

21  
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"ACATLAN"

"EL PAPEL DE LA EMPRESA ARMADORA  
EN EL TRAFICO MARITIMO"

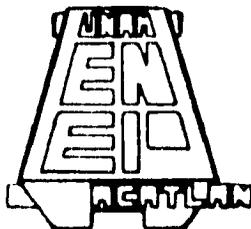
**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

LAURA LOPEZ SANTIAGO



MEXICO, D. F.

ASESOR:

DR. JOSE EUSEBIO SALGADO Y SALGADO



FEBRERO 1996

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

# TESIS CON FALLA DE ORIGEN

## **AGRADECIMIENTOS**

*A mis padres:*

*Mi más sincero agradecimiento y admiración por haberme inculcado el estudio y la responsabilidad, así como la búsqueda de la superación constante.*

*A mis hermanas y hermanos:*

*Con todo cariño por su apoyo y comprensión eterna.*

*A mi maestro y asesor de tesis Dr. José Eusebio Salgado y Salgado  
gracias por su dedicación, su tiempo y paciencia para realizar este  
trabajo. Mi eterna gratitud y respeto para la encomiable labor que  
usted realiza, la docencia.*

*Mi eterno agradecimiento a la UNAM-ENEP Acatlán por brindarme la oportunidad de adquirir importantes conocimientos a través de valiosos profesores que con su dedicación y enseñanza demuestran capacidad y voluntad en la formación de profesionales .*

*Con especial cariño a todos mis amigos y compañeros de la Generación 1989-1993 de la carrera de Relaciones Internacionales.*

*Por su tiempo y conocimientos dedicados a esta tesis, mi agradecimiento sincero a mis sinodales:*

*Lic. Raquel Marcovia Muñoz Vasquez  
Lic. Génoveva Portilla Gómez  
Lic. Irma Herrera Maya  
Lic. J. Roberto Reyes Solís*

## INDICE GENERAL

Introducción .....	5
--------------------	---

### CAPÍTULO PRIMERO DESENVOLVIMIENTO HISTÓRICO DEL TRÁFICO MARÍTIMO

1. El Comercio Marítimo en la antigüedad .....	8
2. El tráfico marítimo en la Edad Media .....	10
3. Las exploraciones y los descubrimientos geográficos .....	13
4. Historia del tráfico marítimo en México .....	16
4.1 Navegación y Comercio durante la Colonia	
4.2 La navegación en el México Independiente	

### CAPÍTULO SEGUNDO DE LA EMPRESA MARÍTIMA

1. Naturaleza histórica de la Empresa Marítima .....	27
2. Concepto de Empresa Marítima .....	29
3. Estructura Organizativa de la Empresa Marítima .....	31
3.1 Departamento o Gerencia de Tráfico	
3.2 Departamento o Gerencia de Fletamento	
3.3 Departamento o Gerencia de Línea	
3.4 Departamento o Gerencia de Operación	
3.5 Departamento o Gerencia Administrativa	
3.6 Departamento o Gerencia de Relaciones Públicas	
3.7 Departamento o Gerencia de Finanzas	
3.8 Departamento o Gerencia de Seguros	
3.9 Departamento o Gerencia Técnica	
3.10 Departamento o Gerencia Multimodal	

3.11 Departamento o Gerencia de Puertos	
3.12 Departamento o Gerencia Jurídica	
<b>4. De las personas</b>	<b>36</b>
4.1 Personal Terrestre	
4.1.1 Armador, Naviero, Operador del Buque	
4.1.2 Agente Marítimo	
4.2 Personal embarcado	

**CAPÍTULO TERCERO  
LAS COSAS DEL COMERCIO MARÍTIMO**

<b>1. EL Buque</b>	<b>44</b>
1.1 Concepto	
1.2 Integración del concepto de buque mercante	
1.3 El buque como integrante de fortuna	
1.4 El buque como cosa mueble	
<b>2. Buque: modos de individualización</b>	<b>52</b>
2.1 Nombre	
2.2 Matrícula	
2.3 Puerto de Matrícula	
2.4 Tonelaje	
2.5 Nacionalidad	
<b>3. Documentación: Libro a bordo</b>	<b>56</b>
<b>4. Clasificación de los buques</b>	<b>59</b>
<b>5. Régimen de Propiedad</b>	<b>61</b>
5.1 Como Derecho Privado	
5.2 Como Derecho Público	
5.3 Como Derecho Marítimo	
<b>6. Contratos relativos al transporte</b>	<b>65</b>
6.1 Locación o Arrendamiento	
6.2 Fletamento	
6.2.1 Fletamento por tiempo	
6.2.2 Fletamento por viaje	
6.3 Transporte Marítimo	
6.3.1 De personas	
6.3.2 De mercancías o cosas	
6.3.3 De buques (remolque)	

7. El cargamento .....	68
7.1 Compra-ventas Marítimas .....	

**CAPÍTULO CUARTO**  
**EL PAPEL DE LA EMPRESA ARMADORA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO DE**  
**MERCANCÍAS**

1. El Transporte Marítimo .....	73
2. Evolución del Tráfico Marítimo Internacional .....	76
2.1 Desarrollo de la flota mercante mundial .....	
3. La Empresa Marítima en México .....	80
3.1 Empresa Armadora Privada: Transportación Marítima Mexicana (TMM)	
3.2 Empresa Armadora Estatal: Petróleos Mexicanos (PEMEX)	
4. Situación actual de la Marina Mercante Mexicana .....	95

**CAPITULO QUINTO**  
**ACUERDOS INTERNACIONALES**

1. Convenio de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, 1924 .....	108
1.1 Conocimiento de Embarque .....	
1.2 Régimen Internacional .....	
2. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o Reglas de Hamburgo .....	116
3. Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías .....	125
4. Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 .....	133

**CONCLUSIONES**..... 140

**BIBLIOGRAFÍA**..... 144

## INTRODUCCIÓN

El transporte es uno de los factores más importantes en el desarrollo de la sociedad, ya que buena parte del éxito o fracaso de los planes de progreso de un país dependen de la infraestructura del sector transporte, porque además de dinamizar las actividades productivas a nivel nacional, las promueve y facilita en el contexto internacional.

De ahí que el sistema del transporte constituya un elemento estratégico e insustituible para el sano desarrollo de cualquier economía, aunque, por otra parte, también puede llegar a representar una carga para la economía de las personas y empresas cuando es ineficiente.

Al analizar los diversos medios de transporte, el marítimo es el que mayor ventajas ofrece en el traslado de mercancías a grandes distancias. Esto si tomamos en consideración que casi tres cuartas partes del globo están cubiertos de agua, lo cual hace del mar y los ríos vías brindadas por la naturaleza ya dispuestos a servir al transporte, mismo que, a su vez, representa la facilidad de un costo menor, al evitar los gastos de establecimiento y conservación de la vía, el cual además, en cuanto al mar se refiere, se nos presenta completamente libre, abierto a todos, asumiendo así un carácter internacional.

Cabe señalar que, siempre que el desarrollo de la industria del transporte marítimo ha cobrado gran auge, éste coincide con las más importantes conquistas del conocimiento humano. En consecuencia, las zonas que han desarrollado su Marina Mercante han sido poderosos centros industriales.

Por todo ello, la industria del transporte marítimo se significa como la más poderosa, no sólo por ser la primera que adquiere sentido orgánico, sino porque revela capacidad integradora.

Así pues, el transporte marítimo ha sido y es un instrumento para el logro de aspiraciones de dominio o de progreso a través del intercambio comercial; sin embargo, esas aspiraciones no pueden ser posibles sin el desarrollo y funcionamiento efectivo de la Marina Mercante de un país y, por ende, de los elementos que la integran.

La Empresa Marítima constituye un elemento de importancia en la Marina Mercante, ya que al ser ésta un instrumento al servicio del transporte encaminada a lograr un acto económico como es el comercio exterior, la Empresa Marítima representa uno de los pilares para llevarlo a cabo, pues cabe recordar que el ejercicio del comercio no puede concebirse sin la organización que la empresa supone.

En los años recientes, y en lo que se refiere a los aspectos económicos y comerciales, podemos elaborar una larga lista de acontecimientos de gran relevancia que tienen repercusión directa en el transporte marítimo: la consolidación del enorme mercado europeo a partir de 1993; la búsqueda de recursos financieros de Europa Oriental para su conversión a economías de mercado; la apertura comercial de las economías latinoamericanas; la negociación de acuerdos de libre comercio, entre los que destaca el de Canadá, Estados Unidos y México; y, en general, la globalización de la economía.

Esto es, ante la apertura comercial a nivel mundial surgen dos vertientes en el plano comercial: por un lado, encontrarse de frente con la competencia internacional dentro de casa y, por otro lado, la necesidad de salir a conquistar nuevos mercados internacionales, ya no como una estrategia de expansión, sino como una simple medida de supervivencia.

En este sentido, puede decirse que el rendimiento de las Empresas Marítimas determina la competitividad internacional de cualquier país en su conjunto.

Por tal motivo, el objetivo principal de este estudio es analizar el contexto jurídico, económico y comercial de la Empresa Armadora como uno de los principales soportes de la operaciones de tráfico marítimo en México.

Ahora bien, las Empresas Marítimas, como todas aquellas empresas de una gran densidad de capital y de alto riesgo, no pueden funcionar sin altos niveles de eficiencia y competitividad. Existen otras ramas de la industria que pueden generar ganancias con niveles muy bajos de desempeño. El transporte marítimo implica un enorme riesgo en todos sus ámbitos: desde la aventura marítima en sí misma, hasta el financiamiento de la actividad, pasando por la comercialización, nada puede dejarse al azar y mucho menos la competitividad.

Por tanto, al estructurar y esquematizar los pasos a seguir a fin de llevar a cabo la presente investigación, la columna vertebral -es decir, la hipótesis- que la sustenta es: en la medida en que las Empresas Armadoras en México desplieguen eficazmente sus operaciones de tráfico, los importadores y exportadores dispondrán de un proceso de distribución eficiente y competitivo de acuerdo al contexto actual de globalización.

Para cumplir con el objetivo de nuestro estudio, en el *Capítulo I* se describirá el papel del tráfico marítimo en la historia del comercio. Además, y con la finalidad de comprender el porqué de la deficiente Marina Mercante en México pese a su situación geográfica, se expondrá la historia del tráfico marítimo del país.

El *Capítulo II*, se dedica al estudio de la Empresa Marítima, al conocer su importancia histórica, su estructura organizativa, así como el personal colaborador de ésta, tanto terrestre como el de abordo del buque.

En el *Capítulo III* se identifican los elementos de la Empresa Marítima. De tal suerte, se hará un breve estudio del instrumento alrededor del cual gira todo el Comercio Marítimo; esto es, el buque, para luego proseguir con el estudio del cargamento,

conjuntando de esta manera los dos principales motores que hacen posible la actividad de la Empresa Marítima..

Por otra parte, en el *Capítulo IV* se analiza la situación de la Empresa Marítima en México y, en general, de la Marina Mercante, pues debe recordarse que para llevar a efecto el Comercio Marítimo es necesario un conjunto de elementos: puertos, barcos y astilleros, personal capacitado. En suma un ténaculo económico organizado, es decir la Marina Mercante y no tan sólo la Empresa Marítima, la cual es un elemento más y no un todo en la industria del transporte marítimo.

El mar constituye una frontera común para todos los Estados, lo cual le da un carácter eminentemente internacional. Esto, aunado, a los intereses que se generan alrededor del Comercio Marítimo hacen necesario un marco jurídico que regule esta actividad, conforme con sus características y condiciones. Así pues, en el *Capítulo IV*, el último de nuestro trabajo, se analizarán los principales acuerdos internacionales relacionados con la actividad del transporte marítimo.

Se tiene la convicción de que la Marina Mercante constituye un factor de vital importancia para el desarrollo de México, ya que trae conmitamente una serie de beneficios.

En nuestro comercio exterior nos permitirá reducir de forma considerable la dependencia de flotas extranjeras y, por ende, no estaremos expuestos a eventualidades y limitantes. Además, ello nos llevaría a negociar de mejor manera todas las transacciones con el exterior, lo cual es determinante si se toma en consideración que nuestros productos de venta compiten en los mercados internacionales con otros similares y, es lógico que el de mejor precio y calidad tenga mayor aceptación.

La desincorporación portuaria es el primer paso hacia el desarrollo de nuestra Marina Mercante; sin embargo, es necesario un desarrollo conjunto de todos los elementos que la integran.

Así pues, para aprovechar cabalmente las ventajas competitivas en beneficio de nuestra economía, ante la globalización, es indispensable recuperar el rezago en infraestructura y continuar avanzando en los programas de modernización de cada uno de los elementos que integran a la Marina Mercante.

## ***CAPÍTULO PRIMERO***

### ***DESENVOLVIEMIENTO HISTÓRICO DEL TRÁFICO MARÍTIMO***

*"... En sus remotos orígenes, la vida nació del mar  
en el dramático momento de su madurez histórica,  
el hombre vuelve hacia el mar para buscar la vida!"*

R.C.A. trabajo de ingreso a la Sociedad Mexicana  
de Geografía y Estadística

## **CAPÍTULO PRIMERO**

### **DESENVOLVIMIENTO HISTÓRICO DEL TRÁFICO MARÍTIMO**

En primer instancia se hará en forma general una breve reseña histórica de las naciones más representativas en el tráfico marítimo de mercancías para luego, exponer en particular la Historia Marítima de México; todo lo cual es necesario para comprender la evolución de la navegación como empresa en el tráfico de mercancías. Asimismo, para entender su trascendencia en el desarrollo de la humanidad desde la antigüedad hasta nuestros días, pues recordemos que la marina ha sido y es el principal medio de establecimiento y desarrollo del comercio y de las relaciones entre los pueblos.

#### **I. EL COMERCIO MARÍTIMO EN LA ANTIGÜEDAD**

Tan antiguo como la humanidad son las relaciones comerciales entre los pueblos, primero se efectuaron como simple trueque luego utilizando como unidad mercancías valiosas y convenientes para el intercambio por la facilidad de su transportación por vía terrestre o fluvial. De esta manera, la especialización del comercio marítimo surgió de la necesidad de obtener mercancías extranjeras, lo cual exigió a su vez emprender largos viajes.<sup>1</sup>

El primer paso hacia la realización de operaciones en gran escala se dio en las regiones del Mediterráneo. Es muy difícil señalar la época en que se inició el comercio marítimo en esta área; sin embargo, estudios permiten establecer que ya en el tercer milenio antes de Cristo existía un antiguo comercio cuyo centro era **CRETA**.<sup>2</sup>

La pequeña isla griega fue la médula de una importante civilización, su arte de navegar y su gran marina les permitió un comercio muy intenso tanto en el Mediterráneo como en las costas del Atlántico. Empero, la hegemonía cretense, primer imperio marítimo del mundo, terminó aproximadamente en 1400 a. C., su lugar en el tráfico marítimo lo ocuparon los fenicios.<sup>3</sup>

Los **FENICIOS** habitaron la estrecha faja situada entre el litoral del Mediterráneo y la cordillera del Líbano. Su posición geográfica aunada a su mentalidad comercial los impulsó a explorar las costas del Mediterráneo en busca de productos y mercados.

---

<sup>1</sup> Bernal, John D. La ciencia en la historia. México, Editorial Nueva Imagen, 1981, Quinta edición, p. 126.

<sup>2</sup> Orozco Vela, Oliviero. La marina en la historia del comercio. México, Asociación de la H. Escuela Naval Militar, 1962, p. 11.

<sup>3</sup> Fuentes Delgado, Rubén. Economía del Transporte Marítimo. México, Instituto Politécnico Nacional, 1977, pp. 4 y 5.

La base de su fuerza radicaba en el poderío económico de sus ciudades de donde partían barcos mercantes hasta España ahí fundaron Cádiz y, Cartago en la costa septentrional de África. En sus viajes los fenicios arribaron hasta el Mar del Norte y descubrieron lo que ahora es la Gran Bretaña y las Islas del Canal.

Pronto, se convirtieron en una gran potencia marítima, sus barcos empezaron a navegar por todo el Mediterráneo viajando por el Atlántico hasta las costas de Bretaña, propagando, con ello, el conocimiento de la navegación, de la industria y del comercio.<sup>4</sup>

Más tarde, hubieron de ceder su lugar en el Mediterráneo Oriental a los griegos y la Zona Occidental a Cartago, que fue un gran país naviero.

En **CARTAGO**, los marinos no se limitaron a permanecer dentro de los términos del mundo conocido en aquel entonces, sino que se aventuraron en el Atlántico; sin embargo, dominó esa región en medio de continuas luchas con los griegos hasta su total destrucción por las fuerzas romanas.

**GRECIA** fue un país con un tráfico marítimo muy significativo, siendo un país peninsular e insular se comprende que la transportación marítima tuviera en ese lugar una gran importancia, pero nunca llegó a ejercer en el Mediterráneo la hegemonía que tuvieron los cretenses y los fenicios. El mundo se ampliaba continuamente y la actividad comercial atraía a otros pueblos.<sup>5</sup>

Por otro lado, el **IMPERIO ROMANO**, fruto de la conquista de las costas del Mediterráneo, trajo consigo una era de bonanza que habría de reflejarse en el tráfico de mercancías. Fueron los griegos, entonces ciudadanos romanos, quienes se dedicaron más intensamente a este tráfico, al que aplicaron su experiencia de armadores y navegantes.

Los romanos para facilitar la navegación construyeron puertos dotados de las instalaciones necesarias, siendo Ostia el puerto más famoso, del mismo modo, mejoraron sus embarcaciones y llegaron a perfeccionar el equipo marítimo, el resultado de tales progresos fue un considerable aumento del tráfico marítimo entre Egipto, la India y Ceylán.

Con la división del Imperio Romano en dos partes, disminuye el tráfico marítimo, su decadencia se acentúa a medida que se desintegra el Imperio de Occidente, llegando casi a desaparecer con las invasiones de los bárbaros, en tanto, surgen varias pequeñas repúblicas que ocuparon su lugar en el comercio marítimo: **VENEZIA**, **GÉNOVA**, **AMALFI**, **PISA**, cuya prosperidad fue evidente durante la Edad Media.

Ahora bien, al hablar del comercio marítimo en la antigüedad no se debe dejar de mencionar a la región de Oriente, pues es ahí donde se elaboraron las obras más antiguas sobre Derecho Marítimo, lo cual es testimonio elocuente de su interés por la navegación.

---

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 6.

<sup>5</sup> Orozco Vela, Oliviero. *Op. Cit.*, pp. 16 y 17.

Los investigadores afirman que en tiempos remotos en **EGIPTO** se navegaba por el Nilo y que una vez dominado el arte del transporte fluvial emprendieron viajes al mar con gran éxito. En la región de Menfis se localizaba el astillero de mayor importancia, que fue también arsenal y base naval, igualmente contaban con un notable puerto establecido en Alejandría, donde cargaban y descargaban los barcos que traficaban por el Mediterráneo. Por su ubicación, al Oeste del Delta del Nilo, Alejandría vino a ser la metrópoli del mundo Occidental, su centro intelectual y político y su almacén de aprovisionamiento.<sup>6</sup>

La **INDIA** antigua mantuvo igualmente un intenso tráfico, no sólo con el Medio Oriente y Egipto sino con Chipre, Birmania y el Archipiélago Malayo. Por su posición geográfica fue el enlace entre el Lejano y Medio Oriente.<sup>7</sup>

En la India se dieron a conocer los textos legislativos más antiguos que se conocen: el "*Código de Manú*", obra monumental que influyó en el rey Hammurabi de Babilonia, que gobernó entre 1792 y 1750 a. C., quien nos dejará su "*Código de Hammurabi*", en él se incluye una legislación marítima muy detallada: tarifas de alquiler de buques de acuerdo con su capacidad de carga; precios de la construcción naval estableciendo una garantía de navegabilidad; pago por salvataje, responsabilidad en caso de colisión, tarifas de almacenamiento, etc.. Todas estas disposiciones confirman la existencia e importancia del tráfico marítimo en la región de Oriente.<sup>8</sup>

## 2. EL TRÁFICO MARÍTIMO EN LA EDAD MEDIA

En la Edad Media, como se señaló anteriormente, surgen como potencias marítimas las Repúblicas italianas que comerciaban en gran escala con ciudades europeas del Mediterráneo y del Atlántico, y con diversas ciudades del Norte de África.

**VENECIA.** Las condiciones en que Venecia creció y se desarrolló la impulsaron al tráfico marítimo. En efecto, la naturaleza de las islas privadas prácticamente de recursos naturales y la contrariedad de sus habitantes a relacionarse con los pueblos bárbaros, incitó a los venecianos a lanzarse al mar y comerciar aún con las regiones más alejadas para subvenir a sus necesidades y para crear su riqueza.

Venecia abrió el desarrollo de su marina al construir barcos con mayor tonelaje, y creó su marina de guerra para la protección de su tráfico, ampliando así sus relaciones comerciales con el Oriente. Los comerciantes venecianos frecuentemente infringieron la prohibición que había para comerciar con el mundo musulmán, de esta manera se convirtió en la intermediaria entre el Oriente y el Occidente, lo que le reportó grandes beneficios pecunarios y de orden político.<sup>9</sup>

<sup>6</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Op. Cit.* p. 4.

<sup>7</sup> Orozco Vela, Oliviero. *Op. Cit.*, p. 19

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 18.

<sup>9</sup> *Ibidem*, pp. 32 y 33.

Todo el Siglo XII y casi la totalidad del Siglo XIV contemplan la grandeza de Venecia, empero este esplendor y esta grandeza se vieron amenazados desde finales del Siglo XIV por el surgimiento de las fuerzas otomanas. La lucha constante que mantuvieron Turquía y Venecia le ocasionó a la República veneciana la pérdida cada vez mayor de factorías y posiciones, acabando prácticamente con el imperio, colonias y comercio de Venecia.

**AMALFI**. Los que llegaron a lo que había de ser Amalfi renovaron el antiguo tráfico del Imperio Romano hacia el Oriente. Penetraron diversos establecimientos para comerciar con las comarcas costanera. De esta manera, por más de dos siglos, Amalfi, recorrió las aguas del Mediterráneo hasta que en 1135 fue aniquilado por los pisanos.

El principal legado de Amalfi es la realización de las "*Tablas de Amalfi*", documento del más alto valor dentro de la historia del Derecho Marítimo Comercial, misma que estuvo en vigor en la Italia Meridional hasta el Siglo XVI, para luego ser suplantada por el "*Consulado del Mar*".<sup>10</sup>

**PISA**. Su proximidad con Florencia, centro cultural y comercial, hacia de ella un puerto natural, lo que influyó en gran medida para que su principal actividad fuera orientada hacia el mar.

El comercio pisano floreció principalmente a través de la empresa denominada **VERMIGLIA**, integrada por nobles propietarios de buques, que no sólo estaban unidos para las operaciones comerciales sino también para las acciones militares.

Pisa sintió menos la influencia del Derecho bizantino y más intensamente el del romano, sus viejas magistraturas aplicaban la "*lex romana*" a través del "*Código Teodosiano*" hasta que expidió su "*Código de Comercio Marítimo*", que fue aprobado por el Papa Gregorio VII en 1075 y confirmado por el emperador Enrique IV en 1081.<sup>11</sup>

Pisa dejó de ser una potencia marítima desde 1284, después de haber sido derrotada por Génova.

**GÉNOVA**, más tenazmente que ninguna otra potencia le disputó a Venecia el dominio comercial del Mediterráneo. En el Siglo XIII alcanzó su máximo esplendor, haciéndose la dueña indiscutible del Mediterráneo, del Egeo y del Mar Negro. Por consiguiente, sus colonias se multiplicaron por todos los rincones de aquellos mares.

El comercio marítimo genovés se efectuó a través de una compañía en cuyo seno se agruparon todos aquellos que tenían alguna relación con el mar: marineros, constructores navales, comerciantes, armadores, etc.; ello les permitió abrir rutas directas entre los mares del Norte de Europa y el Mediterráneo, estableciendo, de esta forma, agencias en Flandes y Londres. Pero el conflicto interminable con Venecia debilitó paulatinamente su potencialidad. En el año de 1458 Génova no sólo desapareció como fuerza marítima sino que señaló el término de su independencia.<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado. Tomo I. Barcelona, Editorial BOSCH, 1950, p. 93.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> Orozco Vela, Oliviero. Op. Cit., pp. 40 y 41.

