud el plano de localización, los dibujos descriptivos del sistema que vayan a instalar y -
una memoria de funcionamiento para que se registre e incluya en el estado de iluminación y en los avisos a los marinos. -
Todas las señales quedan sujetas a la inspección de la Secretaría de Marina.

Los concesionarios serán responsables de los accidentes que sufran las embarcaciones, originados por el mal --
funcionamiento de las señales marítimas a su cargo.

Finalmente es menester aclarar que de conformidad -
con la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de -
1982, la Secretaría competente en la actualidad es la de Comunicaciones y Transportes.

C).- APROVISIONAMIENTO

El aprovisionamiento consiste en abastecer a las embarcaciones en todo lo concerniente a víveres, agua potable, agua dulce, combustibles, lubricantes, comunicación telefónica y electricidad a bordo.

1) Avituallamiento

Este servicio portuario consiste en proporcionar al buque las vituallas necesarias, lavado de ropa, aguada y demás que requiera la tripulación y pasajeros.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 - en su Artículo 14-J, Fracción I, nos señala las disposiciones a que se someterá este servicio, estableciendo lo siguiente: - el avituallamiento de las embarcaciones corresponde a la empresa naviera; pero el capitán de barco o patrón de la embarcación, en su caso, podrá tomar las medidas convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado.

El servicio público de avituallamiento de barcos, - requerirá permiso de la Secretaría de Marina y se proporcionará únicamente en los lugares que ella determine previamente.

En relación con lo citado anteriormente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1982, la Secretaría competente es la de Comunicaciones y Transportes, por conducto de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, la cual requiere al solicitante la siguiente documentación, a fin de determinar si se otorga el permiso para la prestación del servicio - en cuestión:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Copia de Inscripción en la Cámara Nacional de Comercio.

- Relación de Equipo disponible y documentos que la amparen.
- Copia en el Registro Federal de Contribuyentes.
- Convenios celebrados con usuarios.

Estos servicios pueden ser prestados por Empresas - de Servicios Portuarios, sociedades y particulares, a los - - prestadores de este servicio se les denomina Proveedores Marítimos, quienes se pueden definir como las personas físicas o morales que con el carácter de Mandatario, comisionista o comerciante atienden en uno o varios puertos las necesidades -- tanto alimenticias como de enseres para la conservación y - - buen funcionamiento de los buques.

2) Suministro de Agua Potable y Vapor

Este servicio portuario consiste en proporcionar a - los buques agua potable para el consumo de los tripulantes y pasajeros, también se puede proporcionar agua no potable para uso exclusivo de la embarcación en el caso del vapor actual-- mente ya no es muy común que se les proporcione este servicio a los buques, ya que era necesario cuando los barcos eran de vapor.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de - - 1963, en su Artículo 14-J, Fracción II, se señala que el suministro de agua potable y vapor a las embarcaciones, se proporcionarán por la autoridad u organismo correspondiente, por -- los titulares de concesiones o permisos otorgados por la Se-- cretaría de Marina, y en su caso, por la Autoridad Marítima, - de acuerdo con las cuotas que aprueben las Dependencias compe-- tentes.

Nuevamente se señala que de conformidad con lo dis-- puesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Fed-- eral, la Secretaría competente es la de Comunicaciones y Trans

portes, y a fin de no ser reiterativos, se aclarará que todos los servicios portuarios citados en el presente Capítulo, son competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Será la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario la competente, para expedir el permiso respectivo, - de acuerdo a lo señalado en el Artículo 28 del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y para tal efecto se le solicitará al peticionario la siguiente - documentación:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Copia del Registro Federal de Contribuyentes.
- Relación de Equipo disponible y documentos que lo amparen.
- Copia del Permiso expedido por la Comisión Nacional de - - Agua Potable y Alcantarillado.
- Copia de la Autorización de la Secretaría de Salubridad y Asistencia.

De acuerdo con el permiso de la Secretaría de Salubridad y Asistencia, la Dependencia señalada otorgará el permiso dando la calidad de Agua Potable o no Potable.

Comunmente este servicio es proporcionado por medio de pipas y el precio del líquido es determinado por la Comisión Nacional de Agua Potable y Alcantarillado, independientemente de lo anterior, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también le expide una tarifa pero en base al equipo - que utilice.

3) Combustibles y Lubricantes

Consiste en suministrar al buque los combustibles y lubricantes que requiera para su consumo, este servicio se -- proporcionará en los lugares asignados por la Autoridad Por-- tuaria y Petróleos Mexicanos.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 - en su Artículo 14-J, Fracción III, otorga las disposiciones a que se sujetará este servicio, de la siguiente forma; se proporcionará en los lugares asignados por la Secretaría de Marina a Petróleos Mexicanos, o por distribuidores de dicho organismo, mediante concesión del área respectiva otorgada por la propia Secretaría.

El interesado eleva solicitud a la Dirección Gene--ral de Operación y Desarrollo Portuario, quien para su estu--dio le requiere la siguiente documentación:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Radio de acción solicitado.
- Relación de equipo disponible y documentos que lo amparen.
- Copia del Permiso expedido por Petróleos Mexicanos.

Este servicio puede ser proporcionado mediante pi--pas que suministren el combustible o bien mediante instalaci^ones específicas tales como tuberías, mangueras reforzadas, pa--ra el caso segundo el interesado necesitará permiso para sumi--nistrar el combustible y concesión de área para poder insta--llar los equipos requeridos, ambos serán otorgados por la Se--cretaría de Comunicaciones y Transportes.

La venta de este servicio es tarifada por Petróleos Mexicanos, pero también la Secretaría de Comunicaciones y - - Transportes, le otorga una tarifa por conducto de la Direc---ción General de Tarifas, Maniobras y Servicios Conexos, la diferencia entre ambas radica en que la de Pemex, se toma en - base al líquido y la de la Dirección General de Tarifas, en - relación con el equipo con que proporcione el servicio.

4) Comunicación Telefónica y Electricidad a Bordo y en el Area de Maniobras

La comunicación telefónica directa desde el buque - constituye un servicio cada vez más importante. Generalmente se instalan conexiones telefónicas en cada puesto de atraque, preferiblemente cerca de un extremo para que estén situadas - convenientemente en relación con la superestructura del buque. En la explanada se instalan conducciones por las cuales pueden pasar los cables telefónicos cuando se necesitan, en relación con la energía eléctrica no es corriente que las Autoridades Portuarias la suministren a los buques, pero puede ser necesario, según la usanza normal en los buques que hagan escala en el Puerto. En ese caso, se instalarían tomas de corriente en la explanada de cada puesto de atraque. Es necesario iluminar las explanadas para su utilización nocturna y, - para evitar los postes de alumbrado que podrían dificultar la manipulación de la carga, las luces se sitúan normalmente sobre los tinglados (tablado o cemento armado a la ligera) de tránsito. En los muelles abiertos, es preferible colocar las luces sobre torres metálicas altas lejos de los buques.

Estos servicios portuarios deberán someterse a determinadas disposiciones, según lo dispuesto por el Artículo 14-J, Fracción IV, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, siendo las siguientes; "Los de comunicación telefónica a bordo y el de suministro de electricidad a las embarcaciones y a las áreas de maniobras, que proporcione la Autoridad Marítima, se prestará a solicitud de los usuarios y - mediante el pago de los derechos o cuotas correspondientes".

La prestación de estos servicios es permitida -- por la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, y para el otorgamiento del permiso respectivo solicita los siguientes requisitos:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Copia del Registro Federal de Causantes.
- Descripción de como pretende prestar el servicio.
- Copia del Permiso expedido por la Comisión Federal de Electricidad o en su caso por Teléfonos de México.

En la actualidad estos servicios casi en su totalidad están permisionados a las Empresas de Servicios Portuarios, salvo en raras excepciones a particulares que gozan de concesiones de Marinas, según datos proporcionados por la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

5) Servicio de Grúas y Aparejos

El servicio de grúa consiste en la utilización de una máquina usada en los muelles para carga y descarga de buques; y los aparejos son un conjunto de palos, velas y jarcias de una embarcación, que se utilizan para preparar la salida de una embarcación.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, se dispone en su Artículo 14-J, Fracciones V, VI y VII, lo siguiente; las reparaciones de buques en las áreas de atraque o de fondeo, sólo podrán efectuarse en el lugar y dentro del plazo que para ello señale la Autoridad Marítima. Los buques averiados y aquellos que no realicen operaciones de carga o descarga, deberán desalojar las instalaciones de atraque, cuando causen trastornos a la operación del puerto, a juicio de la Autoridad Marítima. El servicio de grúas y aparejos, requerirá la concesión o permiso de la Secretaría de Marina, según sea el caso.

Este servicio es permisionado por la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, pero en realidad y una vez realizado un examen exhaustivo de los Permisos que ha

otorgado la citada Dependencia no se encontró ninguno, considerándose que esta situación obedece a que las grúas para la carga y descarga de las embarcaciones comunmente son manejadas por los detentadores del Permiso de Maniobras, motivo por el cual no se otorgan permisos exclusivos para este servicio en particular.

AUXILIO Y COMPLEMENTO AL COMERCIO Y TRANSPORTE MARITIMO

Los servicios portuarios que auxilian y complementan al comercio y al transporte marítimos, son las maniobras, tanto públicas como particulares.

1) Maniobras de Servicio Público

La facultad constitucional del Poder Ejecutivo Federal, para otorgar autorizaciones y permisos a los particulares para prestar este servicio público en los Puertos, en zonas marítimas bajo jurisdicción federal, se da por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario.

