

**LA NACIONALIDAD DEL BUQUE, SU REGLAMENTACION  
E INTERESES QUE LA AFECTAN**

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADO EN RELACIONES  
INTERNACIONALES  
P R E S E N T A  
OFELIA JANNETTE RAMIREZ ARAMBURO

Asesor: Lic. Lorenzo Sánchez Rivera

México, D. F.

1994

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



## **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.

A ti Señor, que estás en todo momento y en todo lugar:

Gracias por llevarme de la mano en el camino y por brindarme día tras día tanta felicidad.

A mis padres Pedro y Ofelia:

Por darme la vida y dedicarme su vida; por guíarme como hija, apoyarme como amiga y respetarme como mujer.

Gracias mami por estar siempre presente, por ser ejemplo de amor infinito y por permitirme ser una parte de tu alma.

Gracias papi, porque sin importar que el tiempo pase sigo siendo tu chiquita.

Gracias a ambos por su lucha diaria y por darme una carrera, una de las mejores armas para defenderme en la vida.

A mi hermano Pedro Manuel por ser como mi segundo padre  
y mi cómplice irremediable.

A mi hermano Jorge por ser el mejor de mis amigos y el  
opimista más alentador del mundo.

Gracias a ambos por complementar tan maravillosamente mi  
vida.

A mi esposo Ricardo por permitirme caminar a tu lado y recorrer juntos el camino. Gracias por tanto amor, por entregarte entero y por traer el equilibrio a mi vida brindándome un hogar.

A mi hijo Ivan, porque con tu llegada me has hecho comprender que el amor es más infinito y eterno de lo que pensaba. Gracias por despertar en mí el más noble instinto de lucha y porque tu vida es en todos los sentidos la más bella demostración de amor.

A mi asesor Lic. Lorenzo Sánchez Rivera por su ayuda, paciencia y dedicación para la elaboración del presente trabajo.

Al Lic. Oscar Medina por su compañerismo, su solidaridad y su invaluable colaboración en la realización de esta tesis.

A todos y cada uno de mis profesores, porque cada conocimiento brindado ha sido una luz para comprender la vida.

## INDICE

	Pág.
INTRODUCCION .....	V
1. EL BUQUE .....	1
1.1 Concepto.....	2
1.2 Importancia del buque en el comercio Internacional.....	5
1.3 Tipos de buques.....	9
1.4 La propiedad y explotación marítima del buque.....	18
Conclusiones al capítulo 1.....	24
2. LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.....	25
2.1 Definición de nacionalidad.....	26
2.2 Importancia de la nacionalidad de los buques.....	27
2.3 Tipos de nacionalidad de los buques.....	31
2.4 La nacionalidad del buque en el caso de haberse cometido un acto ilícito o excepciones al principio de jurisdicción.....	33
2.4.1 El transporte de esclavos.....	34

2.4.2 Piratería.....	34
2.4.3 Transmisiones no autorizadas desde alta mar.....	36
2.4.4 Tráfico ilícito de estupefacientes.....	37
2.4.5 Derecho de visita.....	37
2.4.6 Derecho de persecución.....	38
2.5 Buques que navegan bajo dos o más banderas.....	39
2.6 Buques sin nacionalidad.....	40
2.7 Usurpación de pabellón.....	40
2.8 Pabellones de conveniencia.....	41
Conclusiones al capítulo 2.....	43

<b>3. REGLAMENTACION, COMPROBACION Y CONCESION DE LA NACIONALIDAD.....</b>	<b>44</b>
3.1 Plano Internacional.....	45
3.2 El caso de México.....	47
Conclusiones al capítulo 3.....	50

<b>4. INTERESES QUE AFECTAN LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.....</b>	<b>51</b>
4.1 Intereses económicos.....	52
4.1.1 El buque y el desarrollo económico de las naciones.....	52
4.1.2 Importancia económica del buque para el armador.....	57
4.1.3 Los pabellones de conveniencia y su relación con los intereses económicos de los armadores.....	61
4.1.4 Pabellones de conveniencia, fuente de conflicto.....	63
4.2 Intereses políticos.....	66
4.3 Intereses político-sociales.....	67
Conclusiones al capítulo 4.....	69
<b>5. EVALUACION Y RECOMENDACIONES.....</b>	<b>80</b>
5.1 Evaluación de la Investigación.....	81
5.2 Recomendaciones.....	84
<b>ANEXOS.....</b>	<b>87</b>
Anexo 1 Ley de Navegación.....	88
Anexo 2 "Los Buques mercantes dejan de ser mexicanos e izan banderas de otros países". Por Salvador Corro y Guillermo Correa. En <i>Proceso</i> . No. 761. Junio 3. 1991. México. p.p. 18 a 21.....	124

**INDICE DE GRAFICAS Y CUADROS.....129**

**BIBLIOGRAFIA GENERAL.....131**

## INTRODUCCION

Desde la antigüedad, las diversas necesidades de consumo han llevado a los países a intercambiar mercancías que poseen en abundancia por aquellas que requieren. Ese intercambio, conocido como trueque comercial, comercio internacional y/o comercio exterior, depende en gran medida de los transportes.

De toda la gama de transportes, el marítimo es el más utilizado por lo que ante la creciente tendencia a la liberalización comercial y la globalización, la necesidad de éste se ha visto incrementada. Es por eso que los países buscan tener una marina mercante lo suficientemente desarrollada que les permita cubrir su comercio exterior, evitando la dependencia hacia otros Estados en este sector y captando para sí, la mayor cantidad de divisas posible.

La importancia del transporte marítimo para los Estados conlleva a fijar la atención en uno de sus elementos fundamentales: el buque. Dado el papel que éste juega en el desarrollo económico de un país, su nacionalidad se torna especialmente importante y por este motivo ha sido tomada como objeto de estudio en la presente investigación.

La nacionalidad de los buques no es solamente una bandera, detrás de ella se han despertado una serie de intereses que la afectan en ocasiones negativa y en otras positivamente. Estos serán abordados aquí, haciendo especial referencia a un caso muy específico que repercute negativamente: los países de libre matrícula.\* Este tipo de insignias son fuente de conflictos en el ámbito internacional, porque actúan en detrimento de la economía de los Estados de propiedad real.

---

\* También conocidos como pabellones de conveniencia o complacencia.

El uso de los pabellones de conveniencia -como se mostrará en el presente estudio- no ha podido ser eliminado debido a la diversidad de fuertes intereses económicos que giran a su alrededor.

Para desarrollar este planteamiento y con el fin de establecer un marco conceptual que brinde una secuencia lógica al presente trabajo, se abordará en el primer capítulo la definición de buque, su importancia en el comercio internacional, las necesidades de transporte que cubre el buque auxiliado por la ingeniería naval (tipos de buques) y la propiedad y explotación del buque.

En el segundo capítulo se tocará el tema relativo a la nacionalidad de los buques, su importancia, los tipos de nacionalidad, las excepciones al principio de jurisdicción del Estado y el caso de los pabellones de conveniencia.

En el capítulo tercero, se hará referencia a la reglamentación, comprobación y concesión de la nacionalidad de los buques en México y lo que se plantea en el plano internacional.

El capítulo cuatro se dedicará al estudio de los intereses económicos, políticos y político-sociales que afectan a la nacionalidad de los buques.

Por último, en el quinto capítulo se darán los resultados de la investigación a través de una evaluación general, así como las recomendaciones propuestas para solucionar el conflicto de los pabellones de libre matrícula.

## **CAPITULO 1. EL BUQUE.**

**1.1 Concepto.**

**1.2 Importancia del buque en el comercio internacional.**

**1.3 Tipos de buques.**

**1.4 Propiedad y explotación del buque.**

## 1. EL BUQUE

Las condiciones económicas internacionales evolucionan vertiginosamente. El esquema internacional actual se enfrenta al surgimiento de bloques económicos, liberalización comercial y una creciente competencia en los mercados, por lo que la estabilidad económica y la capacidad de crecimiento de las naciones depende de su flexibilidad para adaptarse a las continuas transformaciones y aprovechar las oportunidades que se generan en el mercado internacional.

En este contexto, el transporte marítimo juega un papel fundamental. Es por eso que el buque, su principal herramienta, es digno de ser considerado como objeto de estudio. Para los fines de la presente investigación, es necesario desarrollar algunos puntos relativos al mismo, ya que éstos darán un marco conceptual más sólido para el análisis del problema que aquí se aborda.

### 1.1 Concepto

En el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el concepto "Barco" se define de la siguiente manera: "construcción cóncava de madera, hierro u otra materia, capaz de flotar en el agua y que sirve de medio de transporte".<sup>1</sup> El mismo diccionario define como "Buque" a un "barco con cubierta que, por su tamaño, solidez y fuerza, es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia".<sup>2</sup>

Sin embargo, el Buque es mucho más que un objeto puramente material, tiene una personalidad jurídica propia, un registro único, un nombre propio, matrícula, puerto

---

<sup>1</sup> *Diccionario de la Lengua Española*. 21 ed. Madrid. Real Academia Española. 1992. p. 188

<sup>2</sup> *Ibidem*. p. 1008

de matrícula, nacionalidad, una identificación propia, por lo que debe ser definido, y así lo hacen muchos autores del derecho marítimo, desde un punto de vista jurídico.

En este sentido, la disciplina jurídica conocida como derecho del mar señala que, los buques se dividen en buques de Estado y buques mercantes. La diferencia que existe entre ellos es que los primeros pertenecen al Estado y son explotados por él, en tanto que los segundos, son la única entidad jurídica a la cual se le aplican las normas del derecho comercial marítimo. Para los fines del presente estudio, únicamente será abordado lo relativo a los buques mercantes.

El concepto de buque mercante es un poco más complejo de definir de lo que a primera instancia pudiera parecer, ya que por sus características no debe definirse desde un sentido puramente material.

Los mercantilistas consideran que la palabra "buque" lleva siempre implícito el calificativo de mercante, ya que es siempre destinado al tráfico comercial marítimo.

La diferencia entre el concepto de buque planteado desde una perspectiva material y el planteado desde un plano jurídico radica en que "un mismo instrumento de navegación, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no buque".<sup>3</sup>

El Buque es un bien mueble sui generis, ya que a pesar de ser un bien mueble, se le aplican disposiciones relativas a los bienes inmuebles como son la hipoteca y el

---

<sup>3</sup> Cervantes Ahumada, Raúl; *Derecho Marítimo*; Herrero; México; 1984; p.447

registro.<sup>4</sup> Está compuesto por diversos elementos físicos que lo transforman en una universalidad de hecho, es decir, varios de sus elementos pueden quitársele y ser una unidad por sí mismos, con características físicas, económicas y jurídicas propias. El artículo 67 de la Ley de Navegación de México dice al respecto:

"La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación, lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto".<sup>5</sup>

Todos esos elementos constituyen, en conjunto, un bien llamado buque, que por la característica especial de universalidad, aunada al valor de las mercancías que transporta, es considerado como fortuna de mar.

En resumen, el buque mercante es una embarcación compuesta por diversos elementos físicos (casco, máquinas, cubierta, etc.), técnicamente apto para la navegación en mar abierto, legalmente destinado al tráfico comercial marítimo y sujeto a

---

<sup>4</sup> Vid. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. "Ley de navegación". *Diario Oficial de la Federación*. Martes 4 de enero de 1994. art. 67 primer párrafo. p. 40 y arts. 90 a 94. p. 43

El Código de Civil para el Distrito Federal, en su artículo 753 establece que "Son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior". Asimismo, establece en su artículo 756 que "Las embarcaciones de todo género son bienes muebles".

<sup>5</sup> "Ley de Navegación". *Op.cit.* art 67. segundo párrafo. p. 40

las normas del comercio marítimo internacional.<sup>6</sup>

## 1.2 Importancia del Buque en el comercio internacional

Antes de abordar la importancia del buque, es necesario explicar lo significativo del transporte como tal y el predominio que tiene el transporte marítimo en el comercio internacional.

Es del conocimiento general que los países del mundo producen aquellas mercancías que la naturaleza y/o sus recursos les permiten, de tal manera que cada Estado se especializa en la producción dentro de aquellas ramas económicas en donde es competitivo, o bien cuenta con una ventaja comparativa. Esta situación, hace que las economías en el mundo se tornen complementarias y que se haga necesario el Intercambio de bienes y servicios. Cabe señalar que en la necesidad de intercambio radica la importancia del transporte, ya que este último es indispensable para trasladar las mercancías de un país a otro.

El transporte es básico para el desarrollo económico de los países. Es una industria de servicios encargada de trasladar personas o cosas de un lugar a otro. Esta, por sí misma, puede no ser lo más importante en el sistema económico, pero sin ella,

---

<sup>6</sup> Vid. a) Vargas, Jorge A.; *Terminología sobre derecho del mar*; Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo; México; 1979; pp. 50, 51 y 54

b) Salgado y Salgado, José Eusebio; *Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo*; México; s.n.e, s.n.p.; 1981; pp. 1 a 3

c) Cervantes Ahumada, Raúl; *Op.cit.*; pp 447 y 448.

d) Graham, Blackburn; *The Illustrated Encyclopedia of Ships, Boats, Vessels and other water-borne Craft*; The Overlook Press Woodstock; U.S.A.; 1978; p. 218

sería muy difícil que existiera la economía de intercambio en el mundo, es decir, sin el transporte, no existiría comercio internacional, ya que ambos están entrelazados, entonces la actividad económica se reduciría a niveles básicos de subsistencia.

Lo anterior hace reflexionar que la industria del transporte, no por ser complementaria es menos importante; al contrario, sin ella simplemente no existiría el sistema económico mundial actual. Asimismo, los servicios transporte constituyen un componente importante de la economía de los Estados, ya que influyen directamente en su desarrollo económico.

De los distintos medios de transporte existentes, el marítimo es el que predomina en el comercio internacional de mercancías. "No se dispone de datos exactos sobre el modo de transporte pero se estima que el 95.0% de todas las mercancías expedidas en el comercio internacional se transportan por agua".<sup>7</sup>

Reforzando la cita señalada, se alude que dada la composición física de la tierra, ésta cuenta con una superficie de 510 millones de Km<sup>2</sup>, correspondiéndole a los océanos y mares 344 millones de km<sup>2</sup>, es decir, un 28.2% está ocupado por tierras y un 70.8% por agua. En este sentido tres cuartas partes de la superficie del planeta se hallan cubiertas por agua, lo cual explica la importancia tan grande del transporte marítimo, al considerar que existen bloques enormes de tierra separados por distancias aún más grandes de agua.

En muchos casos no existen más opciones para llevar las mercancías de un lugar a otro, que por vía aérea o marítima. La primera es definitivamente mucho menos rentable, ya que pueden transportarse cantidades menores de bienes a un costo más

---

<sup>7</sup> Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *El Transporte Marítimo en 1989: Informe de la Secretaría de la UNCTAD*. Nueva York, 1991. p.4

elevado que por mar.

En otras ocasiones, cuando existe la posibilidad de que las mercancías puedan ser transportadas por tierra, las condiciones geográficas del terreno son tan accidentadas que al dificultar el transporte resulta más sencillo y rápido el transporte por vía marítima.

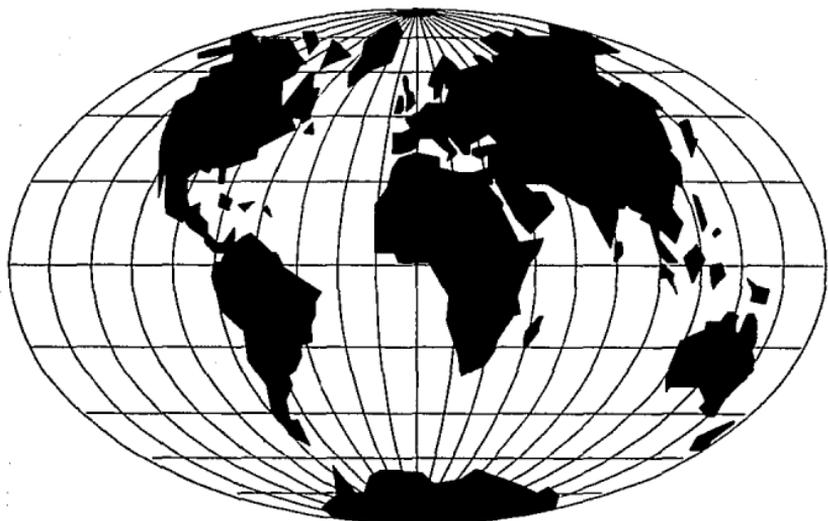
Además es mucho más fácil trasladar grandes volúmenes de mercancías por agua que por tierra o por aire, ya que por las condiciones físicas del agua, pueden moverse más kilogramos de masa utilizando una fuerza menor que en el caso del transporte terrestre o aéreo. Cabe considerar que la capacidad de carga de los buques es enorme<sup>8</sup> y su variedad es tan amplia y especializada, que satisface cualquier necesidad de transporte de mercancías. Al respecto, en el año de 1991, el volumen de mercancías transportadas por mar fué de 4 050 millones de toneladas.<sup>9</sup>

De lo anterior se desprende el señalamiento de que el buque desempeña un papel de suma importancia en el dominio del comercio internacional, al ser un instrumento esencial y/o propio del transporte marítimo.

---

<sup>8</sup> A manera de ejemplo, existen buques petroleros de 400 mil toneladas de porte bruto.

<sup>9</sup> UNCTAD. *Review of Maritime Transport 1991*. Naciones Unidas. Report by the Unctad Secretariat. New York, 1992. Table 1. p. 2



**Tres cuartas partes de la superficie del planeta se hallan cubiertas por agua, lo que explica la importancia tan grande del transporte marítimo, al considerar que existen bloques enormes de tierra separados por distancias aún más grandes de agua.**

### 1.3 Tipos de buques

Con base en los estudios elaborados por el Dr. Salgado y Salgado y Sepúlveda Whittle, los buques se clasifican de la siguiente manera:<sup>10</sup>

A) De acuerdo a sus características físicas:

a) Por su material de construcción:

- 1) Acero
- 2) Madera
- 3) Hierro
- 4) Fibra de vidrio
- 5) Ferrocemento
- 6) Mixtos

b) Por su sistema de propulsión:

- 1) Mecánica
- 2) De vela
- 3) Mixtos
- 4) Turbina a vapor
- 5) Máquina de vapor recíproca
- 6) Turbina de gas

---

<sup>10</sup> a) Salgado y Salgado. *Op.cit.* pp. 4 a 9

b) Sepúlveda Whittle, Tomás. *Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación de la actividad en América Latina*. Santiago de Chile. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. ONU. 1966. pp. 18 a 23. (Cuadernos de la CEPAL # 52)

Tomando las características de ambas fuentes y comparándolas dió como resultado la siguiente clasificación, que sin pretender ser exhaustiva, da una clara idea de la gran cantidad de tipos de buques que existen y por lo tanto de la variedad de necesidades que cubren.

c) Por el combustible que emplean

- 1) Diesel
- 2) Carbón
- 3) Energía atómica

d) Por su catalogación según las sociedades clasificadoras:

Estas sociedades otorgan a los buques un código que indica su nivel de seguridad de navegación, por ejemplo, la característica 100-A.1 indica el grado máximo de seguridad debido a las perfectas condiciones físicas de la nave.

B) De acuerdo a sus funciones y condiciones los buques se clasifican:

a) Por el tipo de tráfico que realizan:

- 1) Tráfico de altura: es aquel que realizan los buques en viajes transoceánicos
- 2) Tráfico de cabotaje: el que realizan los buques a lo largo de un litoral, este tráfico puede ser:
  - i) Nacional, es decir que visita los puertos de un solo país.
  - ii) Internacional, es decir que visita los puertos de dos ó más países ubicados dentro del mismo litoral.
- 3) Tráfico costanero: es semejante al tráfico de cabotaje, pero no debe alejarse más de 20 millas marítimas de la costa.
- 4) Gran cabotaje: según el Dr. Salgado, en México se

llama así al tráfico que realizan los buques visitando puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá.<sup>11</sup>

b) Por el tipo de carga que llevan los buques pueden ser:

- 1) De carga, que a su vez se dividen en:<sup>12</sup>
  - 1.1 Cargueros: son buques de carga general que cuentan con varias bodegas provistas de escotillas que permiten el manejo de la carga. Estos están equipados con elementos que facilitan la carga y descarga de mercancías, como son gruas, plumas, etc.<sup>13</sup>
  - 1.2 Graneleros: transportan carga seca a granel.
  - 1.3 Buques-tanque: especiales para transportar carga líquida.
  - 1.4 Buques combinados:
    - 1.4.1 Buques O/O (Ore/oil carrier): buque-tanque metalero. Pueden transportar mineral de ida, y petróleo de regreso en las mismas bodegas una vez limpias.
    - 1.4.2 Buque OBO (Oil/bulk/oil carrier): pueden transportar Petróleo, minerales y granos al mismo tiempo y

---

<sup>11</sup> Salgado y Salgado. *Op. cit.* pp. 19 y 20.

<sup>12</sup> El tipo de carga que llevan estos buques está íntimamente relacionado con la construcción de los mismos.

<sup>13</sup> Sepúlveda Whittle, Tomás. *Op. cit.* pp. 19 y 20

en grandes cantidades, su porte es de 90 mil a 120 mil TRB.

1.4.3 Buques OSO (Ore/slurry/oil): pueden llevar minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, su porte es similar al OBO.

1.5 Buques de uso múltiple o multipropósito (FREEDOM): pueden llevar al mismo tiempo carga general y contenedores, opcionalmente líquida o sólidos a granel. Son fácilmente convertibles

1.6 Buques para carga unitarizada:

1.6.1 Portacontenedores

1.6.2 Portapaletas

1.6.3 Buques de autotransbordo o

Roll-on/Roll-off o Ro-Ro: son aquellos que tienen rampa para que el transporte terrestre (trailers) tenga acceso directo para dejar o recoger portacontenedores cargados o la carga a granel.

1.6.4 Buques portabarcasas: son buques que izan a bordo las barcasas cargadas, las transborda y las deposita en el agua al llegar al puerto de destino. Tienen la ventaja de poder transportar diversas cargas al mismo tiempo en las diferentes barcasas, además, se reduce la estadía en

puerto.

- 1.6.4.1 LASH (Lighter-Aboard-Ship):  
cargan a bordo y descargan  
las barcazas con sus gruas  
y llevan aproximadamente  
73 barcazas de unas 370  
toneladas de peso.
- 1.6.4.2 Seabee: son similares al  
LASH, pero cuentan con  
ascensor en popa para levantar las  
gabarras a diferentes niveles.
- 1.6.4.3 BACAT (Barge Aboard Catamaran):  
basados en el catamarán hawaiano,  
son similares al Seabee, pero se  
utilizan para travesías cortas.