Asimismo, durante la Edad Media, los normandos y los vikingos fueron dos pueblos muy marineros en la zona del Atlántico, el Mar del Norte y el Báltico.

Los **NORMANDOS**, esto es, los hombres del norte que comprendían a suecos, noruegos y daneses iniciaron sus expediciones por las costas norteañas. Los daneses se ocuparon principalmente de Holanda, de Francia y de Inglaterra en su parte sur, donde llegaron a situarse definitivamente y crearon el Ducado de Normandía. Los noruegos, en tanto, se dirigieron a Escocia e Irlanda; mientras que los suecos, en el Siglo IX al apoderarse de Rusia, se convirtieron en el enlace entre el Norte de Europa y el Imperio Bizantino.<sup>13</sup>

Por otra parte, las sagas **VIKINGAS**, aunque originalmente fue el pillaje el móvil de sus navegaciones, fueron exploradoras y establecieron diversas colonias. Groenlandia e Islandia fueron descubiertos y pobladas por ellos.

En tanto, los alemanes en el Siglo XII fundaron diversos puertos, los cuales crearon la llamada "**LIGA HANSEÁTICA**" organización que tuvo un gran auge en la Edad Media y en tiempos posteriores, desde el punto de vista del comercio y de la transportación marítima. Estos comerciantes con sus flotas de buques intervenían activamente en el comercio de varios países principalmente en la Zona del Báltico donde establecieron verdaderos monopolios.<sup>14</sup>

A la "*Liga Hanseática*" se unieron puertos flamencos, quienes, a fines del Siglo XI, habían organizado el comercio con Inglaterra, desde donde transportaban sus lanas. Con ello, conquistaron pronto el comercio inglés, instalando agencias comerciales muy importantes en aquel país. También, penetraron a la Renania utilizando la vía fluvial del Escalda y del Rin.

En el contexto del Siglo XIII se produce un gran acontecimiento: galeras genovesas atacan en los muelles de Brujas, Londres y Amberes, y poco después las siguen las venecianas, hecho que induce a la regularización de viajes entre el Mar del Norte y el Adriático en el Siglo XIV.

Mientras tanto, la "**LIGA HANSEÁTICA**" había llegado a su apogeo e iniciaba su inevitable descenso. Dificultades políticas con la Orden Teutónica, el creciente desarrollo de Polonia en el Báltico y de Holanda en el Mar del Norte, así como las rivalidades de los propios miembros de la Liga, causaron su declinación y posterior desaparición. Enseguida, la substituyó la marina holandesa que surgió a mediados del siglo XIV.<sup>15</sup>

**BARCELONA**, fue igualmente uno de los emporios marítimos comerciales de la Edad Media, su excelente posición geográfica le permitió desde un principio ser lugar de entrada y salida de mercaderías y de tropas. Su florecimiento se inicia desde 1150, cuando Cataluña y Aragón se unieron bajo un cetro único. Barcelona dominó plenamente

<sup>13</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Op. Cit.*, pp. 17 y 18.

<sup>14</sup> Orozco Vela, Oliviero. *Op. Cit.*, pp. 29 y 30.

<sup>15</sup> *Ibidem.* pp. 30 y 31.

en Córcega, Cerdeña, Sicilia, el sur de Italia y el llamado Ducado de Morea que comprendía la Grecia clásica.

Un acontecimiento de importancia en la Edad Media, donde el transporte marítimo fue crucial, fueron las *Cruzadas*. Es indiscutible que el motivo que originó las Cruzadas fue de orden religioso, pero asimismo lo es que el comercio participó de manera indirecta en su gestión.

En un principio, las peregrinaciones de cristianos a Tierra Santa se hacían por vía terrestre. Después, con las invasiones turcas y árabes, los viajes se hacían con más seguridad por vía marítima.

En este sentido, a pesar de que los riesgos del transporte marítimo de aquel tiempo eran alarmantes, las personas que empleaban los barcos estaban convencidas de que el transporte marítimo era más rápido que el transporte terrestre, por la escasez de obstáculos en el tránsito, la mejor organización de las expediciones, la abundancia de viveres que se transportaban en el propio barco y la libertad para elegir el itinerario y aún de cambiar la ruta.<sup>16</sup>

Aún cuando no se lograron los objetivos que los cristianos europeos perseguían al emprender las cruzadas, los marinos y comerciantes de las florecientes repúblicas italianas lograron establecer rutas marítimas hacia ciudades del cercano Oriente, con las que negociaron desde entonces en forma muy amplia.

### 3. LAS EXPLORACIONES Y LOS DESCUBRIMIENTOS GEOGRÁFICOS

En el Siglo XV, en plena época del renacimiento, con la apertura de nuevas rutas marítimas y el descubrimiento de nuevas tierras se inicia en la historia de la navegación y del comercio la llamada *ERA OCEÁNICA*, de gran trascendencia para el tráfico marítimo.<sup>17</sup>

Si bien, la exploración oceánica y, consiguientemente, los descubrimientos geográficos, no se limitan a una determinada época, ya que la inquietud de la exploración marítima ha sido permanente dentro del marco del mundo occidental, los descubrimientos geográficos que abarcan el período comprendido entre los años 1400 y 1600 constituyen la fuente del capitalismo moderno. Es decir, la apertura de nuevos caminos marítimos y el hallazgo de nuevas tierras representan el punto de partida para una revolución trascendental de toda la vida económica de Europa en la primera etapa del capitalismo: la del capital comercial.<sup>18</sup>

Desde fines del Siglo XV, en el comercio mundial ya no desempeña un papel principal el comercio Mediterráneo y del Mar Báltico, sino el tráfico marítimo internacional; es decir,

<sup>16</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Op. Cit.*, pp. 22 y 23.

<sup>17</sup> Cue Cár ovas, Agustín. *Historia Social y Económica de México*, Editorial Trillas, 1983, p. 13.

<sup>18</sup> *Ibidem*, p. 14.

la navegación de mediterránea se convierte en oceánica. **PORTUGAL y ESPAÑA**, en el Siglo XVI, fueron las mayores potencias coloniales.

**PORTUGAL.** La empresa portuguesa fue sometiendo poco a poco a su influencia económica las costas del Occidente de África estableciendo en ellas factorías. En el Siglo XV, Portugal era ya una nación con intereses marítimos definidos, su excelente situación geográfica favoreció esa natural tendencia a la navegación marítima y al tráfico con tierras lejanas, lo cual influyó en la transformación de esa pequeña nación en potencia mercantil interesada en empresas lejanas.

Al cabo de los años, mediante el hallazgo de una nueva ruta marítima hacia la India, los portugueses señalaron otros rumbos al comercio marítimo internacional, convirtiendo el Océano Indico en un lago portugués y sometiendo casi todo el extremo Oriente a su dominación económica. Sin embargo, faltó a Portugal una base territorial militarmente segura y la fuerza necesaria para conservar su lugar de gran potencia económica, por lo que su apogeo comercial fue breve. Más tarde, agotada por el esfuerzo realizado en sus grandes empresas económicas, tuvo que ceder sus colonias más importantes a los estados comerciantes de los siglos siguientes. De tal modo, que a fines del Siglo XVI los holandeses sustituían a los portugueses en el dominio de la India.<sup>19</sup>

En tanto, los españoles descubren América. Como consecuencia del descubrimiento y de la conquista de ésta, la economía española sufre vigoroso y profundo impacto, intensificando el tráfico marítimo de mercancías.

Además del poderío alcanzado por España y Portugal, con el descubrimiento de América, las grandes rutas comerciales cambiaron, así las mercancías que antes pasaban por Egipto en lo sucesivo lo hicieron por el Cabo de Buena Esperanza, con lo cual el Mediterráneo perdió buena parte de su importancia como centro de la actividad comercial y la adquirió el Océano Atlántico, de tal manera que los puertos de Portugal y España, y más tarde los de Holanda e Inglaterra, adquirieron un gran movimiento.<sup>20</sup>

Mientras que cada uno de ellos, Portugal y España, deciden ejercer el tráfico marítimo en su respectiva zona con exclusión de los demás, en el Siglo XVI surgían dos grandes potencias marítimas: *Holanda e Inglaterra*.

En **HOLANDA** la pesca y el transporte de este producto condujo paulatinamente a la construcción de más y mejores buques que habrían de derivar hacia otros tráficos y convertir a los holandeses en los transportadores marítimos de primer rango.

Por mucho tiempo los holandeses se abstuvieron de incursionar en las rutas de españoles y portugueses. Sin embargo, en 1602 los Estados Generales de Holanda decretaron la fusión de toda compañía y la fundación de la "*Compañía Holandesa de las Indias Orientales*", con plenos poderes para ejercer el monopolio del comercio con la India y,

---

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>20</sup> López Rosado, Diego G. Problemas Económicos de México. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1979, 5ª edición, pp. 70 y 71.

en general, el Lejano Oriente.<sup>21</sup> Esta compañía fue en realidad la que conquistó y afirmó el imperio colonial holandés.

Mientras tanto, en INGLATERRA los esfuerzos se orientaron a la búsqueda de un paso hacia el Lejano Oriente, el resultado fue el descubrimiento de las costas de Terranova y Labrador, que trajo como consecuencia el desarrollo de la pesca en esta región.

No obstante lo anterior, su objetivo principal seguía siendo el comercio con el Lejano Oriente, de tal modo que en 1600 la reina Isabel decretó la formación de la "*Compañía de la India Oriental*", sobre la base de exclusividad para los ingleses del comercio que se obtuviera en el Lejano Oriente. Como resultado de dicho decreto pronto hubieron de chocar las compañías inglesa y la holandesa, llegando a un acuerdo tácito, al dedicarse la inglesa a la India y la holandesa a las Molucas.<sup>22</sup>

Sin embargo, a mediados del Siglo XVII, dada la superioridad holandesa los ingleses habían perdido el comercio de Rusia y del Báltico, el de España y Portugal y aún gran parte del de Irlanda y Escocia, a fin de recuperar dichas zonas de influencia, y al comprender que no podían competir con la marina holandesa, los ingleses recurrieron a la protección oficial.

De esta manera, en 1651, con el propósito de proteger su comercio, en Inglaterra se promulga el "*Acta de Navegación*". El Acta prohibía el comercio exterior de Inglaterra, a buques que no fueran ingleses o de los países productores de los artículos transportados; esto, naturalmente, favoreció a los astilleros ingleses y a su comercio exterior.<sup>23</sup>

Entre 1660 y 1680, como consecuencia de la aplicación de el "*Acta de Navegación*", la Marina Mercante inglesa duplicó su tonelaje: a finales del siglo tenía 3,381 buques de alta mar con más de 290,000 toneladas.<sup>24</sup>

Por el resto del siglo XVII y durante todo el XVIII la marina británica prácticamente no tuvo rival. Es más, la Revolución Industrial le dio un singular impulso: la utilización del carbón mineral en escala cada vez mayor originó el tráfico carbonero que fue una de las características de la marina inglesa que dominó de manera definitiva hasta la tercera década del siglo actual.

#### 4. HISTORIA DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN MÉXICO

La configuración geográfica de México y sus muy extensos litorales son suficientemente elocuentes para indicar el destino marítimo de un territorio con tan envidiables condiciones naturales. Sin embargo, históricamente México ha vivido de espaldas al mar.

<sup>21</sup> Orozco Vela, Oliviero. *Op. Cit.*, p. 54.

<sup>22</sup> *Idem.*

<sup>23</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Op. Cit.*, pp. 29 y 30.

<sup>24</sup> Orozco Vela, Oliviero. *Op. Cit.*, pp. 55 y 56.

Nuestra historia nos ofrece innumerables y numerosas lecciones sufridas por falta de desenvolvimiento marítimo, problemas que se originan principalmente durante la colonia y que hasta nuestros días ha persistido sin grandes cambios, ya que desde hace diez nuestra Marina Mercante se encuentra en un total estado de involución.<sup>25</sup>

A continuación se expondrá un breve desarrollo histórico de la evolución del tráfico en México.

#### 4.1 NAVEGACIÓN Y COMERCIO DURANTE LA COLONIA

A raíz de la conquista y colonización española, la comunicación del Nuevo Mundo y la Metrópoli se inicia. Para tal propósito, España establece la **Casa de Contratación de Indias**, cuya sede fue Sevilla.

Al emprender Sevilla intercambios comerciales con Nueva España, en la región del Golfo, el puerto de Veracruz fue el primero que sirvió para el comercio y transporte de pasajeros entre México y España. Hacia la Nueva España venía vino, telas, aceite, mercurio, fierro, papel, libros, arreos de caballería, etc. De allí hacia Europa iban la plata, lana, maderas preciosas, cueros, plantas medicinales, cochinilla e indigo y después de 1600 sedas de China y toda clase de riquezas de Oriente. En Veracruz se concentraban todas las posibles exportaciones provenientes del Golfo de México.

Fue tal su importancia que para el Siglo XVI, la Nueva España representó del 40 al 43% de todo el movimiento al interior del monopolio comercial sevillano y de este porcentaje Veracruz representaba las 9/10 partes.<sup>26</sup>

Mientras tanto, en la costa Pacífica americana un tráfico continuo de pasajeros y mercancías dio inició, lo que generó la unión de los virreinos de la Nueva España y Perú.

El viaje entre ambos era el más largo y de difícil navegación en el continente. Desde Panamá había que establecer comunicación y comercio con el Perú, lo que, a su vez, dependía del paso por el istmo panameño, fue allí donde se estableció en tiempos de Balboa el primer centro naviero que sirviera para tal fin. La construcción naval alrededor de 1530 se relacionó con la necesidad de mano de obra y ésta, con el movimiento de esclavos indios, propició el desarrollo de las rutas marítimas. Dentro del marco general de esa navegación se desarrolló la derrota entre la Nueva España y el Perú.

Es posible que desde 1531 se estableciera la comunicación para transportar pasajeros, armas, caballos y provisiones de México al Perú y hay certeza de que desde 1533 y sobre todo a fines de 1536 existió el nexo con regularidad.<sup>27</sup>

<sup>25</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "**La Marina Mercante**". Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.e., s.p.

<sup>26</sup> Jarmy Chapa, Martha. **La expansión española hacia América y el Océano Pacífico**. México, Editorial Fontamara, 1988, p. 207.

<sup>27</sup> **Ibidem**, p. 180.

El propio Cortés inició el contacto al intentar dedicarse a tareas comerciales; como empresa comercial el intento fracasó, pero abrió a partir de 1539 el camino directo de navegación entre los dos virreinos.

El desarrollo máximo de ese comercio intercolonial ocurrió en las décadas de 1550 a 1585, debilitándose luego por la entrada de productos chinos que hicieron perder la importancia de las mercancías españolas y locales. La navegación directa entre la Nueva España y Perú no tuvo mucho éxito porque los comerciantes novohispanos no querían arriesgar sus caudales en ese comercio; sólo después de la apertura del comercio con China vía Manila, entre 1570 y 1590, consideraron la oportunidad de invertir en la navegación pacífica.<sup>28</sup>

De tal suerte, la Nueva España se convirtió en el punto intermedio de la comercialización de los artículos chinos, cuyo movimiento fue básico en la navegación entre México y Perú durante casi toda la época colonial. Después de 1571, año de la fundación de Manila, ésta fue el centro de intercambio con China y otros países de Oriente, y la atención de los comerciantes se centró en la actividad comercial Pacífica. En 1573 llegó el primer cargamento de Manila al Puerto de Acapulco, abriéndose un nuevo capítulo en la historia del comercio marítimo de México.

El intercambio comercial entre la Nueva España y Filipinas se originó desde la colonización de las islas, pero adquirió importancia cuando los mercaderes asiáticos del Lejano Oriente, atraídos por la plata americana, se desplazaron a Manila a intercambiar sus productos.

El comercio con las Filipinas ofrecía artículos de lujo y materia primas básicas como el hierro y el cobre a precios mucho más bajos que los de las importaciones españolas o las de México. La ganancia económica predominó por sobre cualquier intento de iniciar otras empresas.

En este sentido, el comercio transpacífico constituía un peligro para el monopolio sevillano, ya que el tráfico del Galeón dio relativa autonomía a Nueva España en cuanto al abastecimiento de ciertos productos.

La autonomía de los comerciantes novohispanos no agradaba ni convenía al monopolio español, debido a que del tráfico transpacífico los andaluces no recibían beneficio alguno, además habían disminuido las ventas de los productos venidos de España, de ahí su oposición y el intento de restringirlo y sus esfuerzos para lograr crear una compañía de comercio que se ocupara del tráfico directo entre España y Filipinas; ésta se creó en 1675 y se llamó la "*Compañía Real de Filipinas*".<sup>29</sup>

Aunque el tráfico de la "Nao de China" o "Galeón de las Filipinas" a la Nueva España no fue interrumpido, desde la creación de la compañía, el comercio con Filipinas fue

---

<sup>28</sup> Woodrow, Borah. Comercio y Navegación entre México y Perú en el Siglo XVI. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1957, p. 80.

<sup>29</sup> Jarmy Chapa, Martha. Op. Cit., pp. 265 y 265.

manejado y controlado por los comerciantes metropolitanos a su beneficio y conveniencia.

De esta manera, el eje Veracruz-México-Acapulco constituyó el pivote de las relaciones comerciales que, desde Sevilla a través del Atlántico y del Continente americano, se continuaría por el Océano Pacífico hasta Filipinas; siendo quizá uno de los hechos más significativos en la marina colonial, el trazo de la primer ruta comercial permanente entre América y el Lejano Oriente, ruta que duraría 250 años (1565-1815).

Sin embargo, España siempre mantuvo un férreo control sobre el comercio novohispano, no debemos olvidar la Real Cédula de Felipe II del 11 de enero de 1593 que estableció un monopolio en favor de la Corona Española prohibiendo el comercio directo entre la colonia y, entre ésta y otros países; sólo a los súbditos españoles se les permitió realizar el comercio y el negocio marítimo y sólo los puertos de Veracruz, en el Golfo y Acapulco, en el Pacífico fueron autorizados para tal fin.

El sistema de abrir un puerto en cada litoral para el comercio exterior, mantuvo cerradas durante siglos toda posibilidad de desarrollo en las costas, sumiendo a la Nueva España en un lento progreso y desvinculando a su población del necesario contacto con el mar. En ello pueden encontrarse las raíces y antecedentes de nuestra actual idiosincracia, tan ajena e indiferente al imprescindible desarrollo marítimo de México.<sup>30</sup>

#### 4.2 LA NAVEGACIÓN EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE

Las comunicaciones y transportes fueron los que más resintieron los efectos del proceso libertario. En cuanto a puertos y buques de la nación, su posición era poco satisfactoria pues los españoles obstinados en no reconocer su independencia los bombardearon, causando grandes daños.

Aunque fueron números los proyectos para rehabilitar a los diferentes puertos de ambas costas, el estado permante de agitación política y la carencia de recursos, no permitió emprender ninguno de cierta magnitud.<sup>31</sup>

El hecho más significativo, con respecto a la Marina Mercante, se dio durante el Imperio de Iturbide, quién con el fin de que la nación percibiera mayores ingresos se construyeron muelles en los puertos de Campeche, Tampico, Progreso y Veracruz; en Manzanillo, se abrió un canal para comunicarlo con la ciudad de Colima; se instalaron faros en Sisal, Yucatán; en Campeche y Xicalango, Campeche; Cabo Haro, Guaymas; en Veracruz, Ver.; en Mazatlán, Sin. y en Frontera, Tabasco.<sup>32</sup>

<sup>30</sup> Pasquel, Leonardo. Aspecto de la Navegación Mexicana. Tomo II. México, Editorial Citalppetl, 1970, p. 109.

<sup>31</sup> López Rosado, Diego C. Curso de Historia Económica de México. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1973, p. 199.

<sup>32</sup> Zoraida Vázquez, Josefina. "Los primeros tropiezos", Historia Económica de México, Segundo Tomo. México, El Colegio de México, 1976, pp. 768 y 769.

Estas pequeñas obras sirvieron de base al gobierno para emprender una política de incentivos a las empresas navieras del extranjero, para que tocaran puertos mexicanos en sus rutas habituales. Asimismo, se concedió la apertura de los puertos mexicanos, libres de toda carga que no fuera impuestos de importación del 25% *ad valorem*, a todas las naciones. De esta manera, los puertos del golfo, sobre todo Tampico, cuando San Juan de Ulúa estaba ocupado por los españoles, Sisal, Campeche e Isla del Carmen, Mazatlán y Guaymas, comerciaron activamente en particular con acero, aguardiente, mantas y paños, medias de algodón y papel.<sup>33</sup>

Sin embargo, poco se pudo hacer a pesar del motivo de preocupación que significaba la carencia de una Marina Mercante ya que para entonces, primero, la Guerra de los Pasteles con Francia (1838) y después el conflicto con los Estados Unidos (1847), México se enfrentaba con el bloqueo y bombardeo de los puertos en el Golfo de México, resultando Veracruz el puerto más afectado.

Una vez concluidos los conflictos, éstos dejaron entrever la desorganización existente en el país. Ello aunado a la precaria situación económica impidió a la nación contar con los elementos necesarios para solucionar los problemas más apremiantes de la nación, entre ellos el desarrollo de la Marina Mercante.

Durante el gobierno de Antonio López de Santa Anna se realizó el primer intento encaminado a resolver el problema de la Marina Nacional al poner en vigor el "*Acta de Navegación para el comercio de la República Mexicana*" el 30 de enero de 1854.

Esta acta fue dada con el fin primordial de proteger y desarrollar la Marina Mercante Mexicana. Cabe destacar que en ella se establecieron cuotas preferenciales para el pago de derechos de exportación e importación a los productos que entraran o salieran en buques nacionales, reglas para conocer el pabellón del barco y estrictas ordenes para limitar el tráfico de cabotaje a las naves mexicanas.<sup>34</sup>

Por otra parte, el 28 de diciembre de 1854 por decreto del mismo Santa Anna se dispuso establecer en la Isla del Carmen una Escuela Náutica "para la enseñanza de la juventud que se destine a la Marina Nacional".<sup>35</sup>

Sin embargo, en 1855 triunfaba el Plan de Ayutla, provocando, nuevamente, el estancamiento de la Marina. Benito Juárez, líder del grupo liberal, triunfador de Ayutla, aún cuando manifestó que la Marina Nacional era vital para la total integración nacional, nada hizo; ya que reconoció que la empresa era costosa y sobre todo, que en el ramo naval se habían hecho los más grandes despilfarros.<sup>36</sup>

---

<sup>33</sup> Idem.

<sup>34</sup> Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México, México, Editorial Litorales, 1962, pp. 296 a la 300.

<sup>35</sup> Ibidem. p. 305.

<sup>36</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Desarrollo de la Marina Mercante y sus problemas internos e internacionales. México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1967, p. 11.

Durante la estadía de **Maximiliano de Habsburgo** en el poder, se reglamentó todas las disposiciones marítimas del país por medio del Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina.

Fue aquella época probablemente la mejor en la historia de nuestra Marina, particularmente en el tema de la reglamentación, pues estaban considerados todos los servicios de Marina, tanto de la de Guerra como de la Mercante.<sup>37</sup>

**Porfirio Díaz** entre sus acciones por implantar las condiciones favorables para la entrada de capital extranjero al país, dio un impulso significativo a la Marina Mercante Nacional, la que se legisló por medio del Código de Comercio de 20 de abril de 1884 y en lo referente a materia marítima a través del Código de Comercio, de 15 de septiembre de 1889, que derogó al anterior.

Para nuestro país, el Porfiriato fue pródigo en servicios marítimos, pues el Gobierno Federal celebró contratos para establecer un servicio de comunicaciones que aunque desempeñado por buques extranjeros, sirvieron para establecer las comunicaciones marítimas tanto en el tráfico de altura, como en el de cabotaje.