Este tipo de servicio público se otorga a las organizaciones de trabajadores, en razón de que originalmente -- eran ellos los que físicamente ejecutaban los trabajos que se requerían en el manejo de la carga, ya para depositarla o extraerla de las bodegas de los barcos, ya para tomarlas de los ganchos, depositarlas en lanchas, pangas o chalanes y transportarlas a las playas o muelles, de donde eran transferidas a los almacenes o a las unidades del transporte terrestre. -- Las condiciones en que se tenían que efectuar las maniobras, -- obligaron a las organizaciones a cierta división en el trabajo, dando origen a la formación de gremios por un lado y a la formación de radios de acción por otro, diferenciados principalmente por el lugar donde se ejecutaba el trabajo; unos a bordo de las embarcaciones, otros en las playas, muelles y patios, otros más en las bodegas donde se cargaban o descargaban las unidades del transporte terrestre.

De esta forma continuaron prestando el servicio pero había ocasiones en que no tenían el trabajo necesario, sobre todo en los Puertos que no hay demasiada operación, conse

cuentemente esta situación originaba que los trabajadores se ausentaran en busca de otros trabajos, pero sin perder su calidad de afiliados en los Gremios, dejando en su lugar a -- otra persona que no era precisamente miembro de la organiza-- ción y a quien le solicitaban cierta cantidad de dinero a cam-- bio de dejarlo trabajar, a estas personas se les denominaba -- "cuijes", todas estas situaciones generaban que el servicio -- no se prestara en la forma idónea para la buena imagen de -- nuestros Puertos, es por eso que el Lic. Luis Echeverría Alva-- rez, durante su gestión como Presidente de la República, deci-- dió reunir a todos los que intervenían en este quehacer por-- tuario, como son trabajadores, autoridades y los usuarios de los servicios, como son los agentes aduanales, navieros y -- agentes de buques, concluyéndose entre todos que el problema-- consistía en una ausencia completa de coordinación, por lo -- que el 29 de diciembre de 1970 se Decretó la Ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, con el objeto de -- coordinar en los Puertos marítimos y fluviales las activida-- des y servicios marítimos y portuarios; dicha Comisión tenía una estructura tripartita; por un lado los representantes na-- cionales de las organizaciones de trabajadores portuarios res-- ponsables de la ejecución física de las maniobras, por otra -- parte, los representantes de los usuarios, demandantes y re-- tribuidores de los servicios y finalmente los representantes-- de las distintas Dependencias del Gobierno Federal, así como-- los Organismos Descentralizados y empresas de participación -- estatal que ejercen funciones en los Puertos.

Una vez realizado lo anterior, la preocupación pri-- mordial se circunscribía en mejorar el servicio de maniobras, ofreciéndoles más garantías a los trabajadores, razón por la cual se pensó en crear una Empresa de Servicios Portuarios, -- que realizara contrato colectivo con los trabajadores, que -- les ofreciera mayor seguridad tanto al usuario como al traba--

jador, dicha Empresa resultó ser una sociedad anónima de capital variable con participación del Gobierno Federal, de los usuarios y de los propios trabajadores. La primer Empresa -- que se creó fue en el año de 1971 y fue la Empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V., posteriormente se crearon las siguientes:

P U E R T O	FECHA DE CREACION
2) GUAYMAS, SON.	27/marzo/1972
3) MADERO, CHIS.	29/marzo/1972
4) PROGRESO-YUKALPETEN, YUC.	14/septiembre/1972
5) LAZARO CARDENAS, MICH.	19/octubre/1972
6) ENSENADA, B. C.	16/noviembre/1972
7) ISTMO DE TEHUANTEPEC (COATZACOALCOS, VER. Y SALINA CRUZ, OAX.)	2/marzo/1973
8) MAZATLAN, SIN.	22/junio/1973
9) VERACRUZ, VER.	23/agosto/1973
10) ACAPULCO, GRO.	31/enero/1974

Actualmente los permisionarios del servicio público de maniobras son las Empresas de Servicios Portuarios, salvo algunas excepciones como es el caso del Puerto de Tampico, -- Tamps.; donde el permisionario es el Organismo Público Descen tralizado denominado Sistema Portuario Tampico-Altamira, los Puertos de Tuxpan, Ver., San Carlos, B.C.S. y Vallarta, Jal., que el servicio se presta a través de la Superintendencia de Operación y Desarrollo Portuario, mediante la contratación de un Sindicato; y el caso especial de Puerto Madero, Chis., -- donde la Empresa de Servicios Portuarios, inició el procedi-- miento de liquidación, razón por la cual las maniobras se rea-- lizan por conducto de la Superintendencia de Operación y Desa-- rrollo Portuario.

Por su parte la Ley de Navegación y Comercio Maríti

mos de 1963, señala lo siguiente; "Las maniobras de carga, - descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, - acarreo y en general las que auxilién y complementen el comercio marítimo y el transporte por agua, dentro de los Recintos Portuarios y en las zonas bajo jurisdicción federal sometidas a la Autoridad Marítima, son servicios portuarios conexos y - su prestación requiere permiso de la Secretaría de Marina, la cual los expedirá, según corresponda, para maniobras de servicio público o de servicio particular.

Tendrán preferencia para la obtención de los cita-- dos permisos, las empresas cuyo objeto social sea la presta-- ción de servicios portuarios; los armadores y los navieros, - consignatarios de buques, agentes aduanales y en general quienes realicen actividades que requieran estos servicios.

Las relaciones entre permisionarios y sus trabajado-- res se regirán por las disposiciones de la Ley Federal de Tra-- bajo.

El pago por el servicio de maniobras, se sujetará a las tarifas que fije la Secretaría de Comunicaciones y Trans-- portes. Las tarifas se fijarán tomando en cuenta la importan-- cia del movimiento portuario; el de la depreciación del equi-- po utilizado; la especialidad del personal que sea necesario para la realización de las maniobras, y todas aquellas cir-- cunstancias que por su importancia, sean de tomarse en cuenta en un movimiento determinado". (Artículos 272, 273, 274).

Por su parte la Ley de Vías Generales de Comunica-- ción de 1940, señala en su Artículo 124, lo siguiente; "Las maniobras de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, aca-- rreo, almacenaje y transbordo que se ejecuten en zonas federales, se considerarán como actividades conexas con las vías generales de comunicación. En consecuencia, para realizarlas -

se requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones y --
Obras Públicas.

Los titulares de los permisos para la ejecución de maniobras de servicio público quedarán sujetos a la jurisdicción de la propia Secretaría en lo que se refiere a clasificación de efectos, responsabilidades por demora, pérdidas, mermas y averías y, en general, para todo lo relativo a sus relaciones con el público. Quedarán sujetos, asimismo a las disposiciones sobre tarifas y demás aplicables".

La Dependencia competente para la expedición del -- Permiso respectivo, es la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, la cual para el otorgamiento del mismo requerirá la siguiente documentación:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Padrón de Socios
- Relación de Equipo de Maniobras y documentos que lo ampa--
ren.
- Proyecto del Reglamento de Servicio.
- Proyecto de Tarifa.
- Radio de Acción.

La prestación de este servicio es regulada por el - Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Co-
municación de 1951; estableciendo lo siguiente; el permiso-
de que trata el Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de -
Comunicación, se otorgará:

- a) Para la ejecución de maniobras de servicio pú--
blico.
- b) Para la ejecución de maniobras de servicio par-
ticular.

Son maniobras de servicio público las que se ejecu-

ten por empresas autorizadas oficialmente para ello, que tengan por objeto el movimiento de mercancías o efectos que sean propiedad ajena a la empresa maniobrista y se realicen a solicitud de cualquier interesado, mediante pago con arreglo a -- las tarifas aprobadas por la Secretaría de Comunicaciones y -- Obras Públicas.

Finalmente para entender más claramente en que consisten las maniobras, consideramos necesario definir a cada -- una de las que se realizan en el Puerto, de la siguiente forma:

CARGA.- Consiste en subir las mercancías al buque.

DESCARGA.- Aligerar la carga, dejandola sobre el -- muelle, o en cualquier otro sitio.

ALIJO.- Consiste en aligerar la carga de una embarcación.

ALMACENAJE.- Conducir las mercancías de la embarcación al almacén, distribuyéndolas dentro de él mismo.

TRANSBORDO.- Esta maniobra consiste en pasar mercancías de un barco a otro, de un vagón de ferrocarril a otro, de una orilla a otra orilla de un río.

ESTIBA.- Es la colocación del lastre y carga de -- las embarcaciones para el conveniente equilibrio.

DESESTIBA.- Consiste en bajar las mercancías de -- una embarcación, de manera tal que no pierda equilibrio.

ACARREO.- Es la transportación por tierra de las -- mercancías dentro de la Zona Federal Marítimo Terrestre

2) Maniobras de Servicio Particular

Este tipo de maniobras, de conformidad con lo que dispone el Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940, únicamente se les otorgará permiso a quienes pretendan mover sus propias mercancías o efectos. Las relaciones de estos permisionarios con las agrupaciones o con los trabajadores que ejecuten las labores a que se refiere este artículo, se regirán por la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas antes de expedir estos permisos deberá oír a las agrupaciones o trabajadores que pudieran resultar afectados.

Este servicio es permissionado por la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, mediante la presentación de los siguientes documentos:

- Documentación relativa a su personalidad legal.
- Convenios laborales celebrados o por celebrar.
- Descripción de las Maniobras a ejecutar.
- Relación de Equipo de Maniobras y documentos que lo amparan.
- Radio de Acción.

En relación con este servicio, cabe hacer la aclaración que cuando las maniobras son realizadas por el personal de la persona moral o física dueña de las mercancías, no será necesario que se le otorgue tarifa, pero cuando estas son realizadas por una agrupación laboral que va a cobrar el servicio, si deberá contar con tarifa.

Al igual que las maniobras de servicio público este servicio, también se encuentra regulado por el Reglamento al Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señalando lo siguiente; "Son maniobras de servicio particular-

las que ejecute cualquier persona, en relación con sus pro---
pias mercancías o efectos y, en su caso, con equipo y perso--
nal contratado a su servicio.