1.7 Carboneros

1.8 Petroleros

1.9 Fruteros

1.10 Frigoríficos

1.11 Cisternas

1.12 Transbordadores

1.13 Pesqueros

1.13.1 Camaroneros

1.13.2 Arrastreros

1.13.3 Atuneros

1.13.4 Fábrica

1.13.5 Sardíneros

1.13.6 Bacaladeros

### 1.13.7 Balleneros

#### 2) Pasaje:

2.1 Transatlánticos de línea

2.2 Aliscafos

2.3 Cruceros de turismo

2.4 Transbordadores

3) Mixtos, es decir que transportan pasajeros y mercancías al mismo tiempo.

#### c) Por la regularidad de su itinerario:

- 1) Tráfico regular o de línea (liners): ofrecen servicios a cualquier usuario, tienen ruta fija, con una frecuencia determinada y a tarifas preestablecidas, y generalmente afiliados a una conferencia marítima.
- 2) Tráfico eventual o de servicio irregular (TRAMPS) fletan a tiempo o por viaje, toman cargamentos de un solo embarcador, y van de un puerto de origen a otro de destino según el contrato de fletamento.

#### d) Por el tipo de servicio que prestan:

- 1) Públicos: prestan sus servicios a cualquier embarcador interesado en utilizarlos.
- 2) Privados: están al servicio exclusivo de un armador o de una empresa.

#### e) Por su esfera de operaciones:

- 1) Marítimos

2) Fluviales

3) Lacustres

f) Por el armador que los explota:

1) Propios

2) Fletados

g) Por la bandera que portan:

1) Nacionales

2) Extranjeros:

2.1 Los que efectivamente pertenecen al Estado  
cuyo pabellón portan.

2.2 Los que portan pabellón de conveniencia.

h) Por los fines a los que están destinados:

1) Rompehielos

2) Hospitales

3) Fábricas

4) Diques flotantes

5) Remolcaderos

6) Buques-faro

7) Cableros

8) Dragas

9) Oceanográficos

10) Plataformas de exploración y explotación

11) Estaciones meteorológicas

12) Asistencia y salvamento

13) Buques-isla

#### 14) Mercantes

l) Por su tipo de navegación:

- 1) Comerciales
- 2) No comerciales

j) Por los privilegios de que gozan:

- 1) Con privilegios: los buques de Estado, los científicos, los buques con fines humanitarios y de salvamento, y los buques de particulares que portan el pabellón de un Estado tienen ciertos privilegios por parte de éste en relación con los buques extranjeros.

k) Por el propietario a quien pertenecen:

- 1) Públicos, es decir buques del Estado
- 2) Privados, son aquellos cuyo propietario no es el Estado sino un particular.

La Ley de Navegación de México presenta, para fines de matriculación, la siguiente clasificación de embarcaciones:

i. Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivos;
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadoras, embarcaciones

de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los Incisos anteriores; y

f) Artefactos navales.

II. Por sus dimensiones en:

a) Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar; y

b) Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo<sup>14</sup>.

Como se observa existe una gran variedad de tipos de buques. En 1992 cinco de ellos destacaron de entre la flota mercante mundial siendo los siguientes (en toneladas de peso muerto):<sup>15</sup>

1. Petroleros	263 334
2. Graneleros	239 937
Mineraleros/graneleros/petroleros	36 460
Mineraleros/graneleros	203 513
3. Buques de carga general	104 933
4. Buques portacontenedores	32 408
5. Otros buques	54 043
Cargueros de gas licuado	12 721
Cargueros de productos químicos	7 113
Buques tanque diversos	667

<sup>14</sup> Ley de Navegación. *Op. cit.* art.9. p.33

<sup>15</sup> Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *El transporte marítimo en 1992: Informe de la Secretaría de la UNCTAD*. Nueva York y Ginebra. 1994. cuadro 4. p. 30

Transbordadores y buques de pasaje	3 673
Otros	29 909
	<hr/>
Total mundial	694 691

#### 1.4 La propiedad y explotación comercial y marítima del Buque

A nivel mundial, e independientemente de los conceptos que cada país tiene, se ha aceptado por fines prácticos la existencia de los siguientes personajes involucrados directamente con el tema que nos atañe:

- El propietario legal del buque recibe el nombre de naviero y puede ser éste quien lo explote directamente u otra persona que celebre con él un contrato de locación, por medio del cual se concede el uso, goce y tenencia de la embarcación.
- La persona que explota comercial y marítimamente a un buque recibe el nombre de armador.

De acuerdo con lo anterior, el naviero puede ser entonces armador, si es quien realiza la explotación comercial y marítima del buque que legalmente le pertenece.

Al respecto la Ley de Navegación en México contempla las siguientes definiciones:

- Propietario: "persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo

cualquier título legal" 16;

b) Naviero o empresa naviera: "persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal" 17; y

c) Armador: "naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avitullar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación". 18

Como se observa, la citada Ley de Navegación establece diferencias entre propietario, naviero y armador. El primero es naviero si explota el buque, pero no son siempre una misma persona; el segundo puede ser armador si "arma" el buque pero si no lo hace se presume la existencia de dos sujetos: el naviero y el naviero armador.

La propiedad de un buque comprenderá a éste como universalidad de hecho, en el sentido de que su dueño ejercerá propiedad sobre el mismo y sobre todo lo que forme parte indispensable y accesorio necesario de él, así lo deja ver el ya citado artículo 67 de la ley de navegación en el cual se declara al buque universalidad de hecho.

En este contexto el buque puede pertenecer a una sola persona o bien a varias formando lo que se llama régimen de copropiedad. En el caso de México lo relativo a la propiedad del buque se encuentra legislado en el capítulo VII, título cuarto, artículos 67 al 75 de la Ley de Navegación de los cuales destaca lo siguiente:

---

16 Ley de Navegación. *Op. cit.* art. 16. p. 34

17 *Ibidem*

18 *Ibidem*

a) La propiedad de la embarcación, así como los cambios o cualquier gravamen real sobre ésta, debe constar en un documento otorgado ante notario o corredor públicos, en el cual deben estar contenidos los elementos de individualización del buque (nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto) y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

b) La propiedad de un buque puede ser adquirida de las formas siguientes: las que establece el derecho común; por contratos de construcción en los términos de la ley; dejación válidamente aceptada por el asegurador; buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional; decomiso; derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional; y, abandono en favor de la nación.

c) En el caso de la copropiedad, el derecho de propiedad sobre la embarcación se considerará dividido en cien quirates, y las deliberaciones de ésta, deberán tomarse por mayoría de quirates.

En relación a la explotación comercial y marítima del buque, la persona que se encarga de ésta recibe el nombre de armador que puede ser el naviero u otra persona que celebró con él un contrato de locación. El armador es el que arma al buque, es decir, lo dota de todo lo necesario para navegar, además es el titular de la navegación, del uso del buque y su tenencia y tiene el derecho de designar al capitán. Asimismo, la empresa que se encarga de la explotación de uno o más buques se le llama empresa armadora o marítima. Esta se compone de los siguientes sujetos:<sup>19</sup>

1) El armador es el titular y coordinador de la empresa.

---

<sup>19</sup> Cervantes Ahumada Raul. Op. cit. p. 821

2) Personal:

a) El que labora a bordo del buque o tripulación:

- El capitán: es la autoridad suprema a bordo del buque y representante del naviero, por ello este último es quien elige al primero. También es el representante de las autoridades del Estado cuyo pabellón porta el buque, cuando éste se encuentra en alta mar o en aguas extranjeras.

La Ley de Navegación mexicana ilustra claramente las funciones y responsabilidades del capitán.

"El capitán de las embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aun cuando no se encuentre a bordo".<sup>20</sup>

"El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

---

<sup>20</sup> Ley de Navegación. *Op. cit.* art. 24. p. 35

- I. Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;
- II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;
- III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público federal;
- IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal; y
- V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas".<sup>21</sup>

- Oficiales: consta del personal que labora a bordo del buque y deben someterse a las ordenes del capitán.

En el caso de México, los oficiales deben cumplir las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas, y cuando la embarcación es muy grande, debe haber un oficial de guardia cuyas funciones son:

"actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas, quedando facultado

---

<sup>21</sup> *Ibid.* art. 25. p. 36

para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y, cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias".<sup>22</sup>

b) Personal no embarcado:

- Gerentes;
- Empleados;

3) Agente marítimo: es el representante del armador fuera de su sede y sirve de enlace entre éste y los usuarios. Este es seleccionado por el armador, puede pertenecer a la empresa o ser independiente y su función es la de obtener cargas para la embarcación, por lo que de su buen desempeño depende el éxito de la empresa marítima.

Cabe mencionar que en torno a la explotación comercial y marítima del buque, existen elementos tales como: la infraestructura portuaria; las telecomunicaciones; el pago de impuestos y de servicios diversos; las vías de comunicación; etc., que en su conjunto contribuyen al desarrollo económico de las naciones.

---

<sup>22</sup> *Ibid.* art. 26

## Conclusiones al Capítulo 1

En el presente capítulo fue posible comprobar los siguientes puntos a saber:

- A) El buque no es un simple objeto material, ya que posee entre otros elementos, una nacionalidad, una personalidad jurídica propia y una matrícula, que lo convierten en un ente de suma importancia política y económica a nivel internacional.
- B) El comercio internacional depende en gran parte de los transportes, sobresaliendo de entre ellos el transporte marítimo, derivándose de ahí la importancia del buque como su elemento fundamental.
- C) La Ingeniería naval se ha encargado del desarrollo de una gran variedad de buques que han logrado cubrir las crecientes necesidades del transporte marítimo haciendo que éste sea cada vez más utilizado.
- D) El buque representa la existencia de todo un complejo económico que involucra a la empresa marítima y sus elementos, a los usuarios del servicio y al desarrollo de las naciones.

## **2. LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.**

- 2.1** Definición de nacionalidad.
- 2.2** Importancia de la nacionalidad de los buques.
- 2.3** Tipos de nacionalidad de los buques.
- 2.4** La nacionalidad del buque en el caso de haberse cometido un acto ilícito o excepciones al principio de jurisdicción.
  - 2.4.1** El transporte de esclavos.
  - 2.4.2** Piratería.
  - 2.4.3** Transmisiones no autorizadas desde alta mar.
  - 2.4.4** Tráfico ilícito de estupefacientes.
  - 2.4.5** Derecho de visita.
  - 2.4.6** Derecho de persecución.
- 2.5** Buques que navegan bajo dos o más banderas.
- 2.6** Buques sin nacionalidad.
- 2.7** Usurpación de pabellón.
- 2.8** Pabellones de conveniencia.

## **2. LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES**

A nivel Internacional, los Estados han luchado siempre por conservar su soberanía y su Identidad, por lo que vigilan que sus límites territoriales sean respetados y mantienen el vínculo con sus nacionales y con las cosas pertenecientes a la nación. Este interés común de soberanía los ha llevado a formalizar acuerdos que velen por ésta. El buque, como objeto de gran valor político-económico para el Estado, no es la excepción, ya que entre ambos existe un vínculo llamado nacionalidad.

En torno a la nacionalidad de los buques han surgido situaciones consideradas como problemas internacionales, algunas de las cuales son excepciones al principio de jurisdicción del Estado. Estas serán abordadas en el presente capítulo, ya que son básicas para cumplir con los fines de este estudio.

### **2.1 Definición de nacionalidad**

En términos generales, la nacionalidad es el vínculo que se establece entre el individuo y el Estado como consecuencia de la aplicación de las leyes de dicho Estado sobre la materia.

Esta definición es aplicable a los buques, de tal manera que si un buque no tiene nacionalidad, es un objeto material sin condición jurídica alguna. Por consiguiente, cuando un Estado otorga al buque su nacionalidad, otorga por consiguiente derechos y obligaciones que dan a un objeto material un valor jurídico tal, que muchos autores han considerado al buque como una extensión del territorio. Así pues, el vínculo existente entre el buque y el Estado es indispensable en la navegación mundial. A continuación se intenta explicar esta percepción.

## 2.2 Importancia de la nacionalidad de los buques

La importancia de la nacionalidad de los buques radica en que, aparte de dar al buque una condición jurídica, garantiza el principio de libertad de navegación y establece un orden en alta mar. La nacionalidad sirve para tener un control sobre el buque, para someterlo a una jurisdicción y para garantizar su seguridad en la navegación. Asimismo, establece la posición del buque en caso de guerra, considerando que el buque cuenta con la protección del Estado que otorgó la nacionalidad; a su vez establece las obligaciones especiales y derechos de los buques.

En Derecho Internacional existe algo llamado libertad de los mares o libertad de alta mar. En ella se encuentra comprendida la libertad de navegación<sup>23</sup> y todos los Estados, con o sin litoral, tienen derecho a que los buques que enarbolan su pabellón naveguen libremente en dicho espacio marítimo.<sup>24</sup> Es muy importante tomar en cuenta que "la libertad de los mares no existe en favor de los individuos, sino en favor de los Estados"<sup>25</sup>.

La alta mar es libre para todos los Estados siempre y cuando se respeten las siguientes restricciones:

- a) Debe ser utilizada únicamente para fines pacíficos; y<sup>26</sup>
- b) Su libertad debe ser ejercida teniendo en cuenta los intereses de otros Estados, así como las convenciones y acuerdos internacionales que en relación a ella existen.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> *El Derecho del Mar: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar*. Nueva York. Naciones Unidas. 1984. p.54. art.87. fracción primera. inciso a.

<sup>24</sup> *Ibidem*. art. 90

<sup>25</sup> Sobarzo Loaiza, Alejandro. *Régimen jurídico sobre Alta Mar*. México. Porrúa. 1970. p.176

<sup>26</sup> Naciones Unidas. *Op.cit.* p.54. art. 88

<sup>27</sup> *Ibidem*. art. 87. fracción segunda

Cabe mencionar que ningún Estado puede pretender legítimamente someter cualquier parte de la alta mar a su soberanía.<sup>28</sup>

El hecho de que la libertad de los mares sea en favor de los Estados y de que los buques porten el pabellón del Estado que concedió la nacionalidad, es una garantía del principio de libertad de navegación.

Gracias a la nacionalidad de los buques no existe la anarquía en alta mar, ya que cada buque está sometido al Estado cuyo pabellón porta,<sup>29</sup> las leyes de éste, su disciplina y control. A esto se debe que algunos tratadistas consideren al buque como una extensión del territorio del Estado que otorga la nacionalidad.<sup>30</sup>

En relación a la jurisdicción, seguridad y control sobre el buque y su pabellón, el Estado debe ejercer un control efectivo sobre el mismo en cuestiones administrativas, técnicas y sociales, basándose en su derecho interno.<sup>31</sup> A todos los actos que tengan lugar a bordo del navío y que sean susceptibles de producir consecuencias jurídicas, se aplicará tanto la legislación civil como penal del Estado que otorgó la nacionalidad cuando el buque se encuentre en alta mar, en el mar territorial, y en algunos casos, en el mar territorial o puerto extranjeros.<sup>32</sup>

El Estado debe tomar las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar

---

<sup>28</sup> *Ibidem.* art. 89

<sup>29</sup> *Ibidem.* p. 55. art. 92. fracción primera

<sup>30</sup> Sobarzo Loaiza. *Op.cit.* pp. 18 y 19.

<sup>31</sup> Naciones Unidas. *Op.cit.* p. 55. art. 94. fracción primera.

<sup>32</sup> Sobarzo Loaiza. *Op. cit.* p. 165

de los buques que porten su pabellón.<sup>33</sup> En este sentido, el Estado debe:<sup>34</sup>

1) Vigilar las condiciones de navegabilidad de los buques, su construcción y su equipo. Para ello, antes de su matriculación y después de ésta, con una frecuencia conveniente, deben ser examinados por un inspector de buques calificado. Asimismo, el Estado debe verificar que el buque lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación apropiados para garantizar su seguridad en el mar.

2) Cerciorarse de que sus tripulaciones sean calificadas, que tengan los conocimientos y experiencia necesarios en todo lo que concierne a la navegación, al buque, a las comunicaciones y maquinaria naval, etc.

El Estado debe también vigilar que la competencia y número de los tripulantes sean adecuados al tipo, tamaño, máquinas y equipo del buque, y que sus condiciones de trabajo sean óptimas para garantizar un buen desempeño de sus labores.

3) Que el capitán, los oficiales y la tripulación, conozcan plenamente y cumplan con los reglamentos Internacionales que se refieren a la seguridad de la vida humana en el mar; la utilización de luces y señales; la prevención de abordajes; la prevención, reducción y control de la contaminación marina; y, el mantenimiento de comunicación por radio.

El Estado, al tomar las medidas para garantizar la seguridad de la navegación, debe actuar conforme a los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas, y debe hacer lo necesario para garantizar su observancia.

---

<sup>33</sup> Naciones Unidas. *Op.cit.* pag. 55. art. 94. fracción tercera.

<sup>34</sup> *Ibidem.* art. 94. fracciones tercera, cuarta, quinta, sexta y séptima.

Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que un buque no cumple con los requisitos para garantizar la seguridad de navegación, podrá comunicarlo al Estado del pabellón de dicho buque y éste deberá llevar a cabo la investigación del caso, y tomar las medidas necesarias para corregir la situación.

En el caso de accidente marítimo o incidente de navegación en alta mar en el que se vean implicados buques, instalaciones o personas de otro Estado o en el que se haya visto dañado el medio marino, el Estado del pabellón y el otro u otros Estados, cooperarán para que el personal debidamente calificado lleve a cabo las investigaciones pertinentes.

Es muy importante hacer notar que el hecho de que los buques deban ser sometidos a inspección por parte del Estado cuyo pabellón portan, no debe ser pretexto para que otro Estado sin motivo alguno quiera inspeccionarlo. Además, el Estado no debe permitir que sea utilizada su bandera para atentar contra los demás realizando inspecciones ilegítimas que en algunos casos pueden estar relacionadas con espionaje. Solamente tiene derecho a realizar las inspecciones el Estado que otorgó la nacionalidad al buque.<sup>35</sup>

En caso de guerra, la nacionalidad de los buques es muy importante, ya que así se sabrá cuáles buques pertenecen a los Estados beligerantes y cuáles a los neutrales y se sabrá la manera de actuar con cada uno.<sup>36</sup>

Los Estados dan a los buques que enarbolan su pabellón privilegios y beneficios sobre algunas actividades, en relación con los buques de otro pabellón, y dan protección

---

<sup>35</sup> Sobarzo Loalza. *Op.cit.* p.p.164 a 167.

<sup>36</sup> *Ibidem.* p.166

a éstos.

Por ejemplo, la pesca en el mar territorial y en la zona económica exclusiva; la navegación de cabotaje; los servicios portuarios; transporte de determinados efectos; estímulos por la marina mercante nacional; y el derecho de acudir a la protección de su gobierno cuando así sea necesario.<sup>37</sup>

Asimismo, el Estado impone obligaciones a los buques que portan su pabellón, ya sea a través de normas Internas o de instrumentos internacionales. Por ejemplo, un Estado puede prohibir a sus buques que comercien con determinados puertos extranjeros o prohibirles su acceso a ellos; puede también prohibirles la pesca de determinada especie en alta mar en cierta época del año; obligarlos a someterse al reconocimiento de buques de guerra extranjeros cuando haya sospechas de que se dedican al tráfico de esclavos, etc.<sup>38</sup>

### 2.3 Tipos de nacionalidad de los buques

Existen dos tipos de jurisdicción sobre los buques:

- a) La nacionalidad que otorga el Estado; y
- b) La nacionalidad que otorga una organización internacional.

El primer tipo de jurisdicción, la nacional o jurisdicción de un Estado sobre el buque, es aquella resultante del vínculo establecido entre un Estado y el buque, es decir, es la que surge cuando un Estado otorga al buque su nacionalidad.

---

<sup>37</sup> *Ibid.* p. 167

<sup>38</sup> *Ibid.* p.p. 166 y 167.

Los buques deben tener una sola nacionalidad, así lo marca expresamente la Tercera Confemar que al respecto dice lo siguiente:

Los buques deben navegar bajo la bandera de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados y convenciones internacionales, estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. No se podrá cambiar el pabellón de un buque durante el viaje, ni en una escala, salvo en casos de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro<sup>39</sup>.

Todos los actos que se lleven a cabo a bordo del buque, así como el buque mismo en el contexto internacional, se regirán por el derecho interno del Estado cuyo pabellón portan, tomando en cuenta, en los casos en que así esté dispuesto, los tratados y convenciones internacionales.

Por lo anterior, se señala con frecuencia que el buque es una extensión del territorio, ya que en él se suceden actos de consecuencias jurídicas que se rigen por el derecho interno de cada Estado y, en este caso, la idea de territorio flotante parece ser cierta; pero si se observa al buque en un contexto internacional y se presupone que éste es una extensión del territorio nacional, se estaría de acuerdo con el análisis que hace Sobarzo quien señala que la soberanía del Estado del pabellón se vería frecuentemente violada en los siguientes supuestos:<sup>40</sup>

- En el caso del derecho de persecución, (como se observará más adelante), si un buque cometió infracción en puerto extranjero huyendo a alta mar y el buque del país al que se le cometió la infracción lo alcanza en dicha zona, el país persecutor estaría violando la soberanía estatal.

---

<sup>39</sup> Naciones Unidas. *Op.cit.* p.55. art.92.

<sup>40</sup> Sobarzo Loalza. *Op.cit.* pp. 193 a 195

- Si se apresa a un buque pirata, y le son confiscados sus bienes, se estaría atentando contra la soberanía del Estado.

Aunado a lo anterior, el buque es un bien mueble y el territorio no.

El segundo tipo de nacionalidad es la "nacionalidad internacional", es decir, cuando un buque se encuentra bajo la jurisdicción de una organización internacional, como por ejemplo las Naciones Unidas, sus organismos especializados, y el Organismo Internacional de Energía Atómica.<sup>41</sup>

#### **2.4 La nacionalidad del buque en caso de haberse cometido un ilícito o excepciones al principio de jurisdicción**

Los casos que a continuación se mencionan son especiales para el presente estudio, ya que representan excepciones al principio de jurisdicción, al efecto:

- Transporte de esclavos;
- Tráfico ilícito de estupefacientes;
- Transmisiones no autorizadas desde alta mar;
- Derecho de visita;
- Derecho de persecución.

---

<sup>41</sup> Servantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. México. Herrero. 1984. p.451.

## 2.4.1 El Transporte de esclavos

En relación al transporte de esclavos, la Tercera Conferencia dice lo siguiente:

"Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque sea cual fuere su pabellón, quedará libre *ipso facto*".<sup>42</sup>

El transporte de esclavos está prohibido a nivel Internacional y los Estados tienen la obligación de impedir que los buques que enarbolan su pabellón se dediquen a dicha actividad. En el caso de que un buque sea sorprendido transportando esclavos, el Estado del pabellón tomará las medidas pertinentes para castigar a las personas que realizaron tal actividad y los esclavos quedarán libres. Si un Estado sospecha por razones fundamentadas que un buque se dedica al transporte de esclavos, deberá dar aviso al Estado que otorgó el pabellón.