Fue hasta el año 1882 que se establece en México la primera Empresa Naviera: Compañía Transatlántica Mexicana, que desgraciadamente la mala administración la hizo quebrar muy pronto. Poco tiempo después, surgen la Compañía Naviera del Pacífico y la Compañía Mexicana de Navegación (1884), que prosperaron durante más de treinta años.<sup>38</sup>

Asimismo, durante esta época, México carente de sistema carretero participa en la construcción del sistema Puerto-Ferrocarril, para tal fin se trazaron y construyeron vías férreas en tres puertos marítimos con su correspondiente conexión ferroviaria que los ligaba con la ciudad de México y fueron Tampico y Veracruz, en el Golfo de México y Salina Cruz en el Océano Pacífico.

En cada uno de los sitios terminales nace también el concepto de ciudad-puerto, es así que durante el mandato del General Porfirio Díaz se construyeron los cinco puertos mencionados con rompeolas en Veracruz, Ver.; Manzanillo, Col. y Salina Cruz, Oax. y con escollera en el Río Pánuco, donde se localiza el Puerto Tampico, Tamps, y en el Río Coatzacoalcos, Ver., donde está Coatzacoalcos.<sup>39</sup>

A partir del momento en que surge el concepto de puerto marítimo ligado al ferrocarril se deriva la necesidad de adaptar las instalaciones portuarias a los requerimientos que los barcos metálicos de mayor tamaño demandaban y el establecimiento adecuado para dar servicio al ferrocarril para disponer, a su vez, de un sistema de transporte capaz de manejar importantes volúmenes de mercancías.

<sup>37</sup> Bonilla, Juan de Dios. Op. Cit., pp. 374 y 375.

<sup>38</sup> Ibidem., pp. 414 a la 418.

<sup>39</sup> Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, S.A., pp. 8 y 9.

Sin embargo, México permanece estancado en la construcción naval, aferrado a los buques de madera por no contar con plantas siderúrgicas. Es hasta el Siglo XX, y en su segunda mitad, que la industria naval participa en la construcción de embarcaciones pesqueras y, únicamente en el astillero de Veracruz se construyeron buques-tanque de 45,000 toneladas de peso muerto. En este sentido, puede decirse que en ese importante campo de la construcción naval, México continúa con un desarrollo incipiente superado inclusive por varios países de América Latina como son Brasil, en primer lugar y Argentina en segundo.<sup>40</sup>

También al final del porfiriato, a principios del Siglo XX, el sistema de transporte internacional de mercancías por el Istmo de Tehuantepec tuvo gran éxito, empero dos hechos terminaron con la utilización del istmo como paso de mercancías entre los Océanos Pacífico y Atlántico; el primero, fue cuando se abre el canal de Panamá (1914) y el otro hecho fue que el 20 de Noviembre de 1910 se inicia la Revolución Mexicana.

Como se puede observar, el interés del General Porfirio Díaz por agilizar la solución del problema marítimo en el país fue significativo, más no determinante, pues el desarrollo de la Marina Mercante fue limitado durante este periodo.

Comparativamente con las comunicaciones y transportes terrestres, que sufrieron desordenes profundos a causa de la Revolución, la Marina Mercante, que padeció en mucho menor grado, pudo realizar algunos servicios de transporte de pasajeros y de carga hasta 1926, en que pudo superarse el desorden económico nacional. No obstante, las comunicaciones marítimas no tuvieron un gran desenvolvimiento, pues el tesoro público no contaba con los recursos necesarios y la depresión posterior impidió efectuar inversiones en obras que hicieran accesibles y funcionales los puertos mexicanos a la marina internacional

Durante la Revolución la construcción de infraestructura para nuevos puertos y la actividad marítima sufre un total estancamiento. Es hasta el gobierno de Venustiano Carranza, con la entrada en vigor de la *Constitución de 1917*, que se origina un hecho crucial para la Marina Mercante del país.

La Constitución Política en su Artículo 32 establece que para desempeñar cargos dentro de los buques mercantes nacionales es requisito ser mexicano por nacimiento. Venustiano Carranza al lograr que se incluyera esta disposición en la Constitución, visualizó la necesidad de crear una verdadera Marina Mercante Nacional, pues recordemos que la escasa marina nacional se encontraba bajo administración extranjera y con buques mandados por oficiales extranjeros, cuyos intereses no eran afines a los nuestros.

Fue el vapor "Tabasco" el primer buque nacional que se hizo a la mar llevando una tripulación mexicana en su totalidad, el 4 de junio de 1917.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> *Ibidem.*, pp. 10 y 11.

<sup>41</sup> García Arroyo, Raziél. *Bibliografía de la Marina Mercante Mexicana. Semblanzas históricas.* México, Secretaría de Marina, 1960, p. 157.

Más tarde con fines de integración nacional, en la administración del **General Lázaro Cárdenas** (1934-1940), se construye el viaducto y el muelle en su extremo, en el Puerto de Progreso, Yuc. En esa época no existía conexión, ni carretera, ni ferroviaria, con el Estado de Yucatán, por lo que se establece un tráfico de cabotaje entre los puertos de Progreso y Veracruz. Asimismo, se puso nuevamente en operación el Puerto de Salina Cruz.

Para el General Cárdenas la Marina Mercante era crucial para el desarrollo económico del país, ello lo afirma al establecer que la ausencia de ésta en México constituía uno de los problemas más grandes de su gobierno. Sin embargo, poco pudo hacer al respecto, pues la nacionalización del petróleo (1938) colocó a México en una posición adversa en el ámbito internacional.

Durante su gobierno, se creó el Departamento Autónomo de Marina, en el que se centralizó la actividad marítima y se creó la flota petrolera.

Mientras que en el régimen del **General Manuel Ávila Camacho** se eleva a rango de Secretaría al Departamento Autónomo de Marina, en enero de 1941. En este cambio se agruparon bajo el mismo Ministerio, todos los servicios de Marina, tanto de guerra, como Mercante, Faros, Pesca y demás conexos.<sup>42</sup>

Durante esta época la Segunda Guerra Mundial continúa y el tráfico comercial del país se reduce al abastecimiento de petróleo crudo; por lo que México, a falta de buques adecuados, se ve en la necesidad de incautar los buques de los países en estado de guerra, que se encontraban inmovilizados en puertos mexicanos, aplicando el Derecho de Angaria.

Asimismo, en apoyo a la industria naval, se construye el Muelle No. 2 del Puerto de Veracruz y el primer dique seco en San Juan Ulúa. Un hecho significativo, durante esta administración, fue que con dichas obras se inicia la participación de empresas mexicanas.<sup>43</sup> En el último año del mandato del Gral. Ávila Camacho se funda la Escuela Náutica de Tampico.

Con **Miguel Alemán**, la Marina Mercante recibió un débil impulso, sólo se realizaron algunas obras portuarias.

En tanto, en la administración del Presidente **Adolfo Ruíz Cortines** se plantea la tesis de "*Marcha hacia el Mar*", tratando de despertar el interés en los mexicanos de explotar las riquezas de las zonas costeras y el transporte marítimo, incluyéndose la explotación pesquera. Si bien, la tesis era ambiciosa no se logró obtener el éxito esperado, pues para ello era necesario la participación de la iniciativa privada, la cual se mostró escéptica respecto al plan presentado por Ruíz Cortines.

---

<sup>42</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Op. Cit.* p. 366.

<sup>43</sup> Bustamante Ahumada, Roberto. *Op. Cit.* p. 17.

Durante el régimen del Presidente **Adolfo López Mateos** se crea la empresa Transportación Marítima Mexicana, principal naviera nacional, con tráfico en el Golfo de México, Estados Unidos, y Europa.

El presidente Adolfo López Mateos, al igual que Ruiz Cortines, continuó con la idea de que era necesaria la intervención de la iniciativa privada para que la Marina Mercante alcanzara el desarrollo requerido para un eficaz comercio marítimo internacional. Asimismo, reorganizó a la Secretaría de Marina.

El presidente **Gustavo Díaz Ordaz** inició su gobierno planteando la situación de la Marina Mercante Nacional a los navieros nacionales e invitándolos a colaborar con el Estado para que se resolvieran los problemas de la misma.

De igual manera, señaló que la Marina Mercante además de ser un apoyo al comercio exterior, significaba una fuente de trabajo para la población.<sup>44</sup> Por lo que creó una amplia política de apoyo al desarrollo de esa actividad, y al efecto dictó medidas de trato preferencial.

Con el establecimiento de la ruta al Atlántico del Norte, la Comisión Federal de Electricidad inició la política de instruir a los agentes embarcadores para dar preferencia a naves de líneas mexicanas.<sup>45</sup>

El 12 de mayo de 1965, se realizó la primera reunión de Armadores y Autoridades de la Secretaría de Marina, con la finalidad de buscar soluciones adecuadas para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional. Los principales acuerdos a que se llegaron en esta reunión fueron los siguientes: creación de un banco especializado que financiara el desarrollo y las actividades de la Marina Mercante; adquisición de embarcaciones apropiadas para que los costos de operación fueran reducidos para las empresas navieras; coordinación entre las actividades de autoridades, sindicatos de trabajadores de puertos y navieras con el propósito de facilitar y hacer más expeditas las labores y maniobras en puertos; y, reestructuración de las escuelas náuticas dotándolas de nuevos planes de estudio acordes con los adelantos de la ciencia y la técnica, para tener el personal adecuado que sirva eficientemente a la marina mercante.<sup>46</sup>

De esto, poco se hizo, pues la mayor parte de los acuerdos ni siquiera fueron puestos en marcha, salvo la renovación de la flota petrolera.

Durante la administración del Lic. Luis Echeverría, que comprende el sexenio 1970 a 1976, se llevo a cabo un política en base a la cual se registro en las comunicaciones y transportes, en lo general, un acelerado movimiento.

En 1971, con el objeto de lograr que las terminales marítimas de la República fueran unidades económicas autosuficientes que contribuirán al fomento del comercio exterior

---

<sup>44</sup> "Seminario sobre utilidad y servicio de la Marina Mercante Nacional". México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1967, pp. 34 y 35.

<sup>45</sup> Ibidem., pp. 160 y 161.

<sup>46</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 25.

y a elevar las condiciones de vida de los trabajadores portuarios, se crea la *Comisión Nacional Coordinadora de Puertos*.

Este organismo emprendió la reforma portuaria en los doce principales puertos marítimos del país, mediante la organización de empresas de servicio portuarios y la creación, en cada terminal, de una zona franca aduanal, quedando establecido, de esta manera, un sistema que proporcionó agilidad a los servicios y maniobras, reduciendo de manera paralela sus costos de operación.

En este sentido, hasta 1972 el volumen de carga manejada por los puertos mostraba un aumento anual de 8%, a partir de 1973 el incremento del movimiento portuario fue del 15% anual en promedio. Esto obedeció a la mayor eficiencia con que fueron manejadas las instalaciones, lo que permitió reducir la estadia de los barcos en puerto hasta en 50% generando, a su vez, importantes ahorros para los usuarios.<sup>47</sup>

Durante este periodo, 1970 a 1976, se construyeron siete nuevos puertos, dentro de los cuales destacan el de Lázaro Cárdenas, Mich. y Puerto Madero, Chiapas. También la capacidad de construcción y reparación de los astilleros nacionales fue ampliado considerablemente con el fin de contar con la capacidad necesaria para reparar la totalidad de las embarcaciones que integraban la flota nacional.

Asimismo, las Empresas Navieras experimentaron un incremento en sus actividades. En 1972, la flota Petrolera Mexicana representó el 38% del tonelaje bruto total, que ascendía a 731 878 toneladas. Otra flota importante era la perteneciente a la empresa TMM cuyos 12 buques representaban en ese mismo año 13% del tonelaje bruto total. La Empresa NAVIMEX, S.A., fundada en 1971, poseía 3 buques con un desplazamiento de 29 822 toneladas.<sup>48</sup>

Mientras, en el ámbito internacional en 1975 fue constituida la Compañía Naviera Multinacional del Caribe S.A., a fin de dar servicio a la zona del Caribe para favorecer el desarrollo económico de esta zona y del resto de América Latina, con la participación de Costa Rica, Jamaica, Cuba, Venezuela, Nicaragua y México.

Todas estas obras encaminadas a fortalecer y desarrollar la Marina Mercante Nacional dieron frutos, así tenemos que para 1976 en los transportes marítimos de altura, cabotaje e interior de puertos, operaron 170 empresas con 336 naves, 234 de pasajeros, 89 de carga y 13 mixtas. Por otro lado, en ese mismo año, la flota mercante alcanzó un total de 1 078 000 toneladas brutas de arqueo, de las cuales 31% correspondieron a PEMEX, 26% a la industria pesquera, 10% a TMM, 4% a NAVIMEX, 4% a Caminos y Puentes de Ingresos y el 25% restante a embarcaciones para servicios de cabotaje, públicos, de recreo y especiales.<sup>49</sup>

<sup>47</sup> López Rosado, Diego G. *Problemas Económicos de México*. México. Universidad Nacional Autónoma de México, 1979, p. 160.

<sup>48</sup> *Ibidem*, pp. 160 y 161.

<sup>49</sup> *Idem*.

Durante la administración del **Lic. José López Portillo** se construye el muelle para FERTIMEX y el actual muelle de contenedores en Lázaro Cárdenas; asimismo, se continuó con la construcción de escolleras en el Mezquital, Tamps. y se abre la comunicación con la Laguna Madre en Catan.

En este periodo se hace el planteamiento de los puertos industriales, dándole importancia al puerto industrial de Salina Cruz y el de El Ostión, Ver.; sin embargo, estos dos últimos fueron suspendidos antes de llegar a su etapa operativa y han quedado abandonados desde aquella época. Cabe destacar que en este sexenio el tráfico marítimo de derivados del petróleo se realizó en un alto porcentaje, sobre todo en el litoral del Pacífico, por lo que fue necesario la contratación de embarcaciones extranjeras.

En el sexenio del **Lic. Miguel de la Madrid Hurtado** se realizaron, al igual que en el sexenio anterior, algunas obras portuarias. Pero nuestra Marina Mercante no percibió ningún impulso significativo, por lo cual su promedio de desarrollo durante este periodo fue de 9.3%, lo que es muy limitado, si tomamos en cuenta que para el mismo periodo la Marina Mercante Mundial creció en un 37.5%.<sup>30</sup>

El presidente **Carlos Salinas de Gortari** durante su administración ha realizado importantes obras portuarias orientadas a crear las condiciones favorables para que México pueda integrarse en forma definitiva al proceso de modernización ante la apertura de los mercados exteriores.

No obstante, en años recientes la participación de la flota nacional en el tráfico de cabotaje fue del 69% y sólo del 5% en el de altura; es decir, que la dependencia con las flotas extranjeras es de 31 y 95%, respectivamente. Lo que indica que la participación de las empresas marítimas nacionales respecto al transporte marítimo ha sido limitada.<sup>31</sup>

Por lo que es indispensable, como medida estratégica nacional, el que México logre desarrollar más a sus empresas navieras y pueda contar con una Marina Mercante fuerte y suficiente para apoyar ese crecimiento dentro de las relaciones comerciales del país.

---

<sup>30</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte marítimo. La participación de México". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México, UNAM, ENEP-Acatlán, 1982, p. 453.

<sup>31</sup> Majul Alvarez, Sergio. Puertos Mexicanos. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, S.A., pp. 16 y 17.

**CAPÍTULO SEGUNDO**

**DE LA EMPRESA MARÍTIMA**

*Sólo un punto!*

*Si, mar, ¡quién fuera,  
cual tú, diverso cada instante,  
coronado de cielos en su olvido;  
mar fuerte -sin caídas!-,  
mar sereno  
-de frío corazón con alma eterna-,  
mar, obstinada imagen del presente!*

Juán Ramón Jiménez  
*Mar*

## **CAPÍTULO SEGUNDO DE LA EMPRESA MARÍTIMA**

El tráfico marítimo de mercancías no puede ser considerado al margen del buque, principal instrumento para su realización, ya que el proceso de transporte marítimo está precedido por una serie de actividades y requerimientos, ejecutados y respaldados por la Empresa Marítima. De tal suerte, que ésta representa uno de los elementos de importancia de la Marina Mercante y, por ende, del tráfico marítimo, puesto que:

"el ejercicio del comercio no puede  
concebirse sin la organización que  
la empresa supone"<sup>52</sup>

Así pues, en este segundo capítulo se abordará el análisis de la Empresa Marítima. Primero, se expondrá la definición de la misma, para luego explicar su estructura organizativa y finalizar con el análisis del personal que interviene y colabora en la misma.

### **1. NATURALEZA HISTÓRICA DE LA EMPRESA MARÍTIMA**

Antes de exponer el concepto de la Empresa Naviera es necesario evocar la evolución histórica de la misma, tanto más que las formas y aspectos modernos de la industria marítima conservan rasgos de antiguas tradiciones y de condiciones económicas pasadas.

En un periodo inicial, el tráfico marítimo era ejercido por el propio comerciante que transportaba las propias mercaderías con su propio buque que él mismo comandaba, personalmente o por medio de un dependiente suyo carente de personalidad jurídica; esto es, las funciones del propietario, armador, comerciante, cargador y capitán, estaban concentradas en la misma persona.

La primera figura que se destaca, en relación a la empresa marítima, es la del capitán: la "*actio exercitoria*" del derecho romano es la acción conferida a terceros para lograr el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el capitán (*magister navis*) contra el armador (*exercitor*), que regularmente es al mismo tiempo propietario del buque. Sin embargo, en la época bizantina desaparece la clara contraposición romanista entre armadores y capitán. Mientras que en el derecho pseudo-rodio no existe la figura jurídica

---

<sup>52</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, Editorial Herrero, S.A., 1984, p. 821.

del armador; el "*magister*" se torna "*naucletus*" (piloto) propietario del buque o elegido por los copropietarios, a menudo representados a bordo por un mandatario.<sup>53</sup>

Las decisiones se adoptan por acuerdos colectivos y se perfila así una forma asociativa entre todos los interesados en el viaje. Posteriormente, en la Edad Media la empresa naviera va asumiendo una forma corporativa o asociativa y a través de esta forma la empresa misma comienza a ser una especulación autónoma y se diferencian las funciones de los distintos interesados, quienes, sin embargo, participan todos personalmente en la expedición y corren sus riesgos, que son enormes por la nueva extensión de los viajes marítimos.<sup>54</sup>

La "*societas maris*" de la cuenca del Mediterráneo es una asociación de capital y trabajo de la que participan el propietario, el capitán (que frecuentemente es el mismo propietario), la tripulación y el cargador. No obstante esto, la asociación marítima adopta formas más precisas y típicas en la "*colonna*" y en la "*commenda*".

La "*colonna*", constituye el clásico contrato de asociación de la "*Tabla de Amalfi*", reproducido en la Ordenanza de Jaime I de Aragón de 1258, mencionadas igualmente en el "*Consulado del Mar*". Consistía en aquel acuerdo entre patrón o patrones que querían poner en sociedad su nave y su trabajo, y los colonistas que contribuían al capital en dinero o en mercancías, a fin de traficar, para luego, repartirse las ganancias según lo pactado y proporcionar eventualmente las pérdidas, en él participan también los tripulantes. Tratábase, entonces, de una gran comunidad y por la forma como la regulaba la *Tabla*, la fortuna de la nave y del armador era íntimamente ligada a la de los tripulantes y cargadores.<sup>55</sup>

Por otra parte, en la "*commenda*", contrato que en diversas formas tiene aplicación por todas las costas del Mediterráneo ("*collegantia*" o "*rogalia*" en Venecia; "*implicita*" en Génova, etc.) domina el concepto del depósito o consignación de cosas -buque, mercaderías, dinero-. Aquel (*senyor de la nau*) al que se confían los capitales de la empresa, sea o no propietario del buque, organiza y dirige la expedición, al mismo tiempo es el encargado de enrolar la tripulación. A bordo van los mercaderes que acompañan sus mercaderías.<sup>56</sup> Esta figura se mantiene en la práctica del Mediterráneo, a lado de la "*colonna*", hasta fines del Siglo XVII.

Como se puede observar en todas estas formas de empresa naviera se distinguen claramente, aunque no siempre de modo constante, las distintas funciones, pero el vínculo asociativo mantiene unidas a todas las personas que las efectúan, por lo que se puede decir que la empresa de transporte se explota en común, mientras que por otra parte no es distinta de la empresa comercial (especulación sobre las mercaderías transportadas).

<sup>53</sup> Scialoja, Antonio. Sistema del Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial BOSCH, 1950, p.267.

<sup>54</sup> Idem.

<sup>55</sup> Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado. Tomo II. Barcelona, Editorial BOSCH, 1950, p.137.

<sup>56</sup> Scialoja, Antonio. Op. Cit., p. 268.

Más tarde, el desarrollo de las corrientes del tráfico, el aumento de la masa total de mercaderías y de la capacidad de porte de cada buque, así como, el origen de los seguros contribuyeron a determinar la separación de la empresa marítima y la empresa comercial, y la distinción, y después la contraposición entre los intereses de armadores y cargadores.

Así que, el cargador al no tener la posibilidad ni el interés (merced a los seguros) en seguir la carga a bordo es representado por una persona encargada de las funciones concernientes a la carga que luego fueron atribuidas al capitán. De esta manera, las mercaderías se expedían contra el pago de un flete y su consignación se certifica con un documento especial (conocimiento de embarque).

En tanto, el propietario del buque, o el delegado de los propietarios fue asumiendo funciones mayores y más específicas: dirección de la empresa, recepción de la carga por cuenta de los comerciantes; es decir, poco a poco se fue absteniendo de cargar a bordo mercaderías por cuenta propia.

Estas eran las condiciones al empezar el Siglo XIX; después, el desarrollo de la navegación a vapor y el nuevo y enorme incremento del tráfico marítimo condujeron a una ulterior evolución de la empresa naviera, misma que se fue adecuando tanto a la nueva tecnología como a las nuevas relaciones comerciales hasta llegar a la moderna organización de la Empresa Marítima.

## 2. CONCEPTO DE EMPRESA MARÍTIMA

Ahora bien, dentro de la problemática jurídica contemporánea se destaca la noción de empresa como unidad institucional, que supone la organización de una actividad económica destinada al ejercicio de esa actividad, asumiendo el riesgo técnico y económico inherente a la combinación de los factores productivos necesarios, noción que, frente a la navegación, es propio a la condición especial del Derecho Marítimo que se desenvuelve en un plano propio.<sup>57</sup>

En la práctica, sin embargo, se denomina *Empresa de Navegación* a la empresa comercial que tiene un objeto económico y social resultante de la explotación de todos sus recursos materiales e inmateriales, y que se concreta en la suma de los resultados de la explotación de cada uno de los buques cuya navegación ejerce.<sup>58</sup>

Disposición similar se establecía en la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, en su Artículo 127: "conjunto de trabajo y elementos materiales y de valores incorporados coordinados para la explotación de uno o más buque en el tráfico marítimo"<sup>59</sup>; es decir, que la integración de estos elementos dan forma a la

<sup>57</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1979, p. 168.

<sup>58</sup> Ibidem, p. 169.

<sup>59</sup> "Ley de Navegación y Comercio Marítimo". Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1992. Quincuagésima edición, p. 515.

creación de una organización moderna cuyo objetivo esencial es la explotación de uno o más buques dedicados a la actividad comercial marítima.

Sin embargo, la Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993 (Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994) que derogó la ley anterior, nos da la siguiente definición:

“ La empresa naviera es la persona moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión”

o bien,

“ . . . la encargada de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación”<sup>60</sup>

Cabe señalar, que hoy en día la mayoría de las Empresas Marítimas se dedican tanto a armar el buque, como a la explotación marítima y comercial del mismo. De tal suerte que al conjuntar ambas definiciones tenemos un término aplicable a las condiciones actuales, en las cuales se desenvuelve la Empresa Marítima.

En México para actuar como Empresa Naviera se requiere, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 17 de la Ley de Navegación:

1. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
2. Tener domicilio social en territorio nacional; y
3. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.<sup>61</sup>

En cuanto a la participación de la inversión extranjera, en esta actividad, la *Ley de Inversión Extranjera* en su Artículo 7º señala que ésta podrá participar hasta el 49% en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción “...de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, consecución y operación portuaria”.