Las solicitudes de este servicio, deberán hacerse -
del conocimiento de las organizaciones sindicales de trabaja-
dores especializados que operen en el lugar de que se trate y
que, para ese efecto, se registren cada año, en los primeros-
15 días de enero, ante la Dirección General de Tarifas de la
Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con el objeto-
de que si tienen objeciones fundadas en ley para oponerse a -
la expedición de los permisos, lo hagan en un término de diez
días. La Secretaría calificará, en su caso, las objeciones -
que se presenten y resolverá sobre su procedencia, oyendo, --
cuando lo juzgue necesario, la opinión de la Secretaría del -
Trabajo y Previsión Social.

En relación a los servicios públicos portuarios que
se desarrollaron en el presente capítulo, queremos hacer la -
aclaración de que todos son tarifados, a excepción del Avitua
llamiento y las Señales Marítimas y Balizamiento, razón por -
la cual todos los prestadores de estos servicios portuarios, -
deberán pagar una participación al Gobierno Federal, de con--
formidad con lo establecido en el Artículo 110 de la Ley de -
Vías Generales de Comunicación.

E).- PROPOSICION ES DE UN NUEVO MARCO JURIDICO

1) Reglamento de Aprovisionamiento de Buques

CAPITULO PRIMERO
DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 1º.- El presente reglamento es de observancia general en todos los Puertos de la República, tanto en los de Administración Estatal, como en los de Administración-Descentralizada y tiene por objeto establecer las normas para regular el aprovisionamiento de los Buques en Puertos Nacionales y los procedimientos para concesionar, permisionar o autorizar dichos Servicios Portuarios.

ARTICULO 2º.- El aprovisionamiento de Buques consiste en la prestación de los servicios y suministro de enseres necesarios para la travesía de las embarcaciones en Aguas y Puertos Nacionales e Internacionales, y son los siguientes:

- a) Avituallamiento
- b) Lavandería
- c) Reparaciones Menores
- d) Recolección de Basura
- e) Suministro de Agua Potable
- f) Suministro de Combustibles y Lubricantes.

ARTICULO 3º.- Se entiende por Servicio Público Portuario de Avituallamiento, el abastecimiento de toda clase de víveres y artículos de ferretería así como las refacciones o enseres necesarios.

ARTICULO 4º.- Se entiende por Servicio Público de Lavandería, el desembarque de ropa para su lavado y desinfectado.

ARTICULO 5º.- Se entiende por Servicio de Reparaciones Menores, el trabajo que se realice en las instalaciones del buque: mecánica, reparación de alumbrado, embobinado de motores, etc.

ARTICULO 6º.- Se entiende por Servicio Público de Recolección de Basura, el desembarque de desechos orgánicos e inorgánicos para su incineración o depósito en los lugares respectivos.

ARTICULO 7º.- Se entiende por Servicio Público Portuario de Suministro de Agua Potable y Vapor el abastecimiento de dichos elementos a las embarcaciones en aguas y puertos nacionales, hechos por la autoridad u organismo correspondiente o por los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 8º.- Se entiende por Servicio Público Portuario de Combustibles y Lubricantes, el abastecimiento de dichos energéticos a las embarcaciones y puertos nacionales.

ARTICULO 9º.- El capitán de barco en su caso, podrá efectuar directamente y sin intermediarios las medidas convenientes para conservar el buque bien provisto y pertrechado. Cuando este sea el caso, no se considerará servicio público y por lo tanto, no requerirá de concesión, permiso o autorización, pero deberá dar aviso a la superintendencia del lugar.

ARTICULO 10º.- Toda solicitud de permiso, concesión o autorización se tramitará en los términos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de este reglamento ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por conducto de la Dirección General de Operación y Desarrollo Portuario, la - -

cual se hará por escrito y por triplicado debiendo contener:

I.- Nombre, nacionalidad y domicilio del solicitante, tratándose de personas morales se deberá acompañar copia-certificada del acta constitutiva y demás documentos que acrediten la situación jurídica y solvencia del solicitante.

II.- Domicilio del lugar donde se pretende prestar el servicio portuario que se solicite, (según sea el caso, especificando claramente las condiciones para su prestación).

III.- Si ha estado prestando el servicio solicitado con anterioridad, indicar la fecha y las condiciones en -- que se ha hecho.

IV.- Si existe en la localidad alguna otra persona que esté prestando el servicio.

V.- Los demás datos y documentos que le sean requeridos por la Secretaría.

Toda solicitud deberá ser firmada por el interesado o por su representante legal, debiendo este último acreditar su personalidad.

Integrándose el expediente y cubriéndose los requisitos legales y reglamentarios, la Secretaría dentro de un -- término máximo de sesenta días naturales resolverá lo procedente y lo notificará por escrito al interesado.

ARTICULO 112.- El documento en el que conste la -- concesión, permiso o autorización contendrá lo siguiente:

I.- Registro Federal de Contribuyentes.

II.- Nombre, nacionalidad y domicilio del concesionario, permisionario o autorizado.

III.- Plazo de vigencia.

IV.- Tipo o clase de Servicio Público Portuario de Aprovechamiento de que se trate.

V.- Prohibiciones, modalidades y limitaciones a -- que quede sujeta la concesión, el permiso o autorización.

VI.- Condiciones generales de orden técnico, jurídico y administrativo aplicables en su caso.

VII.- Participación que conforme a la tarifa o cuota aprobada debe cubrir el concesionario, el permisionario o autorizado al Gobierno Federal.

VIII.- La fianza o depósito a favor de la Tesorería de la Federación para garantizar el cumplimiento de las -- obligaciones que le impone el Título respectivo.

ARTICULO 12º.- Los concesionarios, permisionarios o autorizados de cualquier tipo o clase de servicio portuario de aprovechamiento, están obligados a:

I.- Prestar únicamente el servicio señalado en el permiso, concesión o autorización correspondiente.

II.- Abstenerse de realizar actos que tengan por -- objeto subconcesionar, arrendar, gravar o permitir que una -- persona distinta goce total o parcialmente los derechos derivados de la concesión, permiso o autorización.

III.- Responder por los daños que pudieran causar-- en la realización pública o privada.

IV.- Mantener en buenas condiciones de higiene y -- funcionamiento las instalaciones y en su caso, el lugar donde por cualquier razón se almacenen efectos que serán después su

ministrados a las embarcaciones.

V.- Coadyuvar con la Secretaría en la práctica de las inspecciones que ordene en relación de la concesión, permiso o autorización.

VI.- Proporcionar anualmente o cuando así le sea solicitado por la Secretaría, un informe que contenga los datos técnicos, administrativos y estadísticos relacionados con la explotación de los servicios portuarios.

VII.- Otorgar las garantías que exija la Secretaría para asegurar el cumplimiento de las condiciones o bases-- conforme a las cuales se otorguen las concesiones, permisos o autorizaciones.

ARTICULO 13º.- Para los efectos de renovación de -- las concesiones, permisos o autorizaciones, se requiere solicitud que deberá presentarse 30 días antes del vencimiento -- del término señalado en el Título correspondiente.

ARTICULO 14º.- Cuando se presenten varias solicitudes de permisos, concesiones o autorizaciones para atender al algún tipo de Servicio Público de Aprovisionamiento en un mismo lugar y en igualdad de circunstancias, la Secretaría resolverá si pueden concederse, respecto a la prelación de éstas en los términos del Artículo 3º del presente reglamento.

ARTICULO 15º.- La Secretaría negará la concesión,- el permiso o autorización solicitado:

a) Cuando el solicitante no llene los requisitos -- en éste capítulo o no reuna las condiciones de solvencia y -- formalidad necesarias para garantizar los intereses de los -- usuarios.

b) Cuando en el lugar donde se solicita se preste-

el servicio correspondiente, a través de una o más personas -- físicas o morales cuyos servicios basten para cubrir las necesidades locales.

c) Cuando el solicitante sea titular de concesión, permiso o autorización para prestar el servicio de avituallamiento en cualquier otro punto de la República.

ARTICULO 16º.- Cuando en igualdad de circunstan---cias, existan dos o más personas interesadas en obtener el -- permiso, concesión o autorización de algún servicio público -- portuario de aprovisionamiento y en el lugar no sea necesario tener tantos permisionarios, concesionarios o autorizados, la Secretaría otorgará el correspondiente permiso, concesión o -- autorización tomando en cuenta la solicitud presentada, primero atendiendo desde luego, a la fecha y hora de presentación.

CAPITULO TERCERO DE LA INSPECCION Y VIGILANCIA

ARTICULO 17º.- La Secretaría practicará visitas de inspección a las instalaciones, bodegas o a otros lugares proprios de la operación a fin de comprobar el cumplimiento de -- las disposiciones legales y administrativas aplicables, verificando que los permisionarios, concesionarios o autorizados--cumplan con lo estipulado en la concesión, permiso o autorización aprobada.

ARTICULO 18º.- Las visitas de inspección las podrá practicar la Secretaría por conducto del personal de las Su--perintendencias y Delegaciones de Operación y Desarrollo Portuario o bien, personal debidamente autorizado por las oficinas centrales.

ARTICULO 19º.- La Secretaría levantará actas en -- las que hará constar el resultado de las inspecciones que se

practiquen anotando los datos siguientes:

a) Fecha en que se levante el acta, con el nombre y cargo del personal que la realice.

b) Nombre y domicilio del concesionario, permisionario o autorizado y en su caso del ocupante del área objeto de la inspección.

c) Número de control y fecha de la concesión, permiso o autorización.

d) Determinación del Servicio Público que se está prestando.

e) Descripción de los hechos, violaciones e infracciones descubiertas.

f) Nombre y firma de quienes intervengan en el levantamiento del acta y de los testigos de asistencia.

g) Las demás circunstancias relevantes, derivadas de la inspección.

Las actas administrativas a que se refiere este artículo, deberán ser calificadas por la Dirección General de - Asuntos Jurídicos de la Secretaría y en su caso, constituirán base legal para el ejercicio de las acciones procedentes.