## 2.4.2 Piratería

La piratería constituye una práctica ilícita que naturalmente afecta la seguridad de la navegación mundial y los intereses de los Estados. En el plano internacional, la piratería ha sido definida de la siguiente manera:

"Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:

- a) Todo acto ilegal de violación o de detención o todo acto

---

<sup>42</sup> Naciones Unidas. *Op.cit.* art. 99. p. 57

de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:

- i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga el conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente".<sup>43</sup>

Con base en el artículo 103 de la tercera Confemar, se considera a un buque como pirata, cuando es utilizado para cometer actos de piratería mientras se encuentran bajo el mando de las personas que realizan dichos actos.<sup>44</sup>

El que un buque que ha sido pirata pierda o conserve su nacionalidad depende del derecho interno del Estado que otorgó el pabellón.<sup>45</sup>

Todo Estado podrá apresar buques piratas en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, y detener a las personas que cometieron dichos actos, además pueden incautarse los bienes que estén a bordo del buque y

---

<sup>43</sup> *Ibidem.* art. 101. p.58

<sup>44</sup> *Ibid.* art. 103

<sup>45</sup> *Ibid.* art. 104

decidir qué medidas tomarán con los bienes, personas y buque involucrados sin perjudicar los derechos de terceros de buena fe.<sup>46</sup> Cabe mencionar que únicamente los buques de Estado claramente identificados y autorizados para realizar detenciones podrán detener a un buque pirata.<sup>47</sup> Si un buque es detenido injustamente acusado por cometer actos de piratería, el Estado que realizó el apresamiento se hará responsable frente al Estado del pabellón del buque apresado.<sup>48</sup>

### 2.4.3 Transmisiones no autorizadas desde alta mar

En relación a las transmisiones no autorizadas desde alta mar, es decir las transmisiones de radio o t.v. difundidas desde un buque no siendo éstas de socorro y que violen los reglamentos internacionales, los Estados deben actuar rígidamente y cooperar para evitarlas.<sup>49</sup>

Las personas que realicen transmisiones no autorizadas podrán ser procesadas por los tribunales de:

- "a) El Estado del pabellón del buque;
- b) El Estado en que esté registrada la instalación;
- c) El Estado del cual la persona sea nacional;
- d) Cualquier Estado en que puedan recibirse las transmisiones;
- e) Cualquier Estado cuyos servicios autorizados de radio comunicación sufran interferencias".<sup>50</sup>

---

<sup>46</sup> *Ibid.*, art. 105

<sup>47</sup> *Ibid.*, art. 107, p. 59

<sup>48</sup> *Ibid.*, art. 106

<sup>49</sup> *Ibid.*, art. 109

<sup>50</sup> *Ibidem.*

Los Estados involucrados en los apartados anteriores podrán apresar a las personas o buques que realicen transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo.<sup>51</sup>

#### 2.4.4 Tráfico ilícito de estupefacientes

En lo que respecta al tráfico ilícito de estupefacientes, si un Estado sospecha que un buque que porta su pabellón se dedica a dicho tráfico, podrá pedir la cooperación de otros Estados para dar fin a éste.<sup>52</sup>

#### 2.4.5 Derecho de visita

Otra excepción al principio de jurisdicción, y que de hecho engloba a las ya mencionadas, es el derecho de visita o derecho de reconocimiento. Este derecho consiste en la facultad que tienen los buques de guerra de los Estados de asegurarse de la actividad o nacionalidad de un buque, siempre y cuando existan motivos fundados para dudar de una o ambas. En relación a la aplicación del derecho de visita este podrá ser ejercido si el buque:

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al art. 109;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque

---

<sup>51</sup> *Ibidem.*

<sup>52</sup> *Ibid.* art. 108

de guerra, aunque enarbola un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón".<sup>53</sup>

Si las sospechas no son fundadas, el buque debe ser indemnizado. Cabe mencionar que este derecho solo podrá ser ejercido por buques de Estado autorizados.

#### **2.4.6 Derecho de persecución**

También existe el llamado derecho de persecución, que consiste en que el Estado ribereño puede perseguir a un buque extranjero cuando existen motivos fundados para creer que ha violado sus leyes. La persecución debe iniciarse cuando el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en aguas interiores, archipelágicas, mar territorial o zona contigua del Estado perseguidor, considerando que este último deberá dar avisos de detenerse y cerciorarse de que efectivamente sean vistas las señales. La persecución podrá continuarse fuera de sus aguas mientras que el buque infractor no llegue al mar territorial de su país o de un tercer Estado, en cuyo caso deberá dar aviso al Estado correspondiente. Las persecuciones solo pueden realizarlas buques del Estado autorizados, y si al ser apresado el buque no se comprueba su culpa será indemnizado por daños y perjuicios.<sup>54</sup>

---

<sup>53</sup> *Ibid.* art. 110, p. 60

<sup>54</sup> *Ibidem.* art. 111, p.p 60 y 61

## 2.5 Buques que navegan bajo dos o más banderas

Los buques deben tener la nacionalidad de un solo Estado, y ningún país puede imponerle legítimamente su nacionalidad además de la propia.

Los buques que navegan bajo dos o más banderas afectan los intereses de la navegación mundial, ya que podrían cambiar de nacionalidad conforme les conviniere y en muchos casos no quedarían sujetos a jurisdicción alguna. Al respecto el derecho internacional establece lo siguiente:

"El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad".<sup>55</sup>

Una forma de enfrentar el problema de los buques que navegan bajo el pabellón de más de un Estado es considerándolos sin nacionalidad en caso de cometer algún ilícito, o verse involucrado en algún conflicto a nivel internacional que requiera el apoyo o la protección del Estado que le otorgó la nacionalidad.

Además, el problema de los buques que navegan bajo más de una bandera, afecta la economía y los intereses políticos de los Estados que otorgaron la nacionalidad y en ocasiones de aquellos Estados con los que se mantienen relaciones comerciales.

---

<sup>55</sup> *Ibid.* art. 92 fracción segunda. p.55

## **2.6 Buques sin nacionalidad**

Un buque sin nacionalidad es un buque que, como se ha visto, no está sujeto a jurisdicción alguna, no puede tener derechos y obligaciones reales dentro del contexto internacional y dificulta el mantenimiento del orden en alta mar. Por ello, los Estados son libres de inspeccionar a dichos buques y dirigirlos a un puerto propio para hacer un registro más minucioso de equipaje, pasajeros y carga. El buque sin nacionalidad puede ser confiscado así como la carga, ya que ningún Estado puede reclamar nada ni protegerlo. Además, es poco común que a estos buques se les permita el acceso a puertos y el tránsito por el mar territorial, por lo que este tipo de práctica se torna cada vez más difícil.

## **2.7 Usurpación de pabellón**

La usurpación de pabellón es la que comete un buque cuando, teniendo una nacionalidad propia, utiliza ilegalmente el pabellón de otro Estado. Cuando un buque de guerra descubre a un buque que utiliza indebidamente su pabellón, puede conducirlo a un puerto nacional e imponerle las sanciones que por usurpación de pabellón las leyes del Estado del pabellón usurpado impongan.

También el Estado que legítimamente otorgó su pabellón al buque usurpador, puede aplicar a éste sanciones por utilizar una bandera extranjera.

Únicamente, en caso de guerra, puede ser justificable que un buque utilice otro pabellón, por razones de seguridad o de táctica de guerra. Pero aun en este caso no debe ser una práctica común e ilimitada.

## 2.8 Pabellones de conveniencia

A los pabellones de conveniencia o complacencia se les conoce como pabellones de libre matrícula. Este tipo de pabellones es muy importante para nuestro estudio ya que con el paso de los años su utilización ha ido en aumento. Antes de entrar en detalles, es necesario establecer qué son los pabellones de libre matrícula:

Normalmente, cuando un Estado da a un buque su nacionalidad, se espera de que en realidad se establecerá un vínculo entre él y el buque. No obstante, hay países que otorgan su nacionalidad a los buques sin importar que éstos sean o no efectivamente nacionales, es decir, otorgan todas las facilidades a los buques de cualquier parte del mundo para que adquieran su nacionalidad.

La existencia de este tipo de pabellones, hace que los propietarios de los buques se inclinen por abanderar a sus buques en los países de libre matrícula, ya que los requisitos de abanderamiento, el pago de impuestos, el sometimiento a leyes de tipo laboral, etc., son menores y más accesibles que en sus propios países. Es una manera sencilla y cómoda de aumentar las ganancias y facilitar el trabajo.

Hay autores que consideran a la libre matrícula como una ventaja comparativa del Estado que la ofrece, pero desde un punto de vista serio, al no tener dichos Estados un control efectivo sobre los buques, se perjudica la navegación mundial, la seguridad y la economía de los países.

Los países de libre matrícula son: Liberia, Panamá, Honduras, Costa Rica, Líbano,

Chipre, Somalia, Singapur, Bahamas y Bermudas.<sup>56</sup>

Basta con observar las estadísticas para detectar la cantidad de buques que navegan bajo pabellón de conveniencia y la magnitud que este hecho tiene a nivel mundial. En 1991, el total mundial de pabellones de matrícula fue de 435.3 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB) y de 683.5 millones de Toneladas de Peso Muerto (TPM), de ese total mundial, 143.4 millones de TRB y 244.2 millones de TPM correspondieron a los países de libre matrícula.<sup>57</sup>

Baste decir a manera de ejemplo que en 1991 el número total de buques de los 35 países marítimos más importantes fue de 24,800, y de ese total 8,407 buques, es decir el 33.9% tenían pabellones de conveniencia. Es especialmente interesante mencionar que países como Japón y Estados Unidos, dos de los principales países marítimos del mundo, tienen 60.20% y 70.19% de sus buques registrados, respectivamente, bajo libre matrícula.<sup>58</sup>

El caso de los pabellones de conveniencia deja claro que la nacionalidad de los buques está rodeada de intereses, o de lo contrario este tipo de pabellones no existiría. La magnitud que ha tomado a nivel mundial la libre matriculación se ha tornado preocupante para la comunidad internacional, por lo que ha sido analizada por la más reciente Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, misma que estableció el principio de relación auténtica para el otorgamiento de la nacionalidad.

---

<sup>56</sup> Odeke, Ademuni. *Shipping in international trade relations*. Gran Bretaña. Avebury. 1988. p.71

<sup>57</sup> *Review of Maritime transport 1991*: United Nations. Report by the United Nations Conference on Trade and Development Secretariat (UNCTAD). New York 1992. p.8. Tabla 4

<sup>58</sup> *Ibidem*. p.11. Table 5

## Conclusiones al capítulo 2

A) La nacionalidad es el vínculo existente entre buque y Estado, gracias a éste existe:

- 1) orden en alta mar;
- 2) garantía del principio de libertad de los mares;
- 3) jurisdicción y control sobre el buque;
- 4) seguridad de navegación;
- 5) posición del buque en caso de guerra;
- 6) obligaciones y derechos especiales de los buques; y
- 7) protección del buque por parte del Estado que otorgó la nacionalidad.

B) Al buque se aplica la jurisdicción del Estado cuyo pabellón porta, pero se presentan excepciones a este principio cuando se ha cometido un ilícito.

C) Existen prácticas en torno a la nacionalidad de los buques que perjudican política y económicamente a los Estados y constituyen un problema serio para la navegación marítima internacional, éstas son: buques que navegan bajo dos o más banderas, buques sin nacionalidad, usurpación de pabellón y pabellones de conveniencia.

### **3. REGLAMENTACION, COMPROBACION Y CONCESION DE LA NACIONALIDAD.**

**3.1** Plano Internacional.

**3.2** El caso de México.

### **3. REGLAMENTACION, COMPROBACION Y CONCESION DE LA NACIONALIDAD**

Es necesario que la nacionalidad de los buques se encuentre perfectamente reglamentada por los Estados que la otorgan y que al matricular a un buque entreguen un comprobante que será válido a nivel mundial y que permitirá acelerar trámites de entrada y salida a puertos extranjeros así como resolver controversias y aclarar dudas en relación a su origen, es por eso que en el plano Internacional la comprobación de la nacionalidad es sumamente importante.

En el presente capítulo serán citados los preceptos jurídicos establecidos al respecto por la Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, con el fin de precisar las soluciones que prevee la comunidad Internacional a los problemas de nacionalidad mencionados en el capítulo anterior. Asimismo, se ejemplificará la reglamentación y concesión de la nacionalidad con el caso de México.

#### **3.1 Plano internacional**

La concesión de la nacionalidad compete al derecho Interno de los países. Cada Estado tiene la libertad para establecer las condiciones bajo las cuales concederá su nacionalidad a los buques.

En este sentido, lo único que se ha reglamentado a nivel Internacional es lo siguiente:

"Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo

pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque".<sup>59</sup>

Como se puede notar, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, únicamente establece como limitante para que un Estado conceda su nacionalidad al buque, la existencia de una *relación auténtica* entre ambos. Esta no queda establecida en el foro citado, por lo que su interpretación queda sujeta al criterio de cada Estado, pero desde un punto de vista particular, puede entenderse como el ejercicio efectivo de la jurisdicción y autoridad del Estado, en todos los aspectos que su derecho interno establezca sobre los buques que enarbolan su pabellón.

Internacionalmente, la existencia de la relación auténtica buque-Estado como limitante para conceder la nacionalidad, establece las condiciones para que los Estados sepan qué buques enarbolan su bandera y ejerzan jurisdicción efectiva sobre éstos, además de evitar el fomento de la doble nacionalidad.

En relación a la comprobación de la nacionalidad de los buques, la bandera es un signo aparente de ésta, pero no es suficiente para comprobarla. Siendo de la competencia del derecho interno de cada Estado la concesión de la nacionalidad, lo es también la expedición de los documentos que la comprueben.

La Tercera Conferencia dice lo siguiente:

"Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón".<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup>Naciones Unidas. *Op.cit.* art. 91. párrafo primero. p. 55

<sup>60</sup> *Ibidem.* párrafo segundo.

Cabe mencionar que el Estado que emitió los documentos es el único que puede pronunciarse sobre la legalidad de éstos.<sup>61</sup>

### 3.2 El caso de México

En México, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es la que se encarga de abanderar y matricular a los buques mexicanos y de llevar el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:<sup>62</sup>

- I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;
- II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;
- III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;
- IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;
- V. Las embarcaciones extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;
- VI. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus

---

<sup>61</sup> Sobarzo Loalza, *Op. cit.* p.

<sup>62</sup> Ley de Navegación. *Op. cit.* art. 7. Párrafo II. p.32

estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y  
VII. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones,  
comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha  
formalidad".<sup>63</sup>

En México, son considerados buques nacionales los que previa verificación de las condiciones de seguridad y, en su caso, la presentación de la dimisión de bandera del país de origen, y a solicitud de su propietario o naviero, son abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto. El buque debe ser inscrito, como se ha mencionado, en Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá un "Certificado de Matrícula" cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.<sup>64</sup>

Las personas físicas o morales mexicanas podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos, buques de su propiedad o en posesión mediante contrato de fletamento a casco desnudo. Los extranjeros únicamente podrán hacerlo con embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.<sup>65</sup>

La autoridad marítima podrá, si el propietario o naviero lo solicitan, abanderar una embarcación como mexicana; en tal caso, expedirá un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula. En el extranjero, la autoridad consular mexicana podrá abanderar provisionalmente las embarcaciones como mexicanas y, mediante la expedición de un pasavante de navegación, autorizar la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano donde tramitará la matrícula.<sup>66</sup>

---

<sup>63</sup> *Ibidem*. art. 14. p.34

<sup>64</sup> *Ibidem*. art. 9. p. 33

<sup>65</sup> *Ibidem*. art. 10.

<sup>66</sup> *Ibid*. art. 11.

En la Ley de Navegación de México queda establecido que son consideradas como embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;
  - II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
  - III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;
  - IV. Las capturadas a enemigos y decomisadas como buena presa; y
  - V. Las que sean propiedad del Estado mexicano.
- Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V serán matriculadas de oficio".<sup>67</sup>

El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por su destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

---

<sup>67</sup> *Ibid.* art. 12

- VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;
- VII. Por resolución judicial; y
- VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.<sup>68</sup>

### Conclusiones al capítulo 3

A) La reglamentación, comprobación y concesión de la nacionalidad de los buques está exclusivamente en manos de los Estados y no existe legislación internacional cohercliva que termine con problemas internacionales como es la existencia de países de libre matrícula, ya que únicamente establece la llimitante de la relación auténtica buque-Estado dejando a cada país libre criterio para otorgar su nacionalidad.

B) Los Estados que no son de libre matrícula, como es el caso de México, establecen condiciones claras y estrictas para matricular a los buques; pero desafortunadamente el que su legislación garantice la relación auténtica no asegura que sus buques sean abanderados con pabellón de conveniencia en otros países.

---

<sup>68</sup> *Ibid.* art. 13

#### **4. INTERESES QUE AFECTAN LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.**

##### **4.1 Intereses económicos.**

**4.1.1** El buque y el desarrollo económico de las naciones.

**4.1.2** Importancia económica del buque para el armador.

**4.1.3** Los pabellones de conveniencia y su relación con los intereses económicos de los armadores.

**4.1.4** Pabellones de conveniencia, fuente de conflictos.

##### **4.2 Intereses políticos.**

##### **4.3 Intereses político-sociales.**

#### **4. INTERESES QUE AFECTAN LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES**

La nacionalidad de los buques no se limita a una bandera ya que implica la existencia de la soberanía de un Estado, de responsabilidades a nivel internacional, de un desarrollo económico de las naciones, de conflictos y acuerdos internacionales, de industrias y sectores involucrados, etc., lo que hace que dicha nacionalidad se vea afectada por diversos intereses que la hacen por demás importante en el contexto mundial.

En el presente capítulo se aborda el tema relativo a los intereses que afectan a la nacionalidad de los buques y las consecuencias que éstos pueden atraer en el plano internacional.

##### **4.1 Intereses económicos**

La industria marítima y por lo tanto el buque como su elemento principal, lleva implícita una gran variedad de actividades económicas que tienen que ver con ella directa o indirectamente, es por eso que en torno a ésta surgen fuertes intereses tanto de los particulares como del Estado mismo.

##### **4.1.1 El buque y el desarrollo económico de las naciones**

La existencia de una marina mercante nacional influye directamente en el desarrollo económico de los Estados debido a que comprende, entre otros, los siguientes rubros:

- a) Sistema portuario de las naciones.

Ante el creciente intercambio de mercancías a nivel mundial impulsado por la

liberalización comercial es necesario que los puertos se desarrollen y mejoren sus servicios en beneficio de los buques y las cargas.

En lo material, los puertos deben tener el equipo adecuado que agilice la carga y descarga de mercancías así como su movillización; sitios suficientes de atraque y espacios para facilitar las maniobras; bodegas adecuadas; infraestructura que permita la compostura, el mantenimiento y el auxilio a buques en caso de ser necesario; sistemas de señales y telecomunicaciones eficientes; etcétera.

En el plano institucional, los puertos deben contar con sistema de guardia costera bien estructurada que garantice la seguridad y la paz marítimas, buena organización portuaria, legislación adecuada, eficiencia administrativa y personal capacitado.

#### b) Sistema de transportes.

Considerando su estrecha relación con el desarrollo del sistema portuario, se encuentra el desarrollo de los transportes terrestres y aéreos, de tal manera que las mercancías puedan ser transportadas desde los puertos o hacia éstos de manera rápida y segura. La necesidad de emplear más de un medio de transporte en el trayecto de las mercancías dio lugar a lo que se conoce como transporte multimodal. De esta forma, los sistemas de transporte público y la infraestructura que requieren (carreteras, aeropuertos, estaciones y vías ferroviarias, etc.) deben desarrollarse a la par del transporte marítimo.

#### c) Otras industrias relacionadas directa o indirectamente.

Es común que en los puertos o en lugares cercanos a éstos se ubiquen diferentes industrias, esto se debe principalmente a que las mercancías pueden ser embarcadas rápidamente después de su fabricación disminuyendo costos, o bien porque la materia

prima o componentes de fabricación lleguen al puerto ya sea por que se importan por esta vía o porque se extraen del mar como es el caso del atún.<sup>69</sup>

d) Sectores bancario y financiero.

La empresa marítima y las industrias relacionadas con ésta, se encuentra el otorgamiento de créditos bancarios y el financiamiento en el mercado de valores. El establecimiento de una empresa naviera, astillera o pesquera así como la adquisición o explotación de un buque y el financiamiento de las empresas que construyen carreteras necesarias en las cercanías del puerto o las empresas exportadoras, requieren de la existencia de los sectores bancario y financiero e influyen económicamente en éstos.

e) Mercado de seguros.

El seguro marítimo es indispensable ya que los riesgos que se corren en este negocio son muchos. Los buques, así como las mercancías que transportan, están constantemente expuestos a sufrir averías que puedan significar una pérdida total o parcial para la empresa armadora y para el dueño de las mercancías.

Es muy frecuente que las inclemencias del tiempo o las fallas técnicas causen accidentes en el mar, lo que hace sumamente necesario y conveniente la existencia del seguro marítimo. En este sentido, las compañías aseguradoras juegan un papel muy importante, debiendo ser cada vez más eficientes y competitivas.

---

<sup>69</sup> Entre éstas se encuentra la industria astillera

#### f) Balanza de pagos.

El buque, como herramienta principal del transporte marítimo, está íntimamente relacionado con el comercio internacional, con las importaciones y exportaciones y por consiguiente con la balanza comercial de los Estados, de tal forma que el buen o mal funcionamiento del negocio naviero de un país, repercute en su balanza de pagos.

Si las mercancías de un país son de buena calidad y la marina mercante de ésta es eficiente y establece precios competitivos, otros Estados no solo querrán comerciar con él, sino que también preferirán emplear sus servicios de transporte marítimo.

#### g) Empleos.

El transporte marítimo y las actividades económicas relacionadas con éste, dan origen a la generación de una gran cantidad de empleos. Si se contabiliza el número de tripulantes de un buque, el personal que trabaja en el puerto, los integrantes de la policía portuaria, los empleados de las secretarías de Estado relacionadas con el ramo, los integrantes de las empresas astilleras, los mecánicos, los operadores, los agentes marítimos, etc., será posible darse una idea de la magnitud del poder adquisitivo generado por esta industria.

#### h) Educación y capacitación.

La cantidad de empleos generados por la empresa marítima y las industrias relacionadas con ésta dan lugar a un fuerte nivel de capacitación en el ramo, ya que se requieren escuelas náuticas, universidades, carreras técnicas, centros de investigación e información, etcétera.