En tanto, en su Artículo 8º establece que la inversión extranjera podrá participar en un porcentaje mayor al 49% en sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones en el tráfico de altura, siempre que obtengan resolución favorable, para tal fin, de la Comisión Nacional de Inversiones.

Ahora bien, como el objetivo principal de la empresa marítima es la explotación comercial de uno o más buques, ésta requerirá necesariamente de cuatro elementos

<sup>60</sup> “Ley de Navegación” Código de Comercio y Leyes Complementarias, México, Editorial Porrúa, S.A., 1994, Sexagésima primera edición, Artículo 16, p. 484.

<sup>61</sup> “Ley de Navegación” Código .... p. 485.

imprescindibles para llevar a efecto dicha actividad, estos elementos necesarios para la formación de toda Empresa Marítima son:

1. El Armador;
2. El personal de buque: oficialidad y tripulación;
3. El personal terrestre; y,
4. Los Agentes Marítimos.

La integración de estos elementos es esencial, ya que su importancia dentro de la empresa es decisiva para alcanzar los objetivos de toda organización marítima dedicada a la explotación comercial de buques, y si uno de estos elementos no cumple con su cometido "... lógicamente la empresa marítima fracasará, pues no cuenta con el apoyo necesario para realizar sus fines propios"<sup>62</sup>

En efecto, la formación de la empresa naviera comprende otros elementos humanos que al coordinar sus esfuerzos alrededor del buque llevan a cabo el comercio marítimo.

Es indispensable pues, que la integración formal de los elementos mencionados, se realice adecuadamente de acuerdo a los requerimientos de cada empresa para la consecución de los objetivos fijados y para el sano desarrollo de la misma.

Por todo ellos, a continuación, en primer término, se dará una noción breve y concreta de la organización de una Empresa Marítima para luego, exponer el punto referente al personal colaborador de la misma.

## **2. ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA EMPRESA MARÍTIMA**

En este apartado se expondrá la estructura organizativa de la Empresa, toda vez que ninguna empresa puede alcanzar el éxito si no posee una adecuada administración, es decir, "el uso racional de los recursos humanos, materiales y técnicos coordinados sistemáticamente".<sup>63</sup>

De ahí que el funcionamiento efectivo de una empresa de navegación se manifieste en términos semejantes a los de cualquier otra empresa; esto es, el logro de todos los resultados buscados en forma más eficiente. Por ello, la necesidad de analizar cualquier hecho que pueda incidir en dicho rendimiento, tal como su organización.

Las Empresas Marítimas, como las de autotransporte, las de aviación y las ferroviarias, tienen una organización propia que responde a las necesidades de ese medio de transporte.

---

<sup>62</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "La explotación comercial y marítima del buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.c.,s.p.

<sup>63</sup> Mercado, Salvador. Tráfico Internacional, Administración y Aplicación. México, Editorial Limusa, 1986, p. 9.

En cierta forma, el funcionamiento de algunos de los departamentos más importantes de las empresas de transporte marítimo se parecen al de ciertos departamentos de empresas que operan otras ramas del transporte.<sup>64</sup> Sin embargo, las empresas de navegación, tanto las grandes como las pequeñas, tienen formas propias de organización y actividad. Por consiguiente, sería imposible exponer un cuadro de organización aplicable a todas las Empresas Marítimas, dado que en cada caso dicho cuadro variaría según los países y según las modalidades de la empresa.

No obstante lo anterior, estas empresas, por regla general, son sociedades anónimas integradas con la aportación de capital de todos sus accionistas. Existe, por lo tanto, como órgano principal de la empresa, una **Asamblea General** de accionistas que resuelve las cuestiones más importantes de la vida económica de la empresa. Existe, igualmente, un **Consejo de Administración** designado por los accionistas y, generalmente está integrado por los mayores inversionistas o los accionistas más caracterizados por su conocimiento en el negocio del transporte marítimo. Por último, este Consejo de Administración designa al **Director General** o **Gerente General**, que es el funcionario responsable del manejo directo de la compañía.<sup>65</sup>

Este órgano supremo, característico de toda empresa, está regulado y conformado como los que están en otras empresas, por lo que no se proporcionará sus funciones y atribuciones, por ser temas tratados ampliamente.

En cuanto a su organización interna, como se señaló anteriormente, ésta varía de acuerdo a la dimensión, modalidad e importancia de la empresa; sin embargo, se tratará de presentar la organización ideal, combinando la organización existente de las principales Empresas Marítimas en México, que por una u otra razón tienen ciertos Departamentos o Gerencias y otros no; tales Gerencias o Departamentos serían:

## 2.1 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE TRÁFICO

Es el órgano de promoción de ventas de la empresa; su misión consiste en obtener la mayor cantidad de mercaderías para su transporte a bordo de los buques de la Empresa. Es decir, en él se examinarán todos los aspectos referentes a la contratación de fletes, explotación de mercados, operaciones directas o por agencia y cálculo de costos.<sup>66</sup>

Concretamente, las funciones del Departamento de Tráfico son las siguientes:

1. Cubrir el servicio de carga de las embarcaciones, cobrando por el espacio disponible para la carga en los barcos.
2. Expedir documentos y papeles importantes del transporte marítimo, en favor de los embarcadores y usuarios del servicio.
3. Establecer tarifas remunerativas para la empresa, preparando y expidiendo las tarifas correspondientes.

<sup>64</sup> Fuentes Delgado, Rubén. **Op. Cit.**, p. 6.

<sup>65</sup> **Ibidem.**, p. 106.

<sup>66</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. **Op. Cit.**, s.p.

4. Preparar estudios de tráfico y elaborar también estadísticas de tráfico que informen de todo lo que concierne al volumen y curso de los negocios.

El Departamento o Gerencia de Tráfico tiene relaciones muy estrechas con otros Departamentos, especialmente con el Departamento de Operación y, en forma particular, con la materia de costos de operación de los barcos, costos de manejo de las mercancías, cuotas portuarias y otros costos que pertenecen al manejo de las naves, así como, en lo que respecta a los contratos que se celebran con las embarcaciones.<sup>67</sup>

Finalmente, para un control más adecuado este Departamento o Gerencia suele dividirse en dos áreas: la de exportación y la de importación.

## **2.2 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE FLETAMENTO**

Este Departamento tiene tres funciones fundamentales: la fijación de las tarifas de fletes, la solicitud de carga y la contratación final; esto es, en él se lleva a cabo todo lo relativo a la celebración de este tipo de contratos de utilización de los buques, tanto en el tráfico de importaciones como el de exportación, si bien es cierto que en el primero el cierre de la operación se concreta, por lo común, en el lugar de origen.

## **2.3 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE LÍNEA**

El Departamento o Gerencia de Línea, generalmente, se encuentra en la organización de una gran empresa, provista de capitales ingentes, con oficinas o agencias en todo centro de importancia.

A través de sus oficinas este Departamento se encarga de la dirección y planeación de todo lo relativo a las rutas que sirve regularmente la Empresa Marítima con sus buques, sean estos servicios en una conferencia marítima de fletes, o bien de manera independiente.

## **2.4 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE OPERACIÓN**

La Gerencia de Operación debe proveer los medios de realización necesarios para que la empresa lleve a cabo los transportes de mercaderías y personas contratadas a través de la Gerencia de Tráfico.<sup>68</sup> En consecuencia, este Departamento tiene a su cargo la operación de los barcos, para lo cual tendrá que conocer en primer lugar la posición diaria de cada uno de los buques que forman la flota, la carga que transportan, si son buques propios o fletados y en este último caso, bajo que tipo de contrato están operando, cuales son sus agentes, si necesitan aprovisionarse de combustible, agua y viveres; es decir, deberá

<sup>67</sup> Fuentes Delgado, Rubén. Op. Cit., p. 110.

<sup>68</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 171.

estar en contacto constante con las embarcaciones para conocer sus problemas de operación.

También, esta Gerencia o Departamento deberá preparar la programación de los barcos, que comprende sus itinerarios; carga y/o pasajes a transportar; fechas y horas de llegada y de salida, misma que deberá ser realizada en forma adecuada y eficaz en coordinación con el Departamento de Tráfico, de Línea y de Fletamento, ya que es de suma importancia cumplir con esos programas, pues de lo contrario se causarán trastornos a las embarcaciones con el perjuicio consiguiente para el buen nombre de la empresa y la pérdidas de los ingresos correspondientes.

## **2.5 DEPARTAMENTO O GERENCIA ADMINISTRATIVA**

El Departamento Administrativo maneja y controla los fondos de la empresa; esto es, se ocupa de los aspectos administrativos de la misma.

Este Departamento cuenta con dos secciones de personal: de tierra, o sea el que labora en las oficinas de la empresa, y de mar, que es el personal a bordo de las embarcaciones. En este sentido, contrata personal, estudia sus problemas sociales y lleva a cabo todas las negociaciones laborales que confronta la empresa.<sup>69</sup>

## **2.6 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE RELACIONES PÚBLICAS**

Este Departamento tiene a su cargo todo lo que concierne a las buenas relaciones que la empresa tiene que mantener con los clientes y el público en general, el Gobierno y otras empresas de servicios públicos; pues la Empresa Marítima, como cualquier otra empresa, debe establecer vínculos con todas aquellas personas e instituciones con las cuales mantenga relaciones de negocio.<sup>70</sup>

## **2.7 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE FINANZAS**

A través de este Departamento se lleva a cabo la elaboración de los estados financieros de la empresa y de los estudios contables sobre los aspectos más importantes de la operación.

En general, lleva a cabo todo lo relativo al registro contable, estadísticas, aspectos fiscales, presupuesto, balanzas, interpretación de cuentas, relaciones con bancos y por último todo lo referente a la caja y crédito que contraiga la empresa.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* s.p.

<sup>70</sup> Fuentes Delgado, Rubén. *Op. Cit.* p. 117.

<sup>71</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* s.p.

## **2.8 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE SEGUROS**

El manejo de una flota de barcos requiere que la empresa opere una variedad de seguros, que le permitan trabajar con la máxima seguridad posible. El estudio y la contratación de los mismos está a cargo de este Departamento, el cual trabaja en cooperación con la sección de Seguridad del Departamento de Operación, a fin de evitar o reducir accidentes.

## **2.9 DEPARTAMENTO O GERENCIA TÉCNICA**

Este Departamento tiene a su cargo el estudio de problemas surgidos en torno a la actividad de la Empresa Marítima. Por consiguiente, examina y controla las actividades de cada uno de los Departamentos o Gerencias; estudia, asimismo, los informes y propuestas que éstas presentan. En síntesis, se trata de un Departamento de consulta y asistencia técnica.

## **2.10 DEPARTAMENTO O GERENCIA MULTIMODAL**

Este Departamento o Gerencia se ha venido creando en las grandes Empresas Marítimas, máxime que recientemente en Ginebra, Suiza, 24 de mayo de 1980, se aprobó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional.

En él se coordina todo lo relativo al transporte de mercancías por dos o más métodos de transporte diferentes.

Asimismo, se ocupa de lo relativo a las modernas cajas de uniterización de las cargas, los *CONTENEDORES*, que son parte del equipo del buque o del medio de transporte que los use, éstos deberán llenar los siguientes requisitos:

1. Debe ser duradero, para que se emplee repetidamente;
2. Puede ser utilizado en varios modos de transporte, para llevar mercancías, sin que éstas sean manejadas directamente por los diversos transportistas;
3. Tener esquineros, para ser fácilmente transbordados de un medio de transporte a otro;
4. Permitir su fácil llenado y vaciado;
5. Su volumen interior debe ser de por lo menos de un metro cúbico;
6. De preferencia deben usarse los dos tipos principales de 20 pies de largo, con peso máximo de 20 toneladas, y de 40 pies de largo, con peso bruto máximo de 30 toneladas.<sup>72</sup>

En la práctica, la mayoría de los contenedores es de 20 pies, por lo que las estadísticas sobre carga contenedorizada se expresa en unidades de contenedores de 20 pies, llamada TEU (Transport Equivalent Unit).

---

<sup>72</sup> *Ibidem.*, s.p.

## **2.11 DEPARTAMENTO O GERENCIA DE PUERTOS**

Aquí se estudia todo lo relativo a los puertos que sirven a los buques de la flota perteneciente al armador, a fin de ver su situación, condición y demás elementos, que permitan enviar a ellos las embarcaciones adecuadas y con los equipos necesarios para cargar las mercancías que en ellos se encuentren.

De igual manera realiza las operaciones de carga, descarga y estiba, emite la documentación que en cada caso corresponde, y mantiene la relación de la empresa con la administración de Aduanas y Puertos.

## **2.12 DEPARTAMENTO O GERENCIA JURÍDICA**

Ésta se encarga de todas las reclamaciones, cualquiera que sea su naturaleza, que se presenten contra la Empresa Armadora. Los estudia y resuelve en definitiva si procede o si es necesario, por considerarlas injustificadas o lascivas a la institución, se acude a juicio. También representa a la empresa ante cualquier tribunal.<sup>73</sup>

## **3. DE LAS PERSONAS**

Toda empresa es un conjunto de hombres que constituyen una organización, ellos atienden los factores tecnológicos, financieros, administrativos, etc. de tal manera que el éxito de la Empresa depende de una acción conjunta.

De ahí, que para la operación eficiente de una empresa de navegación, es necesario tener no sólo el capital para éste propósito, sino también contar con marinos competentes para tripular el buque, así como, con el personal adecuado para mantener una compleja organización en tierra que abarque todos los servicios de operación interna y comercial.

En general, disponer de un conjunto de personas eficientes que coordinen todo lo relativo al buque, a las operaciones en el puerto y, a las numerosas agencias y clientela en los diversos puertos del mundo que, en su conjunto constituyen toda la complejidad de funciones inherentes a una empresa de tipo internacional.<sup>74</sup>

Así tenemos, que el personal de toda explotación comercial marítima se divide en dos grupos: el personal terrestre y el personal embarcado.

### **3.1 PERSONAL TERRESTRE**

El personal terrestre comprende a todas las personas que, sea bajo las órdenes del armador o propietario, representen a la Empresa en los puertos de escala o de destino.

---

<sup>73</sup> *Ibidem.*, s.p.

<sup>74</sup> "Seminario sobre utilidad y ser vicio de la Marina Mercante Nacional" *Comunic.*, pp. 12 y 13.

El Armador y el Agente Marítimo son dos de los elementos fundamentales para el desempeño de las actividades en tierra de una Empresa Marítima. Cabe señalar que hoy en día aparece otra figura, la del Operador del Buque.

### 3.1.1 ARMADOR

El Armador es el titular de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no su propietario.

En términos generales, es la persona o entidad que dirige la explotación de un buque, es decir, realiza el conjunto de actos y operaciones destinadas a colocar al buque en condiciones de navegar y obtener, de esta manera, lucro comercial en el transporte de personas o de mercaderías.<sup>75</sup>

Precisamente en este sentido, la Ley de Navegación nos dice en su Artículo 16:

“ 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”<sup>76</sup>

Aquí cabe hacer la distinción entre naviero y armador, así **NAVIERO** es el propietario del buque, el que ejerce el derecho de propiedad, es decir, la facultad de gozar y disponer del buque con exclusión del ajeno arbitrio; no obstante, éste puede convertirse en armador, ejerciendo por sí mismo la navegación del buque.<sup>77</sup>

En relación a esta figura del Derecho Marítimo, la Ley de Navegación señala:

“ Naviero es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal”<sup>78</sup>

Esto último debido a que el naviero puede, a través del contrato de locación, ceder el uso, goce y tenencia del buque a una determinada persona, misma que se convertirá en armador.

<sup>75</sup> Malvagni, Atilio. Curso de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Depalma, 1950, p.220

<sup>76</sup> “Ley de Navegación”, Código de Comercio..., p. 484.

<sup>77</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

<sup>78</sup> “Ley de Navegación” ..., Artículo 16, p. 484.

Ahora bien, en la actualidad el propietario, generalmente una gran compañía o empresa, realiza igualmente el papel de armador ; es decir, arma el buque, al mismo tiempo que practica las operaciones de una explotación marítima.

De tal suerte, que en la práctica cotidiana el 80% de los navieros explotan ellos mismos sus buques, convirtiéndose por ello mismo en sus armadores. El restante 20% lo es a través del contrato de locación.<sup>79</sup>

Respecto al **OPERADOR DEL BUQUE** el Artículo 16 de la Ley de Navegación, determina en su parte final:

“ 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”<sup>80</sup>

### 3.1.2 AGENTE MARÍTIMO

El último de los factores humanos en tierra que se requiere para la explotación comercial marítima del buque y, por ende, del buen funcionamiento de la Empresa Naviera es el Agente Marítimo, en él descansa el peso de obtener las cargas para la embarcación, que deberá levantar ésta a lo largo de los puertos que visita en su ruta.<sup>81</sup>

La aparición de este personaje viene del siglo pasado, primero el capitán ejecutaba y disponía en los puertos donde no se hallaba el armador todos los hechos materiales y actos jurídicos relacionados con las gestiones administrativas y comerciales vinculados a la escala del buque; sin embargo, con el advenimiento del buque de vapor se dio el establecimiento de líneas de navegación, con itinerario y fechas de entrada y salida determinadas, con ello, se origina la competencia comercial para obtener más y mejor carga en el mercado de exportación e importación entre las grandes potencias marítimas del Siglo XIX.

Es en ese momento, cuando el armador debe ocupar su tiempo en mantener la existencia de su empresa y el capitán en cumplir con las fechas señaladas para la entrada y salida de

<sup>79</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque. México, PEMEX, 1989, p. 15.

<sup>80</sup> “Ley de Navegación”... Artículo 16, p. 484.

<sup>81</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. La explotación comercial y marítima del buque. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.c., s.p.

los navios, pues de ello dependía el futuro de la empresa, "máxime que un buque gana solamente mientras está navegando".<sup>82</sup>

Así, el armador adquiere una mayor relevancia en tierra, en tanto la actividad del capitán, se limita a la conducción del buque. Es entonces, cuando la Empresa Marítima se ve obligada a utilizar la participación de colaboradores terrestres para la explotación de sus barcos; es decir, representantes que se encargarán de la atención surgiendo, de esta manera, el agente marítimo.

**Agente Marítimo** es la persona física o jurídica que tiene a su cargo las gestiones de carácter administrativo y de carácter comercial conectadas con la entrada, permanencia y salida de un buque. Así como, las operaciones de carga y descarga de mercaderías y de pasajeros, asimismo, tiene a su cargo la solicitud y obtención del transporte de dichas mercaderías y personas.<sup>83</sup>

Nuestra Ley de Navegación recoge esta figura del Derecho Marítimo en el Capítulo IV "Agente Naviero" ,del Título Segundo "De la Marina Mercante", llamándolo agente naviero general, y lo define como:

"... 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 o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario del buque y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienda"<sup>84</sup>

Esta disposición añade que, "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 encuentran en relación a la embarcación en el puerto de consignación".<sup>85</sup>

En este sentido, a fin de evitar confusiones respecto a los términos y denominaciones que deben darse a los participantes en el negocio del transporte marítimo debe quedar claro que:

1. NAVIERO, es el propietario del buque;
2. ARMADOR, quien explota marítima y comercialmente el buque;
3. AGENTE MARÍTIMO, al representante del armador fuera de su sede;
4. CONSIGNATARIO DE LAS MERCANCÍAS, a quien van destinadas las mercancías.<sup>86</sup>

<sup>82</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Agente Marítimo: necesidad de una reforma. México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, 1971, p.3

<sup>83</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 172.

<sup>84</sup> "Ley de Navegación"..., Artículo 19, p. 485.

<sup>85</sup> "Ley de Navegación" ..., p. 485.

<sup>86</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "La explotación comercial y marítima del buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.e., s.p.

Así pues, el representante del armador será denominado Agente Marítimo; mientras, que el consignatario sólo quedará para el destinatario de las mercancías.

En nuestro país, los principales servicios que debe prestar el Agente Marítimo al armador que representa son:

1. Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuera consignado;
2. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque;
3. 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;
4. Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente.
5. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;
6. 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
7. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para la navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque.<sup>87</sup>

Nuestra Ley de Navegación fue poco cuidadosa para proteger a los agentes marítimos frente a los armadores extranjeros, que los fueron poco a poco desplazando al poner sus propias agencias en nuestro país,<sup>88</sup> ahora actuar como agente marítimo en el país se requiere:

1. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;
2. Tener su domicilio social en territorio nacional;
3. Comprobar, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador; y
4. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.<sup>89</sup>

Finalmente, señala que para operar en puerto mexicano todo naviero extranjero requerirá designar un agente marítimo en el puerto que opere. En tanto, los navieros mexicanos no estarán obligados a designar agentes marítimos en un puerto determinado para atender sus propias embarcaciones, siempre y cuando cuenten con oficinas y un representante en dicho puerto y se haya dado aviso a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.<sup>90</sup>

Cabe destacar que la importancia del agente marítimo es tal que algunos tratadistas afirman que sin su colaboración hubiera sido imposible el éxito de la actividad marítima

<sup>87</sup> "Ley de Navegación" ..., Artículo 21, p. 486.

<sup>88</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, s.p.

<sup>89</sup> "Ley de Navegación" ..., Artículo 20, p. 486.

<sup>90</sup> "Ley de Navegación" ..., Artículo 21, p. 487.

comercial. Por lo cual, la Empresa Marítima acude a la designación de un representante exclusivo y permanente para atender sus buques, pues con ello acorta la permanencia del navío en puerto.<sup>91</sup> De tal modo que de la selección que haga el armador de buenos agentes marítimos dependerá en gran medida que el negocio marítimo pueda realizarse adecuadamente.

Si bien, el armador en primer término y el agente marítimo en segundo, constituyen las figuras centrales del personal terrestre, la actividad en tierra desempeñada por la empresa de transporte marítimo se complementa con la colaboración de los siguientes elementos:

a) DESTINATARIO O CONSIGNATARIO DE LAS MERCANCÍAS, es la persona a quien van destinadas o consignadas las mercancías que se han transportado en el buque, puede o no ser su propietario.

b) CARGADOR, es la persona que, propietario o no de las mercancías, se las entrega al armador para su transporte por mar.

c) ALIJADOR, ESTIBADOR, CARRETILLERO O MANIOBRISTA, es el trabajador portuario que maneja las mercancías, en tierra o a bordo, para su carga o descarga en el puerto.<sup>92</sup>

### 3.2 EL PERSONAL EMBARCADO

El personal embarcado integra el conjunto de sujetos que participan en el hecho técnico y económico de la navegación, es decir, aquel que ejerce profesión, oficio u ocupación a bordo de buques. De esta manera, la navegación crea una organización de los servicios a bordo de los buques, la cual presupone la división del trabajo y, la consiguiente formación de cuerpos.<sup>93</sup>

Así, el personal de un buque se integra por los siguientes cuerpos:

1. Cubierta o mando;
2. Máquinas;
3. Comunicación o radiotelegrafías;
4. Administración; y
5. Sanitario.<sup>94</sup>

El CUERPO DE CUBIERTA comprende el personal que ejerce el mando del buque, el cual se encarga de realizar los servicios de navegación y maniobras, las operaciones de carga y descarga y las demás actividades complementarias.

<sup>91</sup> Garibi Undabarrena, José María. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Oficina Central Marítima, 1958, p. 55.

<sup>92</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque. México, PEMEX, 1989, pp. 15 y 16.

<sup>93</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 181.

<sup>94</sup> Idem.

Este cuerpo está integrado por el capitán , el primer oficial, el segundo oficial, el tercer oficial y los pilotines, es decir los pasantes de la carrera náutica para oficiales de cubierta o mando.<sup>95</sup> El cuerpo de cubierta tiene en la persona del capitán la autoridad a mando del buque.

El **CUERPO DE MÁQUINAS** está conformado por el jefe de máquinas, oficiales maquinistas, mecánicos, engrasadores, limpiadores y electricistas.