CAPITULO CUARTO DE LA PARTICIPACION AL GOBIERNO FEDERAL

ARTICULO 20º.- El Gobierno Federal tendrá el derecho de percibir una participación en los ingresos que obtengan las personas físicas o morales que tengan concesionado, - permisionado o autorizado algún servicio público portuario de los señalados en este reglamento, por la explotación de los -

mismos a lo dispuesto por el artículo 110 de la Ley de Vías-Generales de Comunicación.

ARTICULO 21º.- Los concesionarios, permisionarios- o autorizados deberán otorgar fianza en un término no mayor - de 30 días posteriores a la entrega de la concesión, permiso- o autorización correspondiente, la que deberá ser expedida -- por institución autorizada por la cantidad que al efecto seña le la Secretaría.

CAPITULO QUINTO
DE LA NULIDAD Y LA EXTINCION DE LAS CONCESIONES,
PERMISOS Y AUTORIZACIONES

ARTICULO 22º.- Las concesiones, permisos o autori- zaciones expedidas en contravención de lo dispuesto por las - leyes de Vías Generales de Comunicación y Comercio Marítimo- y por este Reglamento, serán nulos de pleno derecho.

La Secretaría podrá conformar que la concesión, per- miso o autorización la nulidad se funde únicamente en el - - error.

Para los efectos de este artículo una vez que la Se- cretaría tenga conocimiento de los hechos en los que se funde la nulidad, integrará un expediente con los elementos que pa- ra este efecto se allegue o le sean proporcionados, pudiendo- ordenar la práctica de las diligencias que estime necesarias- para el esclarecimiento de los hechos.

Una vez que quede integrado el expediente, la Secre- taría dictará la resolución que proceda notificándola perso- nalmente a los interesados en el domicilio de los mismos y -- que hayan señalado para oír y recibir notificaciones o en el establecimiento donde presten los servicios concesionados, -- permisionados o autorizados. En caso de ignorarse nombre y -

domicilio de éstos, surtirá efectos de notificación, la publicación de los puntos resolutivos en el Diario Oficial de la Federación.

ARTICULO 23º.- Las concesiones, permisos o autorizaciones, se extinguen por cualesquiera de las causas siguientes:

I.- Vencimiento del plazo por el que se hubiere -- otorgado.

II.- Por muerte del concesionario, permisionario o autorizado.

III.- Por la liquidación y disolución de la persona moral concesionaria, permisionaria o autorizada.

IV.- Por renuncia expresa del concesionario, permisionario o autorizado.

V.- Por caducidad.

VI.- Por revocación.

VII.- Por haberse declarado nula.

VIII.- Por las demás causas de naturaleza análoga que a juicio de la Secretaría hagan imposible o inconveniente que la concesión, permiso o autorización continúe en vigor.

ARTICULO 24º.- Serán motivos de caducidad:

I.- No constituir el depósito que garantice el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, permiso o autorización.

II.- No llevar a cabo las mejoras en las instalaciones y equipos que se utilicen en el plazo que se haya obli

gado el concesionario, permisionario o autorizado.

III.- Por el incumplimiento de cualesquiera de las obligaciones señaladas en la propia concesión, permiso o autorización.

IV.- La demás que señale la Ley de Vías Generales de Comunicación.

ARTICULO 25º.- Son causas de revocación de las concesiones, permisos o autorizaciones las siguientes:

I.- Subconcesionar, arrendar, gravar o realizar -- cualquier acto o contrato por virtud del cual otra persona goce total o parcialmente los derechos amparados por la concesión, permiso o autorización, o realizar cualquier otro acto-jurídico o material que altere sus condiciones.

II.- Dar al servicio portuario concesionado, permisionado o autorizado un aprovechamiento distinto al aprobado.

III.- La falta de pago de la participación correspondiente al Gobierno Federal señalada en la concesión, permiso o autorización.

IV.- Propiciar, permitir, consentir o realizar actos de simulación que tengan por objeto establecer monopolios en el ejercicio de los derechos derivados de la concesión, -- permiso o autorización.

V.- Oponerse o impedir el concesionario, permisionario o autorizado, sus familiares o empleados a la práctica de inspecciones ordenadas por la Secretaría.

VI.- Cualquier violación o incumplimiento por parte del concesionario, permisionario o autorizado de las disposiciones legales o reglamentarias o de las condiciones esta--

blecidas en la concesión, permiso o autorización.

CAPITULO SEXTO
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

ARTICULO 26º.- Para los efectos de este reglamento se considerarán infracciones:

I.- Llevar a cabo la ejecución propia del servicio portuario concesionado, permisionado o autorizado en contravención a las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a este Reglamento y las condiciones establecidas en las propias concesiones, permisos o autorizaciones.

II.- Continuar prestando el servicio portuario correspondiente habiéndose vencido el término señalado en la --concesión, permiso o autorización otorgados sin haber solicitado previamente prórroga por parte de la Secretaría.

III.- No devolver a la Secretaría las instalaciones que se estén utilizando dentro de los recintos portuarios o zona federal marítimo terrestre dentro del término que para ese efecto señale la propia Secretaría.

IV.- No mantener en condiciones higiénicas las bodegas, instalaciones ni otros efectos que el concesionario, -permisionario o autorizado utilice para la prestación del servicio.

V.- Los demás casos en que a juicio de la Secretaría deban considerarse que afectan el servicio que se presta a los usuarios o contravengan otras disposiciones legales.

ARTICULO 27º.- Las infracciones a que se refiere -este Reglamento serán sancionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con multas de 5 hasta 180 días de sala

rio mínimo de la zona, según la gravedad de la infracción y atendiendo a las circunstancias de cada caso.

ARTICULO 28º.- Las sanciones económicas que se impongan deberán ser cubiertas en la Oficina Federal de Hacienda más cercana o subalterna en su caso, dentro de un plazo de treinta días naturales, contados a partir de la fecha de la notificación.

ARTICULO 29º.- En caso de reincidencia, la Secretaría podrá duplicar la sanción impuesta conforme al artículo 8 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

ARTICULO 30º.- Independientemente de la sanción económica, la Secretaría podrá clausurar las bodegas o instalaciones que el concesionario, permisionario o autorizado ten gan dispuestos para su operación según el caso.

CAPITULO SEPTIMO DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

ARTICULO 31º.- Contra las resoluciones que emita la Secretaría en base a la Ley de Vías Generales de Comunicación o en este Reglamento procederán los recursos de reconsideración y de revisión, así como aquellos señalados en dichas leyes.

ARTICULO 32º.- El recurso de reconsideración se in terpondrá ante la autoridad que emitió la resolución impugnada. En el caso de que ésta se confirme procederá el recurso de revisión a que se refiere el artículo 31 del último párrafo de este Reglamento.

ARTICULO 33º.- Los recursos se inter pondrán por es crito ante la autoridad competente dentro de un término de quince días naturales contados a partir de la fecha de notifi

cación de la resolución que se impugne, debiendo contener los datos siguientes:

I.- Nombre y domicilio del recurrente o persona -- que lo represente legalmente, debiendo acreditar su personalidad con documentos idóneos.

II.- Acto o resolución que se impugne acompañado - de copia simple del documento que la contenga.

III.- Razones o fundamentos de la impugnación, - - acompañando documentos que acrediten o prueben su dicho.

Los recursos presentados extemporáneamente se deshecharán de plano y se tendrán por no interpuestos.

ARTICULO 34º.- Al presentar los recursos impugnando un acto, el recurrente podrá solicitar se suspenda provisionalmente el acto recurrido, lo cual se concederá a juicio de la Secretaría.

ARTICULO 35º.- Tratándose de sanciones pecuniarias, para que proceda la suspensión solicitada, el recurrente deberá garantizar importe en las formas señaladas por el Código - Fiscal de la Federación.

ARTICULO 36º.- Integrado el expediente respectivo, la autoridad competente dentro de un término de 30 días hábiles, dictará la resolución que corresponda, confirmando, modificando o dejando sin efecto el acto impugnado.

La resolución deberá notificarse personalmente al - interesado, por correo certificado y con acuse de recibo.

TRANSITORIOS

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

ARTICULO SEGUNDO.- Se derogan todas las disposiciones reglamentarias y administrativas que se opongan al presente Reglamento. Dado en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los días del mes de de mil novecientos ochenta y

2) Ley Federal de Sistemas de Comunicación y Transportes por Agua

TRANSPORTE POR AGUA
DISPOSICIONES GENERALES

TITULO:

ARTICULO 1º.- Para efectos de esta Ley:

I.- Son bienes del dominio directo de la Nación en materia de aguas nacionales, los siguientes:

- a) El mar territorial y las aguas marítimas interiores.
- b) La plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes adyacentes de los puertos, lagos, lagunas, o esteros que comuniquen con el mar en los términos descritos por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los tratados internacionales debidamente ratificados por México.
- c) Los canales que comuniquen espacios marítimos.
- d) Los ríos navegables, cuando conduzcan a puertos de navegación marítima.
- e) Las playas marítimas, entendiéndose por tales - las partes de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde los límites de mayor reflujó hasta los límites de mayor flujo-anuales.
- f) La zona marítimo terrestre.

- g) Los recintos portuarios, bahías, radas y ensena das.
- h) Los diques, muelles, escolleras, malecones y de más obras e instalaciones de los puertos, cuando sean de uso público.
- i) Instalaciones de señalización marítima.
- j) Los recursos y productos de los bienes ennumerados en los incisos anteriores.
- k) Las construcciones e instalaciones realizadas - por particulares, en bienes de dominio marítimo, al revertir en favor de la Nación.

II.- Estarán sujetos al régimen de los bienes del dominio directo, cuando formen parte de los recintos portuarios o se afecten a los servicios que rige esta Ley, los siguientes:

- a) Los canales navegables, cuando se trate de - - aguas interiores.
- b) Los lagos y lagunas navegables.
- c) Las riberas y las zonas federales contiguas a - los cauces de las corrientes, a los vasos o depósitos de propiedad nacional.
- d) Los terrenos ganados al mar o a los esteros.