#### I) Pago de derechos y obligaciones.

La utilización de puertos y sus servicios, las importaciones y exportaciones, los trámites administrativos, el abanderamiento y registro de buques, el pago de impuestos, etc., son fuente de ingresos para el Estado que son aprovechados por éste para el mejoramiento del país.

#### J) Fomento de la inversión interna y externa.

Cuando la marina mercante de un país tiene un buen nivel se convierte en terreno fértil para la inversión privada y estatal, ya que el negocio resulta rentable.

#### k) Globalización comercial.

Actualmente la globalización comercial está tomando un fuerte auge y en este contexto las comunicaciones y el transporte son un prerrequisito vital para lograr cualquier forma de integración económica y política de los Estados. Tomando en cuenta este punto y la importancia del transporte marítimo, el desarrollo de la marina mercante contribuye de manera decisiva en la economía y el comercio mundial.

Los puntos antes mencionados permiten ubicar la importancia económica que el buque lleva implícita para el desarrollo e independencia económica de un país, por lo que no es gratuito que los Estados busquen el desarrollo de su marina mercante. Centrar la atención en este hecho hace comprensible la existencia de intereses económicos que un Estado puede tener en torno a sus buques, por eso es tan significativa su nacionalidad.

#### 4.1.2 Importancia económica del buque para el armador

Si bien es cierto que la demanda del transporte marítimo se ve afectada por diversos factores, como los conflictos internacionales, la influencia del clima, el auge y la recesión económica, además de la competencia entre empresas armadoras, también es cierto que siendo éste el medio de transporte más utilizado del mundo, la explotación comercial y marítima del buque es un negocio redondo para los armadores.<sup>70</sup>

Entre los factores del negocio naviero que se han mencionado, se encuentra uno muy importante que influye en la aportación económica del buque para el armador: la competencia entre empresas marítimas. De no controlarse ésta, los resultados podrían ser catastróficos y el transporte marítimo no sería un negocio tan atractivo, por lo que han surgido las llamadas *conferencias marítimas* o de fletes que "son en esencia carteles de armadores que tienen como finalidad principal fijar tarifas y condiciones de transporte uniformes, racionalizar los itinerarios y en algunos casos, adoptar acuerdos de distribución de cargas, de reparto de fletes o de prorrateo de utilidades, con el ánimo de evitar una competencia ruinosa entre las líneas de navegación que operan en el mismo tráfico internacional".<sup>71</sup> Estas conferencias presentan beneficios para los armadores y para los usuarios, haciendo atractivo el negocio marítimo.

Los objetivos de estas conferencias son principalmente:

- 1) Realizar una acción conjunta para competir contra los transportistas no asociados. Para eliminar la competencia exterior, las conferencias aprovechan los acuerdos de lealtad o contratos de fidelidad y cuando lo consideran necesario, ponen en

---

<sup>70</sup> Vid. Sepúlveda Whittle, Tomás. *Op. cit.* pp. 14

<sup>71</sup> *Ibidem.* p. 37

funcionamiento los buques de lucha, esto es, barcos que asignan a determinado tráfico para desafiar las líneas independientes, aplicando fletes inferiores a los de éstas hasta lograr su ruina o su separación de la ruta;

ii) Regular la competencia entre sus miembros, básicamente por medio del acuerdo de conferencias; y

iii) Proporcionar un servicio regular en la ruta con buques en buenas condiciones y apropiados al tráfico".<sup>72</sup>

El acuerdo de una conferencia toca en términos generales los siguientes temas:

\*i) el ámbito geográfico en que la conferencia va a operar;

ii) las diferentes clases de miembros, las que usualmente se clasifican en dos categorías: ordinarios o de pleno derecho y asociados;

iii) las condiciones para el ingreso, retiro, suspensión o expulsión de los miembros, que incluyen una fianza de tal proceder;

iv) la obligación de aplicar fletes uniformes;

v) los porcentajes de carga que pueden transportar los diferentes miembros según los puertos de origen y destino;

vi) en el caso de reparto de utilidades (*full money pool*), el sistema de repartición, de acuerdo a los servicios prestados;

vii) las reglas y procedimientos para las reuniones y votaciones en el seno de la conferencia;

viii) el nombramiento de los diversos comités y la estructuración y funcionamiento de la secretaría, y

---

<sup>72</sup> *ibidem*.

lx) el sistema de arbitraje entre los miembros para dirimir las divergencias que puedan presentarse, y las sanciones a las prácticas abusivas, como calcular y recaudar fletes de modo no previsto en las tarifas, efectuar pagos que deberían correr por cuenta del usuario, posdatar o antedatar conocimientos de embarque, conceder almacenamiento gratuito a los usuarios y pagar corretajes que no se contemplan en el acuerdo".<sup>73</sup>

Con los objetivos mencionados, las conferencias evitan la competencia entre las compañías suscritas y establecen condiciones atractivas (descuentos, buques en buen estado, facilidad en trámites administrativos, precios competitivos, etc.) que logran la preferencia de los clientes.

Los fletes fijos establecidos por las conferencias permiten que el usuario pueda prever el costo del transporte de sus mercaderías dándole además la seguridad de que otros comerciantes no tendrán ventaja en el abaratamiento de sus mercancías debido al costo del transporte ya que éste es semejante.

En relación a las ventajas que las conferencias de fletes representan para el armador baste mencionar lo siguiente:

- 1) se evita la guerra de fletes y por lo tanto la quiebra misma;
- 2) mantenimiento de un servicio adecuado y programación de la expansión o renovación de la flota;
- 3) disposición de cargas continuas;
- 4) fletes estables;

---

<sup>73</sup> *ibidem*. p.p. 37 y 38

- 5) seguridad en el negocio;
- 6) clientes estables.

En resumen, las conferencias marítimas evitan la competencia ruinosa en la prestación de un servicio contratado en gran escala a nivel mundial. De no existir éstas, tal vez el negocio del transporte marítimo no sería tan atractivo ya que no daría las seguridades mencionadas.

Es necesario decir que a pesar de los beneficios que representan las conferencias de fletes, se les han atribuido ciertas desventajas como son las siguientes:

- 1) tendencia monopolista;
- 2) poder sin contrapeso para fijar tarifas y condiciones de embarque;
- 3) prácticas discriminadas.

Cabe mencionar que para evitar dichas desventajas se ha establecido a nivel Internacional un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas que cuenta a su vez con un Sistema de Consultas (para usuarios y armadores) y que tiene como objetivos principales:<sup>74</sup>

- a) No discriminación en las prácticas de las conferencias;
- b) Celebración de consultas con las organizaciones de usuarios;
- c) Información pertinente de las actividades de las conferencias;
- d) Derecho de toda compañía naviera nacional a ser miembro en plenitud de poderes de una conferencia que sirva al comercio exterior de su país.<sup>75</sup>

---

<sup>74</sup> Ambos adoptados en el seno de la UNCTAD

<sup>75</sup> Vid. Sepúlveda Whittle, Tomás. *Op.cit.* p.p. 39 a 44

La importancia económica que tiene el buque como instrumento del transporte marítimo para el armador es clara; el prestar uno de los servicios más utilizados en el mundo y controlada la competencia de éste, hace económicamente atractivo el negocio marítimo.

#### **4.1.3 Los pabellones de conveniencia y su relación con los intereses económicos de los armadores**

En ocasiones, los armadores deciden abanderar los buques en países de libre matrícula debido a que en sus lugares de origen tienen que pagar altas tasas de impuestos y derechos portuarios, lo que aunado a las estrictas leyes laborales dificulta la operación y gobierno de la nave en tanto que también disminuye las ganancias de los armadores. En contrapartida, los países que otorgan pabellones de conveniencia ofrecen estímulos fiscales, facilidades de abanderamiento y sus leyes laborales son mucho menos estrictas que en otros países.

Considerando los factores que se enlistan a continuación y que influyen en el costo del flete, es posible entender el porqué la preferencia de muchos armadores hacia los pabellones de libre matrícula:

##### \*Gastos fijos

- Gastos de administración
- Gastos financieros
- Cargos Inmobiliarios
- Cargos del material a flote

### Gastos de viaje

Gastos del buque  
Gastos de la tripulación  
Seguros, protección e indemnización

### Gastos de carga

Factor de estiba (relación peso/volumen)  
Valor de la mercadería  
Características de la mercadería  
Embalaje o envase  
Cuidados especiales en el viaje  
Facilidad de estiba  
Costos de manipulación en puerto  
Riesgos de robo o merma  
Riesgos de daños o averías  
Seguro de la carga  
Peso excesivo  
Largo excesivo

### Factores del tráfico

Condiciones portuarias, congestión en los puertos  
Derechos de cobros de puerto  
Derechos de faros y balizas  
Irregularidad de la carga movilizada  
Posibilidad de contar con carga de retorno

Distancia por recorrer  
Competencia de otros medios de transporte<sup>76</sup>

Si un Estado dificulta los trámites administrativos y laborales y contribuye al encarecimiento del flete vía impuestos, derechos o alguno de los factores mencionados, dará pie a que los armadores busquen bajar los costos evitando ser aplastados por la competencia, por medio del abanderamiento de sus buques en países de libre matrícula.

Los armadores deben invertir grandes cantidades de dinero para hacer que su empresa sea rentable, por lo que en muchas ocasiones al encontrarse con tabas administrativas y económicas recurren a las banderas de conveniencia. Es por ello que los Estados deben dar estímulos a las empresas marítimas, ya que éstas redituarán positivos dividendos e influirán de forma decisiva en el crecimiento, fortalecimiento y desarrollo de su marina mercante y por lo tanto de la economía del país.

#### **4.1.4 Pabellones de conveniencia, fuente de conflictos**

Hasta ahora han sido abordados puntos que dejan clara la importancia económica del buque para los Estados y para los armadores. Asimismo, se ha mencionado el tema de los pabellones de libre matrícula y las ventajas que éstos representan para quienes los explotan. Con base en estos antecedentes, es posible establecer las consecuencias que a nivel internacional tiene la existencia de las banderas de conveniencia.

En 1992, el 37% del tonelaje mundial total, en Toneladas de Peso Muerto (TPM), correspondió a los países de libre matrícula y el 31.2% a los países desarrollados de

---

<sup>76</sup> *Ibidem.* p.p 48 y 49

economía de mercado, siendo de 68.2% el tonelaje de ambos grupos de países, el resto se distribuyó entre los países de Europa central, los países socialistas de Asia y los países en desarrollo (ver gráfica # 1 y cuadro # 1). Estas cifras indican la magnitud que tiene el problema de los pabellones de conveniencia a nivel mundial, ya que muchos de los beneficios económicos que los países de propiedad real podrían percibir son canalizados por esta vía a otros países.

En relación a los tipos de buques, los registrados en países de libre matrícula se encuentran entre los cinco más utilizados a nivel mundial (ver listado de las pags. 17 y 18), lo que permite percibir el tipo de necesidades técnicas que los países de libre matrícula cubren, derivándose de ese razonamiento los intereses económicos que éstos albergan, ya que cubren necesidades frecuentes e importantes y no esporádicas (ver cuadros 2 y 3).

En 1992, la distribución total del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula en miles de TPM fue de 236 162, correspondiendo 91 757 a Liberia (perteneciendo 0.0% a sus nacionales), 73 585 a Panamá (perteneciendo 0.1% a sus nacionales), 33 374 a Chipre (perteneciendo 9.0% a sus nacionales), 31 979 a Bahamas (perteneciendo 0.3% a sus nacionales) y 5 467 a Bermudas (perteneciendo 0.0% a sus nacionales). Estos datos indican que no existe una relación auténtica entre el buque y el Estado, ya que en su mayoría es casi nulo el porcentaje de buques pertenecientes a nacionales, siendo Liberia el país que otorga la mayor cantidad de pabellones de conveniencia (ver cuadros 4 y 5).

Las cifras mencionadas permiten darse una idea de la cantidad tan grande de recursos que pierden los países cuando sus buques son registrados bajo pabellón de libre matrícula, práctica que si bien beneficia a las empresas armadoras, debilita la economía de los países de propiedad real. En el caso de Japón, por ejemplo, segunda

potencia marítima mundial con un total de 2 883 buques que le pertenecen de manera real, ve reducida su flota ya que de éstos, 252 navegan bajo bandera de Liberia, 1 141 bajo la de Panamá, 17 bajo la de Chipre y 39 con Bahamas; es decir, 1 776 del total de sus buques tienen pabellón extranjero. Desafortunadamente, este caso lamentable se repite en los 35 países marítimos más importantes y en el resto del mundo (ver cuadros 6 y 7).

Los intereses económicos que giran en torno a la nacionalidad de los buques han provocado el surgimiento de conflictos en el plano internacional. Por una parte, se encuentran los armadores que prefieren abanderar sus buques con pabellón de conveniencia; por otra, se encuentran los países de libre matrícula que toman esta práctica como una ventaja comparativa y, por último, se encuentra el resto de los Estados que luchan por mantener su flota mercante real y con ella acrecentar sus ingresos y su desarrollo económico. Es obvio que cada uno de los interesados tiene objetivos muy claros sobre el buque; el problema es que éstos se contraponen, por lo que es muy difícil resolver el caso de los pabellones de libre matrícula.

En el plano internacional, únicamente se ha establecido la limitante de la relación auténtica entre el buque y el Estado, pero ésta carece de coercitividad y no presenta una solución real, sobre todo si se considera que a pesar de que la mayoría de los Estados la toma en cuenta, los países de libre matrícula la ignoran y a los armadores no les conviene considerarla.

El número de pabellones de libre matrícula tiende a aumentar y no es sencillo que su uso desaparezca, salvo que los Estados lleven a cabo los siguientes puntos:

- a) Que ofrezcan estímulos fiscales y laborales a los armadores y en general a su marina mercante;

- b) Que desarrollen y perfeccionen sus servicios portuarios;
- c) Que agilicen el trámite de matriculación tomando siempre en cuenta la relación auténtica buque-Estado;
- d) Dar incentivos para alentar la inversión contribuyendo al desarrollo de la marina mercante nacional e industrias relacionadas;
- e) Agilizar los trámites administrativos del ramo en general.

Una reflexión objetiva del problema de los pabellones de conveniencia lleva siempre a un mismo punto: de los Estados y sus políticas, depende el mantener el negocio naviero dentro de la nación, situación que se torna compleja en los países en desarrollo, ya que requieren apoyo del exterior y una reestructuración profunda en su sistema económico.

#### **4.2 Intereses políticos**

Además de tener una importancia trascendental en el comercio, el buque es una herramienta importante de la política internacional, ya que al poseer una nacionalidad llevan implícita la existencia de relaciones entre Estados. En este ámbito, la jurisdicción estatal se torna en una expresión de la soberanía en alta mar y en aguas extranjeras, lo que hace que muchos Estados consideren al buque como una extensión de su territorio. De esta forma, cuando se atenta contra un buque se atenta también contra el Estado.

Los casos de piratería, usurpación de pabellón y doble nacionalidad son atentados directos en contra de la soberanía estatal. Las banderas de conveniencia son también un atentado contra ésta, ya que se priva a los países de propiedad real de la jurisdicción que debe pertenecerles.

En la soberanía radica la parte medular de los intereses políticos que giran en torno a la nacionalidad de los buques porque los Estados se ven envueltos como actores en diversos foros del derecho internacional en donde ser libres y soberanos es fundamental.

Por otro lado, la existencia de una flota mercante nacional cumple funciones geopolíticas, porque en caso de guerra u hostilidades se previene la suspensión del servicio en los países que no están directamente involucrados en el conflicto, evitando que resulte afectada la economía nacional y contribuyendo a la estabilidad política interna.

Asimismo, la marina mercante garantiza a los Estados la independencia económica en este sector y la equidad frente a otros países, misma que con la tendencia del comercio mundial al libre mercado y la globalización, se traduce en términos políticos en una forma de "no dependencia".

Otro aspecto político que gira en torno al buque es la seguridad de los Estados. Al respecto, una de las tareas prioritarias de la armada de un país es la defensa nacional y el cuidado y resguardo de su flota mercante.

#### **4.3 Intereses político-sociales**

Las Naciones Unidas y sus organismos especializados tienen como propósito mantener la paz, la seguridad y la cooperación internacionales, basándose en los principios de igualdad soberana de todos sus miembros, buena fe en el cumplimiento de las obligaciones contraídas, obligación de solucionar pacíficamente los conflictos internacionales, prohibición del uso o amenaza de la fuerza contra la integridad

territorial o independencia política de cualquier Estado.<sup>77</sup>

Para cumplir con sus propósitos y objetivos, las naciones Unidas y sus organismos especializados cuentan con diversos recursos y herramientas entre las que se encuentran flotas de buques que portan su pabellón. Los buques con nacionalidad internacional son utilizados, entre otras cosas, para llevar ayuda humanitaria a los países durante una guerra o en caso de siniestro. Asimismo, son utilizados para defender a un país que ha sido invadido.

La Cruz Roja Internacional utiliza en muchas ocasiones buques que portan su bandera para llevar a cabo su labor. Entre las múltiples funciones de ayuda humanitaria que desempeña esta institución, está la de auxiliar a la marina mercante y civil de todos los países que transitan por las distintas rutas marítimas internacionales y para prestar su ayuda.

De esta necesidad de paz, seguridad y cooperación, se deriva la importancia político-social de los buques y el pabellón que marca su carácter de nacionalidad internacional teniendo principalmente una importancia básica en tiempos de guerra.

Las cuestiones humanitarias, de rescate y salvamento son algo que preocupa a todos los países, ya que la existencia de estos tipos de ayuda es sumamente necesaria, por eso la comunidad internacional ha aceptado su existencia y facilitado su labor. En este hecho radica el interés político-social que rodea a los buques, siendo muy importante su condición de nacionalidad internacional o de nacionalidad de organización internacional de servicios humanitarios.

---

<sup>77</sup> Vid. Seara Vázquez, Modesto. *Trialado General de la Organización Internacional*. México. Fondo de Cultura Económica. Segunda edición. 1985. p.p. 81 a 618

## Conclusiones al capítulo 4

A) En torno a la nacionalidad de los buques gran fuertes intereses económicos de los Estados, de los armadores y de los usuarios del servicio marítimo. Estos han dado lugar al surgimiento de pabellones de conveniencia, mismos que se han convertido en un problema para la mayoría de los Estados, ya que las facilidades que ofrecen atraen la atención de los armadores y desvían los beneficios que deben pertenecer a los países de propiedad real. Aunado a lo anterior, los países de libre matrícula no tienen un control efectivo sobre el buque, lo que crea problemas a nivel internacional en caso de delito, accidente o conflicto.

El problema de los pabellones de libre matrícula no se han podido erradicar debido a los fuertes intereses económicos que existen en torno al buque, afectando por consecuencia su nacionalidad. A los librematriculadores, a los armadores y en ocasiones a los usuarios les conviene su existencia y luchan porque éstos se mantengan. Por otro lado, los Estados que quieren que desaparezcan, necesitan modificar su marina mercante y sus políticas con respecto a ésta para poder atraer la atención de los armadores. Para lograr tal propósito podrían :

- 1) Ofrecer estímulos fiscales y laborales a los armadores y en general a su marina mercante;
- 2) Desarrollar y perfeccionar sus servicios portuarios;
- 3) Agilizar el trámite de matriculación tomando siempre en cuenta la relación auténtica buque-Estado;
- 4) Dar incentivos para alentar la inversión contribuyendo al desarrollo de la marina mercante nacional e industrias relacionadas;
- 5) Agilizar los trámites administrativos en general.

Mucho depende de los Estados acabar con el problema de los pabellones de libre matrícula, ya que a nivel internacional no existe una fuerza coercitiva que termine con ellos y son tan grandes los intereses económicos que los provocan, que únicamente los estímulos económicos, legislativos y administrativos pueden acabarlos.

B) Los intereses políticos que rodean a la nacionalidad de los buques se basan principalmente en el principio de soberanía estatal, misma que lleva implícita la existencia de relaciones entre Estados y la extensión de la jurisdicción de éstos en el exterior.

Otro interés se encuentra en el papel geopolítico de los buques y en la relación estabilidad económica-estabilidad política. La existencia de una marina mercante nacional garantiza por una parte la independencia en la utilización del servicio y su abastecimiento en tiempos de escasez o guerra. Este hecho da cierta estabilidad económica que es un factor importante para la estabilidad política. Además, en términos geopolíticos, la flota mercante nacional es una forma de independencia y un elemento que pone a los Estados en igualdad de condiciones evitando con ello la existencia de distintas formas de dependencia y de dominación.

La existencia de una armada nacional forma parte también de los intereses políticos que rodean a la nacionalidad de los buques debido a que su existencia garantiza la seguridad de los Estados así como su capacidad de defensa.

C) Los intereses político-sociales que existen en torno a la nacionalidad de los buques se refieren básicamente a la necesidad de mantener la paz, la seguridad y la cooperación internacional, así como de prestar ayuda humanitaria.

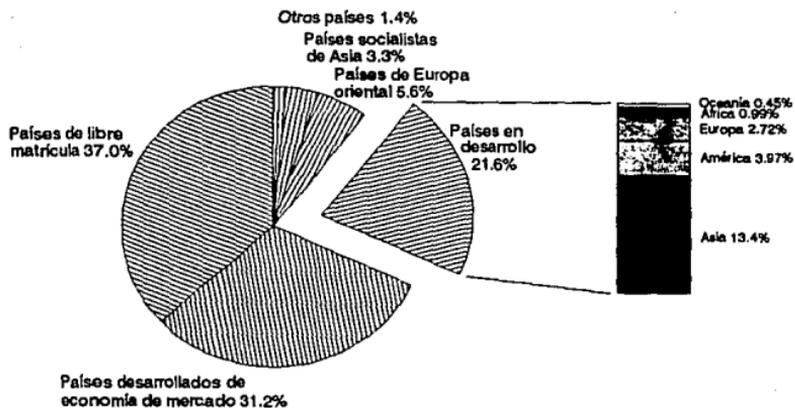
Las Naciones Unidas, sus organismos especializados y la Cruz Roja Internacional dan su "nacionalidad" a sus buques para que éstos puedan ser identificados por la comunidad internacional que requiere de sus servicios, acepta la necesidad de su existencia y facilita el cumplimiento de su misión. Atendiendo a lo anterior, la nacionalidad de los buques de los organismos mencionados garantiza la realización de su labor.\*

---

\* **NOTA:** Todos los cuadros y la gráfica que aparecen en el presente capítulo, fueron obtenidos de la siguiente fuente:  
Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *El transporte marítimo en 1992: Informe de la Secretaría de la UNCTAD*. Nueva York. Naciones Unidas. 1994. pp. 36, 37, 39, 42, 45, 44 y 40 respectivamente.