En él, se localiza el personal que ejerce la dirección y conducción de las máquinas propulsoras y demás mecanismos auxiliares del buque, incluyendo los sistemas eléctricos.<sup>96</sup>

El **CUERPO DE COMUNICACIONES** comprende al personal que atiende las instalaciones radioelectrónicas y demás sistemas de comunicaciones del buque. Lo conforman el Jefe de Radiocomunicaciones y los oficiales radiotelegrafistas.<sup>97</sup>

El **CUERPO DE ADMINISTRACIÓN** es muy numeroso, particularmente, en los buques dedicados al transporte de pasajeros. Dicho cuerpo se integra por el personal responsable de tareas contables y de la documentación relacionada al buque, carga, pasajeros y equipaje. Se responsabiliza, de igual manera, de los servicios de alojamiento y alimentación de pasajeros o de la tripulación.

Lo conforman:

- a) El comisario;
- b) Los oficiales de administración;
- c) El mayordomo;
- d) El cocinero;
- e) Auxiliares; y
- f) Mozos.<sup>98</sup>

Finalmente tenemos el **CUERPO SANITARIO**, el cual está integrado por los Oficiales Médicos y enfermeros.

Todo personal embarcado a bordo de un buque de bandera mexicana deberá ser mexicano por nacimiento. Para efecto de las disposiciones establecidas en la Ley de Navegación, Artículo 22, no se considera tripulación, en las embarcaciones pesqueras, al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros, ni aquellos

---

<sup>95</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "La explotación comercial y marítima del buque". Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.c., s.p.

<sup>96</sup> Ibidem, s.p.

<sup>97</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 181.

<sup>98</sup> Idem.

que sólo realizan funciones de atención a los pasajeros en los cruceros turísticos y transbordadores.<sup>99</sup>

Asimismo, el personal embarcado deberá acreditar su capacidad técnica y práctica. En este sentido, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte es la encargada, directamente o a través de instituciones educativas, de la formación y capacitación del personal embarcado. De igual manera, los programas de estudio para la formación del personal de las embarcaciones mercantes serán autorizados por la misma, 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.<sup>100</sup>

En México, el sistema de educación náutica está constituido por tres escuelas de estudios superiores para la formación y actualización de profesionales del mar en diversas especialidades, un buque-escuela que permite complementar el nivel práctico-académico de la enseñanza, y dos centros de capacitación para el personal auxiliar que labora en las embarcaciones.

Las escuelas están en Veracruz, Tampico y Mazatlán y forman oficiales, pilotos y capitanes, responsables de la navegación; ingenieros electrónicos y maquinistas que tienen a su cargo la operación y mantenimiento de las embarcaciones.<sup>101</sup>

En los Centros de Capacitación, ubicados en Tuxpan, Veracruz y Lázaro Cárdenas, Mich., se prepara personal de maestranza, marineros, camareros, cocineros y se otorga adiestramiento básico a personal portuario y pescadores.<sup>102</sup>

En resumen, para que internamente la Empresa Marítima funcione efectivamente debe contar con la organización adecuada y el personal competente para desempeñar la actividad comercial marítima. Pues recordemos, que los usuarios del servicio de transporte marítimo necesitan que la empresa cuente con todos los elementos necesarios a efecto de recibir un servicio eficiente, continuo, rápido y económico.

Así pues, la formación de la Empresa Marítima comprende elementos humanos que coordinando sus esfuerzos alrededor del buque llevan a cabo el comercio marítimo.

De lo anterior se desprende que:

“ la empresa, en sí misma, es una universalidad de hecho; esto es, un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada”<sup>103</sup>

<sup>99</sup> “Ley de Navegación” ..., Artículo 22, p. 487.

<sup>100</sup> “Ley de Navegación” ..., Artículo 28 y 29, p. 489.

<sup>101</sup> Baltazar, Elia. “La nave va”, CAPACITACIÓN, México, Año 1, Vol. 6, diciembre de 1993, p. 34.

<sup>102</sup> Idem.

<sup>103</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., pp. 821 y 822.

## ***CAPÍTULO TERCERO***

### ***LAS COSAS DEL COMERCIO MARÍTIMO***

*"Y viviré más allá de la muerte, y cantaré  
en vuestros oídos  
Aún después de que la gigantesca ola me  
lleve de regreso  
a la insondable profundidad del  
vasto mar."*

**Gibran Jalil Gibran  
*El Jordin del Profeta***

## CAPÍTULO TERCERO LAS COSAS DEL COMERCIO MARÍTIMO

Se denomina bienes, en derecho, a los objetos materiales e inmateriales susceptibles de tener valor. En tanto, a los objetos materiales que tienen valor económico se llaman cosas. Tales serían, en el contexto del Comercio Marítimo, el buque y la carga

Así pues, en este capítulo se analizará las cosas del Comercio Marítimo, toda vez que constituyen los elementos principales a través de los cuales se ejercita el tráfico marítimo.

### 1. EL BUQUE

Es fundamental, en primer término, precisar el concepto del buque, pues del concepto que sobre el tema se brinde dependerá "la esfera de aplicación de las normas referentes a la navegación".<sup>104</sup>

El buque, ocupa el puesto más eminente entre las cosas objeto del Derecho Marítimo; como tal, es un bien instrumental necesario para el desarrollo de la empresa naviera y para el ejercicio de la actividad de ésta.

De ahí, la importancia de instrumentar un concepto de buque que permita el juego armónico de todo un conjunto jurídico destinado a regir el fenómeno navegatorio con todas sus implicaciones.<sup>105</sup>

#### 1.1 CONCEPTO

El origen del término "buque" es incierto; algunos estudiosos del Derecho Marítimo, entre ellos González Lebrero, señalan que la palabra buque tiene origen celta, ya que se deriva del vocablo "buc", cuyo significado es magnitud, tamaño.

Sin embargo, la Enciclopedia General del Mar determina que la procedencia del concepto buque es germano, pues se origina de la palabra "buk", vientre.<sup>106</sup> Sea cual fuere el origen de la palabra, lo cierto es que con el vocablo buque se diferencia una cosa que ocupa el puesto más eminente entre las cosas objeto del Derecho Marítimo.

<sup>104</sup> Ray, José Domingo. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1964, p. 185.

<sup>105</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El nuevo concepto del buque" PEMEX-LEX. México, Petroleos Mexicanos. Enero-Febrero de 1995, p. 27.

<sup>106</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 33.

No obstante, en la actualidad a pesar del desarrollo alcanzado por el Derecho Marítimo y del gran impulso que se le ha dado en todas las legislaciones, es difícil dar la noción exacta del término buque, debido, principalmente, a que las legislaciones de diversos países no siguen un criterio uniforme respecto a lo que debe entenderse por buque.

Su noción jurídica, observa Gidel, fluctúa entre un concepto demasiado amplio a otro restringido, subordinado al elemento acuático en que el buque actúa. El primer criterio es, generalmente, seguido en las Conferencias Internacionales y plasmado en algunos acuerdos de ellas resultantes.<sup>107</sup>

Precisamente en este sentido, en la Conferencia de Ginebra de 1923, al elaborarse el Estatuto de los Puertos, se expuso que la palabra buque no tenía limitación alguna, aplicándose a todo conjunto flotante.<sup>108</sup>

El mismo criterio se utilizó al efectuarse el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, que define al buque como:

"cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar"<sup>109</sup>

En este orden de ideas, el italiano Buscemi afirma que será buque "toda construcción flotante apta para realizar un transporte en sentido técnico, con absoluta independencia de su tonelaje, nacionalidad, condiciones de propulsión o carencia de autonomía de propulsión".<sup>110</sup>

En tal sentido, el concepto expuesto por Buscemi recuerda a la antigua, pero siempre vigente definición de Ulpiano:

"Debemos entender por buque el que navega en el mar, en los ríos o en alguna superficie acuática, aunque sea un bote"<sup>111</sup>

De igual manera, muchas de las definiciones expuestas por estudiosos del Derecho Marítimo poseen el mismo enfoque amplio, entre los autores que coinciden al respecto se encuentran el español Vigier de Torres, quien define al buque como:

"todo barco dedicado a la navegación"<sup>112</sup>

<sup>107</sup> Farfán, Francisco. Derecho Comercial Marítimo, Tomo I, Barcelona, Edición BOSCH, 1954, p. 77.

<sup>108</sup> Ibidem, p. 77 y 78.

<sup>109</sup> Saigón y Saigón, José Eusebio. Op. Cit., p. 70.

<sup>110</sup> Beltrán Manuel Luis. Curso de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Astrea, 1992, p. 80.

<sup>111</sup> Ibidem.

<sup>112</sup> Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo, Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1977, Tercera Edición, p. 152.

Lo mismo que el argentino González Lebrero, quien determina:

“Buque es cualquier construcción flotante destinada a la navegación”<sup>113</sup>

Así como, los autores Omar Olvera de Luna y Santiago Hernández Yzal, quienes dan la siguiente definición:

“Buque es todo vehículo flotante apto para la navegación”<sup>114</sup>

Por su parte, Goenaga señala:

“Bajo la denominación buque se comprende toda construcción naval destinada a empresas marítimas de cualquier naturaleza e importancia”<sup>115</sup>

Esta definición considera, además del aspecto de navegación, la dedicación a la explotación comercial y marítima del buque, labor que desarrolla, precisamente, la empresa naviera.

El maestro Cervantes Ahumada, agregándole el aspecto de aptitud, expone:

“Buque es todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo”<sup>116</sup>

Hasta aquí, como se puede observar, todas las definiciones dadas enuncian un concepto amplio del buque, exigiendo unas el simple destino a la navegación y las otras además la aptitud para llevarlo a cabo.

Ahora bien, el requisito genérico de aptitud para la navegación lo reúnen numerosas embarcaciones menores y muchos artefactos navales, que, sin embargo, dentro de un estricto concepto jurídico no se les considera buques.<sup>117</sup>

Es por ello, observa Francisco Fariña, que la jurisprudencia tiende a excluir del concepto las embarcaciones menores, botes, gabarras, barcas, chalanas, chalupas y pequeñas construcciones flotantes destinadas al servicio interior de los puertos.

En este grupo de exclusiones se mencionan los pontones, figuran también los diques flotantes, y aunque no con carácter tan general como éstos, las grúas y las dragas flotantes. No se consideran buques a los hidroaviones.<sup>118</sup>

<sup>113</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 110.

<sup>114</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 35.

<sup>115</sup> Idem.

<sup>116</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 448.

<sup>117</sup> Fariña, Francisco. Op. Cit. p. 80.

<sup>118</sup> Ibidem, pp. 80 a la 83.

Nuestra legislación marítima vigente, contradiciendo lo señalado por Fariña, incluye aún a las embarcaciones menores, al determinar que por embarcación se entenderá:

"Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión"<sup>119</sup>

Luego nos da la definición de Artefacto Naval (Artículo 12), la cual además de ser simplista al igual que la de embarcación, no es correcta, ya que en ella se incluye a las plataformas fijas o flotantes de exploración y/o explotación, mismas que a pesar del hecho de flotar en el agua y aún de navegar no pueden asimilarse a los buques o a los artefactos navales, puesto que no participan de la característica de estar dedicados a la navegación y al transporte de mercancías o pasajeros (sin perjuicio de que pueda adquirir tal característica como las plataformas móviles de perforación), además de que no cumplen con el requisito fundamental de los artefactos navales que es el de ser auxiliar de la navegación.<sup>120</sup>

En este mismo orden de ideas, Malvagni al elaborar el "Proyecto de Ley General de la Navegación" amplía su concepto de buque, al complementarlo con el de artefacto naval:

"Es buque toda construcción flotante destinada a la navegación. Cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos, es un artefacto naval".<sup>121</sup>

Como se puede observar, Malvagni se pronuncia en igual sentido respecto al Artefacto Naval; es decir, además de atribuirle como característica principal el ser auxiliar de la navegación, lo excluye de su concepto de buque.

Aquí cabe señalar que nuestra Ley de Navegación emplea la palabra embarcación en lugar de la más generalmente aplicada: buque; respecto a esto, no debe olvidarse que el término buque tiene hoy día muchas palabras sinónimas, como son, entre otras: barco, embarcación, nave, bajel, vapor, navío, aún cuando se dice que ésta última se deja únicamente a las embarcaciones empleadas para la guerra.<sup>122</sup>

Por su parte, Cervantes Ahumada señala que un mismo instrumento, sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no ser buque. Esto es, una embarcación destinada al recreo será yate, y si se le asigna al tráfico comercial marítimo, adquirirá la calidad de buque, un buque en operación en el tráfico marítimo, si se vende al gobierno para destinarse a fines militares, dejará de ser buque para convertirse en navío militar.<sup>123</sup>

<sup>119</sup> "Ley de Navegación" ..., p. 479.

<sup>120</sup> "Ley de Navegación" ..., p. 479.

<sup>121</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 36.

<sup>122</sup> Ibidem, p. 35.

<sup>123</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 447.

Por consiguiente, y de acuerdo a lo antes expuesto, la expresión buque será aplicada a toda construcción naval susceptible de servir al Comercio Marítimo como unidad de transporte; esto es, llevará siempre implícito el calificativo de mercante.

La importancia de que un mismo aparato sea o no buque, se distingue, porque si bien a todos los instrumentos que navegan en el mar o se instalan en él se les aplica un régimen administrativo marítimo, sólo a los buques se les aplican las normas del Derecho Comercial Marítimo.<sup>124</sup>

Ahora bien, el buque no es un cuerpo físico homogéneo sino que está compuesto por una gran diversidad de elementos materiales alojados en el casco y unidos entre sí con mayor o menor intimidad según su destino.

A continuación se analizará la integración del concepto de buque mercante.

## 1.2 INTEGRACIÓN DEL CONCEPTO DE BUQUE MERCANTE

El buque, en cuanto objeto de derecho, es una cosa no solamente en el sentido de un bien capaz de utilidades y de producción económica, sino también es una cosa compuesta, constituida por un agregado de elementos. De estos, unos forman parte esencial del buque y otros no; los elementos esenciales al buque se consideran accesorios de éste, mientras que a los demás elementos se les denomina partes o pertenencias.

En la Edad Media, la distinción entre partes y accesorios no era suficientemente advertida, pero en la técnica de las construcciones modernas toma relieve destacando. De tal suerte, en la actualidad, la doctrina parece coincidir en señalar que partes son los elementos, que añadidos al buque, destacan físicamente de él (p.e. botes salvavidas, pertrechos de toda índole, instrumentos no incorporados física e inmoviblemente al casco, etc.), en tanto accesorios son aquéllos que, montados a bordo tras la construcción del casco o con independencia de ella, resultan físicamente confundidos con el mismo (hornos, anclas, cámaras frigoríficas, puntales y pluma, etc.).<sup>125</sup>

Brunetti, por su parte, señala que las condiciones primordiales para que pueda hablarse de "accesorio naval", son las siguientes: distinción de la cosa al uso de la nave, permanencia de este uso e indispensabilidad de la cosa para la navegación.<sup>126</sup>

Así pues, el buque comprende no solamente el casco sino también sus accesorios, los cuales conforman un conjunto de elementos con funciones y objetividad propia y consistencia económica muy importante, por lo que al hablar del buque deberá tenerse en cuenta sus accesorios "aún cuando sean variados y en cantidad y calidad diversa de acuerdo con sus características y tipo".<sup>127</sup>

<sup>124</sup> Idem.

<sup>125</sup> Hernández, Yzal Santiago. Derecho Marítimo. Tomo II. Barcelona, Editorial Cadi, 1969, p. 67.

<sup>126</sup> Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 85.

<sup>127</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 27.

De lo anterior se desprende que el buque forma una universalidad de hecho, pues lo integran un conjunto de cosas diversas reunidas para un fin y destinos únicos, en este caso la navegación.

Precisamente en este sentido, la Ley de Navegación nos dice en su Artículo 67:

"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".<sup>128</sup>

Lo antes señalado reviste gran importancia, ya que esa integración forma un núcleo patrimonial autónomo que en determinadas contingencias, se transforma en una entidad jurídica conocida con el nombre de "fortuna del mar".

### 1.3 EL BUQUE COMO INTEGRANTE DE FORTUNA

Desde la más remota antigüedad se considera al buque como una fortuna de mar, por el valor de sus elementos, los que aunados a las mercancías en él transportadas constituyen una verdadera fortuna.

Por fortuna de mar o Patrimonio Naval (denominado así en el contexto del Derecho Marítimo), se entiende la suma de todos los derechos de carácter patrimonial que pertenecen a una persona o están destinados a un objeto. El patrimonio es calificado por el objeto, el cual puede ser de explotación o de liquidación.

El buque no ofrece características relevantes mientras se encuentre en la esfera del dominio de su propietario, las presenta solamente cuando viene a formar un núcleo patrimonial con finalidad de liquidación. En tanto, cuando el objeto es la explotación el patrimonio es jurídicamente trascendental, ya que fija el límite a la responsabilidad; esto es, a las obligaciones de su titular, constituyendo con ello el derecho de garantía común de los acreedores.<sup>129</sup>

Tradicionalmente se ha sentido la necesidad de limitar la responsabilidad de los armadores para proteger la navegación y, por ende, la empresa marítima. Es por ello que el principio de la responsabilidad limitada es vital en el Comercio Marítimo, pues de no contar con tal ayuda no hubieran podido subsistir a través de la historia las grandes empresas navieras que hoy día conocemos.<sup>130</sup>

La limitación de la responsabilidad del armador, se actualiza cuando éste abandona la nave en poder de sus acreedores, quienes al no poder adquirir la propiedad de la embarcación turnan el problema a la autoridad judicial; la cual lo resuelve, ordenando la

<sup>128</sup> "Ley de Navegación" ..., pp. 502 y 503.

<sup>129</sup> Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981, pp. 84 y 85.

<sup>130</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 823.

venta del buque; el dinero obtenido de la venta servirá para pagarles, incluso de sobrar se le reembolsará al armador. Recordemos que además de su patrimonio general, un naviero tendrá tantos patrimonios como buques tenga en explotación.<sup>131</sup>

Para actualizar el principio de limitación de responsabilidad del armador, se han seguido los siguientes sistemas:

1. **Sistema de suma responsabilidad**, mejor conocido como *sistema inglés*. En este sistema, la responsabilidad del armador queda limitada en base al tonelaje de registro bruto de la embarcación, es decir, a la capacidad del buque.

Establece un límite máximo por tonelada, que puede dividirse en razón de daños materiales y de daños físicos o personales, siendo éstos últimos privilegiados, y, desde luego, son aplicables a cada uno de los accidentes que sufra el buque durante la navegación y aún cuando sean en el mismo viaje. Se le exceptúa de aquellas obligaciones contractuales en relación de las cuales el armador es responsable ilimitadamente.<sup>132</sup>

2. El sistema de los Estados Unidos de Norteamérica que lleva el nombre de **Sistema de responsabilidad económica o por valor**. En este sistema la responsabilidad del armador se limita en base al valor del buque en el estado en que entre al puerto, sin importar el número de accidentes que haya sufrido durante el viaje. Asimismo, el armador puede optar por ceder su fortuna del mar a sus acreedores mediante depósito judicial y posterior liquidación o asignación a los acreedores. Por ello, se le llama también *Sistema de la opción*.<sup>133</sup>

3. **Sistema de responsabilidad real**, en el cual el armador sin declaración alguna limita su responsabilidad en su patrimonio marítimo, es decir al buque y sus accesorios y fletes.

Esta limitación no se aplica a las faltas del propio armador, ni cuando cumple obligaciones asumidas o garantizadas por él, como tampoco ante los créditos derivados de los sueldos y otros haberes de la tripulación.<sup>134</sup>

4. Por último, está el **Sistema de abandono**. Este sistema tiene una gran tradición en la historia marítima, pues originada en el *Consulado del Mar* y en las *Ordenanzas de Valencia de 1250*, pasa a las leyes hanseáticas, y, a través de la *Ordenanza de Luis XIV*, al *Código Napoleónico* y a los códigos de casi todos los países latinos.<sup>135</sup>

En este sistema, mejor conocido como *Sistema latino*, no hay previa limitación legal de la responsabilidad del naviero, pues ésta es ilimitada en principio, pero puede limitarse voluntariamente "a posteriori", efectuando el abandono en favor de sus acreedores, con lo que se actualiza en ese momento su limitación.<sup>136</sup>

<sup>131</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, p. 28.

<sup>132</sup> *Idem.*

<sup>133</sup> *Idem.*

<sup>134</sup> *Ibidem*, p. 28.

<sup>135</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. Cit.* p. 824.

<sup>136</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* p. 29.

En la actualidad ante la exigencia cada día mayor de pedir al naviero o propietario, armador y/u operador del buque una responsabilidad objetiva, se ha ido dejando de lado el abandono del buque como sistema de limitación de la responsabilidad, no obstante, todavía subsiste en algunas legislaciones.

En México, de acuerdo a lo que disponía el Artículo 135 de la derogada "*Ley de Navegación y Comercio Marítimo*" se seguía el Sistema de abandono. Sin embargo, la vigente "*Ley de Navegación*" dio un viraje basando la limitación de la responsabilidad para los buques-tanque persistentes, es decir: petróleo crudo, combustóleo (fueloil), aceite, diesel pesado y aceites lubricantes, en el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969 y sus Protocolos que lo enmiendan de 1976, 1984 y 1992 (CLC/69/76/84/92). Señala, asimismo, que los demás buques limitarán su responsabilidad con base en lo que dispone el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976 (LLMC/76).<sup>137</sup>

#### 1.4 EL BUQUE COMO COSA MUEBLE

Dentro de la clasificación general de los bienes, existe la división de muebles e inmuebles; siendo estos últimos los que permanecen fijos, es decir, los que no pueden ser trasladados de un lugar a otro y los muebles, aquéllos que pueden moverse por sí mismos o por la acción de un mecanismo puesto en marcha por el hombre.

En este sentido, cabe señalar que la naturaleza del buque mismo determina la aplicación a éste de las disposiciones jurídicas que se asignan a un bien mueble, aún cuando se le apliquen disposiciones relativas a los bienes inmuebles, en lo que se refiere a las hipotecas y el registro, el bien sigue siendo mueble.<sup>138</sup>

En México es considerado de igual manera de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 67 de la Ley de Navegación, que señala:

"La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles".<sup>139</sup>

A manera de conclusión, y tomando en consideración hasta lo ahora expuesto, a continuación se expondrá el concepto de buque enunciado por el maestro Cervantes Ahumada en su obra "Derecho Marítimo", toda vez que comprende las principales características del buque, mismas que le han dado un lugar de eminencia en el Derecho Marítimo, dado que el buque en su conjunto es una expresión o resumen de todos los intereses de las diversas personas que están vinculadas a la aventura marítima.

<sup>137</sup> "*Ley de Navegación*" ..., pp. 524 y 525.

<sup>138</sup> Ray, Domingo. *Op. Cit.*, pp. 203 a la 209.

<sup>139</sup> "*Ley de Navegación*" ..., p. 502.

Así pues,

**“BUQUE** es un bien mueble, compuesto de elementos diversos, que en su conjunto constituyen un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a navegación”<sup>140</sup>

Ahora bien, como se señaló anteriormente, el buque es una cosa dotado de individualidad propia aún cuando lo integren un conjunto de elementos. En este sentido, se expondrán, a continuación, los modos de individualización del buque.

## **2. BUQUE: MODOS DE INDIVIDUALIZACIÓN**

El Artículo 67 de la Ley de Navegación establece que los buques mexicanos se individualizan, en el orden interno y para los efectos legales, por su nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto.

Tan particular manera de identificación ha determinado que a menudo se realice la comparación entre el buque y la persona. Ciertamente en algunos códigos se le trata como si fuera sujeto de derecho y obligaciones; sin embargo, es evidente que tales derechos y obligaciones sólo pueden imputarse a una persona relacionada jurídicamente con el buque. Pues recordemos, que para los efectos jurídicos el régimen de un buque es el de un bien y no el de una persona, ya que *“el buque es objeto, no sujeto de derechos”*.<sup>141</sup>

Así pues, el buque es un bien dotado de individualidad propia aún cuando lo integren un conjunto de elementos. Dicha individualización está concebida como la reunión de cierto número de características distintivas propias del buque. Estas características están representadas por:

### **2.1 NOMBRE**

Todo buque debe llevar un nombre inscrito claramente a ambos lados de la proa y popa, asimismo, debe estar inscrito en la Sección de Matrículas. Dicho nombre podrá ser escogido libremente por el propietario, salvo que este mismo nombre haya sido adoptado por otro buque nacional.