III.- Se entiende por recintos portuarios las - - áreas sujetas al régimen de los bienes del dominio directo, - destinadas al establecimiento de las instalaciones y la prestación de los servicios a que se refiere este Título.

ARTICULO 2º.- Además de las que menciona el Artícu

lo 5º de esta Ley, serán partes integrantes de las Vías Generales de Comunicación por Agua, en los términos y con los límites que fije la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las áreas destinadas a las siguientes instalaciones y servicios:

I.- De astilleros, diques, varaderos y talleres.

II.- De instalaciones para transbordador.

III.- De instalaciones para paso.

IV.- De atracaderos.

V.- De ocupación eventual de la zona para varar em barcaciones.

VI.- Los demás que señalen las disposiciones que establece esta Ley.

ARTICULO 3º.- Compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el otorgamiento de concesiones y permisos para la realización de actividades conexas con las comunicaciones por agua sobre bienes del dominio directo de la Nación.

ARTICULO 4º.- Los terrenos destinados al establecimiento y funcionamiento de astilleros, diques y varaderos no estarán sujetos a servidumbres legales incompatibles con el uso mencionado.

ARTICULO 5º.- Son de interés y orden público:

I.- El fomento de la Marina Mercante Mexicana.

II.- La determinación y el deslinde de zonas marítimas terrestres y recintos portuarios.

III.- Los bienes necesarios para la construcción - de obras marítimas portuarias previamente planificadas y autorizadas.

IV.- La construcción y reparación navales y las -- obras e instalaciones técnicas propias de esta actividad.

V.- Las inspecciones y servicios que realice la Autoridad Marítima.

VI.- Las inspecciones y servicios portuarios.

Para los efectos de esta Ley las inspecciones y servicios marítimos están encaminados al auxilio, protección y - preservación de contingencias adversas a las vidas y los bienes en la aventura del mar.

Son inspecciones y servicios portuarios los que se realicen a bordo, en las dársenas o fondeadores, así como en los bienes a que se refiere el Artículo Primero de esta Ley y en las construcciones e instalaciones portuarias para asegu-- rar los buques durante su estadía, facilitar sus maniobras, - aprovisionamiento y manejo de sus cargamentos.

ARTICULO 6º.- Las medidas para auxilio y protec--- ción de las vidas y de los bienes en la aventura de mar, que deba proporcionar el naviero, son servicios marítimos que no requieren autorización distinta de la que proceda para efec-- tuar el transporte mismo.

ARTICULO 7º.- Son inspecciones y servicios maríti-- mos que auxilian y protegen las vidas de contingencias adver-- sas en la aventura de mar, los siguientes:

I.- De visitas iniciales, periódicas y extraordinarias a los buques.

II.- De inspección de los botes, balsas, chalecos y aros salvavidas.

III.- De transporte por agua de personas en caso de emergencia.

IV.- De señales de socorro y salvamento de los buques.

V.- De radiotelegrafía y radiotelefonía y demás servicios de telecomunicaciones propios para la navegación -- por agua.

VI.- Meteorológicos.

VII.- De alumbrado de emergencia.

VIII.- La inspección de equipos de extinción y prevención de incendios a bordo y de los botes.

IX.- De sanidad a bordo.

X.- Aquellos a los que esta Ley o los tratados debidamente ratificados por México les confieran tal carácter.

ARTICULO 82.- Las inspecciones y servicios mencionados en el artículo anterior se sujetarán a las disposiciones siguientes:

I.- Las visitas de inspección a las embarcaciones, comprenderá las iniciales sobre las condiciones técnicas de construcción de la embarcación las periódicas tanto ordinarias como especiales y las extraordinarias que se harán a los buques que arriben a los puertos mexicanos cuando fuere oportuno, ya sea porque se descubra un defecto u ocurriese un accidente que afecte a la seguridad del buque o a la eficacia o integridad de los aparatos de salvamento y otros elementos --

del armamento. Esta inspección incluirá en su caso, la expedición de los certificados de seguridad.

II.- La inspección de botes, balsas, chalecos y -- aros salvavidas, se prestará en la forma y proporciones que aseguren a los botes una gran estabilidad con mar gruesa y en -- franco bordo y, respecto a los chalecos y aros salvavidas, de -- berán ser en número suficiente y estar en un sitio fácilmente accesible y su situación se indicará claramente.

III.- En caso de emergencia el servicio de trans-- porte por agua de personas comprende el establecimiento, uti-- lización y sostenimiento de las instalaciones de seguridad ma-- rítima que se consideren necesarias, teniendo en cuenta la in-- tensidad del tráfico marítimo y los peligros de la navegación; así como el suministro de los medios adecuados y posibles para localizar y salvar a las personas en peligro.

IV.- La Autoridad Marítima vigilará que los buques estén provistos de medios eficaces para hacer de socorro o -- salvamento de día y de noche.

V.- La Autoridad Marítima vigilará que los buques-- de carga y con tonelaje bruto de 1,600 toneladas en adelante y los de pasaje, estén provistos de una estación radiotelegrá-- fica y que los buques de carga de tonelaje bruto comprendido-- entre 300 y 1,600 toneladas, que no cuenten con dicha esta-- ción, tengan una radiotelefónica.

Tratándose de embarcaciones menores de 300 tonela-- das, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes determina-- rá los medios mínimos de comunicación con que deban proveerse.

VI.- Para los servicios meteorológicos, la Autori-- dad Marítima deberá vigilar que se tomen en los buques las me-- didas necesarias para el examen de los reportes, su difusión--

e intercambio en la forma que resulte más conveniente para -- ayudar a la navegación.

VII.- La Autoridad Marítima deberá vigilar que ninguna instalación en los pasillos, escaleras y salidas del buque obstruya el acceso á los puestos de lanzamiento y lugares de estiba de los botes o balsas salvavidas.

VIII.- La Autoridad Marítima vigilará que las alarmas contra incendios, sistemas de detección, instalación ro-ciadora y, en general, los dispositivos para la extinción de incendios tanto en los buques de pasaje como de carga, se mantengan en buen estado de funcionamiento y dispuesto para su inmediato empleo.

En todo buque de pasaje y cuando sea aplicable, en los buques de carga, se expondrán permanentemente, para orientación de los oficiales del buque, los planos generales que indiquen claramente la disposición en cada cubierta de las estaciones para combatir incendios.

IX.- Los servicios de sanidad a bordo se prestarán en los términos que prevengan los ordenamientos correspondientes.

ARTICULO 9º.- Son servicios marítimos que preser--van los bienes de contingencias adversas en la aventura de -- mar, los siguientes:

I.- Los señalados en los Artículos anteriores, en aquellos que concierne al buque.

II.- De aseguramiento de la carga.

III.- De embalaje, marcas y etiquetas en el trans-porte de mercancías peligrosas.

IV.- De tanques de lastre de agua o de doble fondo.

V.- Los demás a los que esta Ley o los tratados de bidamente ratificados por México, les confieran tal carácter.

ARTICULO 10º.- Los servicios enunciados en el Artículo anterior, se regirán por las siguientes previsiones:

I.- El servicio de aseguramiento de la carga, consiste en revisar el plan de estiba de un buque e indicar las características principales de las instalaciones utilizadas - para asegurar su estabilidad. El consignatario de éste o su representante dará aviso previo de la llegada del buque y a su arribo, proporcionará copia del plan de estiba a la Autoridad Portuaria.

II.- De cubierta.

III.- De máquinas de embarcaciones.

IV.- Para fijar las líneas de máxima carga.

V.- Para practicar el arqueo.

VI.- De equipo, cadenas e implementos del buque.

ARTICULO 11º.- Las inspecciones tendrán por objeto:

I.- Las de cubierta, tanto la inicial como las periódicas o las extraordinarias, garantizar la seguridad de la embarcación y de los tripulantes, así como de los pasajeros o del cargamento, según sea el caso y expedir, si fuere procedente, los certificados de seguridad correspondiente.

II.- Las de máquinas, tanto las iniciales como las periódicas o las extraordinarias, asegurar que el sistema impulsor del buque se encuentre en las debidas condiciones y ex

pedir, en su caso, los certificados de seguridad de máquinas.

III.- Las concernientes a la línea de máxima carga, asegurar el cumplimiento de las normas relativas a la marca - que indique el nivel máximo de inmersión al que el buque puede navegar y expedir, en su caso, el certificado de franco --bordo correspondiente.

IV.- Las de arqueo, determinar el tonelaje de la - embarcación y expedir, cuando proceda, el certificado relativo. Estas se efectuarán en su caso, de acuerdo con las nor--mas establecidas en los convenios internacionales debidamente ratificados por México.

Los barcos extranjeros que arriben a puertos mexicanos serán arqueados conforme a las disposiciones mexicanas, - cuando lo estime necesario la Autoridad Marítima, para determinar la base de pago de los derechos y gastos portuarios; a cuyo efecto, el naviero o su representante proporcionarán la - documentación y elementos requeridos para ello.

V.- Las de equipos, cadenas e implementos del bu--que, la revisión total o parcial de todo aquello que pueda influir directa o indirectamente, en la navegación y tráfico de las embarcaciones, así como en la seguridad de la tripulación y de los trabajadores portuarios.

ARTICULO 12º.- Los propietarios navieros, capita--nes y demás tripulantes de las embarcaciones, deberán facilitar las inspecciones por todos los medios a su alcance; pro--porcionar toda clase de datos e informes que se les pidan y - ordenar las maniobras que se les indiquen.

ARTICULO 13º.- Los navieros estarán obligados a cubrir todos los gastos que originen las inspecciones y, de ma--nera especial, cuando se trate de pruebas de resistencia, de-

terminación de espesores, experimentos de estabilidad y las - que la Autoridad Naviera estime necesarias e incluirán, en di cho importe, el de los gastos que impliquen la reparación o - sustitución del material averiado.