### GRAFICA # 1

Distribución del tonelaje mundial por grupos de países,  
en toneladas de peso muerto, 1992



**CUADRO # 1**

**Distribución del tonelaje mundial (en TRB y TPM),  
por grupos de países de matrícula 1970, 1991 y 1992 <sup>a</sup>**

(Cifras correspondientes al 31 de diciembre)

Pabellones de matrícula, por grupos de países	Tonelaje y porcentaje <sup>b</sup>						Aumento del tonelaje (en millones de TPM)	
	En millones de TRB			En millones de TPM			1970- 1992	1991- 1992
	1970 <sup>c</sup>	1991	1992	1970 <sup>c</sup>	1991	1992		
							(promedio)	
1. Total mundial	217.9 (100.0)	435.3 (100.0)	444.9 (100.0)	326.1 (100.0)	683.5 (100.0)	694.7 (100.0)	16.8	11.2
2. Países desarrollados de economía de mercado	141.8 (65.1)	145.1 (33.3)	142.3 (32.0)	209.7 (64.3)	223.0 (32.6)	216.6 (31.2)	0.3	-6.4
3. Países de libre matrícula	40.9 (18.8)	143.4 (32.9)	153.0 (34.4)	70.3 (21.6)	244.2 (35.7)	257.2 (37.0)	8.5	13.0
Total de los grupos 2 y 3	182.7 (83.9)	288.5 (66.3)	295.3 (66.4)	280.0 (85.9)	467.2 (68.4)	473.8 (68.2)	8.8	6.6
4. Países de Europa central y oriental (incluida la antigua URSS)	18.6 (8.5)	34.8 (8.0)	33.7 (7.6)	22.7 (7.0)	40.8 (6.0)	39.0 (5.6)	0.7	-1.8
5. Países socialistas de Asia	0.9 (0.4)	14.8 (3.4)	15.1 (3.4)	1.2 (0.4)	22.0 (3.2)	22.6 (3.3)	1.0	0.6
6. Países en desarrollo <sup>d</sup>	14.5 (6.7)	91.2 (21.0)	94.6 (21.3)	20.5 (6.3)	144.3 (21.1)	149.9 (21.6)	5.9	5.6
<u>De los cuales:</u>								
En África	0.8	5.2	5.1	1.1	7.0	6.9	0.3	-0.1
En América	6.4	17.9	17.9	8.7	27.4	27.6	0.9	0.2
En Asia	7.3	55.7	58.2	10.7	89.3	93.3	3.8	4.0
En Europa <sup>d</sup>	---	10.0	11.2	---	17.0	18.9	0.8	1.9
En Oceanía	---	2.4	2.2	---	3.6	3.2	0.1	-0.4
7. Otros países	1.2 (0.6)	6.0 (1.4)	6.2 (1.4)	1.7 (0.5)	9.2 (1.4)	9.4 (1.4)	0.4	0.2

<sup>a</sup> Con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos que, en 1992, representaban 2.8, 1.1 y 1.5 millones de TRB, respectivamente.

<sup>b</sup> Los porcentajes del tonelaje total figuran entre paréntesis.

<sup>c</sup> Cifras correspondientes al 31 de julio.

<sup>d</sup> Incluida la antigua Yugoslavia, clasificada desde 1986 como país en desarrollo de Europa.

## CUADRO # 2

Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1980 (al 1º de julio), 1991 y 1992 (al 31 de diciembre) <sup>a</sup>  
(En TPM)

Grupos de países	Año	Total en TPM		Buques tanque	Graneleros <sup>b</sup>	Buques de carga general	Buques porta-contenedores	Otros buques
		Miliones de TPM	Porcentaje del total mundial					
Total mundial	1980	682.8	100.0	49.7	27.2	17.0	1.6	4.5
	1991	683.5	100.0	37.6	35.3	15.1	4.3	7.7
	1992	694.7	100.0	37.9	34.5	15.1	4.7	7.8
Porcentajes del tonelaje total, por grupos de países								
Países desarrollados de economía de mercado	1980	350.1	51.3	52.5	52.7	43.4	74.3	50.4
	1991	223.0	32.6	36.0	29.2	23.0	44.8	43.9
	1992	216.6	31.2	34.1	27.8	21.5	42.6	43.9
Países de libre matrícula	1980	212.5	31.1	36.2	31.7	20.8	13.5	17.0
	1991	244.2	35.7	43.5	34.5	26.0	23.1	25.8
	1992	257.2	37.0	44.4	35.8	30.4	25.5	26.4
Países de Europa central y oriental	1980	37.8	5.5	2.8	4.2	12.3	2.9	19.2
	1991	40.8	6.0	2.9	5.3	13.9	2.5	10.2
	1992	39.0	5.6	2.7	4.9	13.7	2.0	9.6
Países socialistas de Asia	1980	10.9	1.6	0.6	1.6	4.7	0.1	1.3
	1991	22.0	3.2	1.1	3.7	7.8	4.0	2.2
	1992	22.6	3.3	1.1	3.9	7.3	3.9	2.5
Países en desarrollo <sup>c</sup>	1980	68.4	10.0	7.7	9.2	17.6	7.6	12.0
	1991	144.3	21.1	16.0	25.2	26.9	17.9	17.8
	1992	149.9	21.6	17.1	25.7	26.6	18.1	17.5
<u>De los cuales:</u>								
En África	1980	7.1	1.0	1.1	0.1	2.3	----	2.1
	1991	7.0	1.0	0.8	0.5	2.2	----	3.2
	1992	6.9	1.0	0.8	0.5	2.1	----	2.8
En América	1980	21.8	3.2	2.3	3.3	5.6	0.1	3.7
	1991	27.4	4.0	3.1	3.8	7.1	1.6	4.6
	1992	27.6	4.0	3.1	3.7	7.0	2.1	4.7
En Asia	1980	39.1	5.7	4.3	5.7	9.8	2.7	5.7
	1991	80.3	13.1	10.0	16.6	13.9	15.5	8.9
	1992	83.3	13.4	10.9	16.9	13.6	15.0	6.9
En Europa <sup>c</sup>	1980	1.2	----	----	----	0.1	----	----
	1991	17.0	2.5	2.0	3.4	3.0	0.7	0.6
	1992	18.9	2.7	2.2	3.6	3.2	0.9	0.7
En Oceanía	1980	0.2	----	----	----	0.1	----	----
	1991	3.6	0.5	0.1	0.9	0.7	0.1	0.5
	1992	3.2	0.5	0.1	0.8	0.7	0.1	0.6
Otro países	1980	3.0	0.4	0.2	0.6	0.9	1.6	0.1
	1991	9.2	1.4	0.5	2.1	0.5	7.7	0.1
	1992	9.4	1.4	0.6	1.9	0.5	7.9	0.1

<sup>a</sup> Con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y de las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

<sup>b</sup> Minerales y graneleros de 6,000 TRB o más, incluidos los minerales/petroleros y los minerales/graneleros/petroleros.

<sup>c</sup> Incluye Yugoslavia a partir de 1986.

### CUADRO # 3

Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países, al 31 de diciembre de 1992 <sup>a</sup>

(En millones de TPM y en porcentaje)

	Total mundial		Países desarrollados de economía de mercado		Países de libre matrícula		Países en desarrollo		Países de Europa central y oriental		Países socialistas de Asia	
	En millones de TPM	%	En millones de TPM	%	En millones de TPM	%	En millones de TPM	%	En millones de TPM	%	En millones de TPM	%
Tonelaje total	694.7	100.0	216.6	100.0	257.2	100.0	149.9	100.0	39.1	100.0	22.6	100.0
<u>Del cual:</u>												
Petroleros	263.3	37.9	89.8	41.5	116.7	45.4	45.1	30.1	7.1	18.2	3.0	13.3
Graneleros	240.0	34.5	66.7	30.8	86.0	33.4	61.6	41.1	11.7	29.9	9.4	41.6
Buques de carga general	104.9	15.1	22.6	10.4	31.9	12.4	27.9	18.6	14.4	36.8	7.7	34.1
Buques portacontenedores	32.4	4.7	13.8	6.4	8.3	3.2	5.9	3.9	0.7	1.8	1.2	5.3
Otros buques	54.1	7.8	23.7	10.9	14.3	5.6	9.4	6.3	5.2	13.3	1.3	5.8

<sup>a</sup> Buques de 100 TRB o más, con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos.

CUADRO # 4

Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula \*

(Al 31 de diciembre de 1992)

Países	Buques tanque		Graneleros de carga seca		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Otros		Total en 1992		Total en 1991	
	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM	Número de buques	Miles de TPM
Liberia	418	50,035	460	27,985	290	4,966	90	2,653	250	6,098	1,508	91,757	1,465	88,045
Panamá	303	28,679	549	23,350	1,425	13,789	158	3,678	496	4,089	2,931	73,585	2,783	68,302
Chipre	93	8,669	454	18,230	525	4,957	50	669	84	849	1,206	33,374	1,165	33,566
Bahamas	163	17,652	144	7,630	353	4,432	37	853	204	1,412	901	31,979	844	30,448
Bermudas	20	4,084	8	344	16	140	1	29	31	870	76	5,467	75	5,201
Total	997	109,119	1,615	77,539	2,609	28,304	336	7,882	1,065	13,318	6,622	236,162	6,332	225,562

\* Buques de 1000 TRB o más. Este cuadro no es plenamente comparable con los cuadros # 1 y # 3, basados en los buques de 100 TRB o más.

**CUADRO # 5**

**Parte del tonelaje total inscrito en los registros internacionales y los registros de libre matrícula más importantes que es propiedad de nacionales del país de matrícula**

(Al 31 de diciembre de 1992)

<b>Países de matrícula</b>	<b>Tonelaje total inscrito en el país de matrícula</b>	<b>Tonelaje de propiedad de nacionales del país de matrícula</b>	<b>Porcentaje del tonelaje total inscrito que es propiedad de nacionales</b>
Liberia	91,757	0	0.0
Panamá	73,585	63	0.1
Registro Internacional de Matrícula de Buques Noruego	34,864	32,717	93.8
Chipre	33,374	2,990	9.0
Bahamas	31,979	104	0.3
Malta	14,334	5	0.0
Registro Internacional de Matrícula de Buques Danés	6,692	6,688	99.9
Bermudas	5,467	0	0.0
Vanuatu	2,935	0	0.0

CUADRO # 6

Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula

(Al 31 de diciembre de 1992)

Países del pabellón	Liberia			Panamá			Chipre			Bahamas			Bermudas			Total parcial			Total de la flota bajo pabellón extranjero	
	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques	Porcentaje	Más de TPM	Número de buques
Grecia	9,457	124	10.3	6,334	284	8.9	20,300	664	60.9	4,225	106	13.2	----	----	0.0	40,546	1,178	17.2	52,918	1,631
Japón	10,190	252	11.1	29,854	1,141	40.3	120	17	0.4	963	39	3.0	----	----	0.0	40,600	1,440	17.3	52,353	1,776
Estados Unidos	20,265	241	22.1	2,509	126	3.4	148	10	0.4	8,567	119	26.9	2,102	10	38.4	33,818	506	14.2	40,001	665
Hong Kong	9,871	150	10.8	11,203	273	15.2	541	11	1.6	100	5	0.3	----	----	0.0	21,724	439	9.2	26,615	566
Noruega	8,782	177	0.6	2,071	67	2.8	2,307	20	6.9	3,585	117	11.2	225	6	4.1	16,260	386	7.2	18,141	521
Reino Unido	4,953	85	5.4	1,048	60	1.4	315	13	0.9	2,881	97	9.0	1,408	30	25.8	10,622	265	4.5	18,094	458
Alemania	4,002	85	4.4	1,414	27	1.0	1,935	189	5.8	352	11	1.1	54	1	1.0	7,757	313	3.3	10,079	569
República de Corea	1,703	21	1.9	5,237	146	7.1	----	----	0.0	----	----	0.0	----	----	0.0	6,940	160	2.9	7,319	196
China	1,671	32	1.8	3,347	90	4.5	68	4	0.3	34	1	0.1	----	----	0.0	5,140	127	2.2	7,206	108
Suecia	5,010	33	5.5	145	15	0.2	----	----	0.0	1,496	36	4.7	845	5	17.3	7,586	86	3.2	9,318	149
Provincia china de Taiwán	2,416	27	2.6	2,408	146	3.3	342	3	1.0	132	1	0.4	----	----	0.0	5,208	177	2.2	3,634	190
Finlandia	----	----	0.0	20	4	0.0	254	1	0.8	2,372	47	7.4	----	----	0.0	2,646	52	1.1	2,813	69
Francia	617	4	0.7	443	17	0.6	47	6	0.1	1,702	43	5.3	----	----	0.0	2,869	70	1.2	3,785	111
Suiza	944	15	1.0	756	51	1.0	321	13	1.0	546	14	1.7	----	----	0.0	2,567	93	1.1	4,480	146
Dinamarca	778	13	0.6	436	24	0.6	53	9	0.2	1,071	85	3.3	----	----	0.0	2,338	131	1.0	5,661	239
Arabia Saudita	1,352	5	1.5	152	11	0.2	----	----	0.0	510	2	1.6	21	2	0.4	2,035	20	0.9	2,555	35
Singapur	297	12	0.3	727	70	1.0	----	----	0.0	418	5	1.3	----	----	0.0	1,442	87	0.6	2,420	160
Bélgica	490	9	0.5	27	4	0.0	192	12	0.6	136	5	0.4	----	----	0.0	835	30	0.4	4,900	125
Total parcial	82,761	1,285	90.2	66,115	2,556	62.6	27,002	972	80.9	29,140	733	91.1	4,735	56	87.0	211,803	5,804	69.7	273,660	7,644
Otros	6,966	223	0.6	5,470	373	7.4	6,372	234	19.1	2,839	168	8.9	712	29	13.0	24,369	1,918	10.3	37,403	1,968
Total	91,757	1,508	100.0	73,585	2,901	100.0	33,374	1,206	100.0	31,979	901	100.0	5,467	76	100.0	236,162	6,622	100.0	311,102	9,730

## CUADRO # 7

### Los 35 países marítimos más importantes

(Al 31 de diciembre de 1992)<sup>a</sup>

Países de domicilio <sup>b</sup>	Número de buques			Tonelaje de peso muerto				
	Pabellón nacional <sup>c</sup>	Pabellón extranjero	Total	Pabellón nacional	Pabellón extranjero	Total	Pabellón extranjero	Total
Grecia	988	1,631	2,619	44,578,038	52,915,630	97,493,668	54.28%	15.22%
Japón	1,107	1,776	2,883	31,935,672	52,353,491	84,289,163	62.11%	13.16%
Estados Unidos	559	685	1,244	17,649,455	40,000,552	57,650,007	69.39%	9.00%
Noruega	925	521	1,446	34,571,512	19,141,218	53,712,730	35.64%	8.39%
Hong Kong	81	566	647	4,456,386	26,614,708	31,081,094	85.63%	4.85%
China	1,392	196	1,590	20,096,279	7,295,388	27,391,667	26.63%	4.28%
Reino Unido	414	458	872	5,543,843	18,093,968	23,637,811	76.55%	3.69%
Rusia	2,622	280	2,902	18,132,427	5,306,625	21,439,052	24.75%	3.35%
República de Corea	467	196	663	10,373,507	7,319,168	17,692,675	41.37%	2.76%
Alemania	580	589	1,169	6,034,251	10,079,427	16,113,678	62.55%	2.52%
Dinamarca	432	239	671	7,012,287	5,680,812	12,693,099	44.76%	1.96%
Italia	597	70	667	10,020,043	2,264,724	12,284,767	18.44%	1.92%
Suecia	182	149	331	2,936,940	9,317,726	12,254,666	76.03%	1.91%
Provincia China de Taiwán	201	190	391	7,734,200	3,933,926	11,668,126	33.72%	1.82%
India	396	39	435	10,315,271	654,823	10,970,094	5.97%	1.71%
Brasil	233	12	245	8,661,680	1,064,193	9,745,873	11.12%	1.52%
Irán (República Islámica del)	146	3	149	8,256,629	18,863	8,275,492	0.23%	1.29%
Singapur	276	160	436	5,419,887	2,419,777	7,839,664	30.67%	1.22%
Francia	196	111	297	3,170,090	3,784,694	6,954,784	54.42%	1.09%
Turquía	335	21	356	6,169,011	523,312	6,692,323	7.82%	1.04%
Ucrania	642	85	727	5,817,996	264,737	6,082,733	4.35%	0.95%
Países Bajos	429	178	607	3,496,979	1,951,771	5,448,750	35.82%	0.65%
Bélgica	44	125	169	191,501	4,900,312	5,091,813	96.24%	0.79%
España	291	92	383	3,159,764	1,931,824	5,091,588	37.94%	0.79%
Suiza	17	146	163	574,265	4,480,157	5,054,422	89.64%	0.79%
Rumanía	303	15	318	4,287,195	728,998	5,016,193	14.53%	0.78%
Kuwait	33	9	42	3,481,816	1,007,096	4,488,912	22.39%	0.70%
Chipre	39	31	70	3,007,735	1,048,470	4,056,206	25.85%	0.63%
Finlandia	103	69	172	1,038,540	2,812,884	3,851,424	73.03%	0.60%
Filipinas	272	14	286	3,682,480	135,123	3,817,603	3.54%	0.60%
Indonesia	399	74	473	2,504,700	1,199,849	3,704,549	32.39%	0.58%
Croacia	26	162	188	120,893	3,567,450	3,688,343	96.72%	0.58%
Polonia	263	7	270	3,490,411	66,090	3,556,501	1.86%	0.56%
Arabia Saudita	64	35	99	876,539	2,554,706	3,431,245	74.45%	0.54%
Australia	79	19	98	2,784,351	243,264	3,027,615	8.03%	0.47%
Total (35 países)	15,123	8,955	24,078	299,602,574	295,695,776	595,298,350	49.67%	92.94%
Porcentaje	62.81%	37.19%	100.00%	50.33%	49.67%	100.00%		
Total Mundial	17,950	9,730	27,680	329,444,905	311,102,407	640,547,312	48.57%	100.00%
Porcentaje	64.85%	35.15%	100.00%	51.43%	48.57%	100.00%		

<sup>a</sup> Buques de 1,000 TRB o más, con exclusión de la flota de reserva de los Estados Unidos de América y la flota canadiense de los Grandes Lagos.

<sup>b</sup> Se entiende por "país de domicilio" aquel donde radica la participación mayoritaria de la flota, es decir, la sede principal de la sociedad matriz. En varios casos se trata de una cuestión de apreciación. Así, por ejemplo, Grecia figura como país de domicilio con respecto a los buques de propiedad de un titular que llega con representación legal en Nueva York, Londres y El Pireo aunque el propietario esté domiciliado en los Estados Unidos.

<sup>c</sup> Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero están matriculados en territorios independientes o territorios autónomos asociados. En el caso del Reino Unido, los buques de bandera británica se incluyen entre los que enarbolan pabellón nacional, excepto en lo que se refiere a las Bermudas (enumeradas en el cuadro #4 como país de libre matriculación) y Hong Kong (clasificada por separado en el presente cuadro).

**ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

## **5. EVALUACION Y RECOMENDACIONES.**

**5.1 Evaluación de la Investigación.**

**5.2 Recomendaciones.**

## 5. EVALUACION Y RECOMENDACIONES

### 5.1 Evaluación de la Investigación

A lo largo del presente trabajo ha quedado de manifiesto la gran cantidad de intereses que rodean a la nacionalidad de los buques y la forma en que éstos pueden afectarla.

En el primer capítulo se presentó el concepto de buque, llegando a la conclusión de que éste debe ser definido desde un punto de vista jurídico y no material, ya que además de ser el medio a través del cual se transporta por mar a personas o cosas, posee un nombre, una nacionalidad y un registro que lo convierten en un ente con personalidad jurídica propia.

También se destacó la importancia del buque en el comercio internacional, la cual se deriva del papel que juega éste en el mundo y del empleo que hace del transporte marítimo como el medio principal para llevar la carga a su destino. Asimismo, se tocó lo relativo a la propiedad y explotación del buque, estableciendo una base conceptual para el análisis posterior de la importancia del buque para el armador.

Establecidas las bases teóricas necesarias para comprender el papel real de los buques, como siguiente paso fue definida la importancia de su nacionalidad, misma que se deriva de la relación entre Estados. Se subrayó que la nacionalidad es el vínculo existente entre el buque y el Estado, lo que se traduce como la jurisdicción del segundo sobre el primero. Así, un buque no puede ser molestado en alta mar y en aguas extranjeras.

Fueron revisadas también las excepciones al principio de jurisdicción estatal, abordándose los casos de transporte de esclavos, piratería, tráfico ilícito de estupefacientes, transmisiones no autorizadas desde alta mar, derecho de visita y derecho de persecución. En los casos mencionados, un Estado diferente al que otorgó la nacionalidad puede pedir cuentas a un buque de otro país.

Dentro del contexto de nacionalidad, se consideraron los temas relativos a los buques que navegan bajo dos o más banderas, a los buques sin nacionalidad, a la usurpación de pabellón y se dejó sentado el concepto de pabellones de conveniencia, dejando así una base para la revisión subsiguiente de los conflictos que éstos últimos traen consigo.

En tercera instancia fue estudiada la reglamentación, comprobación y concesión de la nacionalidad en el caso de México y en el plano internacional. Al respecto, se llegó a la conclusión de que la reglamentación internacional carece de coercitividad para evitar el uso de pabellones de libre matrícula estableciendo únicamente el principio de relación auténtica buque-Estado, por lo que por sí misma no puede terminar con esta práctica. Igualmente, fue posible observar que la legislación mexicana sigue los preceptos de la Confemar, pero eso no le garantiza que sus buques sean abanderados en otros Estados.

Se destacó la importancia de la existencia de documentos expedidos por el Estado cuyo pabellón porta el buque que comprueben la nacionalidad de éste y diriman cualquier duda que en torno a ésta pudiera presentarse.

Por último, fueron analizados los intereses que giran en torno a la nacionalidad de los buques. Se estudiaron en primera instancia los intereses económicos que son los que más fuertemente afectan ya que con éstos surge la libre matrícula. Para ello, se destacó el papel del buque en el desarrollo económico de las naciones, concluyendo

que la existencia de una marina mercante nacional que cubra las necesidades de comercio exterior del Estado, influye positivamente en el desarrollo del sistema portuario, en el de transportes, en las industrias relacionadas con el ramo, en el sector bancario y financiero, en el mercado de seguros, en la balanza de pagos, en la creación de empleos, en la educación y capacitación de personal, en los Ingresos del Estado vía pago de derechos y obligaciones, en la inversión y en la integración en los mercados internacionales.