### **2.2 MATRÍCULA**

La matriculación de un buque es el registro que se realiza en determinadas oficinas gubernamentales; en el caso de México, es la Secretaría de Comunicaciones y Transporte la poseedora de esta facultad.

<sup>140</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. Cit.*, p. 447.

<sup>141</sup> Beltrán Montiel, Luis. *Op. Cit.*, p. 87.

En este sentido, el Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales establece en su Artículo 13:

“Para efectos de este reglamento, se entenderá por matricula el hecho de que una embarcación quede registrada en el puerto de su matricula y en la dependencia correspondiente con toda formalidad, pagando sus derechos, tanto de matricula como de arqueo, de acuerdo con su tonelaje, y extendiéndose la documentación necesaria para que pueda navegar libremente, ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior”.<sup>142</sup>

La matriculación de un buque en el contexto del Comercio Marítimo tiene gran relevancia, ya que en ella se hace constar los dueños, clases, dimensiones y otras características que conforman la base sobre la cual se desprenden muchas consecuencias jurídicas de orden mercantil y administrativo.<sup>143</sup>

De igual manera, tal registro sirve para que el Estado pueda ejercer el control necesario sobre el ordenamiento marítimo nacional.

### 2.3 PUERTO DE MATRÍCULA

Desempeña el papel de domicilio del buque y es aquel puerto en el cual el buque ha quedado inscrito.

El puerto en cuyo Registro de Matricula está inscrito un buque tiene gran importancia, pues en los registros respectivos es donde debe realizarse toda modificación de derecho relativo al buque, como su transferencia de propietario, constitución de una hipoteca, anotación de embargo, etc.<sup>144</sup>

El nombre de dicho puerto aparece en la popa del buque, debajo de su nombre.

### 2.4 TONELAJE

El tonelaje, o arqueo, o tonelaje de arqueo expresan el volumen de los espacios cerrados del buque. La unidad con que se mide es la tonelada de arqueo, que consiste en el volumen de un cubo de 2,832 m<sup>3</sup>, equivalente a 100 pies cúbicos ingleses.<sup>145</sup>

Pueden distinguirse tres variantes del tonelaje de arqueo, a saber:

*Tonelaje de arqueo total o bruto*, es el volumen total, expresado en toneladas de arqueo, de todos los espacios cerrados o que se consideran cerrados.

*Tonelaje de arqueo bajo cubierta*, es el volumen expresado en las mismas toneladas, del espacio comprendido entre el casco y la cubierta de arqueo.

<sup>142</sup> “Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales”. México, D.F., Publicado en el Diario Oficial, 2 de Agosto de 1946, p. 169.

<sup>143</sup> Farfán, Francisco. Op. Cit., pp. 69 a la 72.

<sup>144</sup> Malvaggi, Atilio. Op. Cit., p. 11.

<sup>145</sup> Ibidem, pp. 12 a la 14.

*Tonelaje de arqueo neto*, expresa la capacidad útil del buque, siempre con referencia al volumen, para el transporte de pasajeros y mercaderías, y está dado por la diferencia entre el tonelaje de arqueo total y la suma del llamado 'tonelaje de descuento'; entendiéndose por éste el correspondiente a los espacios destinados a máquinas, alojamiento de la tripulación, almacenamiento de provisiones, repuestos, etc.<sup>146</sup>

Esto es, el tonelaje de arqueo neto determina la capacidad interna del buque una vez deducidos todos los espacios en los cuales no pueden conducirse pasajeros o mercancías. Trasunta, por consiguiente, la capacidad comercial del buque.

#### 2.4 NACIONALIDAD

El buque no adquiere en realidad rango de tal, aunque esté a flote, mientras no nace a la vida jurídica y adquiere carta de nacionalidad.

En la práctica, un buque de comercio no puede dejar de tenerla, ya que ello significa carecer de toda la documentación indispensable para su tráfico.

La nacionalidad no significa más que la condición jurídica en virtud de la cual los buques, aún cuando no sean propiedad del Estado, están sometidos a las leyes y, en general a la jurisdicción del Estado del que están autorizados a llevar su pabellón.

Las disposiciones relativas a la nacionalidad del buque y el uso de la bandera, señala Brunetti, tienen su antecedente histórico en el "*Acta de Navegación de Cromwell*" de 1651, la que impregnada del más rígido mercantilismo, hacía depender la nacionalidad de los buques ingleses de la concurrencia de tres condiciones fundamentales: que fuesen nacionales sus propietarios; que los cascos fueran construidos en Inglaterra y que la mayoría de la tripulación, incluido el capitán, fuese también nacional.<sup>147</sup>

Más tarde, Francia siguió el mismo sistema en su *Acta de Navegación de 21 de septiembre de 1793*, en la que se reprodujeron los principios de la legislación de *Cromwell*; sin embargo, fueron atenuados al admitir la parcial participación de los extranjeros en la propiedad de los buques, suprimiéndose la condición de que los cascos fuesen construidos en Francia y aceptando que la tripulación fuese extranjera con excepción del capitán y de los oficiales.<sup>148</sup>

En la actualidad, se reconoce a cada Estado, en virtud de su soberanía, la facultad de fijar las condiciones para que un navío sea considerado como nacional y, por ende, pueda enarbolar su pabellón.

La nacionalidad se otorga a un buque 'ho sólo con el fin de imponerles deberes sino para concederles situaciones especiales de protección en la concurrencia con buques extranjeros, y sobre todo en el orden internacional donde se ha reconocido a todo Estado el derecho de tutelar los intereses de los buques reputados nacionales, según sus propias

<sup>146</sup> Beltrán Montiel, Luis. *Op. Cit.*, p. 88.

<sup>147</sup> Brunetti, Antonio. *Op. Cit.*, p. 299.

<sup>148</sup> *Idem.*

leyes" porque "los buques no constituyen solamente un objeto del derecho privado, sino el instrumento de un importante sector de su vida económica y de las relaciones comerciales con diversos Estados".<sup>149</sup>

Es por ello, que tanto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, como en el Convenio sobre Alta Mar de 1958 se establece en sus Artículos 9º y 5º, respectivamente, la existencia de una relación auténtica entre el Estado y el buque, así como de una ley que rija todo lo relativo a la nacionalidad del buque.

La relación auténtica existe sólo cuando se cuenta con las siguientes características:

- a) Contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee.
- b) Que los ingresos y gastos del transporte marítimo, así como las compraventas de buques se contabilicen en la balanza de pagos del Estado cuyo pabellón portan los buques de una flota mercante determinada.
- c) Que se utilicen nacionales en el trabajo a bordo de los buques.
- d) Que exista un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo pabellón porta.<sup>150</sup>

En el caso de México, el Estado ejerce una efectiva jurisdicción sobre el buque a través de la Ley de Navegación del 4 de enero de 1994, el Reglamento para el Abanderamiento y Matriculación de los Buques Mercantes Nacionales del 30 de abril de 1942.

En este sentido, cabe señalar que a pesar de la exigencia de una relación auténtica entre el Estado y el buque que ostenta su pabellón, existe los llamados "*países de bandera de conveniencia*", o bien como los ha calificado recientemente la Organización de las Naciones Unidas (ONU), "*países de registro abierto*" o "*países de libre registro*".

Este tipo de países son los que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros, gracias a la concesión de grandes facilidades para llevar a cabo tal registro, además de la existencia de ciertas condiciones favorables para usar tales pabellones, especialmente en materias fiscales y sociales.<sup>151</sup>

Por tanto, los buques que enarbolan dichas banderas no integran de modo efectivo la economía de esos países, asimismo, no sirven a su comercio exterior ni son para ellos productores de divisas, salvo en lo concerniente a los derechos de inscripción que deben abonarse con motivo del registro del tonelaje.<sup>152</sup>

<sup>149</sup> Romero del Prado, Víctor. Derecho Internacional Privado. México, Editorial Assandri, 1961, pp. 209 a la 211.

<sup>150</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "*La Nacionalidad de los Buques de acuerdo con la Convención de la ONU sobre Derecho del Mar y la Legislación Mexicana*". México, s.e., p. 43.

<sup>151</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo. La participación de México" ANUARIO MEXICANO DE RELACIONES INTERNACIONALES, México, 1982, Escuela de Estudios Profesionales Acatlán-UNAM, p. 445.

<sup>152</sup> Belrán Montiel, Luis. Op. Cit., pp. 99 y 100.

En consecuencia, las posibilidades del ejercicio efectivo de la jurisdicción por parte de las autoridades del Estado de matrícula son prácticamente inexistentes.

Ahora bien, el uso de la bandera constituye el medio más simple para afirmar la nacionalidad del buque, sin embargo, no proporciona la prueba decisiva de ésta, la cual resulta solamente, en el caso de México, de la suprema patente de navegación.

Desde luego este documento solo se entrega cuando se han cumplido los requisitos de matrícula y registro, los que se establecen en la Ley de Navegación en el Capítulo I "Abanderamiento y Matrícula de embarcaciones" y Capítulo II "Registro Público Marítimo Nacional", Título Segundo "De la marina mercante", Artículo 9º al 15.

Asimismo, deberá cumplir con lo dispuesto por el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, donde se señala los requisitos que deben llenarse al solicitar la matrícula y registro de un buque, Artículo 12, lo que comprende el abanderamiento del mismo.

### 3. DOCUMENTACIÓN: LIBRO A BORDO

Como en ningún otro ramo de la industria, el buque representa un capital, a veces enorme, que se separa de su propietario para alejarse hacia países remotos, exponiéndose durante esta separación a innumerables peligros. Si se añade a esto el valor de la carga, en ocasiones superior al del buque, y las vidas de los tripulantes y de los pasajeros, por cuyo valor económico también está comprometida la responsabilidad del propietario, se halla plenamente justificado que todos los hechos que se produzcan durante este periodo de separación se documenten para que los interesados principales, que son el propietario, cargadores, autoridad pública y el mismo capitán, puedan fundar en esas constancias la defensa de los derechos que les pertenezcan.<sup>153</sup>

La documentación del buque se divide en libros y papeles:

a) **LIBRO DE NAVEGACIÓN.** Este libro debe ser continuado, datado y firmado por el capitán, en él se anotan los acontecimientos diarios de la navegación.

b) **LIBRO DE LA CARGA.** En este libro debe anotarse la entrada de todos los efectos que se carguen en el buque, con la declaración específica de las marcas y números de los bultos, nombres de los cargadores y consignatorios, puertos de carga y de descarga, fletes estipulados y todas las demás circunstancias ocurrientes al cargamento del buque. En los buques-tanque se llama Libro de Hidrocarburos.<sup>154</sup>

c) **LIBRO DE CONTABILIDAD.** En este libro, que lleva el comisario, se anotan los ingresos y egresos por cuenta del buque.

<sup>153</sup> Malvagni, Atilio. *Op. Cit.* p. 27.

<sup>154</sup> *Ibidem.*, p. 30.

d) **LIBRO DE MAQUINAS.** En este libro deben anotarse diversas constancias relativas a las máquinas, así como las maniobras que se efectúen con ellas, conforme a las órdenes que se reciban del puente de navegación. Debe ser llevado por el Jefe de Máquinas, y su importancia es capital en los casos de accidentes de navegación, especialmente abordajes.<sup>155</sup>

e) **ROL DE LA TRIPULACIÓN.** Todo buque mayor de 10 toneladas de arqueo total debe llevar este rol en el que realiza la lista de toda la dotación del buque, con las visas consulares y demás certificaciones respectivas.

Este Rol es reemplazado por la Hoja Rol de tripulación, en los buques menores de 10 toneladas que se dediquen al comercio de cabotaje, pesca u otras explotaciones, y en las embarcaciones de cualquier tonelaje dedicadas exclusivamente al turismo o para recreo y que no ejerzan actos de comercio, siempre que tengan a bordo tripulantes a sueldo.<sup>156</sup>

Los papeles relativos al buque son los siguientes:

1. **Suprema patente de navegación**, para demostrar ante cualquier autoridad nacional o extranjera, que el buque es mexicano.

2. **Certificado de navegabilidad**, que otorga la autoridad marítima para justificar que el casco de la embarcación está en buen estado para el servicio a que se le destina, y que el buque está provisto de todos los accesorios necesarios, también pueden darlo las sociedades clasificadoras.

Estas sociedades clasifican buques, que se construyen bajo su supervisión o buques ya construidos, llevando a cabo las inspecciones y controles técnicos necesarios; además, practican periódicamente inspecciones de rutina tendientes a verificar si el buque continúa ajustado a las normas establecidas.<sup>157</sup>

Cuando las inspecciones se han completado y aprobado, las sociedades emiten los correspondientes certificados, e inscriben dichos buques en el Libro de Registro, mismo que se edita cada año y contiene el nombre, dimensiones y demás detalles técnicos y de individualización de todos los buques clasificados por ellas.

La sociedad más conocida es el *Lloyd's Register of Shipping*, de Gran Bretaña, existiendo otras tales como: el *American Bureau of Shipping*, de los Estados Unidos; el *Bureau Veritas*, de Francia, el *Norske Veritas*, de Noruega; el *Registro Italiano Navale de Aeronautico*, de Italia.

3. **Certificado de arqueo**, es decir de la capacidad del buque para cargar.

4. **Certificado de francobordo**, que es la medida para la seguridad del buque.

---

<sup>155</sup> *Ibidem*, pp. 32 y 33.

<sup>156</sup> *Ibidem*, p. 34.

<sup>157</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.*, p. 123.

Estos dos últimos, al igual que el Certificado de navegabilidad pueden ser emitidos por las sociedades clasificadoras, reconocidas por los Estados.

5. *Patente de sanidad*, que justifica el buen estado sanitario del buque, tripulantes y pasajeros, así como del puerto y ciudad donde es expedida.

6. *Patente de seguridad de Máquinas*, que otorgan las sociedades clasificadoras de buques después de cada inspección de máquinas y calderas en que se sellarán las válvulas de seguridad.

Papeles relativos a la carga, estos son:

a) *Póliza de fletamento*, que justifica el contrato de fletamento, cuando éste existe.

b) *Conocimiento de embarque*, que se otorga por toda mercadería que se ha embarcado y deba ser transportada por mar.

c) *Manifiesto de carga*, que es una relación completa de la carga que transporta el buque.

d) *Manifiesto de rancho*, que constituye la relación del combustible, respuestos, víveres y bebidas que lleva el buque para su propio consumo. Así como, los bienes propiedad de los tripulantes.

e) *Despacho*, o sea el documento que le da la autoridad marítima del puerto, capitán de puerto, para que proceda a la siguiente terminal marítima de su ruta.

f) *Rol de pasajeros*, si los hubiere.

#### 4. CLASIFICACIÓN DE LOS BUQUES

La intensiva expansión comercial, aunada con los progresos de la construcción naval, fue procurando adoptar el diseño de los buques a las necesidades específicas de cada transporte por mar, y con ello el buque se especializó.<sup>158</sup>

La principal distinción, atendiendo las modalidades de la explotación que realizan, se han fijado en dos categorías:

1. Buques de líneas regulares, sujetos normalmente a un itinerario. También son llamados buques de línea o con ruta fija.

2. Buques 'tramps', son buques vagabundos que se desplazan sin itinerario fijo y que, eventualmente, van a todos los puertos del mundo a donde puedan llevar carga que les convenga.

También se pueden clasificar los buques por el tipo de carga que llevan, en:

1. De carga;

2. De pasajeros; y

<sup>158</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El nuevo concepto del buque". **PEMEX-LEX**, México, Petróleos Mexicanos, Enero-Febrero de 1995, pp. 37 a la 39. Se entenderá que esta obra ha sido consultada para realizar esta parte de nuestro trabajo, a menos que se indique otra obra.

3. Mixtos, es decir, que pueden llevar al mismo tiempo carga y pasaje.

Otra clasificación sería por el tipo de construcción:

- a) Carboneros.
- b) Petroleros.
- c) Portacontenedores.
- d) Cisternas.
- e) Transbordadores.
- f) Frigoríficos.
- g) Gaseros.
- h) Fruteros.

i) 'Roll-on Roll-off', buques rampa portavehículos, o sea aquellos que tienden una rampa para que los autotransportes u otros vehículos se introduzcan a su interior, al mismo tiempo que carga las cajas de los "trailers" o los contenedores en otros espacios aptos para ello.

j) Buques portabarcasas, también conocidos como "lash" (lighter aboard the ship). Los buques "lash", hoy día, se dividen en tres categorías, los propiamente "lash", que son los que cargan a bordo las barcasas con sus grúas. Los "bacat", en los cuales se llena el espacio entre los dos cascos con las barcasas, que una vez colocadas, constituyen el fondo del buque.

Por último, los "sea bee", es decir, aquellos buques que hunden su popa para que las barcasas por su propio impulso o por el de un remolcador se introduzcan en el buque, una vez concluida la operación y con todas las barcasas a bordo, con bombas desaguan sus espacios cerrando su popa aprestándose, de esta manera, para zarpar, también utiliza sus grúas para cargar las barcasas.

k) Buques "O B O", es decir "*ore-bulk-oil*", o sea los graneleros que pueden llevar minerales, granos o petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades.

l) Buques "O S O", o sea, "*ore-slurry-oil*", es decir, aquellos graneleros que pueden llevar minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, también en grandes cantidades.

m) Buques pesqueros, que se clasifican a su vez por el tipo de pesca y caza que realizan:

- 1. Atuneros.
- 2. Bacaladeros.
- 3. Balleneros.
- 4. Camaroneros.
- 5. Sardineros.
- 6. Fábrica, es decir aquellos en que se procesan los productos obtenidos del mar.

n) Buques de fines especiales, los cuales son de varias clases destacando entre otros:

- 1. Rompehielos.
- 11. Buques-isla.

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| 2. Hospitales.                         | 12. Cableros.         |
| 3. Fábricas.                           | 13. Dragas.           |
| 4. Diques flotantes.                   | 14. Gánguiles.        |
| 5. Remolcadores.                       | 15. Oceanográficos.   |
| 6. Buques-faro                         | 16. Aerodeslizadores. |
| 7. Asistencia y salvamento.            | 17. Abastecedores.    |
| 8. Estaciones meteorológicas.          | 18. Aliscafos.        |
| 9. Buques de posicionamiento dinámico. | 19. Barcazas          |
| 10. Artefactos flotantes.              |                       |

o) Los yates o buques de recreo o deporte.

p) Finalmente, los multipropósitos, es decir, aquellos buques que por su construcción pueden ser fácilmente convertibles para recibir las cargas que contrate el armador. Este buques es conocido internacionalmente también con el nombre de "*Freedom*".

Por su tráfico que realiza:

a) Tráfico de altura, o sea aquel que realiza viajes transoceánicos.

b) Tráfico de cabotaje, es el que se ejecuta a lo largo de un litoral, será nacional si sólo se hace visitando puertos de un sólo país e internacional cuando se hace tocando puertos de varios países de un mismo litoral.

c) Tráfico costanero, semejante al anterior, pero requiere que la embarcación no se aleje más de 20 millas marinas de la costa.

d) En México existe, además, lo que ha dado en llamarse el 'gran cabotaje', establecido por la empresa armadora más importante del país: Petróleos Mexicanos (PEMEX), y consiste en que los buques visitan puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá o viceversa.

De acuerdo con el tipo de navegación: en comerciales y no comerciales.

Por medio de propulsión que usan:

a) Propulsión mecánica.

b) De vela.

c) Mixtos, es decir de vela y mecánicos.

d) De energía atómica.

En base al tonelaje o tamaño, es decir, si son de mas 1,000 toneladas o de menos: mayores y menores.

Con o sin privilegio. Tienen privilegio aquellos buques que se dedican al servicio del Estado, los científicos y los que persiguen fines humanitarios y de salvamento. El privilegio de que gozan, es que no pueden ser objeto de embargo o detención por ninguna resolución judicial, ni por ningún procedimiento judicial "in rem". Sin embargo, los interesados pueden demandar ante los tribunales competentes del Estado propietario del buque o bien que los utiliza, por las acciones derivadas de abordaje y otros accidentes, asistencia o salvamento, avería gruesas, reparación, suministros u otros contratos relativos al buque. Los buques propiedad del Estado dedicados al comercio no gozarán de tal privilegio.

Finalmente, están aquéllos que tienen destino público o que pertenecen al Estado, para los fines propios del mismo, y aquéllos de destino privado, o sea los que son explotados por particulares, en esta última se incluyen también los que el Estado posee y dedica a la explotación.

## 5. RÉGIMEN DE PROPIEDAD

El buque es una cosa jurídica y también una cosa material objeto del derecho de propiedad; por ello, pueden ser adquiridos por cualesquiera de los medios reconocidos por la Doctrina Jurídica, concretando la transmisión del derecho de propiedad ya en favor del Estado ya de particulares.

Doctrinariamente se consideran como modos de adquisición de la propiedad de un buque, los siguientes:

### 5.1 COMO DERECHO PRIVADO

a) *Compraventa*. El contrato de compraventa de buques es un acto de comercio, en el cual una de las partes se obliga a transferir a la otra la propiedad de uno o más buques, y ésta se obliga a pagar a la primera un precio cierto en dinero.

En la práctica, la compraventa de buques en el mercado mundial se realiza con la intervención de corredores especializados, los "shipbrokers", quienes actúan como consejeros y mediadores de sus mandantes. Estos intermediarios tienen un conocimiento amplio y actualizado de los valores de los buques, de los procedimientos bancarios y financieros, de los requerimientos legales y, desde luego, de los aspectos puramente técnicos de los buques.<sup>159</sup>

b) *Permuta o Trueque*. Es la acción contractual a través de la cual cada uno de los contratantes se obliga a dar una cosa, en este caso el buque, para recibir otra.

---

<sup>159</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.* pp. 139 a la 141.

c) **Sucesión.** Los buques integran el patrimonio de sus propietarios y, consecuentemente, los derechos sobre aquéllos se transmiten a sus sucesores, ya asumen este carácter por disposición de la ley, o bien por disposición de última voluntad de la persona en cuyos derechos suceden.

d) **Donación.** Es el negocio jurídico por el que una persona, llamada donante, proporciona, a costa de su patrimonio, una cosa o bien a otra, llamada donatario, que la acepta.

e) **Prescripción.** La prescripción es un medio de adquirir derechos o de liberarse de obligaciones por el transcurso del tiempo. De esta manera, la persona que ha poseído continuada y pacíficamente un buque durante el tiempo fijado por la ley, adquiere el derecho de propiedad sobre él.

f) **Arrendamiento con opción a compra (leasing).** El *leasing*, por la *Convención sobre "leasing" internacional*, celebrado en Ottawa en 1988, es una operación financiera en la cual lo que se financia es el uso del bien dado en *leasing* y no su precio. De esta manera el valor del canon se calcula en función de la vida útil de aquél y del costo del dinero, sin considerar el precio del bien en el mercado<sup>160</sup>

El contrato de *leasing*, generalmente, contiene una opción a favor del tomador, que puede ser: de compra, de restitución, de renovación del contrato o de sustitución del bien o del equipo en caso de ser obsoleto.

La opción de compra puede o no existir, pues no es de la esencia del contrato; es decir, ésta depende de que se le pacte expresamente, sin embargo, las legislaciones de Estados Unidos, Francia y Bélgica determinan que es obligatoria la cláusula de opción de compra para considerar la operación realizada como un contrato de *leasing*.

El valor residual, que es muy reducido con respecto al valor real del bien es el precio preestablecido en cuyo pago, a la finalización del plazo del *leasing*, el tomador adquiere la propiedad del bien si hace uso de la opción fijada a tal efecto en el contrato.<sup>161</sup>

## 5.2 COMO MODOS DE DERECHO PÚBLICO

a) **Expropiación.** La expropiación es un procedimiento administrativo de Derecho Público, en virtud del cual el Estado, unilateralmente y en ejercicio de su soberanía, procede legalmente en contra de un propietario o poseedor para la adquisición forzada o traspaso de un bien, por causa de utilidad pública y mediante una indemnización.<sup>162</sup>

b) **Confiscación.** Es un modo de adquisición para el Estado, una consecuencia accesoria de carácter penal; es decir, es el acto mediante el cual la autoridad, como sanción por

<sup>160</sup> Fariña M., Juan. *Contratos Comerciales Modernos*. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1993. p. 508.