ARTICULO 14º.- La inspección de una embarcación se practicará:

I.- Previamente a su abanderamiento.

II.- Al expirar la vigencia de los certificados de seguridad.

III.- Cuando entre a dique o varadero.

IV.- Cuando sufra modificaciones o reparaciones de importancia en su casco, cubierta, máquinas o demás partes -- principales.

V.- Cuando sufra accidentes.

VI.- Cuando lo soliciten fundadamente, a juicio de la Autoridad Marítima los pasajeros, tripulantes, embarcado-- res, o el cónsul de la Nación a que pertenezca el buque, en - caso de ser extranjero.

VII.- A solicitud del capitán o del jefe de máqui- nas, al tomar el mando o al hacerse cargo de las máquinas res pectivamente.

VIII.- Cuando haya requerimiento judicial.

IX.- Cuando lo estime necesario o conveniente la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 15º.- Se considerará servicio marítimo la clasificación de los buques, la que sólo podrá realizarse por

aquellas que cuenten con la autorización correspondiente de -
la Autoridad Marítima.

ARTICULO 16º.- Son servicios portuarios los que se
realicen a bordo, en las dársenas o fondeaderos, así como:

- I.- El de lanchas para pilotos de Puerto.
- II.- El de lanchas al servicio de buques.
- III.- El pilotaje.
- IV.- El remolque dentro del puerto.
- V.- El fondeo, atraque, desatraque o espera.
- VI.- El muellaje.
- VII.- El amarre de cabos.
- VIII.- El de señales marítimas y balizamientos.

ARTICULO 17º.- Los servicios señalados en el artículo anterior se regirán por las siguientes disposiciones.

I.- Para los efectos de este Título el servicio de lanchas para pilotos de puerto, consiste en conducir al práctico o piloto de puerto, hasta el costado del barco para abordarlo y, a la inversa retornarlo a tierra.

II.- El servicio de lanchas para los buques consiste en conducir a la tripulación o a usuarios distintos de los pilotos de puerto, hasta el costado del barco para abordarlo o retornar a tierra utilizando lanchas propias del barco destinadas a servicio público.

III.- El objetivo del Pilotaje consiste en la utilización obligatoria u opcional, por parte de los capitanes -

de los buques, del piloto de puerto nombrado o autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para efectuar las maniobras de entrada o salida dentro de los límites fijados por el servicio del puerto, de acuerdo con las condiciones físicas, meteorológicas y topohidrográficas del mismo.

IV.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará los puertos, las embarcaciones y las áreas, con respecto a las cuales sea obligatorio el pilotaje.

V.- Cuando el servicio de pilotaje sea opcional, el naviero podrá solicitarlo si lo estima conveniente y, en tal caso el piloto deberá estar en servicio.

VI.- El servicio de remolque en puerto comprende las maniobras siguientes:

- a) Remolque de embarcaciones a flote.
- b) Remolque de embarcaciones semihundidas, dragas, diques, balsas, restos de buques o cualquier otro vehículo destinado a transporte por agua.

VII.- El servicio de remolque se proporcionará de acuerdo con las necesidades de los buques que deban ser remolcados y se utilizará el número de remolcadores que indique la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual dictará las disposiciones que se requieran en cada puerto, según sus características, la clase de buques y la maniobra de éstos.

VIII.- Las maniobras de fondeo, atraque, desatraque, enmienda o espera, que efectúe el práctico, son complementarias del servicio de pilotaje.

IX.- El amarre será permitido, previa garantía que otorgue el armador, a satisfacción de las autoridades federa-

les del trabajo, por el importe de las indemnizaciones y demás prestaciones de la dotación.

Igualmente deberá otorgar al naviero una garantía a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por el importe de los gastos que pudiera originarse en los ca sos de salvamento o destrucción de la embarcación.

X.- El servicio de muellaje consiste en poner a -- disposición de quienes intervienen en el tráfico marítimo, -- las instalaciones correspondientes para carga o descarga y en su caso, los dispositivos instalados especialmente para las -- maniobras portuarias. Se proporcionará este servicio en los lugares indicados por la Autoridad Portuaria en cada caso.

XI.- El servicio público de amarre de cabos de las embarcaciones en las instalaciones destinadas a servicio pú-- blico, es independiente del servicio de pilotaje. Se prestará al arribar las embarcaciones, y a la salida de éstas. El ama rre y desamarre de cabos se considera como un solo servicio y termina en el momento en que la nave leva anclas y se pone en movimiento.

Los amarradores de cabos deberán contar con el equipo y embarcaciones que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que fijará las condiciones de presta--- ción de los servicios, cuyo pago se sujetará a las tarifas -- que apruebe la propia Secretaría.

Se aplicarán las disposiciones de la Ley Federal -- del Trabajo a los amarradores de cabos, respecto de los servici os que proporcionen en instalaciones de atraque no destinadas a servicio público.

XII.- Los buques nacionales de guerra y los dedicados al servicio de la Federación tendrán derecho a que los --

servicios de pilotaje y de amarre de cabos se les proporcionen gratuitamente.

XIII.- Los concesionarios de obras de atraque para servicio particular tendrán la obligación de instalar y conservar por su cuenta, las señales que para la seguridad de la navegación estime necesarias la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los mismos concesionarios podrán emplear, para su exclusivo servicio, balizas, semáforos, telégrafos luminosos y señales propias para la navegación por agua, pero en todo caso están obligados a solicitar la autorización respectiva, acompañando a su solicitud el plano de localización, los dibujos descriptivos del sistema que vayan a instalar y una memoria del funcionamiento para que se registren e incluyan en el estado de iluminación y en los avisos a los marinos. Todas las señales quedan sujetas a la inspección de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Los concesionarios serán responsables de los accidentes que sufran las embarcaciones, originados por el mal funcionamiento de las señales marítimas a su cargo.

ARTICULO 18º.- Son servicios portuarios en las construcciones e instalaciones del puerto, los siguientes:

- I.- De limpieza.
- II.- De sistema contra incendio.
- III.- De cobertizos y defensas contra la intemperie.
- IV.- De almacenes, electricidad y agua.
- V.- De conservación y mantenimiento.

VI.- Los demás que señalen las disposiciones de este Código.

ARTICULO 19º.- Los servicios mencionados en el artículo anterior se sujetarán a las disposiciones siguientes:

I.- El de limpieza de recinto portuario, tendrá -- por objeto eliminar los desechos ocasionados por los usuarios, concesionarios y permisionarios y corresponde efectuarlo a éstos o, en su defecto, a la Autoridad Portuaria, la cual formulará en el segundo caso, las liquidaciones respectivas.

II.- El del sistema contra incendio comprende la -- revisión periódica, por la Autoridad Portuaria, de los dispositivos y equipos para extinción de cualquier siniestro de este tipo.

La propia Autoridad Portuaria proporcionará el servicio de bomberos para el Recinto Portuario.

III.- El de cobertizos y defensas contra la intemperie, podrá prestarse, previa solicitud de los usuarios, concesionarios o permisionarios respectivos o, en su defecto por la Autoridad Portuaria, la que podrá proporcionar los de empollamiento, resguardo con tela plástica y conexos, mediante -- el pago de las liquidaciones correspondientes.

La Autoridad Portuaria tendrá a su cargo la intervención, promoción y vigilancia respecto de los servicios de almacenes, electricidad y agua, en los Recintos Portuarios.

ARTICULO 20º.- Son servicios portuarios para el manejo de los cargamentos, las maniobras a que se refiere el -- artículo *.

* Se relaciona con el Artículo 124 de la Ley de -- Vías Generales de Comunicación y el Artículo 272

de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

ARTICULO 21º.- Son servicios portuarios para atender el aprovisionamiento del buque, los siguientes:

I.- Avituallamiento.

II.- Suministro de agua potable y vapor.

III.- Combustibles y lubricantes.

IV.- Comunicación telefónica a bordo y de electricidad a bordo y en las áreas de maniobras.

V.- Servicio de grúas y aparejos.

ARTICULO 22º.- Los servicios mencionados en el artículo anterior, se someten a las siguientes disposiciones:

I.- El avituallamiento de las embarcaciones correspondientes a la empresa naviera; pero el capitán del barco o patrón de la embarcación, en su caso, podrá tomar las medidas convenientes para conservar el buque provisto y pertrechado.

El servicio público de avituallamiento de barcos requerirá permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se proporcionará únicamente en los lugares que ella determine previamente.

II.- Los de suministro de agua potable y vapor a las embarcaciones, se proporcionarán por la autoridad u organismo correspondiente; por los titulares de concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en su caso, por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con las cuotas que aprueben las dependencias competentes.

III.- El de combustible y lubricantes para las embarcaciones se proporcionará en los lugares asignados por la-

Secretaría de Comunicaciones y Transportes a Petróleos Mexicanos, o por distribuidores de dicho organismo, mediante concesión del área respectiva otorgada por la propia Secretaría.

IV.- Los de comunicación telefónica a bordo y el suministro de electricidad a las embarcaciones y a las áreas de maniobras que proporcione la Autoridad Portuaria, se prestarán a solicitud de los usuarios y mediante el pago de los derechos o cuotas correspondientes.

V.- Las reparaciones de buques en las áreas de atraque o de fondeo solo podrán efectuarse en el lugar y dentro del plazo que para ello señale la Autoridad Portuaria.

VI.- Los buques averiados y aquellos que no realicen operaciones de carga o descarga, deberán desalojar las instalaciones de atraque, cuando causen trastornos a la operación del puerto, a juicio de la Autoridad Portuaria.

C A P I T U L O DE LAS AUTORIDADES MARITIMAS Y PORTUARIAS

ARTICULO 23º.- La suprema Autoridad Marítima y Portuaria radica en el Ejecutivo Federal.