Enseguida, se tocó lo relativo a la importancia económica del buque para el armador, llegando a la conclusión de que prestar uno de los servicios más utilizados del mundo es sin duda un negocio redondo. De este principio se deriva el incremento constante en el uso de pabellones de libre matrícula:

- 1) El costo del flete influye en el precio de las mercancías;
- 2) Si el precio de las mercancías es bajo se incrementa su demanda y las ganancias del productor, por lo que éste buscará un costo bajo en fletes;
- 3) Si el armador puede bajar el costo del flete tendrá más demanda e incrementará sus ganancias;
- 4) Los gastos de transporte que tiene el armador influyen en el costo del servicio, por lo que buscará que éstos sean lo más bajos posible;
- 5) Los países de libre matrícula, obteniendo los beneficios económicos ya mencionados que aporta la marina mercante a un Estado y ante la demanda existente, seguirán haciendo caso omiso de la relación auténtica buque-Estado y dando facilidades económicas a los armadores que abanderan sus buques en el país.

Con base al razonamiento planteado y al papel del buque en el desarrollo económico de las naciones, se comprobó que las banderas de conveniencia tienen un efecto negativo en la economía de los países de propiedad real y no han podido ser

eliminados debido a los intereses que giran a su alrededor.

En segunda instancia, se abordaron los intereses políticos existentes en torno a la nacionalidad de los buques, concluyendo que éstos se basan principalmente en el concepto de soberanía del Estado, en la no dependencia con respecto a otros países, en la relación estabilidad económica-estabilidad política y en la igualdad de condiciones en el contexto de libre comercio-globalización.

Para finalizar, se revisaron los intereses político-sociales sobre la nacionalidad de los buques, estableciéndose que el pabellón de Naciones Unidas y sus organismos especializados, así como el de otras organizaciones que buscan la paz, la seguridad, la cooperación y la ayuda humanitaria Internacional es muy importante, ya que con él se facilita el cumplimiento de este tipo de labores que la comunidad internacional necesita y acepta.

## 5.2 Recomendaciones

Como se estableció a lo largo de la presente Investigación, la nacionalidad de los buques está rodeada de intereses que la afectan positiva o negativamente. Los casos que van en detrimento de la economía o la soberanía de los Estados pueden ser disminuidos si se cumplen las siguientes condiciones:

a) Que la comunidad Internacional coopere de manera real y efectiva para reportar cualquier acto que afecte negativamente a un Estado;

b) Que los Estados incluyan expresa y claramente en sus legislaciones las sanciones a aquellos buques nacionales y extranjeros cuando así esté aprobado

internacionalmente, que cometan algún ilícito contra otros países o contra ellos mismos;

c) Que los Estados establezcan las herramientas que consideren pertinentes para tener un control efectivo sobre sus buques de manera que puedan ser ejercidos tanto derechos como obligaciones de ambos;

d) En el caso específico de los pabellones de libre matrícula y considerando que la reglamentación internacional carece de coercitividad y que las sanciones económicas para acabar con el problema no han sido suficientes, los Estados pueden contribuir al desarrollo de su propia economía y atraer la atención de los armadores tomando en cuenta los siguientes puntos:

1) Tomar conciencia real de la importancia que tiene la existencia de una marina mercante nacional capaz de atender su comercio exterior;

2) Reestructurar sus instituciones de administración pública con el fin de que no se dupliquen labores, obteniendo así una mayor efectividad en todas sus funciones, incluyendo aquellas relacionadas con la marina mercante de tal manera que se agilicen los trámites administrativos;

3) Establecer Instrumentos jurídicos relacionados con el transporte marítimo, que fomenten el desarrollo de la marina mercante nacional;

4) Dar estímulos fiscales que alienten a los armadores a permanecer en el país;

5) Fomentar la Inversión en el negocio naviero y sus industrias relacionadas;

6) Mejorar la infraestructura portuaria haciéndola técnica y económicamente atractiva

para su utilización;

7) Agilizar los trámites de matriculación de buques tomando siempre en cuenta la relación auténtica buque-Estado.

## **ANEXOS**

**ANEXO # 1**  
**LEY DE NAVEGACION DE MEXICO**

## LEY DE NAVEGACION

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

**CARLOS SALINAS DE GORTARI**, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

### DECRETO

**"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:**

## LEY DE NAVEGACION

### TITULO PRIMERO

### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPITULO I

#### AMBITO DE APLICACION DE LA LEY

**ARTICULO 1o.-** Es objeto de esta ley regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar pertenecientes a la Secretaría de Marina.

**ARTICULO 2o.-** Para efectos de la presente ley se entenderá por:

**Artefacto naval:** Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

**Comercio marítimo:** La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

**Embarcación:** Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

**Marina mercante mexicana:** El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

**Navegación:** La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

**Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Vías generales de comunicación por agua o vías navegables:** El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean.

**ARTICULO 3o.-** Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las

zonas marinas mexicanas.

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

**ARTICULO 40.-** Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana.

**ARTICULO 50.-** A falta de disposición expresa en esta ley y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, notificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente:

- I. Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;
- II. Código de Comercio;
- III. Códigos Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles; y
- IV. Los usos y las costumbres marítimas Internacionales.

## **CAPITULO II AUTORIDAD MARITIMA**

**ARTICULO 60.-** La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

- I. La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;
- II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y
- III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.

El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva.

**ARTICULO 70.-** Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana;
- II. Abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- III. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;

IV. Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos de la Ley de Puertos;

V. Inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida la Secretaría y las que establezcan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

VI. Otorgar su aprobación a personas físicas o morales para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de las normas oficiales mexicanas y de las que establezcan los tratados internacionales;

VII. Regular y vigilar que vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad;

VIII. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;

IX. Coordinar el auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana;

X. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana;

XI. Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;

XII. Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales, en materia marítima y ser la autoridad ejecutora, en el ámbito de su competencia;

XIII. Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;

XIV. Registrar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de altura de líneas conferenciadas y, en su caso, autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros;

XV. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior.

XVI. Imponer sanciones por infracciones a esta ley; y

XVII. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

**ARTICULO 80.-** Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada, y con las siguientes atribuciones:

I. Abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional, en los términos de la presente ley;

II. Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico, dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;

III. Autorizar los arribos y despachos de las embarcaciones;

IV. Vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en los puertos, se realicen en condiciones, de seguridad, economía y

eficiencia;

V. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación;

VI. Inspeccionar y verificar que las embarcaciones cumplan con las normas oficiales mexicanas y las de los tratados internacionales sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina por embarcaciones;

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

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

IX. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones;

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

XI. Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres y actuar como auxiliar del Ministerio Público;

XII. Imponer las sanciones en los términos de esta ley; y

XIII. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.

La Armada de México y las policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando lo solicite, en aspectos de vigilancia, seguridad, salvamento y contaminación marina, dentro del marco de su competencia.

**TITULO SEGUNDO**  
**DE LA MARINA MERCANTE**  
**CAPITULO I**  
**ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE**  
**EMBARCACIONES**

**ARTICULO 90.-** Son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo al reglamento respectivo.

La embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se le expedirá el "Certificado de Matrícula", cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.

Para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican :

I. Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;

- d) De recreo y deportivas;
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; y
- f) Artefactos navales.

II. Por sus dimensiones en:

- a) Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar; y
- b) Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

**ARTICULO 10.-** Las personas físicas mexicanas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanas embarcaciones y artefactos navales, de su propiedad o en posesión, mediante contrato de fletamento a casco desnudo.

Los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

**ARTICULO 11.-** La autoridad marítima podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar una embarcación como mexicana, en cuyo caso expedirá un pasaporte de navegación mientras se tramita la matrícula.

En el extranjero la autoridad consular mexicana podrá, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanas, y, mediante la expedición de un pasaporte autorizar la navegación para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde tramitará la matrícula.

**ARTICULO 12.-** Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
- III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y
- V. Las que sean propiedad del Estado mexicano.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V de este artículo serán matriculadas de oficio.

**ARTICULO 13.-** El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida, y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por su destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- V. Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;

VII. Por resolución judicial; y

VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales, y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto contrario entre las partes.

## CAPITULO II

### REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

**ARTICULO 14.-** La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;

II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, translativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, los que deben constar en Instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;

III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;

IV. Los contratos de construcción de embarcaciones en México o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

V. Las embarcaciones extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;

VI. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y

VII. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo.

La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

**ARTICULO 15.-** Las empresas navieras mexicanas podrán inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, dentro de un Programa de Abanderamiento a las embarcaciones extranjeras de su propiedad o que legítimamente posean, bajo cualquier contrato de arrendamiento o fletamento con opción a compra, las cuales gozarán del mismo trato que las embarcaciones mexicanas, cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y compromiso

de abanderamiento que establezca el reglamento respectivo.

### **CAPITULO III EMPRESAS NAVIERAS**

**ARTICULO 16.-** El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.

El operador es la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.

El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

**ARTICULO 17.-** Para actuar como naviero o empresa naviera mexicana se requiere:

- I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**ARTICULO 18.-** Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, salvo prueba en contrario.

El naviero que asuma la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deberá hacer declaración de armador ante la autoridad marítima del puerto de su matrícula, dicha declaración se anotará al margen de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional y cuando cese esa calidad deberá solicitarse la cancelación de dicha anotación. Esta declaración la podrá hacer también el propietario de la embarcación

Si no se hiciera esa declaración, el propietario y el naviero responderán solidariamente de las obligaciones derivadas de la explotación de la embarcación.

### **CAPITULO IV AGENTES NAVIEROS**

**ARTICULO 19.-** El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienda.

El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.

El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u armador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.

**ARTICULO 20.-** Para actuar como agente naviero se requiere:

I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;

II. Tener su domicilio social en territorio nacional;

III. Comprobar mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y

IV. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**ARTICULO 21.-** El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

I. Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuere consignado;

II. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;

III. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;

IV. Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;

V. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes están operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

VI. Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y

VII. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.

Para operar en puertos mexicanos todo naviero extranjero requerirá designar un agente naviero consignatario de buques en el puerto que opere.

Los navieros mexicanos no están obligados a designar agentes navieros en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas en dicho puerto, con un representante y se haya dado aviso a la Secretaría.

#### **CAPITULO V TRIPULACION**

**ARTICULO 22.-** Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y , de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considera tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.

**ARTICULO 23.-** El número de tripulantes de una embarcación y su capacitación deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación y de la embarcación. Para ello, los tripulantes deberán

acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar.

Los propietarios o navieros están obligados a vigilar que el personal a su servicio cumpla con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la infracción a este precepto, con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.

**ARTICULO 24.-** Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en altamar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aún cuando no se encuentre a bordo.

**ARTICULO 25.-** El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

- I. Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;
- II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar a firma del capitán;
- III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;
- IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal; y
- V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas.

**ARTICULO 26.-** Los oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría.

Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y, cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y mantobras necesarias.

**ARTICULO 27.-** Los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales en vigor, dando aviso oportuno a las autoridades correspondientes, y estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la

embarcación.

## **CAPITULO VI EDUCACION MARITIMA MERCANTE**

**ARTICULO 28.-** La Secretaría organizará la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, directamente o a través de instituciones educativas debidamente registradas por la misma, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública. Los instructores que impartan la capacitación deberán contar con registro de la Secretaría, y cumplir con los requisitos que ésta determine en el reglamento respectivo, así como con los establecidos en los tratados internacionales.

**ARTICULO 29.-** Los programas de estudio para la formación de los diversos niveles de los profesionales y de los subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones mercantes, serán autorizados por la Secretaría, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana, con la participación de las empresas navieras mexicanas y los colegios de marinos, y en los términos que, en su caso, estipulen los tratados internacionales.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre la Normas de Formación Titulación y Guardia para la Gente de Mar serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo.

## **TITULO TERCERO DE LA NAVEGACION CAPITULO I**

### **REGIMEN DE NAVEGACION**

**ARTICULO 30.-** La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estará abierto, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países, en los términos de los tratados internacionales.

La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos podrán ser negados por la autoridad marítima, cuando no haya reciprocidad con el país de la matrícula de la embarcación, o cuando así lo exija el interés público.

Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolando su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula.

**ARTICULO 31.-** La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la seguridad de las personas y de los bienes.

**ARTICULO 32.-** La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;

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

III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

**ARTICULO 33.-** La operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.

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

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

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

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

**ARTICULO 35.-** Los navieros, para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje:

I. Requerirán permiso de la Secretaría, para prestar servicios de:

- a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;
- b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas, o mediante las embarcaciones extranjeras depositadas en una marina turística autorizada;
- c) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación, mediante embarcaciones especiales; y
- d) Remolque maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con el administrador portuario, conforme a lo que establece la Ley de Puertos.

II. Podrán, mediante embarcaciones que cumplan las condiciones de seguridad y navegación, realizar sin permiso previo de la Secretaría los siguientes servicios:

- a) Transporte de carga y remolque transporte;

- b) Pesca, siempre que cuenten con concesión, permiso o autorización de la Secretaría de Pesca, de acuerdo a la ley de la materia;
- c) Dragado, siempre que cumplan con los requisitos necesarios para la realización de la obra de construcción o mantenimiento; y
- d) Explotación de embarcaciones especiales y artefactos navales, salvo las de seguridad, salvamento y auxilio a la navegación.

**ARTICULO 36.-** El otorgamiento de concesiones y permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica.

La revocación de las concesiones y permisos, estará sujeto al procedimiento que para ello establece la Ley de Puertos.

**ARTICULO 37.-** Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos de esta ley y su reglamento, pero en todo caso la resolución correspondiente deberá emitirse en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud debidamente requisitada, salvo que por las características especiales de lo solicitado, la resolución requiera de un plazo mayor, que no podrá exceder de noventa días naturales.

Transcurrido éste último plazo sin que hubiere recaído resolución sobre la solicitud de que se trate, se entenderá otorgado el permiso correspondiente.

Los permisos a que se refiere esta ley, no confieren derechos de exclusividad, por lo que la Secretaría podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, servicios idénticos o similares. En caso de que por razones de seguridad sea necesario limitar la entrada de participantes, el otorgamiento de los permisos se hará por concurso en los términos del procedimiento previsto en la Ley de Puertos.

## **CAPITULO II ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES**

**ARTICULO 38.-** Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:

- I. Prevista: La consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;
- II. Imprevista: La que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada; y
- III. Forzosa: La que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor. Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones.

**ARTICULO 39.-** La autoridad marítima, para autorizar el arribo a puerto a las embarcaciones, exigirá:

- I. En navegación de cabotaje:
  - a) Despacho de salida del puerto de origen;
  - b) Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas;
  - c) Lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros; y

d) Diario de navegación.

II. En navegación de altura, además de los documentos señalados en la fracción anterior:

a) Autorización de la libre plática;

b) Patente de sanidad;

c) En su caso, lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar;

d) Certificado de Arqueo;

e) Declaración general;

f) Declaración de provisiones a bordo; y

g) Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

En el caso de embarcaciones menores, se establecerá un régimen simplificado en el reglamento respectivo.

**ARTICULO 40.-** Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo el viaje. En este caso y cuando hayan llegado a la rada o al antepuerto sólo a buscar abrigo, o que sólo se hayan comunicado a tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

**ARTICULO 41.-** Conforme se establezca en el reglamento respectivo, para hacerse a la mar, las embarcaciones requerirán de un despacho del puerto que expedirá la autoridad marítima, para lo cual se les exigirá:

I. Patente de sanidad;

II. Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de Infraestructura o daños causados a ésta;

III. Certificados de seguridad que demuestren el buen estado de la embarcación; y

IV. Cálculo y plan de estiba de la carga.

Los despachos quedarán sin efecto si no se hicieron uso de ellos, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a su expedición.

**ARTICULO 42.-** El despacho de embarcaciones podrá negarse por:

I. Orden de autoridad judicial o tribunal laboral;

II. Orden de las autoridades administrativas federales;

III. La presentación incompleta de la documentación exigida en este capítulo; y

IV. Existir peligro para la embarcación si se hace a la mar, de acuerdo al Informe oficial meteorológico.

**ARTICULO 43.-** En las marinas: el arribo y despacho de las embarcaciones de recreo y deportivas se sujetará al régimen simplificado que establezca el reglamento respectivo, La Secretaría podrá habilitar a un delegado honorario de la capitán de puerto, responsable de controlar el arribo y despacho de embarcaciones de recreo y deportivas que operen en dichas marinas, excepto el despacho de aquéllas en navegación de altura, que deberá ser expedido por la capitán de puerto.

**ARTICULO 44.-** Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para

que se haga a la mar con el objeto de realizar actividades pesqueras.

Las embarcaciones pesqueras que efectúen navegación vía la pesca, para obtener el despacho de salida deberán exhibir ante la autoridad marítima la concesión, permiso o autorización expedida por la Secretaría de Pesca; y su plazo de vigencia lo fijará la autoridad marítima mismo que no podrá exceder los noventa días naturales, siempre y cuando esté dentro de la vigencia del documento que autorice la actividad pesquera.

El naviero estará obligado a dar el aviso de entrada y salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar por escrito a la autoridad marítima de la lista de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vaya a efectuar la pesca.

**ARTICULO 45.-** Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto; pero no habrá distinciones por el pabellón o por el monto de los importes que deban pagar por los servicios portuarios.

**ARTICULO 46.-** El capitán de puerto evitará que se prolongue la permanencia en puerto de las embarcaciones sin causa justificada.

Durante su permanencia en la zona portuaria, las embarcaciones deberán contar con el personal necesario para ejecutar cualquier movimiento que ordene la autoridad marítima o que proceda para la seguridad del puerto y de las demás embarcaciones.

**ARTICULO 47.-** Las embarcaciones cargadas con substancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto y en estricto cumplimiento a las indicaciones que para mayor seguridad les haga la capitanía de puerto.

### **CAPITULO III PILOTAJE**

**ARTICULO 48.-** El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de los buques, de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.

La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, embarcaciones, áreas de fondeo, de seguridad y vías navegables, respecto de los cuales sea obligatoria la utilización de este servicio, que será prestado en la forma que prevengan su reglamento y las reglas de operación de cada puerto.

La autoridad marítima podrá exceptuar de la obligación de utilizar servicio de pilotaje, a las embarcaciones bajo el mando de un mismo capitán, piloto o patrón que acredite su capacidad y se dediquen a:

- I. La realización de trabajos de construcción de infraestructura portuaria y dragado en el mismo puerto, durante el periodo en que ejecuten los trabajos; y
- II. La navegación interior y de cabotaje, cuando se realice de manera regular en un mismo puerto, y no transporten petróleo o sus derivados o mercancías peligrosas.

El servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizar este servicio, así como a las demás que lo soliciten.

**ARTICULO 49.-** El servicio de pilotaje se prestará por pilotos de puerto. Para ello se requerirá permiso otorgado por la Secretaría o contrato celebrado con la administración portuaria Integral para el puerto respectivo, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos.

**ARTICULO 50.-** Para ser piloto de puerto se requiere ser mexicano por nacimiento y contar con el correspondiente título profesional de marino y certificado de competencia, otorgado por la Secretaría, que lo acredite para el puerto respectivo, conforme a los requisitos que señale el reglamento.

El piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones portuarias, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

El cargo de piloto de puerto será incompatible con cualquier empleo o comisión, directa o indirectamente, en las empresas de navieros o agencias navieras, así como en sus empresas filiales o subsidiarias.

**ARTICULO 51.-** La presencia de un piloto de Puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repelición del capitán frente al piloto. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación; en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien queda autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan, y deberá sustituirse por otro piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

#### **CAPITULO IV**

##### **REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO**

**ARTICULO 52.-** El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y empuje, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

La Secretaría determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos y las embarcaciones, según su arqueo bruto o características, que requerirán del uso obligatorio de este servicio, el cual se prestará con el número y tipo de remolcadores, así como en la forma que establezca el reglamento respectivo y las reglas de operación para cada puerto.

#### **CAPITULO V**

##### **SEÑALAMIENTO MARITIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACION**

**ARTICULO 53.-** La Secretaría dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo, de acuerdo a los tratados, resoluciones y recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a estas ayudas.

**ARTICULO 54.-** La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, que funcionarán en forma continua durante las veinticuatro horas del día.

**ARTICULO 55.-** La Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las zonas adyacentes a los puertos, y en las instalaciones y áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

**ARTICULO 56.-** Los concesionarios para la administración portuaria integral, así como los de terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y demás ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría y se señalen en los títulos de concesión.

**ARTICULO 57 .-** Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a la autoridad marítima de las interrupciones, deficiencias y desperfectos que adviertan en las señales marítimas.

#### **CAPITULO VI INSPECCION NAVAL**

**ARTICULO 58.-** La Secretaría expedirá a las embarcaciones y artefactos navales los certificados de seguridad de navegación correspondientes como constancia de que se han efectuado todas las pruebas, inspecciones y verificaciones iniciales, periódicas o extraordinarias, prescritas para certificar que reúnan las condiciones técnicamente satisfactorias para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, de acuerdo a los tratados internacionales y al reglamento respectivo.

Se presume, salvo prueba en contrario, que una embarcación con un certificado de seguridad vigente puede zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.

La autoridad marítima llevará a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las embarcaciones extranjeras, en los términos de los tratados internacionales.

**ARTICULO 59.-** La construcción, reparación o modificación significativa de buques, deberá realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y el reglamento respectivo, para lo cual:

- I. Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la marina mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;
- II. El proyecto deberá ser previamente aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;
- III. Durante los trabajos el buque en construcción o reparación estará sujeto a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes; y
- IV. Al término de los trabajos, el buque requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo, que expida la Secretaría, o por personas aprobadas por ésta.

**ARTICULO 60.-** El servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de

radiocomunicación marítima y captación de información meteorológica requerido para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas.

Los dispositivos y medios de salvamento e instalaciones que se dediquen a su mantenimiento deberán cumplir con las normas oficiales mexicanas y las que establecen los tratados internacionales.

**ARTICULO 61.-** La expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de embarcaciones o artefactos navales y su equipo de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la Secretaría o por personas físicas o morales mexicanas, o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas, en los términos que determine la Secretaría. Para embarcaciones menores el reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado.

**ARTICULO 62.-** La autoridad marítima inspeccionará y verificará las condiciones de seguridad de la carga en los buques, solicitando al naviero, consignatario o capitán del buque, la información sobre el aseguramiento, estiba y trimado de la carga y las demás a las que esta ley o los tratados internacionales les confieran tal carácter.

**ARTICULO 63.-** Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse en forma segura y apropiada. Cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones y verificaciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar, en los términos establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**ARTICULO 64.-** Los propietarios, navieros, capitanes y demás tripulantes de las embarcaciones, están obligados a facilitar las inspecciones y verificaciones, proporcionando los datos e informes que se les pida y ordenando las maniobras que se les indiquen, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y de las instalaciones portuarias.

La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación, por autoridad administrativa o judicial, se harán a bordo de ésta o en las oficinas de la capitanía de puerto en que se encuentre surta la embarcación, caso este último en que los objetos inspeccionados se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.