<sup>161</sup> *Ibidem*, p. 511.

<sup>162</sup> Serra Rojas, Andrés. *Derecho Administrativo*. México, Editorial Porrúa, S.A., 1979, p. 623.

contravenir una ley, priva a una persona de uno o varios bienes determinados en favor del fisco.

c) *Incautación*. Toma de posesión de bienes de un particular, llevado a cabo por las autoridades competentes, como garantía o resarcimiento de sus obligaciones o de sus responsabilidad o para una finalidad de interés público que la haga imprescindible.

d) *Derecho de Angaria*. Derecho de origen remotísimo a través del cual se confiere al Estado beligerante la potestad de incautarse de las propiedades muebles del enemigo o de naturales existentes en su territorio, con objeto de servirse de ellas en su lucha contra el adversario, especialmente de los buques.

Este derecho ha sido ejercido con ocasión de las guerras más recientes, incluso por los neutrales contra los beligerantes, para compensar los daños sufridos a consecuencia de la situación anormal creada por las hostilidades. México, en virtud de este, derecho se incautó en 1941 de los buques alemanes e italianos que se encontraban en sus aguas jurisdiccionales.

### 5.3 DEL DERECHO MARÍTIMO

a) *Construcción*. La construcción no es un verdadero modo de adquisición, sino el contrato que conduce -con su ejecución- a la transmisión de la propiedad de esa cosa compuesta a favor de quien ordenó la obra.<sup>163</sup>

La construcción de buques puede hacerla el propio interesado, que contrata la mano de obra, adquiere y provee los materiales, ejecuta los planos y dirige las tareas, operación denominada *por economía*, y puede hacerla un astillero al cual se le encarga la obra, con provisión de los materiales por el locatario o no; es la construcción *por empresa*.

La construcción por economía, que sólo se utiliza actualmente respecto de buques pequeños, supone al constructor como empresario de su propia obra, propietario de los materiales y empleador de los trabajadores, es decir es el titular del dominio de las estructuras que va elaborando durante la construcción y del buque al término de dicha construcción.

Cuando la construcción es por empresa nos hallamos frente a una locación de obra, ya sea que el que la ejecute ponga sólo su trabajo o su industria, o que también provea la materia principal. Se trata de una obligación cuyo incumplimiento compromete la responsabilidad del empresario; esto es, los riesgos son absorbidos por el empresario, no pudiendo reclamar suma alguna si se destruye la obra por caso fortuito antes de haber sido entregada, a no ser que haya habido morosidad en recibirla o que la destrucción haya provenido de la mala calidad de los materiales, siempre que haya advertido esta circunstancia oportunamente al dueño.<sup>164</sup>

<sup>163</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.*, pp. 142 y 143.

<sup>164</sup> *Idem.*

En la práctica, los interesados suelen dividir la construcción en etapas y convenir que quién encarga la obra pague una cuota al término de cada etapa, declarándose que con el pago dicha persona asume el dominio de todo lo construido hasta ese momento.

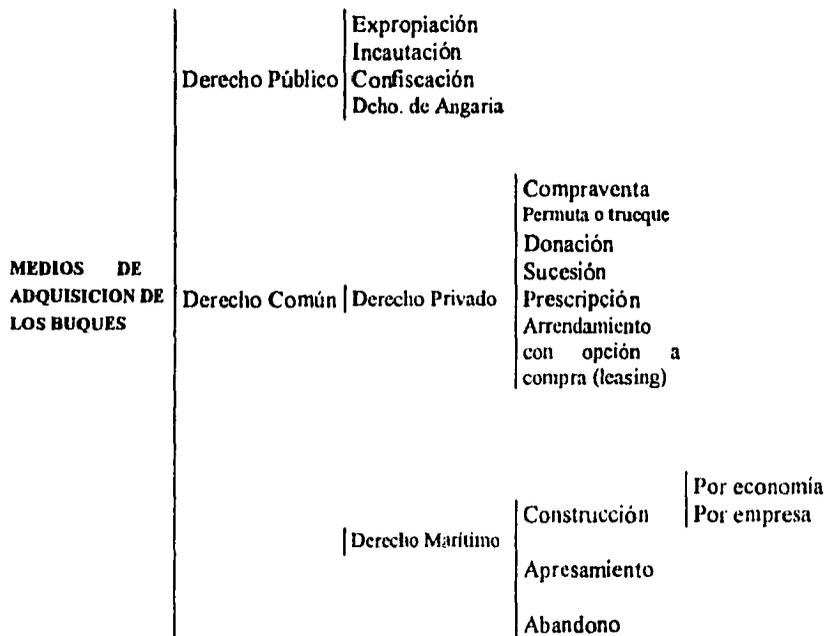
**b) Abandono.** Acto en virtud del cual el dueño renuncia a la propiedad de la nave para limitar, en base al valor de la misma, de sus accesorios y de los fletes, las responsabilidades civiles derivadas de accidentes, abordaje, naufragio, etc. en relación con los titulares de los créditos pendientes.

El abandono del buque es considerado de diferentes maneras: como una acto traslativo de dominio, como una especialidad de la dación en pago y como una simple transferencia de posesión a manos de los acreedores en garantía del aseguramiento de las obligaciones contraídas por el naviero o armador.

**c) Apresamiento.** Captura de un buque mediante utilización de la fuerza. He aquí algunos casos:

- a) buques sin nacionalidad;
- b) doble nacionalidad;
- c) tráfico de esclavos;
- d) Transmisión clandestina de programas de T.V. y radio.
- e) piratería;
- f) tráfico de drogas o psicotrópicos

Resumiendo, para poder ver de manera clara los modos de adquisición de los buques, a continuación presentamos un cuadro sinóptico:



## 6. CONTRATOS RELATIVOS AL TRANSPORTE POR AGUA

Existen los transportes mercantes para responder a las necesidades económicas, es decir al intercambio de materias primas o de objetos manufacturados, productos agrícolas, alimenticios etc. entre los países.

De tal manera, el buque que transporta estas diversas mercaderías está expuesto a contratos de utilización para el cumplimiento de dicha tarea.

Hablar de los contratos de utilización de los buques es referirse al negocio marítimo por excelencia, pues alrededor de ellos gira casi todo el Derecho Marítimo de tipo comercial; de ahí que el maestro Cervantes Ahumada le llame Derecho Mercantil Marítimo.<sup>165</sup>

Los contratos de utilización de los buques son los siguientes:

A. Locación o arrendamiento (Bareboat charter o charter party by demise)

B. Fletamento:

- a) A tiempo (Time charter)
- b) Por viaje (Trip or voyage charter)

C. Transporte marítimo:

- a) Pasajeros
- b) Mercancías
- c) Buque (Remolque)<sup>166</sup>

### 6.1 LOCACIÓN O ARRENDAMIENTO

La locación o arrendamiento es el contrato por el cual una parte, llamado locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte llamado locatario, por un periodo de tiempo determinado y mediante el pago de un precio, también determinado.<sup>167</sup>

Ahora bien, el contrato es el mismo si se trata de un buque a casco desnudo o limpio, o bien si es armado y equipado. Puede también pactarse la locación o arrendamiento con opción a compra, con lo que estaremos frente a la locación o arrendamiento financiero (leasing).

La importancia económica de este contrato es la de convertir al locatario en armador, pues éste es el que realizará la explotación comercial y marítima del buque.

<sup>165</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque. México, Petróleos Mexicanos, 1989, p. 13.

<sup>166</sup> *Idem*.

<sup>167</sup> *Ibidem*, p. 14.

Algunos autores no le conceden ninguna importancia, pues señalan que a través de él el buque es considerado como una simple cosa y no como el ente dinámico que es al convertirse en el centro de la actividad navegatoria, ya que, a través de la locación, lo que se está contratando es el casco.<sup>168</sup>

Sin embargo, aún bajo este contrato, el buque sigue siendo la médula de la actividad marítima de la navegación, precisamente por la importancia económica que representa.

## 6.2 FLETAMENTO

El Fletamento es el contrato por el cual el armador -en correspondencia con un flete pagado- se obliga a cumplir, con un buque determinado, uno o mas viajes preestablecidos (fletamento por viaje); o bien, dentro de un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador (fletamento a tiempo), bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos o costumbres que imperan en el medio marítimo. Las partes en este contrato pueden tener el carácter de personas físicas o jurídicas.<sup>169</sup>

### 6.2.1 Fletamento a tiempo

Un buque es fletado a tiempo (*Time Charter*) cuando, mediante el pago de un precio determinado o flete, el fletante, armador o naviero lo pone por entero a disposición del fletador en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado, por un tiempo convenido, que puede ser uno o más viajes.<sup>170</sup>

Aquí, el fletador corre con todos los gastos de explotación del buque referente a los viajes (combustible, agua, derecho portuario, pilotaje, agencias, etc.), mientras que el fletante provee los salarios de la tripulación, seguro de casco, provisiones, conservación del buque, etc. El fletador tiene bajo sus órdenes al capitán del buque, en el cual generalmente transporta mercaderías propias; pero puede transportar ajenas, en cuyo caso se transforma en un fletador-armador.<sup>171</sup>

### 6.2.1 Fletamento por viaje

El fletante fleta el buque al fletador por uno o más viajes determinados. El destino del buque puede ser alternativo, cuando se fijan dos o más puertos entre los cuales elegirá el fletador el de destino del buque, o a órdenes cuando se señala en el contrato un puerto de destino, que en el curso del viaje es cambiado por radiotelegrafía. El capitán está bajo las órdenes del fletante.<sup>172</sup>

Este tipo de fletamento puede ser total o parcial. En el primer caso, toda la capacidad del buque se fleta a un solo fletador, con excepción de la cámara del capitán y de los lugares

<sup>168</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.*, pp. 240 a la 242.

<sup>169</sup> *Ibidem*, p. 17.

<sup>170</sup> *Ibidem*, pp. 250 y 251.

<sup>171</sup> Malvagni, Atilio. *Op. Cit.*, p. 96.

<sup>172</sup> *Idem*, pp. 96 y 97.

necesarios para el personal y material del buque. En el fletamento parcial, el fletante solamente dispone de una parte del buque.

### 6.3 TRANSPORTE MARÍTIMO

Este término siempre hará referencia a cualquier operación de acarreo de pasajeros, mercancías o cosas que realice un buque aún cuando su finalidad siempre tenga el lucro. Asimismo, tal operación de acarreo puede ser hecha con buques, o sea, el remolque.

#### 6.3.1 *De personas*

El contrato de transporte marítimo de pasajeros se puede definir como aquel contrato por el cual una parte llamada transportista, se obliga a otra, llamada pasajero, a transportarla por el mar, mediante el pago de un precio o pasaje.<sup>173</sup>

#### 6.3.2 *De mercancías o cosas*

El transporte de mercancías o cosas es un contrato a través del cual un transportista o porteador, se compromete a trasladar por mar, bajo una relación definida con un cargador, destinatario o consignatario, una mercancía determinada mediante el pago de un flete determinado.<sup>174</sup>

El transporte marítimo de mercancías puede ser con fletamento o sin fletamento, según sea que se designe o no el buque. En caso de que sea con fletamento, el transporte marítimo de mercancías podrá ser total o parcial y a carga general, cuando se reciben las cargas de todos los cargadores que se presenten.<sup>175</sup>

#### 6.3.3 *De buques (remolques)*

Es el remolque la operación que consiste en el desplazamiento de un buque, mediante la tracción ejercida a otro, sea porque aquél no está en condiciones de utilizar su propia fuerza motriz, o por que la misma no es suficiente para la operación o velocidad que necesita llevar a cabo.<sup>176</sup>

Este contrato no debe ser confundido con el remolque servicio, que es aquel que se presta en las terminales marítimas o puertos, en el momento de atraque y desatraque de la embarcación.

Una vez, realizadas estas apreciaciones sobre los contratos de utilización de los buques<sup>177</sup> se procederá a exponer el tema de la carga, toda vez que constituye, al igual que el buque, una de las cosas más importantes del Comercio Marítimo.

<sup>173</sup> Salgado y Salgado. José Eusebio. *Op. Cit.*, p. 22.

<sup>174</sup> *Idem.*

<sup>175</sup> *Idem.*

<sup>176</sup> *Idem.*

<sup>177</sup> Para la visión más amplia de este tema consultar la obra: Salgado y Salgado, José Eusebio. *El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*. México, Petróleos Mexicanos, 1989, 166 pp.

## 7. EL CARGAMENTO

El cargamento es el conjunto de mercancías que la empresa naviera debe transportar en el tráfico por mar. Además de ser objeto del transporte marítimo, las mercancías viajeras pueden ser objeto de compraventas marítimas.<sup>178</sup>

Para el maestro Cervantes Ahumada no se debe hablar de compraventas marítimas, ya que no se trata de una institución distinta a la compraventa civil o mercantil, sino de una compraventa que, por su conexión con el contexto marítimo, adquiere modalidades específicas.

En la antigüedad, esta conexión era muy remota, porque los antiguos navieros eran a la vez cargadores que llevaban a ultramar su propia mercancía para ofrecerla en venta en el puerto de llegada. Sin embargo, conforme el naviero se fue especializando como transportador de cargas ajenas, las compraventas de las mercancías transportadas se fueron relacionando con el contrato de transporte.<sup>179</sup>

Ahora bien, tratándose de compraventas en Derecho Marítimo, no puede hablarse simplemente del valor de una mercancía, puesto que éste varía conforme al proceso mismo de la transportación.

Por lo anterior, es que en las transacciones internacionales, las mercancías se venden en determinadas condiciones y situaciones de lugar, que deben quedar estipuladas en el contrato respectivo y de acuerdo a esas estipulaciones será una u otra parte contratante la que deba pagar toda una serie de gastos, como son: el flete, el seguro correspondiente, los derechos arancelarios, etc.

En resumen, se denominan compraventas marítimas los contratos celebrados entre personas cuyos establecimientos comerciales, o asientos de sus negocios, se encuentran en diferentes países, cuando la "cosa vendida", a más de objeto de dicho convenio, ha de ser materia de un transporte por agua.<sup>180</sup>

Actualmente, tratando de lograr cierta unificación en el ámbito internacional, la Cámara de Comercio Internacional (CCI) ha publicado, bajo el título de *INCOTERMS*, un conjunto de reglas para la interpretación de los términos más utilizados en el comercio internacional, a fin de evitar las incertidumbres derivadas de las distintas interpretaciones de tales términos en diferentes países. A continuación se examinará brevemente cada uno de los principales contratos de esa índole que prevén, o pueden prever, el transporte por mar de las mercaderías,<sup>181</sup> a saber:

<sup>178</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. Cit.*, p. 825.

<sup>179</sup> *Ibidem*, p. 870.

<sup>180</sup> Beltrán Montiel, Luis. *Op. Cit.*, p. 367.

<sup>181</sup> Para la elaboración de esta parte de nuestro trabajo se utilizó la siguiente obra: *INCOTERMS*, Reglas Internacionales para la interpretación de términos comerciales, 5ª ed., París, Cámara de Comercio Internacional, 1980.

## **7.1 COMPRA-VENTAS MARÍTIMAS**

### **a) VENTA COSTE Y FLETE**

**CFR (COST AND FREIGHT)**, significa que el vendedor ha de pagar los gastos y el flete necesario para hacer llegar las mercancías al puerto de destino convenido, el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier gasto adicional debido a acontecimientos ocurridos después del momento en que la mercancía haya sido entregada a bordo del buque, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía traspasa la borda del buque en el puerto de embarque.

El término **CFR** exige que el vendedor despache la mercancía de exportación. Este término sólo puede emplearse en el transporte por mar o por vías de navegación interior. Cuando la borda del buque no revista ningún fin práctico, como en el caso del transporte roll on / roll off o en tráfico de contenedores, es preferible utilizar el término CPT (Carriage Paid To, esto significa que el vendedor paga el flete del transporte hasta el destino mencionado)

### **b) VENTA COSTE, SEGURO Y FLETE.**

**CIF (COST, INSURANCE AND FREIGHT)**, indica que el vendedor ha de pagar los gastos y fletes para hacer llegar la mercancía al puerto de destino convenido, además, ha de conseguir seguro marítimo de cobertura mínima de los riesgos del comprador de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte. De esta manera, el vendedor contrata el seguro y paga la prima correspondiente.

Este término, al igual que bajo CFR, sólo puede emplearse por mar o por vías de navegación interior. En caso de que la borda del buque no tenga ningún fin práctico es preferible utilizar el término CIP; esto es, transporte y seguros pagado hasta el lugar de destino convenido.

### **c) VENTA LIBRE A BORDO**

**FOB (FREE ON BOARD)**, en este contrato el vendedor cumple con su obligación de entrega cuando la mercancía ha sobrepasado la borda del buque en el puerto de embarque convenido. Esto significa que el comprador ha de soportar todos los gastos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de aquel punto. El término FOB exige que el vendedor despache la mercancía de exportación.

### **d) VENTA ENTREGA SOBRE BUQUE**

**DES (DELIVERED EX SHIP )**. Significa que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancías a disposición del comprador a bordo del buque, en el puerto de destino convenido, sin despacharla en aduana para la importación.

El vendedor ha de asumir todos los gastos y riesgos relacionados con el transporte de la mercancía hasta el puerto de destino convenido.

#### **e) VENTA FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE**

**FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)**. En él, el vendedor cumple su obligación de entrega cuando la mercancía ha sido colocada al costado del buque, sobre el muelle o en barcazas, en el puerto de embarque convenido. Esto es, el comprador ha de soportar todos los gastos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía a partir de aquel momento.

El término FAS exige que el comprador despache la mercancía en aduana para la exportación. No debe usarse cuando el comprador no puede llevar a cabo, directamente o indirectamente, los trámites de exportación.

#### **f) VENTA ENTREGADA EN MUELLE**

**DEQ (Delivered ex Quay/ Duty Paid)**. Este término indica que el vendedor ha cumplido su obligación de entrega cuando ha puesto la mercancía a disposición del comprador sobre el muelle (desembarcadero), en el puerto de destino convenido, despachado en aduana para la importación.

El vendedor ha de asumir todos los riesgos y gastos, incluidos los derechos, impuestos y demás cargas por llevar la mercancía hasta aquel punto.

Si las partes desean que el comprador despache en aduana la mercancía para la importación y pague los derechos, deberán utilizarse las palabras *Duty Unpaid* (Derechos no pagados).

Los términos que a continuación se expodrán pueden usarse con cualquier modo de transporte, incluido el multimodal:

#### **1. VENTA TRANSPORTE PAGADO HASTA . . .**

**CPT (Carriage Paid To)** significa que el vendedor paga el flete del transporte de la mercancía hasta el destino mencionado. En caso de pérdida o daño, así como cualquier gasto adicional, se transfiere del vendedor al comprador cuando la mercancía ha sido entregada a la custodia del transportista.

Cabe señalar, que "transportista" se designa a cualquier persona que, en el contrato de transporte, se comprometa a efectuar el transporte por ferrocarril, carretera, mar, vías de navegación interior o por una combinación de dichos modos.

#### **2. VENTA FRANCO TRANSPORTISTA**

**CPC (Free Carrier)**, el vendedor ha cumplido su obligación de entregar la mercancía, bajo este término, cuando la ha puesto, despachada de aduana para la exportación, a cargo del transportista nombrado por el comprador, en el lugar o punto fijado.

### **3. VENTA TRANSPORTE Y SEGUROS PAGADOS HASTA . . .**

**CIP** (*Carriage and Insurance Paid To*), aquí el vendedor tiene las mismas obligaciones que bajo el término CPT, con el añadido de que ha de conseguir un seguro con cobertura mínima para la carga contra el riesgo, que soporta el comprador, de pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.

## ***CAPÍTULO CUARTO***

### ***EL PAPEL DE LA EMPRESA ARMADORA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS***

*La mar del Puerto viene  
negra y se va  
Sabes adónde va?  
No lo sé yo!  
De blanco, azul y verde  
vuelve y se va.  
Sabes adónde va?  
Si lo sé yo!*

**Rafael Alberti**  
*Marinero en Tierra*

## **CAPÍTULO CUARTO**

### **EL PAPEL DE LA EMPRESA ARMADORA EN EL TRÁFICO MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**

En este Capítulo, se abordará el análisis de la forma como la Empresa Armadora se desempeña en el tráfico de exportación e importación de mercancías en México, y para ello se realizarán tres niveles de análisis.

Primero, se expondrá la importancia del sector transporte marítimo, para luego exponer el comportamiento del tráfico marítimo a nivel internacional. Después, se realizará el estudio de las principales Empresas Navieras en México y, finalmente, en base al comportamiento de las mismas, se analizará la situación actual de la Empresa Armadora en México y, en general, de la Marina Mercante Nacional.

#### **1. EL TRANSPORTE MARÍTIMO**

El vertiginoso proceso de cambio y transformación experimentado por el mundo, en el transcurso de los últimos años, en los aspectos económicos y comerciales ha planteado nuevas normas en el marco de las relaciones comerciales internacionales, en el cual el concepto de recursos naturales de un país ha perdido su contenido de exclusividad para dar paso, paulatinamente, a la idea de la globalización económica.

Bajo este contexto, es un hecho indiscutible que la interdependencia económica actual se realiza con una celeridad que aún en épocas recientes hubiera podido parecer casi imposible. Es por ello que, hoy día, el desarrollo económico se finca en el aprovechamiento de las ventajas productivas de cada país y en las oportunidades que ofrece el comercio internacional. Sin embargo, para el necesario movimiento de bienes y personas, que tanta gravitación tiene en la organización actual del mundo, se requiere de la concurrencia de varios elementos.

Esos elementos son: la vía sobre la cual puede cumplirse el movimiento de traslación, es decir, la tierra, el agua, el espacio aéreo, los rieles del ferrocarril, etc.; el vehículo y además la fuerza motriz, los cuales conforman los tres ingredientes técnicos de todo medio de transporte, que en cada caso asumen características especiales que estructuran definitivamente el hecho del transporte, e influyen sobre su valorización económica y su regulación jurídica.<sup>182</sup>

Lo anterior contribuye a confirmar que el transporte de bienes constituye uno de los factores más importantes del desarrollo de la sociedad, toda vez que es considerado como parte de la infraestructura que dinamiza la evolución económica de un país, ya que actúa para estructurar los procesos de expansión y de industrialización.

<sup>182</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 2.

En este sentido, sin duda alguna, el transporte marítimo es el medio más importante en el sistema del transporte internacional, pues no debe pasarse por alto que esta actividad comercial se ha distinguido a lo largo de toda su historia por su carácter eminentemente internacional.

Si bien es cierto que para la mayor parte de las actividades económicas el entorno mundial es nuevo, no es así para la actividad marítima, pues ésta ha sabido hacer frente a muy diversos embates en el plano internacional en su ya larga historia.<sup>183</sup>

De esta manera, aún cuando en los últimos treinta años el transporte aéreo ha logrado captar casi la totalidad del traslado de pasajeros que en la primera mitad del siglo utilizaban el buque como medio de transporte, el grueso del Comercio Mundial sigue transportándose por vía marítima.<sup>184</sup>

Así pues, la industria del transporte marítimo y, por ende, la Marina Mercante son fundamentales en las relaciones comerciales y trascendentales en el desarrollo económico-comercial de un país determinado.

Ahora bien, al hablar de comercio internacional y de tráfico marítimo de mercancías a nivel mundial es indispensable mencionar el aspecto referente a la balanza de pagos, porque sobre ella inciden directamente, en forma positiva o negativa, la prestación y la percepción de servicios de transporte, como importación o exportación de invisibles.

Como es bien sabido, la situación de la balanza de pagos tiene gran influencia en el desarrollo de un país, ya sea desde el punto de vista macroeconómico, o bien microeconómico; esto es, la balanza al permitir conocer el origen y destino de las divisas da la pauta a seguir el camino indicado para obtener con el producto de nuestras exportaciones la liquidez necesaria para adquirir los bienes de capital (maquinaria y equipo) que se requieran para mantener el ritmo de desarrollo de la industria.