ARTICULO 24º.- La Autoridad Marítima y Portuaria se ejerce:

I.- Por el Secretario de Comunicaciones y Transportes.

II.- Por los funcionarios de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expresamente designados por el Titular de la propia Secretaría, quien determinará su respectiva competencia.

III.- Por los cónsules mexicanos, en el extranjero.

IV.- Por los capitanes de buques nacionales, en -- los términos previstos por esta Ley.

ARTICULO 25º.- Corresponde al Ejecutivo Federal:

I.- Habilitar toda clase de puertos y designar su ubicación.

II.- Determinar las obras marítimas y portuarias.

III.- Determinar las obras marítimas y portuarias- que deban constituirse para uso público.

IV.- Autorizar las obras marítimas y portuarias -- que puedan constituirse para servicio particular.

V.- Autorizar las construcciones e instalaciones - de obras y señales marítimas, públicas y particulares.

VI.- Autorizar la instalación de astilleros, di-- ques y varaderos.

VII.- Autorizar e inspeccionar la construcción de diques.

ARTICULO 26º.- Compete al Ejecutivo Federal por -- conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo relativo a vías generales de comunicación por agua, el - - transporte que se preste en las mismas y los servicios auxi-- liares y conexos, las siguientes atribuciones:

I.- La elaboración de proyectos y la construcción, modificación, reconstrucción y conservación de obras.

II.- La iniciación, recepción, trámite y dictámen- de promociones, realización de estudios, proporción de planes y programas, señalamiento de necesidades y regulación para el establecimiento, construcción, modificación, implantación, ad

ministración, supresión y operación.

III.- Lo relativo a puertos, astilleros, diques, - varaderos, talleres de reparaciones navales y los servicios - conexos y auxiliares correspondientes.

IV.- Las maniobras portuarias.

V.- Fijar o aprobar las tarifas en materia de servicios marítimos y portuarios, así como de maniobras portuarias.

VI.- Otorgar las concesiones o permisos a que se - refiere el presente Título.

VII.- Introducir, en las condiciones conforme a -- las cuales se presten los servicios, todas las modalidades -- que dicte el interés de los mismos.

VIII.- Inspeccionar las construcciones, instalaciones y servicios, en relación con los bienes del dominio marítimo y los Recintos Portuarios.

IX.- Imponer las sanciones que correspondan en materia de su competencia.

X.- Aplicar las disposiciones de esta Ley, formular requerimientos para el cumplimiento de la misma y fijar - términos para el efecto, así como dictar las demás medidas ad ministrativas que procedan.

ARTICULO 27º.- La Autoridad Portuaria nombrada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tendrá a sus - órdenes el personal portuario; ordenará el movimiento en el puerto; la inspección de las embarcaciones, de la carga y en general, ejercerá las atribuciones que correspondan a su cali dad de Autoridad Portuaria dentro de la jurisdicción que se -

les asigne.

ARTICULO 28º.- El capitán del buque será a bordo - la primera autoridad; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las Autoridades mexicanas.

ARTICULO 29º.- Todos los tripulantes de embarcación mexicana, incluyendo al capitán o patrón de la misma, deberán ser mexicanos por nacimiento.

ARTICULO 30º.- Tendrá el carácter de capitán del buque la persona designada como tal por el armador o el naviero y, a falta de él, asumirá sus atribuciones y responsabilidades la persona legalmente capacitada. Las causas imprevistas o ilegales, no eximen ni atenúan las responsabilidades de quien ejerza o haya ejercido el mando del buque.

ARTICULO 31º.- La autoridad del capitán del buque no sufrirá menoscabo con la presencia del práctico a bordo, y le corresponderá en todo caso la responsabilidad de la seguridad de la nave. El práctico será responsable por las averías que cause durante la ejecución de sus maniobras, de acuerdo con el reglamento respectivo.

ARTICULO 32º.- El capitán del buque tendrá en alta mar o en aguas extranjeras, las siguientes funciones:

I.- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal, en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución al tener conocimiento de un delito.

II.- Actuar como juez del Registro Civil, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal.

III.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

ARTICULO 33º.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes determinará cuando son obligatorias las funciones de los prácticos.

ARTICULO 34º.- Funcionará un cuerpo de Resguardo Marítimo dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que tendrá a su cargo:

I.- Vigilar el cumplimiento de esta Ley y su Reglamento.

II.- La inspección y vigilancia de la navegación en general.

III.- La cooperación para el control de la pesca.

IV.- La cooperación con las Autoridades Aduaneras para impedir el contrabando.

V.- Intervenir como auxiliar en los servicios relativos a la hidrología, telecomunicaciones y meteorología, especialmente aplicados a los puertos y zonas marítimas.

VI.- El auxilio a las embarcaciones en peligro.

ARTICULO 35º.- El Reglamento determinará los requisitos y la capacidad técnica que deberán llenar los miembros del Cuerpo de Resguardo Marítimo.

ARTICULO 36º.- Las autoridades fiscales y sanitarias, o cualesquiera otras que deban ejercer sus funciones dentro de los puertos y zonas sometidas a la jurisdicción marítima, deberán coordinarse con la Autoridad Portuaria y Marítima.

ARTICULO 37º.- El personal de la armada auxiliará al Registro Marítimo, cuando la Autoridad Portuaria y Maríti-

ma lo solicite.

ARTICULO 38º.- Cualquiera aprehensión o medida de policía, a bordo de las embarcaciones en la jurisdicción portuaria, se hará por conducto de la Autoridad Marítima, bajo la estricta responsabilidad de las autoridades que la solicitaron por lo que se refiere a su fundamento constitucional.

ARTICULO 39º.- A la llegada de un buque a puerto, su capitán dará cuenta a la Autoridad Marítima, y en el extranjero al cónsul de México, de los acaecimientos extraordinarios durante el viaje.

ARTICULO 40º.- Los buques así como las instalaciones marítimas con todos sus accesorios, deberán ser inspeccionados periódicamente, revisando todo aquello que pueda influir directa o indirectamente en la navegación. Estas inspecciones se efectuarán en los términos de la presente Ley y del Reglamento.

ARTICULO 41º.- El cargo de Autoridad Marítima o Portuaria Piloto de Puerto y Miembro del Resguardo Marítimo, serán incompatibles con cualquier comisión o empleo en las empresas navieras o en agencias.

DE LOS PUERTOS C A P I T U L O

ARTICULO 42º.- La creación, instalación, organización y servicios de los puertos mexicanos tendrá por objeto el desarrollo económico y social del país. Servirán de apoyo básico a la integración y fomento de la industria nacional.

ARTICULO 43º.- El Ejecutivo Federal determinará en el decreto respectivo, el régimen de administración de cada puerto. Se fijarán asimismo, los bienes muebles e inmuebles-

afectos al servicio y administración del puerto.

ARTICULO 44º.- El decreto a que se refiere el artículo anterior, señalará la zona geográfica de ubicación y las otras instalaciones públicas o privadas que en su caso queden afectas e incorporadas al servicio del puerto.

ARTICULO 45º.- Se aplicarán las disposiciones de este Título, sobre vigilancia, policía y accidentes marítimos, a todo espacio marítimo interior.

ARTICULO 46º.- Los puertos mexicanos estarán abiertos a la navegación de los buques de todos los países, en reciprocidad internacional y salvo los casos que exijan la seguridad y orden públicos.

ARTICULO 47º.- De acuerdo a sus instalaciones y -- servicios, los puertos podrán ser de: altura, cabotaje, pesqueros, turísticos y deportivos.

ARTICULO 48º.- Cualquiera que sea la clasificación y naturaleza del puerto, estará sujeto al régimen establecido por la presente Ley.

ARTICULO 49º.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tendrá a su cargo la administración y operación de los puertos centralizados.

Los puertos de administración paraestatal, tendrán como responsable al órgano u órganos que determine su régimen jurídico particular.

ARTICULO 50º.- La Autoridad Portuaria en estas zonas será nombrada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien tendrá los conocimientos suficientes en materia de puertos.

ARTICULO 51º.- La Autoridad Portuaria y el personal adscrito, son responsables de la vigilancia, seguridad y supervisión del puerto, así como de sus instalaciones y tráfico.

ARTICULO 52º.- La Autoridad Portuaria y Marítima y todas las personas que laboran en los puertos, estarán obligados a observar las disposiciones de esta Ley y sus Reglamentos.

El incumplimiento de esta disposición será objeto de las sanciones que esta Ley establece y aplicadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 53º.- Dentro del Recinto Portuario toda persona deberá obedecer las órdenes de la Autoridad Portuaria. Si se presentase alguna inconformidad, estas serán presentadas con posterioridad ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 54º.- Para poder cumplir con las funciones previstas en este capítulo, la Autoridad Portuaria tendrá acceso libre a todos los buques, embarcaciones, muelles, instalaciones y almacenes, sean públicos o privados.

ARTICULO 55º.- Para el buen funcionamiento de los puertos se dictarán reglamentos que sean necesarios, sobre:

I.- Disposiciones sobre navegación de cada puerto en particular.

II.- Lugares permitidos para el fondeo y amarre.

III.- Tráfico terrestre de vehículos, camiones y ferrocarril.

IV.- Control de tráfico marítimo en puerto, aproximaciones a éste y zona restringida.

V.- Cuidado de las mercancías en bodegas y almacenes. Grúas e instrumentos de carga y descarga.

VI.- Días y horas laborables.

VII.- Prevención de incendios.

VIII.- Vigilancia de los servicios de pilotaje, remolque, abastecimiento de buques, mantenimiento y reparación de implementos que se utilicen en el servicio público.

IX.- Creación de organizaciones de formación profesional de trabajadores del puerto.

ARTICULO 56º.- La Autoridad Portuaria en consideración al estado del tiempo, al congestionamiento del tráfico o a cualquier amenaza de daño o riesgo a las instalaciones del puerto o a otros buques, tendrá en todo caso la facultad de ordenar el cambio de lugar de cualquier buque.