Los propietarios o navieros estarán obligados a cubrir todos los gastos que originen las inspecciones y verificaciones, incluyendo a los que se derivan de pruebas de resistencia y determinación de espesores, experimentos de estabilidad y las que la autoridad marítima estime necesarias, así como el importe de los gastos que implique la reparación del material averiado.

#### **CAPITULO VII**

#### **PREVENCION DE LA CONTAMINACION MARINA**

**ARTICULO 65.-** Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en las aguas de jurisdicción mexicana.

**ARTICULO 66.-** En las aguas de jurisdicción mexicana, la Secretaría será la encargada de hacer cumplir las obligaciones y prohibiciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, incluyendo su protocolo, emiendas y los demás tratados internacionales, en la materia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

En los casos de descargas y derrames accidentales, la Secretaría se podrá coordinar con la de Marina.

La Secretaría de Marina hará cumplir en las aguas de jurisdicción mexicana, lo relativo a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se establezcan en el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.

#### **TITULO CUARTO DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES CAPITULO I**

##### **DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTICULO 67.-** La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: Nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos anteriores que la forman.

#### **CAPITULO II FORMAS DE ADQUISICION DE EMBARCACIONES**

**ARTICULO 68.-** El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**ARTICULO 69.-** Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

- I. Contrato de construcción, en los términos de ésta ley;
- II. Dejeción válidamente aceptada por el asegurador;
- III. Buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional;
- IV. Decomiso;
- V. Derecho de angarja, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional; y
- VI. Abandono, en el caso previsto por el artículo 78 de ésta ley.

**ARTICULO 70.-** Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de la embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

**ARTICULO 71.-** La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compra venta de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este caso la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción; y

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

**ARTICULO 72.-** La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien trató su construcción.

### **CAPITULO III COPROPIEDAD MARITIMA**

**ARTICULO 73.-** Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.

**ARTICULO 74.-** Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratarario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de éstos.

**ARTICULO 75.-** Cuando las decisiones a que se refiere este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

**CAPITULO IV  
AMARRE ABANDONO Y DESGUACE DE  
EMBARCACIONES**

**ARTICULO 76.-** El amarre temporal de embarcaciones, consiste en su permanencia en puerto, fuera de operación comercial y sin tripulación de servicio a bordo, salvo la de guardia. El capitán de puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, y previa garantía otorgada por el propietario o naviero, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pudiese en servicio la embarcación, así como el documento laboral que demuestre que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación.

En el caso de que el amarre ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se otorgará la garantía por daños y perjuicios a favor del administrador portuario.

**ARTICULO 77 .-** Cuando transcurrido el plazo de amarre y las prórrogas, en su caso, no se pusiere en servicio la embarcación, o cuando antes del vencimiento de estos términos estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la capitanía de puerto, por sí o a solicitud del administrador portuario, ordenará su remolque al lugar que convenga con el administrador portuario.

Si no se cumpliera la orden, la capitanía de puerto ordenará la maniobra por cuenta de los propietarios de la embarcación, decretará su retención y se procederá al trámite de ejecución de la garantía y, en su caso, al del remate de la embarcación, cuando el importe de la garantía no fuere bastante para pagar el costo de las maniobras los daños y perjuicios que pudieren ocasionarse.

**ARTICULO 78.-** El titular de la Secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la Nación, en los siguientes casos:

- I. Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;
- II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;
- III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio; y
- IV. Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo.

**ARTICULO 79.-** El desguace de una embarcación se autorizará por la Secretaría al propietario en el lugar y por un plazo determinado, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de la matrícula y constitución de garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, a las instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos, y la

limpieza del área donde se efectúe el desguace. En el caso de que el desguace ocurriera en un área de operación concesionada del puerto, se requerirá la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará a favor de éste.

#### **CAPITULO V**

### **PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES**

**ARTICULO 80.-** Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. Los créditos derivados de, las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

IV. Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje; y

V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o el daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

**ARTICULO 81 .-** Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, sólo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.

**ARTICULO 82.-** Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se hicieren exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación.

La extinción del privilegio no implica la del crédito o indemnización; éstos se extinguirán en la forma y términos señalados en la legislación aplicable.

**ARTICULO 83.-** La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.

**ARTICULO 84.-** Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

- I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;
- II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación; y
- III. Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no extingue por transferencia de la propiedad.

**ARTICULO 85.-** El constructor de una embarcación, o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

**ARTICULO 86.-** Las disposiciones contenidas en este capítulo son aplicables a los artefactos navales, en conducente.

#### **CAPITULO VI**

##### **PRIVILEGIOS MARITIMOS SOBRE LAS MERCANCIAS TRANSPORTADAS**

**ARTICULO 87.-** Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

- I. Fletes y accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;
- II. Extracción de mercancías naufragadas; y
- III. Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

**ARTICULO 88.-** Los privilegios marítimos señalados en el artículo anterior se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contando a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

**ARTICULO 89.-** Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar a la autoridad competente que se construya garantía sobre las mismas. En todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.

#### **CAPITULO VII**

##### **HIPOTECA MARITIMA**

**ARTICULO 90.-** Se podrá constituir hipoteca de una embarcación o artefacto naval construido o en proceso de construcción, por el propietario mediante contrato, que deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario público en el país o en el extranjero. La hipoteca marítima se extiende al flete, si así se pacta.

El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

**ARTICULO 91.-** El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los

privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de esta ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación o artefacto naval.

**ARTICULO 92.-** En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación o artefacto naval, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre los derelictos y además sobre:

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

El Gravamen real de las hipotecas se extenderá a la última anualidad de Intereses, salvo pacto en contrario.

**ARTICULO 93.-** El propietario de la embarcación o artefacto naval hipotecado, no podrá gravarlo sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

**ARTICULO 94.-** La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, y conocerá del proceso el Juez de Distrito competente.

## TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE EXPLOTACION DE EMBARCACIONES CAPITULO I CONTRATOS DE FLETAMENTO

**ARTICULO 95.-** En los contratos de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Los contratos de fletamento se clasifican en:

- I. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.- El fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete.

El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante.

En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción a compra;

- II. Fletamento por tiempo.- El fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un

flete.

El fletante se obliga además, a prestar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato. El fletante conserva la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador y el capitán le debe obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento; y

III. Fletamento por viaje.- El fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

El se obliga además, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento. El fletante conserva la gestión náutica y comercial.

El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento; en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Para los demás contratos de fletamento se estará a lo convenido por las partes y, en su caso, a lo previsto en el presente capítulo.

**ARTICULO 96.-** El contrato de fletamento debe constar por escrito y el documento que lo contiene se denominará póliza de fletamento. Este contrato se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado, por lo dispuesto en esta ley.

La póliza de fletamento contendrá por lo menos:

I. Los elementos de individualización de la embarcación;

II. Nombre y domicilio del fletante y del fletador;

III. Monto y forma de pago del flete; y

IV. Duración del contrato.

Las acciones nacidas del contrato de fletamento prescribirán en un año.

Serán nulas las cláusulas de exoneración de responsabilidad por daños que resulten de la inobservancia a lo establecido en la presente ley.

**ARTICULO 97.-** Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de este clausulado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de textos, cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de dicha correspondencia.

Si un contrato de fletamento no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.

Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a éstas por sus nombres sin el texto

completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

## CAPITULO II

### CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA

**ARTICULO 98.-** Se entiende por contrato de transporte de mercancías por agua, aquél en virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario.

Este contrato constará en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, el cual además será un título representativo de mercancías y un recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el reglamento respectivo.

**ARTICULO 99.-** Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se sujetarán a lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte por agua de mercancías mediante conocimiento de embarque, serán pactados libremente por las empresas navieras y los usuarios

**ARTICULO 100.-** El conocimiento de embarque deberá contener:

- I. Nombre y domicilio de la empresa naviera o del operador y del cargador;
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando las circunstancias que sirvan para su identificación;
- V. El valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si el flete es pagado o por cobrar;
- VII. La mención de los puertos de carga y de destino;
- VIII. La mención de la modalidad y tipo de transporte;
- IX. El señalamiento del sitio en que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y
- X. El clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligan para el transporte de las mercancías por agua.

**ARTICULO 101.-** Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte por agua siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:

- I. Que el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;
- II. Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de

esta ley; y

III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.

Las disposiciones de este capítulo no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a este tipo de póliza, éstos quedarán sometidos a las presentes disposiciones.

**ARTICULO 102.-** El naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías desde el momento en que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega.

La empresa naviera o el operador, al recibir las mercancías bajo su custodia, expedirá a cada embarcador un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías y en cuanto éstas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

Se considerará que las mercancías son entregadas cuando estén en poder del destinatario o a su disposición, de acuerdo con el contrato, esta ley o los usos y costumbres internacionales, o en poder de una autoridad o tercero a quienes según las disposiciones legales aplicables hayan de entregarse.

**ARTICULO 103.-** El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por la empresa naviera o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito a la empresa naviera o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse aviso anterior, se tendrán por entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte por agua mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

**ARTICULO 104.-** La empresa naviera o el operador podrá limitar su responsabilidad por la pérdida o daño de las mercancías por una suma equivalente en moneda nacional de 866.67 derechos especiales de giro, por bulto o unidad o a 2 derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que resulte más alto, o en su caso, conforme se establezca en los tratados internacionales al respecto.

La empresa naviera o el operador no podrán acogerse a la limitación de responsabilidad si se prueba que la pérdida y el daño provinieron de un acto u omisión de su parte.

**ARTICULO 105.-** La empresa naviera o el operador, no serán responsables por daños a las mercancías que resulten de:

I. Falta náutica en la navegación, del capitán, tripulación o piloto;

II. Incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de la empresa naviera o del operador;

III. Caso fortuito o fuerza mayor;

IV. Actos u omisiones del cargador, propietario de las mercancías o sus agentes o representantes;

V. La naturaleza de las propias mercancías que ocasionen la disminución de volúmen o peso;

VI. Embalaje insuficiente o imperfección de las marcas;

VII. Vicios ocultos; y

VIII. Aquellos otros aspectos contemplados en el Código Civil.

El cargador proporcionará a la empresa naviera o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma, que él consigna o indemnizará a la empresa naviera o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.

Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.

### CAPITULO III

#### CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA

**ARTICULO 106.-** Por el contrato de transporte de personas por agua la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo.

Cuando no exista una competencia efectiva en la prestación del servicio regular de transporte de personas por agua, la Secretaría, previa opinión favorable de la Comisión Federal de Competencia, establecerá las bases tarifarias respectivas.

En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Estos deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.

**ARTICULO 107.-** El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo.

**ARTICULO 108.-** El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros.

**ARTICULO 109.-** Las acciones derivadas del contrato de transporte de personas por agua y su equipaje prescriben en el término de un año, conluido a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino; si la embarcación no zarpara, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero

tal situación.

#### **CAPITULO IV CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE**

**ARTICULO 110.-** El contrato de prestación de servicio de remolque transporte que consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de todo o parte de la fuerza de tracción.

En el remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario.

Las acciones derivadas de estos contratos prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.

#### **TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION CAPITULO I ABORDAJES**

**ARTICULO 111.-** Se entiende por abordaje a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.

Si después de un abordaje, una embarcación naufragara en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aun cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario.

**ARTICULO 112.-** Los casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecido en esta ley.

**ARTICULO 113.-** Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

**ARTICULO 114.-** Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga el derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

#### **CAPITULO II AVERIAS**

**ARTICULO 115.-** Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o de ambos.

Las averías se clasifican en:

1. Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada o

razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.

El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y

II. Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.

Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que pueda ejercitar contra terceros.

**ARTICULO 116.-** Los actos y contribuciones en concepto de avería común se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales, que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes.

**ARTICULO 117.-** Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común.

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

Corresponde al capitán, al propietario o al armador de la embarcación afectada, declarar la avería común, ante la autoridad marítima y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el juez competente, inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.

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

Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.

**ARTICULO 118.-** Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ésta, están obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y efectuar un depósito de dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o armador para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el propietario o armador tiene el derecho a retener las mercancías hasta que se cumpla con las obligaciones que establece este artículo.

La declaración de avería común no afecta las acciones particulares que pueden tener la empresa naviera o los dueños de la carga.

**ARTICULO 119.-** Las acciones derivadas de la avería común prescriben en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la

prescripción opera al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.

### **CAPITULO III SALVAMENTO**

**ARTICULO 120.-** Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

**ARTICULO 121.-** Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

**ARTICULO 122.-** La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el reglamento respectivo.

**ARTICULO 123.-** El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero.

**ARTICULO 124.-** El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

**ARTICULO 125.-** Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

### **CAPITULO IV HUNDIMIENTO Y REMOCION**

**ARTICULO 126.-** Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación, o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero.

**ARTICULO 127.-** Cuando la embarcación, aeronave o artefacto naval hundido o varado, no se encuentre en el caso previsto en el artículo anterior, el propietario o la persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar éstos o su carga, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro, para efectuar la remoción, misma que deberá realizarse en los términos

que señale la autoridad marítima, previo otorgamiento de garantía suficiente que asegure que se realizará el rescate, remoción o eliminación de todos los restos, cuyo monto será fijado por la Secretaría.

**ARTICULO 128.**— En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la Nación. En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta, por medio de subastas. Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.

#### **CAPITULO V**

#### **DERRELICTOS MARITIMOS**

**ARTICULO 129.**— Se entiende por derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en estado de no navegabilidad, sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

**ARTICULO 130.**— Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza jurisdicción y que presenten un interés arqueológico, histórico o cultural, de acuerdo con la ley de la materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo, o un pecio, está obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, y deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

#### **CAPITULO VI**

#### **RESPONSABILIDAD CIVIL**

**ARTICULO 131.**— El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.

**ARTICULO 132.**— Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.

Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad

establecidos en el convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario a fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos.

## **CAPITULO VII INVESTIGACION DE ACCIDENTES MARINOS**

**ARTICULO 133.-** El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos; misma que será firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.

**ARTICULO 134.-** El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

- I. Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o, en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;
- II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;
- III. De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y
- IV. Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.

**ARTICULO 135.-** Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:

- I. Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practiquen cualesquiera de otras diligencias que estime necesarias;
- II. Emitir dictamen fundado o motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados pudieran considerarse configurativos de un delito. Tratándose de salvamentos, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos de los tratados internacionales sobre salvamento marítimo;
- III. Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar las actuaciones al ministerio público federal para el ejercicio de las

funciones que le competen; y

IV. Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, a petición de cualesquiera de las partes interesadas, si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.

**TITULO SEPTIMO**  
**SANCIONES**  
**CAPITULO UNICO**  
**DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTICULO 136.-** Para la imposición de las sanciones previstas en esta ley, la Secretaría deberá oír previamente al interesado y tomar en cuenta la gravedad de la información y los daños causados, para lo cual observará el siguiente procedimiento:

I. La Secretaría le hará saber las presuntas infracciones, concediéndole un caso de quince días hábiles para que presente pruebas y defensas; y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga; y

II. Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubiere presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

**ARTICULO 137.-** Para los efectos del presente capítulo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción.

En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este capítulo.

**ARTICULO 138.-** Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a mil días de salario a:

I. Las empresas navieras, por no cumplir con los requisitos que establece el artículo 17;

II. Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 107;

III. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 90.;

IV. Los capitanes de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 117;

V. Los patrones de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 27;

VI. Los tripulantes que incumplan con lo dispuesto en el artículo 23;

VII. El propietario o naviero que autorice o consienta el manejo de la embarcación o artefacto naval, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica; y

VIII. Las personas que cometan infracciones a la ley o a sus reglamentos, no previstas expresamente en el presente capítulo.

**ARTICULO 139.-** La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario a:

I. Las empresas navieras, por no cumplir con los requisitos y obligaciones establecidos en el artículo 15;

II. Las empresas navieras, por no cumplir con lo establecido en el tercer párrafo del artículo 44;

III. Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el tercer

párrafo del artículo 30;

IV. Los capitanes y patrones de embarcaciones por:

- a) No enarbolar la bandera en aguas mexicanas;
- b) Falta del despacho de salida del puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto; y
- c) No utilizar el servicio de pilotaje o remolque, cuando éste sea obligatorio.

V. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y

VI. Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 50.

**ARTICULO 140.-** La Secretaría impondrá una multa de diez mil a cincuenta mil djas de salario

a:

I. Los propietarios de las embarcaciones o a las empresas navieras por:

- a) Proceder al desguace, en contravención de lo establecido por el artículo 79;
- b) No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;
- c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 35, fracción I, sin permiso de la Secretaría;
- d) Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 65;
- e) Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 131; y
- f) Abanderar o matricular una embarcación o artefacto naval en otro Estado, sin haber obtenido previamente la dimisión de la bandera mexicana.

II. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;

III. Los capitanes o patrones de embarcaciones por:

- a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;
- b) No justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones; y
- c) No cumplir con la obligación establecida en el artículo 121; y

IV. Los concesionarios, por incumplimiento a lo establecido en el artículo 56.

#### **TRANSITORIOS**

**PRIMERO.-** Esta ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

**SEGUNDO.-** Se abrogan:

I. La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981, y sus reformas;

II. La Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1929; y

III. La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1930.

**TERCERO.-** Se derogan:

- I. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250;
- II. Los artículos 10., fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación;
- III. Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio; y
- IV. Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley.

**CUARTO.-** En tanto no sean expedidos los reglamentos de la presente ley, se continuarán aplicando los vigentes a la fecha, en lo que no se opongan a la misma.

**QUINTO.-** Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de expedición de la presente ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Puertos.

**SEXTO.-** Las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos en la misma.

México, D.F., a 18 de diciembre de 1993.- Dip. **Cuahtémoc López Sánchez**, Presidente.- Sen. **Eduardo Robledo Rincón**, Presidente.- Dip. **Sergio González Santa Cruz**, Secretario.- Sen. **Antonio Melgar Aranda**, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los 23 días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres.- **Carlos Salinas de Gortari**.- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **José Patrocinio González Blanco Garrido**.- Rúbrica.

## **ANEXO # 2**

### **LOS BUQUES MERCANTES DEJAN DE SER MEXICANOS E IZAN BANDERAS DE OTROS PAISES**

Por Salvador Corro y Guillermo Correa

En *Proceso*, No. 761, Junio 3, 1991, México, p.p.18 a 21

**El propósito:  
evadir impuestos y evitar obligaciones laborales**

# Los buques mercantes dejan de ser mexicanos e izan banderas de otros países

Salvador Corro y Guillermo Correa

Cuando el transporte marítimo mundial va viento en popa, en México ante la posibilidad de un aumento del intercambio de mercancías derivado del Tratado de Libre Comercio, la flota mercante nacional se reduce, el desempleo de marinos crece y la industria naval se encuentra en crisis; las escuelas del ramo deben achicarse y algunas afrontan el riesgo de tener que cerrar. Además, las empresas paraestatales, como Pemex, Fertimex, Conasupo y otras, que mueven grandes volúmenes de carga, prefieren contratar compañías extranjeras dedicadas al transporte de mercancías al exterior.

Actualmente, el transporte marítimo mueve 90 % del tonelaje que llega al país, lo cual representó, en 1989, más de 3,940 millones de toneladas. Esta cifra ha sido la mayor de los últimos diez años y aumentará si continúan las tendencias a la globalización de las economías industriales.

La culpa de la crisis, según los afectados y especialistas del ramo, radica en las altas tasas de impuestos que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público cobra a los propietarios de buques nacionales, lo que ha provocado que, apoyados en razones jurídicas, los dueños opten por arriar la bandera nacional y navegar con insignias extranjeras.

Así, por ejemplo, el buque *Oaxaca*, de la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM), navega con bandera holandesa; el *Colima*, de la misma compañía, lo hace con la filipina, cuando su tripulación es, en su mayoría, mexicana.

El capitán Francisco Albarros, dirigente del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, dice: "Nos duele profun-



El "Tumilco". También evade impuestos

damente, pues inclusive asistimos al abanderamiento de algunos de ellos y luego los recibimos con banderas de otro país".

"En el Océano Pacífico se recuerda, dicen oficiales entrevistados, que embarcaciones como: *El Sinaloa*, *Monte Rey*, *Poza Rica*, *Minatitlán*, *El Siete Marés*, *Miguel Alemán*, que daban prestigio

a la marina mercante nacional, ahora navegan con banderas extranjeras y sus tripulaciones están sujetas a legislaciones distintas a la de México".

El piloto mayor del puerto de Tampico, Tamaulipas, capitán Rodrigo Ramos Niebla, dice que de los barcos que llegan a esa zona y al puerto de Altamira, entre 250 y 270 al mes, apenas tres por-

tan bandera mexicana. Aunque, de hecho, a Tampico sólo llegan con bandera nacional, los pocos barcos que tiene Pemex.

Lo mismo sucede en Baja California Sur, Veracruz y Lázaro Cárdenas, Michoacán. En La Paz el corresponsal Gerardo Albarán de Alba constató que cambiar de bandera se ha convertido en negocio. La mayor parte de las veces para eludir las leyes laborales mexicanas. Normalmente, cuando un barco renuncia a su bandera original, toma la de un país que le facilite operación y gobierno de la nave. Se les llama "banderas de conveniencia" y son de países como Liberia, Panamá y Grecia, que tienen legislaciones paralelamente atractivas para las empresas navieras. Por ejemplo las leyes de Liberia permiten dar a los trabajadores de barcos trato casi de esclavos.

Lo más grave es que el cambio de bandera puede ser solicitado en cualquier embajada de los países con los que México tiene relaciones, y el trámite puede realizarse hasta por teléfono;

protegen a los tripulantes en la contratación.

De acuerdo con la Cámara Nacional de Marina Mercante, la crisis del sector se agudizó en este sexenio. Sus estudios muestran que a fines de 1987 se suspendió el otorgamiento de estímulos fiscales, lo que provocó el deterioro de la industria naval por que se empezó a cobrar a las empresas un impuesto de 2 % sobre sus activos, que junto con la fijación de un arancel de 10 % a la importación de buques, colocó a las empresas mexicanas en notoria desventaja frente a las extranjeras.

Arturo Alcazar Nieto, director de la Cámara Nacional de Marina Mercante, afirma que en unos cuantos años se ha pasado de un régimen de estímulos a la inversión, a uno en el que por cada embarcación que se adquiere hay que entregar al fisco, de entrada, 22 % del valor, aparte de 15 % de IVA por la compra de buques.

"Esta difícil situación no sólo ha frenado el crecimiento y la modernización de la marina mercante, sino que está exponiendo seriamente la supervivencia

para la formación de marinos profesionales, que egresan de las escuelas náuticas sin tener posibilidad de empleo en buques mexicanos y en la actividad para la que fueron preparados y tienen que dedicarse a otras ocupaciones para sobrevivir o bien laborar en buques extranjeros".

## SOLO 25 BARCOS GRANDES

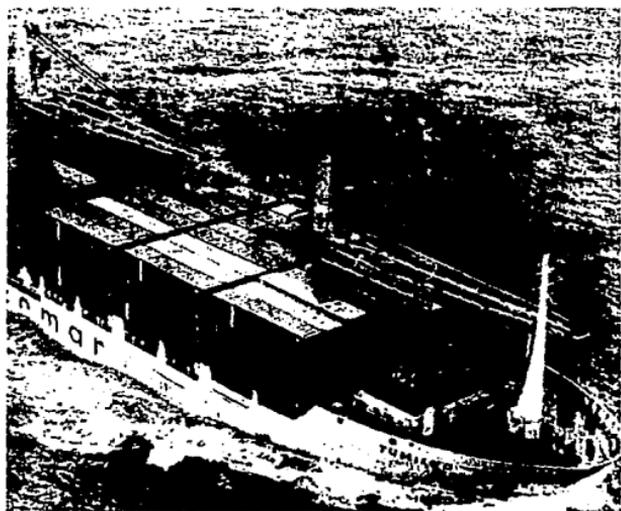
El directivo de la Cámara concreta: la flota mexicana de propiedad privada, en 1989, alcanzó el nivel más bajo de los últimos ocho años; hay sólo 25 embarcaciones mayores, que suman 271,885 toneladas, lo que equivale a una reducción de 51 % respecto de 1985. La participación de los particulares llegó a 23 % del tonelaje y, tomando en consideración tanto a empresas privadas como públicas se tiene actualmente la flota más anticuada de los últimos 20 años.

A fines de 1990, dice, el registro del tonelaje bruto de la flota mayor se redujo a un millón 6,000 toneladas, 25 % en comparación con la cifra de 1985. Y aunque esta reducción no parece muy significativa, lo es si se toman en cuenta que en 1989 "sólo se abanderó un buque mercante mexicano propiedad de particulares, de 3,542 toneladas, de 35 años de edad, y en cambio se dio de baja a diez embarcaciones privadas con un total de 111,532 toneladas".

Dice que tan sólo en lo que se refiere al principal producto de exportación, que es el petróleo, en 1989 el transporte marítimo del crudo representó un total de 280 millones de dólares en fletes. Las nuevas circunstancias en el mercado internacional de este producto, favorables a los países productores que han demostrado ser fuentes confiables y seguras de aprovisionamiento, deben aprovecharse para obtener una gradual participación en los fletes que generan estas exportaciones, que actualmente se colocan en el buque del comprador, sin que nuestro país obtenga beneficio alguno del transporte. En este mismo sentido — agrega — se deben buscar caminos de concertación con el sector privado y con el público, para vincular las ventas de nuestras otras exportaciones con el flete marítimo incluido y la compra de productos extranjeros puestos a bordo del buque designado por el comprador, siempre en condiciones competitivas internacionalmente.

Las empresas mexicanas se sienten acosadas y poco estimuladas. Por ello, la mayoría de las embarcaciones nacionales, no lo son. Navegan con banderas de Liberia o Panamá, principalmente, países en los que fueron registrados por las ventajas fiscales que ofrecen.

Agencias de buques, agencias fiscales y la Aduana Marítima de Guaymas, informa el corresponsal Ramón Alfonso



El "Onsaca" Bandera holandesa

basta mostrar la documentación del barco.

El cambio de bandera, informa el corresponsal en Coahuacoalcos, Muisio Cárdenas Arullana, se ha convertido en estrategia común de las compañías que realizan comercio internacional y tiene como finalidad abatir el pago de derechos portuarios y eludir las leyes que

de la bandera mexicana en los buques, lo cual se ha reflejado ya en una disminución de la flota, con el consiguiente detrimento de las fuentes de empleo para el personal marino preparado para esta actividad, con gran inversión en recursos y esfuerzos.

"En 1989, agrega, el gobierno erogó alrededor de 30,000 millones de pesos

Sallard, reconocen que en todo el mundo es práctica común adoptar "banderas de conveniencia" y que, al hacerlo, no se incurre en delito alguno.

En México, la adopción de banderas extranjeras creció a partir de la entrada en vigor del impuesto de 2% sobre los activos fijos de las empresas, impuesto único en el mundo y calificado de "absurdo" por el capitán Edmundo Elizondo, gerente de la agencia "Línea Mexicana del Pacífico", representante de Transportes Marítimos Mexicanos (TMM), la empresa más grande del país.

"El fisco está de cacería y ello nos ha obligado a tomar algunas medidas, como optar por las banderas de conveniencia, para proteger el patrimonio de la empresa", dice Elizondo, quien labora desde hace casi 35 años en TMM. Esta empresa tiene en la actualidad cerca de 30 buques propios y renta una cantidad similar, con capacidad de hasta 35,000 toneladas de carga. Varios de ellos — no quiso precisar el número — navegan con banderas liberiana o panameña, como es el caso del *Oaxaca* (30,000 toneladas) y el *Azteca* (35,000 toneladas). Se trata, dice, de un mero acto de supervivencia, pues de otra forma empresas navieras alemanas o japonesas, principalmente, les quitarían los mercados.

"Imagínese usted — declaró al reportero Ramón Alfonso Sallard — tal cantidad de barcos, algunos de los cuales tienen un valor de hasta 150 millones de dólares, en que la empresa tendría que pagar muchos millones anuales sólo por el impuesto del 2% sobre los activos fijos, además de que cuentan con alrededor de 25,000 contenedores para transportar alimentos y éstos también son parte de los activos... sería una millonada".

La empresa siempre gozó de los favores del gobierno, dicen algunos marinos, que sintetizan en una mini historia: "Cuando llegaron a aparecer empresas que le podían llegar a hacer competencia, eran aplastadas. Se inició aproximadamente en 1959, con un barquito viejo que se llamaba *Andahuac*. Poco a poco fue adquiriendo barcos, primero de una línea noruega en el Golfo de México, con ruta en los Estados Unidos. Luego, en el Pacífico. A mediados de los sesenta se asoció con empresas japonesas, británicas y se internacionalizó. Aprovechando los créditos blandos, se le consolidó. En los mejores épocas de TMM sus accionistas eran José Serrano Segovia (del grupo Olmea), Enrique Rojas Guadarrama (del grupo Alfa y exaccionista del banco Serfin) y la familia Larrea.

"En 1990, después de una danza de millones de dólares, Televisa (Emilio Azcárraga y Miguel Alemán, principalmente) adquirió una cantidad impor-

## CORRUPCIÓN Y BUROCRATISMO DEPRIMEN AL PUERTO DE VERACRUZ; ORDEN DE REANIMARLO

Veracruz. A menos de una semana de que se venza el plazo fijado por el presidente Carlos Salinas de Gortáriz para que este puerto recobre el lugar que por décadas ha tenido, la corrupción y el burocratismo continúan.

Porfirio Díaz lo inauguró en 1912 y los gobiernos siguientes, principalmente el de Miguel Alemán, lo impulsaron y convirtieron en el puerto nacional de mayor importancia, pero hoy vive su peor época.

No es posible, dijo el presidente Carlos Salinas de Gortáriz el 21 de abril, que "pese más carga mexicana por Houston que por todos los puertos mexicanos". En clara alusión a Veracruz, en su visita por el puerto de Tuxpan, en esta entidad, expuso: si no arreglamos este puerto "no se podrá prestigiar el sistema portuario en su totalidad". Agregó: "No queremos parches, ni simulaciones". Para el mandatario la modernización de este lugar juega un papel estratégico para el país, para el comercio internacional. Por eso, convocó a los trabajadores a que se sumen a la búsqueda de una solución a los problemas del puerto veracruzano y dio un plazo de 45 días para que recobre su prestigio.

Veracruz se cimbó. Surgieron de inmediato denuncias de corrupción contra los cuatro sindicatos que tienen que ver con la actividad portuaria. "Son una escuela de pillos", dice Manuel Ralero López, presidente del Centro Empresarial de Veracruz. Explica: "Aquí no se puede hacer ningún movimiento sin que antes tengamos que pagar mordida. Pero los sindicatos no son todo el problema, también está Servicios Portuarios Mexicanos, con sede en la entidad, empresa paraestatal que se encuentra coludida con los gemelos."

Es bueno, agrega, que el Presidente de la República haya tomado la determinación de limpiar el puerto de Veracruz. No cree que 45 días sean suficientes para poner orden. Hay vicios que vienen de muchos años atrás.

Señalados por todos como responsables de la situación aquí, los líderes de cuatro sindicatos relacionados con el trabajo portuario reconocieron el 28 de mayo que "el puerto de Veracruz ha permanecido estancando, sus instalaciones son obsoletas y los trabajadores realizan las maniobras extremando esfuerzos". Agregaron "estamos dispuestos al cambio, para lo cual ofreci-

mos entusiastamente nuestra aportación como trabajadores y refrendamos compromisos con México, ahora y siempre, con trabajo, honestidad y productividad..."

Arturo Lara Martínez, María Santos de Caram, Angel N. Bellicia y Pedro Jiménez Alvarado, líderes de manobricos, careñeros, cargadores, amarradores de barcos, esbaldadores y chacadres del puerto, firmaron el compromiso sin referirse a las acusaciones que se les hacen.

Se reunieron inmediatamente con el líder de la CTM, Fidel Velázquez, y el de la CROM, Cusuhúmbe Palera. Trascendió que una de las soluciones será la unificación de los gremios y la desaparición de Servicios Portuarios Mexicanos, empresa que dirige José Luis Muirilo.

Según el líder de la Coparmex en Veracruz, así la situación de injusticia que se vive en el puerto, que los integrantes de los sindicatos realizan contratos por día para que otros efectúen las labores que ellos deberían hacer. Son los famosos "cujes", quienes carecen de todos los derechos que contiene la Ley Federal del Trabajo.

El dirigente empresarial sostiene que si desaparece Servicios Portuarios Mexicanos lo mejor sería concesionar el servicio de carga y descarga en el puerto.

El gobierno federal aplica un programa modernizador en los puertos. Agustín Arriaga Rivera, director general del Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios, informa que la actual administración promueve 25 puertos y parques industriales para facilitar la instalación e integración de empresas con salidas al mar, por los que se realiza el 80% del comercio exterior.

El funcionario agrega que hasta el momento las inversiones realizadas ascienden a un billón 782,964 millones de pesos, con un impacto de cerca de 30,000 empleos generados.

El presidente Salinas de Gortáriz puso en claro, el 28 de mayo, que en lo que respecta al puerto de Veracruz, se tomará "cuálquier acción que sea necesaria para prepararlo a un mayor movimiento bajo un tratado norteamericano de libre comercio" y añadió que al final de mayo "estaremos listos con un programa para hacer un cambio profundo en el puerto. Espero que será mediante el diálogo". (Guillermo Correa)

ante de acciones. En este período los barcos cambiaron de bandera. Luego se dio otro movimiento de acciones. Hoy el accionista mayoritario es José Serra-

no Segovia, del Grupo Olmea". Según la revista *Expansión*, TMM está integrada por 46 empresas. En 1989 tenía inversiones por 173,981 millones

de pesos. Daba ocupación a más de 100,000 empleados.

Pero la disminución de la flota mercante no sólo representa una baja de impuestos, sino que está desempleando de marinos como no había ocurrido nunca.

Esto preocupa a todo el sector, ya que este año el país tiene sólo 1,250 oficiales de cubierta y máquinas embarcados en todas las naves que actualmente operan bajo nuestra bandera. Esta fuerza de trabajo representa el 4.5% del número de empleos que la rama de transporte marítimo ofrece al país.

Eduardo Meixuero Mancisidor, que edita la revista *Altamar* dice: "El año pasado, del total de personal empleado en todas las ramas del transporte marítimo sólo representábamos el 3% respecto al transporte en general. Ello es, sin duda, la mejor prueba del abandono y desinterés en que a nivel nacional se encuentra la marina mercante".

"No hay empleo para los marinos, dice el piloto mayor del puerto de Tampico, Rodrigo Ramos Nicbla. Y si no hay fuente de trabajo no hay donde se puedan capacitar los capitanes; tampoco podrá haber pilotos. Pero eso sí, estamos preparando marinos para todo el mundo".

Manuel Rico Pérez, subdirector de la Escuela Náutica de Tampico opina, a título personal y como miembro de la academia de marinos de este puerto, que debe instrumentarse una política que estimule a las empresas navieras mexicanas a que abran fuentes de empleo. "Al año, egresan de las escuelas 200 marinos. ¿Dónde van a trabajar? En ningún lado. Por eso nuestro colegio está buscando la revalidación de estudios de nuestros marinos para que les otorguen licencias panameñas y tengan opción de trabajar."

Recuerda que desde 1979 se dio impulso a las escuelas porque, "se dijo, teníamos que prepararnos para administrar la riqueza. Nos dotaron de los mejores equipos: simuladores, talleres; nuestros planes de estudio están vigilados por la Organización Internacional de Marina (OMI). Somos reconocidos internacionalmente".

La crítica situación de la marina mercante nacional motivó que el pasado 21 de abril, el secretario de Comunicaciones y Transportes, Andrés Caso Lombardo, manifestara que el desarrollo es impostergable, ya que de no lograrlo "la infraestructura será aprovechada por las flotas de otros países y la principal beneficiada debe ser nuestra marina nacional".

En 1989 México tenía 98 unidades y a enero pasado la cifra había bajado a 63 barcos. De estos, 47 pertenecían: 35 a Pemex, cuatro a Navimin (Naviera Miera del Golfo), siete a la SCT y uno al Fideicomiso de Escuelas Navieras.

De las empresas privadas, IMM tenía siete; Navisur, tres; Arnamex, tres; Tecomer, uno; y Frigomar, dos. De 63 barcos con bandera mexicana únicamente siete fueron construidos en nuestro país, catorce son japoneses, ocho holandeses y así.

La crisis de la marina mercante ha originado la celebración de foros, congresos y reuniones de análisis en los últimos meses. La última de ella se llevó a cabo la semana pasada, en el puerto de Veracruz, donde por primera vez los integrantes de los Colegios de Marinos del país dieron el grito de alarma.

El Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto propuso, concretamente, que si la política fiscal de gravar con 2% los activos fijos fracasó, pues que se derogue. Planteó la creación, como en otros países, de dos zonas libres donde se pueda abanderar a las embarcaciones mexicanas sin que se les castigue con elevadas cargas fiscales. Hablarán de utilizar las islas de Cedros, B.C.N y Cozumel como lugares para matricular buques.

En cuanto a la construcción naval pidieron instrumentar un plan que amalgame la marina mercante, la pesquera y la armada; promover la construcción de buques de 3,000 y 3,500 toneladas de peso muerto, plantear a las empresas como Fertimex y la CFE, entre otras, que contraten los buques mexicanos, ya que actualmente utilizan hacen con extranjeros.

Demandaron que se respete el acuerdo internacional 40-40-20, por el país vendedor tiene derecho al 40% del flete, el comprador al otro 40 y el resto a cualquier empresa que opere en el área.

El diputado federal Mario Rijoas Almanza, del PAN relacionado con la industria del ramo, dice que lo más lamentable del cambio de banderas es "la violación de los derechos humanos de marinos mexicanos que trabajan en esas embarcaciones". Explica: con el cambio de insignias las empresas navieras se sustran de sus derechos y obligaciones en cuanto a la Ley Federal del Trabajo y de hecho los marinos nacionales que laboran en esas compañías pierden la protección de la legislación laboral mexicana.

Emérico Flores Nava, presidente de la Comisión de Marina, de la Cámara de Diputados, declara que la situación es crítica y que en materia de marina mercante "falta todo por hacer". Censura a las empresas que prefieren cambiar de bandera y dijo que esa situación debe ser corregida.

En esto coinciden la Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas, colegios y asociaciones de marinos mercantes, integrantes de la iniciativa privada ligados con el gremio y, en privado, funcionarios del sector naval y de Comunicaciones y Transportes. ☉

## INDICE DE GRAFICAS Y CUADROS

	Pág.
1. Planisferio.....	8
2. Gráfica # 1. Distribución del tonelaje mundial por grupos de países en toneladas de peso muerto, 1992.....	72
3. Cuadro # 1. Distribución del tonelaje mundial (en TRB y TPM), por grupos de países de matrícula, 1970, 1991 y 1992.....	73
4. Cuadro # 2. Distribución del tonelaje mundial por tipos de buques y por grupos de países, 1980, 1991 y 1992. ....	74
5. Cuadro # 3. Estructura de la flota mercante de los principales grupos de países, al 31 de diciembre de 1992. ....	75
6. Cuadro # 4. Distribución del tonelaje de las principales flotas de libre matrícula. ....	76
7. Cuadro # 5. Parte del tonelaje total inscrito en los registros Internacionales y los registros de libre matrícula más importantes que es propiedad de nacionales del país de matrícula. ....	77

<b>8. Cuadro # 6. Nacionalidad efectiva de las principales flotas de libre matrícula. ....</b>	<b>78</b>
<b>9. Cuadro # 7. Los 35 países marítimos más importantes. ....</b>	<b>79</b>

## BIBLIOGRAFIA GENERAL

### Bibliografía

- Ademuni- Odeke, Dr. *Shipping in International trade relations*. Gran Bretaña. Avebury. 1988. 647 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. México. Herrero. 1984. 1 006 pp.
- Clinton H., Whitehurst. *The U.S. merchant marine: in search of an enduring maritime policy*. Annapolis, Md. Naval Institute Press. 1983. (pp. 218 a 230).
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *El transporte marítimo en 1989: informe de la Secretaría de la UNCTAD*. Nueva York. Naciones Unidas. 1991. 113 pp.
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. *El transporte marítimo en 1992: informe de la Secretaría de la UNCTAD*. Nueva York. Naciones Unidas. 1994. 166 pp.
- Conferencia Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo. *Acta final de la Conferencia con su documento adjunto y el Convenio sobre Limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo*. Londres. OCMi. 1977. 48 pp.
- Degenhardt, Henry W. *Maritime affairs-A world handbook: a reference guide to maritime organizations, conventions and disputes and to the international politics of the*

sea. Essex, G.B. Longman. 1985. 412 pp.

- Gamble, Pontecorvo. *Law of the sea: the emerging regime of the oceans*. Cambridge, Mass. Ballinger. 1973. (pp. 249 a 292).

- Graham, Blackburn. *The illustrated encyclopedia of ships, boats, vessels and other water-borne craft*. U.S.A. The Overlook Press Woodstock. 1978. 520 pp.

- Lawrence J., White. *International trade in ocean shipping services. The United States and the World*. Cambridge, Ma. Ballinger Publishing. 1988. (pp. 1 a 107).

- ..... "Ley de Navegación". *Diario Oficial*. México. Martes 4 de enero de 1994. pp. 31 a 51.

- ..... "Ley de Navegación y Comercio Marítimos". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 475 a 544. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- ..... *Ley de Vías Generales de Comunicación*. ed. 22a. México. Porrúa. 1992. 240 pp. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- ..... "Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 557 a 564. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- ..... *Maritime transport: a study by the Maritime Transport Committee*. París. The Organization for European Economic Co-operation. 1961. (pp. 9 a 13 y 33 a 37).

- O' Connell, Daniel Patrick. *The international law of the sea*. Oxford. Clarendon Press. 1982. (pp.1 a 28).
- Oficina de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar. *El derecho del mar: historia legislativa de la sección I de la parte VII (Artículos 87, 88, 90 a 94 y 96 a 98) de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar*. Nueva York. Naciones Unidas. 1989. 100 pp.
- ..... "Reglamentación para el Transporte Multimodal Internacional". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México. Porrúa. 1992. pp. 587 a 597. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- ..... "Reglamento a los capítulos tercero, cuarto y quinto de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 565 a 576. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- ..... "Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 577 a 586. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- ..... "Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 545 a 556. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).
- ..... "Reglamento General para el Sistema de Organización y Control de Tráfico Marítimo Nacional". *Código de Comercio y Leyes Complementarias*. ed. 57a. México, D.F. Porrúa. 1992. pp. 605 a 612. (Colección Porrúa. Leyes y Códigos de México).

- Salgado y Salgado, José Eusebio. *Apuntes de la cátedra de derecho mercantil marítimo*. México. s.n.e., s.n.p. 1981. 114 pp.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo". *Relaciones Internacionales: revista del Centro de Relaciones Internacionales*. México. FCPyS/UNAM. 1982. vol. VII. núm. 28. pp. 5 a 25.
- Sepúlveda Whittle, Tomás. *Los conceptos básicos del transporte marítimo y la situación en la actividad en América Latina*. Santiago de Chile. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. ONU. 1986. 111 pp. (Cuadernos de la CEPAL # 52).
- Sobarzo Loalza, Alejandro. *Régimen jurídico sobre alta mar*. México. Porrúa. 1970. (pp. 17 a 30 y 127 a 202).
- ..... *Statistical Yearbook*. Nueva York. Organización de Naciones Unidas. 1992. (pp.706 a 723).
- United Nations Conference on Trade and Development. *Review of Maritime Transport 1991: report by the secretariat of UNCTAD*. Nueva York. Naciones Unidas. 1992. (pp. ix a 87).
- Vargas, Jorge A. *Terminología sobre derecho del mar*. México. Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo. 1970. (pp. 36 a 43, 50-51, 54 a 57, 74 a 77, 104 a 115, 160 a 177, 196 a 199 y 202 a 209).

## Hemerografía

- Amado Castro, Luis Alberto. "El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Matriculación de Buques". *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Subsecretaría de Operación. Año III. Vol.II. No.1. 5o. bimestre. 1987. pp. 27 a 32.
- Arellano Chávez, Melchor. "Controlan 35 países el comercio marítimo mundial". *El Financiero*. México. 3 de mayo de 1993. p.42.
- Corro, Salvador y Correa, Guillermo. "Los buques mercantes dejan de ser mexicanos e izan banderas de otros países". *Proceso*. México. junio 3 de 1991. No. 761. (pp. 18 a 21).
- .....*El Financiero*. Rogelio Cárdenas. Diario. México. Febrero de 1993 a Julio de 1994.
- .....*Excelsior*. Regino Díaz Redondo. Diario. México. Febrero de 1993 a Julio de 1994.
- ..... "Flota mercante de bandera mexicana por armador". *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*. México. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Subsecretaría de Operación. Año IV. Vol. II. No. 2. 1er bimestre. 1988. pp. 10 a 14.
- ..... "Padrón de Abanderamiento Mexicano". *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Subsecretaría de Operación. Año III. Vol.I. No.12. 5o. bimestre. 1987. pp. 9 a 15.

- ..... "Padrón de Abanderamiento Mexicano". *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Subsecretaría de Operación. Año III. Vol.II. No.1. 6o. bimestre. 1987. pp. 15 y 16.

- ..... "Primera Reunión del Registro Público Marítimo Nacional". *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes/Subsecretaría de Operación. Año III. Vol.II. No.1. 6o. bimestre. 1987. pp. 11 a 13.