ARTICULO 57º.- Todo buque para ser movido de un muelle a otro dentro del mismo puerto, deberá contar con permiso de la Autoridad Portuaria.

ARTICULO 58º.- Los representantes de los buques que vayan a fondearse por tiempo determinado o indeterminado, solicitarán de la Autoridad Portuaria asignación de lugar. La Autoridad Portuaria tendrá en todo tiempo la facultad de ordenar el cambio de lugar del buque o su remoción del puerto.

ARTICULO 59º.- La Autoridad Portuaria y las Secretarías de Estado competentes, vigilarán en todo momento la observancia de las leyes, códigos y reglamentos que sean aplicables.

bles en el puerto.

ARTICULO 60º.- Todas las instalaciones en los puertos podrán ser utilizadas por el público mediante autorización y pago de la tarifa correspondiente. Las tarifas o precios de los servicios portuarios se fijarán considerando la categoría del puerto y la importancia de su tráfico.

ARTICULO 61º.- Toda construcción podrá llevarse a cabo en los puertos con previa autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

ARTICULO 62º.- Las administraciones portuarias no responderán por daños a las mercancías por su manejo durante su permanencia en puerto, ni por cualquiera otra causa, a menos que haya culpa directa de la administración o de sus funcionarios.

ARTICULO 63º.- Los responsables de daños causados a las instalaciones portuarias cubrirán el importe total de ellos, la persona que los cause dará aviso de ello a la Autoridad Portuaria tan pronto ocurra.

ARTICULO 64º.- La Autoridad Marítima señalará los lugares del puerto, en que se pueden abandonar los restos de naufragios, partes inservibles de buques así como vertir desechos de los mismos.

ARTICULO 65º.- La Autoridad Marítima llevará un control de todas las embarcaciones utilizadas en el servicio del puerto.

ARTICULO 66º.- La Autoridad Portuaria procurará por todos los medios a su alcance el fomento de los servicios portuarios a través, entre otros, del establecimiento de empresas comerciales e industriales.

C O N C L U S I O N E S

- PRIMERA. Se pudo notar claramente que nuestra legislación deja muchos conceptos sin definir, tal es el caso de Mar Territorial, del cual no existe un concepto concreto, sobre su límite exterior tampoco se establece nada.
- SEGUNDA. Por otra parte en relación con las Normas Aplicables a todos los buques en el Mar Territorial, se vuelve a percibir que nuestra legislación no aporta gran cosa, así tenemos que no nos otorga la misma, una connotación precisa de significado de paso, ni tampoco señala las reglas precisas a que deberán sujetarse las embarcaciones que atraviesan el Mar Territorial en Paso Inocente, por lo que consideramos conveniente que se haga un Reglamento emanado de la Ley de Bienes Nacionales que establezca las reglas a que deberán sujetarse las embarcaciones extranjeras que atraviesen el Mar Territorial en Paso Inocente.
- TERCERA. Por lo que respecta a la Zona Franca, una vez realizado el análisis correspondiente se puede determinar que es sinónimo del Recinto Fiscal Autorizado, nosotros consideramos que la variación del nombre obedece principalmente a la finalidad de ampliar la competencia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a regular el manejo de mercancías dentro de los Recintos de una manera más eficaz.
- CUARTA. Del análisis de nuestra legislación se puede apreciar que la misma solo reconoce a la Autoridad Ma

-rítima radiándola en el Ejecutivo Federal, pero no obstante lo anterior en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; se maneja indistintamente -- tanto Autoridad Marítima como Portuaria; por lo que nosotros consideramos que ambas Autoridades -- radican en el Ejecutivo Federal, representados -- por la Secretaría de Comunicaciones y transportes, concretamente podriamos decir que la Autoridad Ma rítima es la encargada de vigilar los servicios -- de navegación, promover a la marina mercante, -- atender lo inherente al despacho y arribo de em-- barcaciones, y la Autoridad Portuaria va a ser la que se encargue de la Administración de los Puer- tos de Administración Estatal, de las instalacio- nes de uso público, así como del movimiento opera cional de los Puertos.

QUINTA. En relación con los servicios públicos portuarios, la Historia de México nos señala que los antiguos pobladores iniciaron su navegación, mediante el - uso de canoas o piraguas, lo cual marcaba el ini- cio del servicio hoy denominado de maniobras, al realizar la carga y descarga de las mismas. Por otra parte a través de cada una de las etapas de la Historia, se trató de especificar como fueron- tomando importancia estos servicios hasta llegar- a lo que actualmente son.

SEXTA. La prestación de los servicios públicos portua--- rios, es muy importante, ya que es la primera imá gen que da nuestro país cuando se llega al mismo- por la vía marítima, en virtud de que una buena - prestación de los mismos nos conlleva a que las - embarcaciones continúen arribando a nuestros Puerto

tos y generando consecuentemente divisas a nuestro país.

SEPTIMA. Para lograr que la prestación de servicios públicos portuarios sea cada día más eficiente, nosotros consideramos necesario que cada uno de los servicios cuente con un Reglamento que regule la prestación de los mismos, es por eso que con este trabajo tratamos de realizar un Proyecto de Reglamento de Aprovechamiento de Buques, con la idea de que se tome en cuenta más adelante.

OCTAVA. En cuanto al Proyecto de Ley Federal de Sistemas de Comunicación y Transportes por Agua, tiene como finalidad el tratar de suplir las deficiencias y contradicciones que se dan tanto en la Ley de Vías Generales de Comunicación como la de Navegación y Comercio Marítimos.

BIBLIOGRAFIA

De Pina Rafael y De Pina Vara Rafael, Diccionario de Derecho,--
Edit. Porrúa, S. A., México, 1984.

García Calero Antonio, Diccionario General de Marina, Edit. --
García Calero, México 1954.

García Pelayo y Gross Ramón, Diccionario Larousse Ilustrado, --
Edit. Larousse, México 1983.

Hernández de Labra Fernando, Puertos, Edit. U.N.A.M., México -
1983.

Hernández Yzal Santiago, Derecho Marítimo II, Edit. Cádiz, Es-
paña, 1969.

Miranda Basurto Angel, La Evolución de México, Edit. Herrero,--
S. A., México 1964.

Olvera Luna Omar, Manual de Derecho Marítimo, Edit. Porrúa, --
S. A., México 1981.

Vargas Jorge A., Terminología sobre Derecho del Mar, Edit. --
Ceestem, México 1979.

Zaklin Ralph (Compilador), El Derecho del Mar en Evolución: -
La Contribución.

PUBLICACIONES

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, Desarrollo Portua--

rio, México 1981.

Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, La Reforma Portuaria, México 1976.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Desarrollo Portuario, Manual de Planificación para los Países en Desarrollo, Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, 1980.

Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Obras Marítimas, Diccionario de Definición de Términos que se Emplean en Obras Marítimas.

Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Catastro Portuario, México 1982.

LEGISLACION NACIONAL E INTERNACIONAL

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.

Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos de 1951.

Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua del 27 de abril de 1958.

Ley Aduanera de 1981.

Ley de Bienes Nacionales de 1982.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal de 1982.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940.

Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del -
Mar del 7 de octubre de 1982.

I N D I C E

CAPITULO PRIMERO: EL MAR TERRITORIAL Y SU REGLAMENTACION JURIDICA

1) Definición.....	1
2) Régimen Jurídico.....	5
3) Anchura del Mar Territorial.....	8
4) Límite Exterior del Mar Territorial.....	10
5) Líneas de Base.....	11

CAPITULO SEGUNDO: NORMAS APLICABLES A TODOS LOS BUQUES EN EL MAR TERRITORIAL

1) Significado de Paso.....	18
2) Significado de Paso Inocente.....	21
3) Leyes y Reglamentos del Estado Ribereño Relativos al Paso Inocente.....	25
4) Derechos de Protección del Estado Ribereño..	28
5) Clasificación de los Buques y Gravámenes que Pueden Imponerse.....	30

CAPITULO TERCERO: CONCEPTOS PORTUARIOS FUNDAMENTALES

1) Antepuerto.....	34
2) Puerto.....	38
3) Escolleras.....	48
4) Canal de Acceso.....	60
5) Dársenas.....	63
6) Fondeaderos.....	67
7) Recinto Portuario.....	71
8) Zona Franca o Recinto Fiscal Autorizado.....	74
9) Autoridad Marítima.....	78
10) Autoridad Portuaria.....	82

CAPITULO CUARTO: CLASIFICACION Y REGIMEN JURIDICO DE LOS SERVICIOS PUBLICOS PORTUARIOS EN MEXICO

A)	Introducción.....	86
B)	En Dársenas y Fondeaderos.....	93
	1) Lanchaje.....	93
	2) Pilotaje.....	94
	3) Remolque.....	99
	4) Fondeo, Atraque, Desatraque o Espera... ..	103
	5) Enmienda.....	104
	6) Amarre Temporal.....	104
	7) Muellaje.....	105
	8) Amarre de Cabos.....	107
	9) Señales Marítimas y Balizamiento.....	109
C)	Aprovisionamiento.....	111
	1) Avituallamiento.....	111
	2) Suministro de Agua Potable y Vapor.....	112
	3) Combustibles y Lubricantes.....	113
	4) Comunicación Telefónica y Electricidad a Bordo y en el Area de Maniobras.....	115
	5) Servicio de Grúas y Aparejos.....	116
D)	De Auxilio y Complemento al Comercio y Transporte Marítimos.....	118
	1) Maniobras de Servicio Público.....	118
	2) Maniobras de Servicio Particular.....	124
E)	Proposiciones de un Nuevo Marco Jurídico... ..	126
	1) Reglamento de Aprovisionamiento de Buques.....	126
	2) Ley Federal de Sistemas de Comunicación y Transportes por Agua.....	140
	Conclusiones.....	166
	Bibliografía.....	169