Así pues, un instrumento muy útil para incrementar la captación de divisas o disminuir la salida de ellas, es la Marina Mercante, la cual actúa como promotora del desarrollo económico de la forma siguiente:

a) En el momento en que al realizar las importaciones, éstas se lleven a cabo en términos FOB puerto extranjero; es decir, desde el momento en que este servicio es proporcionado por una empresa nacional los ingresos por concepto de pago de fletes le corresponderá a esta empresa. También, en estas mismos términos de embarcación, el comprador tendrá la opción de contratar los seguros para sus mercancías y puede, por consiguiente, utilizar los servicios de una compañía aseguradora nacional.

---

<sup>183</sup> Ruiz Olmedo, Sergio A. "Transporte Marítimo y competitividad comercial". EL FINANCIERO, México, D.F., 14 de octubre de 1994, p. 32-A.

<sup>184</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte Marítimo. La participación de México". ANUARIO MEXICANO DE RELACIONES INTERNACIONALES, 1982. UNAM, ENEP Acatlán, México, 1984, p. 443.

b) Cuando nuestras exportaciones se hacen a través de buques nacionales y en términos CIF puerto extranjero, pues el comprador extranjero paga el flete al buque nacional.

c) Por los ingresos resultantes en un tráfico cruzado; es decir, cuando transportan carga entre terceros países (también denominados barcos de tercera bandera) se lleva a cabo una exportación de servicios, con la ventaja de que es aún más favorable la situación en cuanto a la captación de divisas, ya que cualquiera que sea el término de embarque en que se haya realizado el contrato, una compañía extranjera paga el flete al buque nacional.

d) Por concepto de buques dados en arrendamiento a las Marinas Mercantes de otros países y por los pasajes pagados por pasajeros extranjeros.

e) Por los servicios cubiertos por los buques extranjeros en puertos mexicanos tales como: remolcadores, prácticos, muellaje, avituallamiento del buque, combustible, reparaciones, mantenimiento y gastos personales de la tripulación.

En este sentido, debido a que nuestra Marina Mercante ha tenido que recurrir a los servicios que prestan líneas extranjeras por carecer de una flota mercante desarrollada o al menos suficiente para movilizar nuestro comercio exterior, se ha ocasionado la erogación por ese concepto de grandes cantidades que se reflejan negativamente en nuestra balanza de pagos.

A continuación se realizará una breve exposición de la situación del tráfico marítimo mundial.

## 2. EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL

La evolución de la economía mundial tiene un efecto directo en la demanda de los servicios marítimos. Esto, debido a que los fenómenos económicos, en general, no pueden ser considerados al margen del transporte, ya que el proceso de producción está precedido por él, en cuanto se refiere al movimiento de materias primas; es decir, los países producen bienes y servicios para sí o para su intercambio con otros países, lo cual supone necesariamente su traslación en el espacio y, es por ello que resulta casi imposible establecer una distinción neta entre el transporte y la producción.<sup>185</sup>

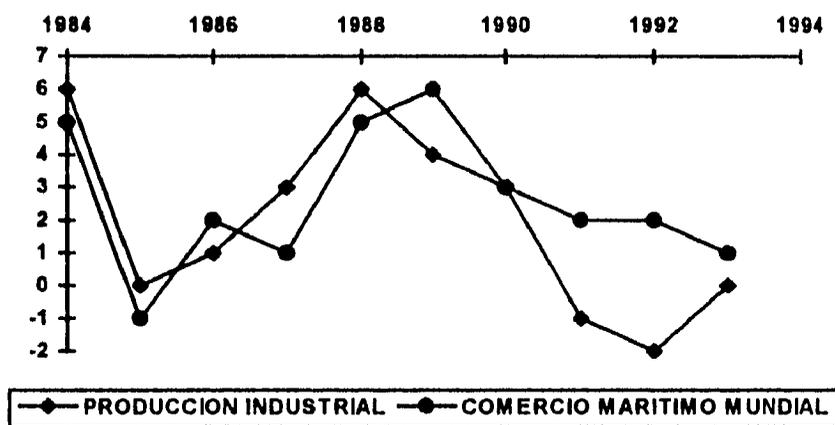
En este sentido, la Secretaría de la UNCTAD analiza la evolución del tráfico marítimo internacional en base a la producción mundial, particularmente de los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), ya que éste constituye uno de los principales indicadores para el sector marítimo.

En el *gráfico 1* se muestra el comportamiento del Comercio Marítimo en relación a los movimientos anuales de la producción total de los países miembros de la OCDE. En

<sup>185</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.*, p. 1.

1993, la producción total de estos países sufrió una deceleración del 2%, la cual se reflejó principalmente en la disminución del 3% y 4.2% en la producción de los países Europeos y de Japón, respectivamente. Estados Unidos, por el contrario, registró un aumento del 4.2% durante el mismo año.

**GRÁFICA 1: VARIACIÓN ANUAL EN LA PRODUCCIÓN DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA OCDE Y EL COMERCIO MARÍTIMO (1984-1993)**

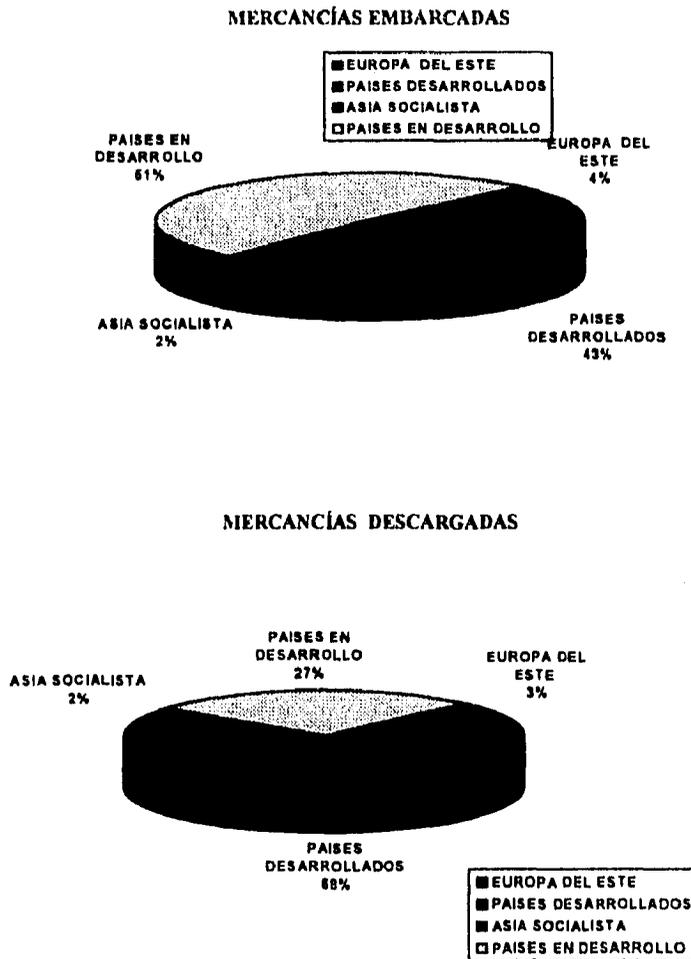


**FUENTE:** OCDE, Main Economic Indicators, Marzo 1994.

Así pues, en 1993, el tráfico marítimo internacional experimentó también los efectos de la tendencia general a la desaceleración de la economía mundial. Sin embargo, aún cuando creció a un ritmo inferior al de los años anteriores, prosiguió su expansión por octavo año consecutivo al rebasar los 4.3 millones de toneladas, el aumento con respecto a 1992 fue de 4.5%.

En el *cuadro 1* y el *gráfico 2* figura la distribución del tráfico marítimo mundial por grupo de países y principales clases de productos. La distribución entre cargas secas y cargas de petróleo se mantuvo casi invariable con respecto al año anterior. De tal manera, las exportaciones marítimas de los países en desarrollo experimentaron una nueva expansión en 1993, por lo que la parte de todas las mercancías cargadas, correspondientes a esos países, ascendió al 51.1%. Por lo que respecta a las mercancías descargadas, la parte de los países en desarrollo experimentó una pequeña disminución del 26.8%.

**GRAFICA 2: TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL POR GRUPO DE PAÍSES, DISTRIBUCIÓN DEL TONELAJE EN PORCENTAJE. 1993.**



**FUENTE:** Banco de Datos de la UNCTAD.

En 1993, la participación en el movimiento mercancías embarcadas en los países desarrollados de economía de mercado disminuyó, al generar el 42.8% del total de las mercancías embarcadas, en tanto les correspondió el 67.8% de todas las mercancías descargadas.

Asimismo, la parte del tráfico marítimo correspondiente a los países de Europa Central y Oriental disminuyó por cuarto año consecutivo, tanto en el renglón de mercancías embarcadas como en el de mercancías descargadas, y fue del 4.0% y 3.4%, respectivamente. Por último, la participación en el tráfico marítimo de los países socialistas de Asia fue del 2%, tanto en el caso de las mercancías cargadas como descargadas.

## 2.1 DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

En el *cuadro 3* figura la distribución de la flota mercante mundial. Como se puede observar, la flota mercante continuó su expansión por cuarto año consecutivo al llegar a 1,710.6 TPM a finales de 1993; esto, representa un aumento del 2.3% por sobre lo registrado en 1992. Dicho incremento se debió, principalmente, al crecimiento constante de la entrega de buques nuevos y a la disminución del ritmo de los desguaces.

Como años anteriores, cuatro tipos de buques, es decir, los petroleros, los mineros y graneleros, los graneleros/petroleros y los buques de carga general, constituyeron la parte esencial de la flota en 1993. En tanto, los buques portacontenedores continuaron su expansión por tercer año consecutivo al registrar un aumento del 7.5% de su participación en el Comercio Marítimo.

Finalmente, en el *cuadro 4* se señalan los 35 países marítimos más importantes, definidos, según el lugar de radicación de la "participación mayoritaria" en la flota mercante mundial. Figuran en ese cuadro las flotas mercantes clasificadas por el país de domicilio, que es el país donde radica la participación mayoritaria en los buques, es decir, el de la sede principal de la sociedad matriz, y se indican los buques inscritos en el registro bajo pabellón nacional y bajo pabellón extranjero.

Asimismo, el cuadro pone de manifiesto que, a finales de 1993, la participación mayoritaria en casi el 93.2% del tonelaje de peso muerto mundial estaba radicada en 35 países. Además, los navieros de los cinco países principales (Estados Unidos, Grecia, Japón, Noruega y Hong Kong) controlaban más de la mitad de la flota mundial, mientras que los diez países más importantes controlaban el 68.4% del tonelaje mundial.

En tanto, el 50.7% de la flota controlada por los 35 países estaba abanderada en el extranjero, es decir, inscrita en los registros de otros países. Como se puede observar los buques mercantes abanderados en el extranjero han experimentado un constante aumento en los últimos cuatro años, tanto en los 35 países marítimos más importantes como a escala mundial. Así, en 1993, el tonelaje de peso muerto de los buques inscritos en los registros de otros países ascendía al 49.7% de la flota controlada por los 35 países marítimos más importantes.

En este sentido, actualmente en América Latina el tonelaje bajo bandera FOC ("flags of convenience") es el mayor en toda la historia, dándose el caso de que en importantes marinas mercantes, como es el caso de Chile y Argentina, el tonelaje FOC supera al nacional.

**MARINA MERCANTE LATINOAMERICANA BAJO PABELLON NACIONAL Y BAJO PABELLON FOC's**

PAIS	PABELLÓN NACIONAL (TRB)	PABELLÓN FOC's (TRB)	TOTALES
Brasil	5,098,522	1,147,231	6,245,753
Argentina	792,408	1,033,271	1,825,679
México	868,644	186,750	1,055,394
Cuba	551,072	384,594	935,666
Chile	441,493	491,915	933,408
Venezuela	798,902	99,647	898,549
Ecuador	328,497	136,016	464,515
Perú	255,343	171,249	426,592
Colombia	223,324	124,880	348,204
Uruguay	98,282	-	98,282
Paraguay	26,761	-	29,761
Bolivia	9,610	-	9,610
Costa Rica	5,388	-	5,388
Nicaragua	1,616	1,046	2,662
<b>TOTALES</b>	<b>9,499,862</b>	<b>3,776,599</b>	<b>13,276,461</b>

**FUENTE:** Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. 1993.

En 1993, las embarcaciones propiedad de empresas latinoamericanas, tanto estatales como privadas, fue ya de 210 unidades y totalizaron 3 millones 776 mil 599 toneladas de registro bruto (TRB). De este tonelaje el 44% es propiedad de empresas paraestatales o de los propios gobiernos.

Brasil es el país con mayor flota FOC, con un total de 1 millón 147 mil 231 TRB. Le siguen en importancia Argentina (1,033,271 TRB), Chile (491,915) TRB, Cuba (384,594 TRB) y México con 186 mil 750 TRB. Por lo que respecto a navieras privadas existe 145 que tienen cuando menos un buque registrado bajo FOC. Transportación Marítima Mexicana (TMM) es la segunda en números de unidades (10 hasta principios de 1993), solamente superada por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (CSAV), de Chile.

Los registros FOC's preferidos por los latinoamericanos, y en general a nivel mundial, son Liberia, en primer lugar seguido por Panamá, Chile y Malta. En Liberia se encontraban registrados (hasta inicios de 1993) un total de 82 unidades con 2 millones 37 mil 969 TRB; 72 en Panamá (1,166,721 TRB), seguido por Chipre con 35 unidades y 367 mil 275 TRB.

Como se puede observar, la inscripción de tonelaje bajo pabellón extranjero es actualmente práctica corriente en gran número de países, tanto desarrollados como en desarrollo y, pese al gran daño que ocasionan a la economía nacional de un país determinado, no hay ningún indicio de que esa tendencia al abanderamiento de buques en el extranjero se interrumpa en un futuro próximo.

CUADRO 1: TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL POR TIPO DE CARGA Y POR GRUPO DE PAISES

GRUPO DE PAISES	AÑO	MERCANCIAS EMBARCADAS				MERCANCIAS DESCARGADAS			
		PETROLEO CRUDO	PETROLEO DERIVADOS	CARGA SECA	TOTAL	PETROLEO CRUDO	PETROLEO DERIVADOS	CARGA SECA	TOTAL
TRAFICO EN MILLONES DE TONELADAS									
TOTAL	1991	1.333	457	2330	4120	1355	441	2449	4245
MUNDIAL	1992	1.394	466	2360	4220	1414	451	2480	4345
	1993	1.443	502	2367	4312	1465	480	2471	4416
PORCENTAJE DEL TOTAL CORRESPONDIENTE A CADA MERCANCIA									
TOTAL	1991	32.4	11.1	56.5	100	31.9	10.4	57.7	100
MUNDIAL	1992	33.0	11.1	55.9	100	32.5	10.4	57.1	100
	1993	33.5	11.6	54.9	100	33.1	10.9	56.0	100
PORCENTAJE DEL TRAFICO POR GRUPO DE PAISES									
PAISES	1991	13.3	33.2	63.3	44.0	73.2	82.4	62	67.7
DESARROLLADOS	1992	13.3	33.5	63.1	43.4	72.9	82.3	61.9	67.6
DE ECONOMIA DEL MERCADO	1993	12.9	33.3	63.0	42.8	73.0	81.9	61.9	67.8
PAISES DE	1991	4.0	10.3	3.6	4.5	2.2	0.2	5.5	3.9
EUROPA CENTRAL Y ORIENTAL	1992	3.6	9.8	3.5	4.2	2.0	0.2	5.3	3.7
	1993	3.2	9.3	4.0	4.0	1.7	0.2	5.0	3.4
PAISES	1991	2.5	0.9	2.0	2.1	0.3	0.3	3.3	2.0
SOCIALISTAS	1992	2.5	0.9	2.1	2.1	0.3	0.3	3.3	2.0
DE ASIA	1993	2.5	0.8	2.2	2.1	0.3	0.4	3.4	2.0
PAISES EN	1991	80.2	55.6	31.1	49.4	24.3	17.1	29.2	26.4
DESARROLLO	1992	80.6	55.9	31.4	50.3	24.8	17.3	29.5	26.7
	1993	81.4	56.6	31.5	51.1	25.0	17.5	29.7	26.8
DE LOS CUALES EN:									
AFRICA	1991	23.8	7.5	4.2	11.0	5.5	2.1	4.2	4.4
	1992	22.6	7.4	4.1	10.5	5.4	2.0	4.1	4.4
AMERICA	1991	13.4	12.0	13.2	13.0	5.5	3.6	4.1	4.4
	1992	13.5	12.0	13.2	13.2	5.5	3.5	4.0	4.4
ASIA	1991	43.0	35.8	13.0	25.0	13.1	10.6	20.0	16.7
	1992	44.5	36.2	13.4	26.2	13.3	11.1	20.5	17.3
EUROPA	1991	-	0.2	0.3	0.2	0.7	0.4	0.8	0.7
	1992	-	0.2	0.3	0.2	0.6	0.3	0.7	0.6
OCEANIA	1991	-	0.1	0.4	0.2	-	0.5	0.1	0.2
	1992	-	0.1	0.4	0.2	-	0.4	0.1	0.1

FUENTE: Según estadísticas de la oficina Estadística de las Naciones Unidas, el Banco de datos de la UNCTAD y otras fuentes especializadas.

CUADRO 3: FLOTA MERCANTE MUNDIAL, POR PRINCIPALES TIPOS DE BUQUES 1992-1993 (EN MILES DE TPM)

PRINCIPALES TIPO DE BUQUES	1992	1993	VARIACION POTENCIAL
PETROLEROS	263,334 37.9%	271,222 38.2%	3.0
GRANELEROS	239,976 34.5%	242,134 34.1%	0.9
GRANELEROS/PETROLEROS/ MINEROS	36,460 5.3%	34,207 4.8%	-6.2
MINEROS /GRANELEROS	203,513 29.3%	207,927 29.35%	2.2
CARGA GENERAL	104,933 15.1%	106,866 15.0%	1.8
PORTACONTENEDORES	32,408 4.7%	34,848 4.9%	7.5
CARGUEROS DE GAS LIQUIDO	12,721 1.8%	13,388 1.9%	5.2
BUQUES TANQUES	54,043 7.8%	55,552 7.8%	2.8
CARGUEROS DE PRODUCTOS QUIMICOS	7,113 1.0%	7,381 1.0%	3.8
MISCELANEOS	627 0.1%	539 0.1%	-14.0
TRANSBORDADORES Y BUQUES DE PASAJES	3,673 0.5%	3,811 0.5%	3.8
TODOS LOS DEMAS	29,909 4.3%	30,433 4.3%	1.8
<b>TOTAL</b>	694,691 100.0%	710,622 100.0%	2.3

FUENTE: LOYD'S MARITIME INFORMATION SERVICES (Londres)

CUADRO 4: LOS 35 PAISES MARITIMOS MAS IMPORTANTES

PAISES DE ORIGEN	NUMERO DE BUQUES			TONELAJE DE PESO MUERTO				
	NACIONAL	EXTRANJERA	TOTAL	NACIONAL	EXTRANJERA	TOTAL		
JAPON	1077	1824	2901	29734401	55050480	84784821	64.93	12.95
ESTADOS UNIDOS	549	676	1225	16317662	37806597	54123259	69.85	8.28
NORUEGA	872	513	1385	32884888	18404370	51089258	36.02	7.8
HONG KONG	95	544	639	5348884	27955198	33301884	83.94	5.08
CHINA	1460	256	1718	21269773	8843135	30112908	29.37	4.8
REINO UNIDO	393	462	855	5135539	17593627	22729166	77.41	3.47
RUSIA	2681	274	2955	15941493	5127681	21069174	24.34	3.22
REP. DE COREA	448	217	665	9847468	8711314	18558782	46.94	2.83
ALEMANIA	520	681	1201	5828654	10974634	16803288	66.1	2.54
DINAMARCA	440	217	657	6762422	5197657	11960079	43.46	1.83
ITALIA	546	92	638	9175252	2737207	11912459	22.98	1.82
TAIWAN	191	200	391	7367473	4515553	11903026	37.94	1.82
SUECIA	176	138	314	2233382	9340575	11573957	80.7	1.77
INDIA	395	42	437	10385776	760347	11146123	6.82	1.7
BRASIL	231	16	247	8618329	1535018	10153347	15.12	1.55
SINGAPUR	310	192	502	6395480	2608539	9004029	28.97	1.37
IRAN	153	1	154	8005381	1600	8006981	0.02	1.22
TURQUIA	363	20	383	7800440	245483	7845903	3.13	1.2
FRANCIA	184	101	285	3403684	3607651	7011335	51.45	1.07
UCRANIA	649	65	714	5824994	276802	6101896	4.54	0.93
PAISES BAJOS	430	178	608	3282488	1919201	5201687	36.9	0.79
RUMANIA	280	17	297	4062514	757088	4819602	15.71	0.74
ESPAÑA	232	116	348	1502133	2873866	4376009	65.67	0.67
KUWAIT	38	7	45	3288489	1007789	4307238	23.4	0.66
BELGICA	38	118	152	180318	4062523	4202850	96.42	0.84
ARABIA SAUDITA	60	41	101	806348	3273618	4179966	78.32	0.84
INDONESIA	426	95	521	2560173	1447378	4007551	36.12	0.81
FILIPINAS	276	18	292	3738245	270812	4009057	6.75	0.61
CHIPRE	43	38	81	3002825	828879	3831704	21.63	0.59
FINLANDIA	109	57	188	1180886	2588052	3778938	68.5	0.58
SUIZA	15	148	163	488451	3205288	3883739	86.78	
CROACIA	33	140	173	128802	3238413	3367215	96.2	0.51
POLONIA	221	17	238	2888108	208884	3187000	6.48	0.51
AUSTRALIA	80	18	98	2910008	248848	3158856	7.88	0.48
TOTAL (35 PAISES)	15055	9356	24411	300580441	308880810	610271051	50.7	0.93
%	61.7	38.3	100	49.3	100	100		
TOTAL MUNDIAL	17911	10142	28053	330186171	324728432	654922803	49.5	100
PORCENTAJE %	63.9	36.2	100	50.4	46.6	100		

Fuente: Lloyd's maritime information services (Londres)

### 3. LA EMPRESA MARÍTIMA EN MÉXICO

En 1984, según la Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, existían 101 compañías navieras en México que tocaban puertos mexicanos, o bien, que prestaban servicios combinados con otras navieras. De esta cifra 77 empresas eran extranjeras y sólo 24 correspondían a compañías nacionales.<sup>186</sup>

Sin embargo, durante los últimos años a consecuencia de la situación económica-política del país, la Marina Mercante Nacional ha exhibido un declive significativo, ya que, por un lado, han desaparecido varias compañías navieras, dando de baja los barcos que operaban y por el otro, las compañías existentes no han recibido el apoyo necesario por parte del gobierno para fortalecer su competitividad comercial a nivel internacional, salvo desde luego Transportación Marítima Mexicana, S.A. (T.M.M.).

Ello ha originado cambios en la estructura de la actual flota, modificando, de forma negativa, el panorama general de este subsector. De esta manera, tenemos que, hoy en

día, sólo sobresalen dos empresas navieras: T.M.M., constituida con capital privado y Petróleos Mexicanos (PEMEX)

A continuación se realizará una breve reseña de estas empresas, en cuanto su participación en el Comercio Marítimo, tanto a nivel nacional como internacional. Para finalmente analizar la situación actual de la Marina Mercante Nacional y, por ende, de la Empresa Marítima.

#### 4.2.1. TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA MEXICANA

Transportación Marítima Mexicana S.A. de C.V. (T.M.M.) es la mayor compañía naviera en México. Asimismo, es una de las empresas más importantes de Latinoamérica catalogada entre las treinta navieras más grandes a escala mundial.

En el año 1955 Transportación Marítima Mexicana S.A. (antecedente empresarial de Transportación Marítima Mexicana S.A. de C.V.) se inició en el tráfico marítimo internacional de mercancías con los barcos "Atahualpa" y "Diamante" de 4,000 y 1,600 toneladas de peso muerto, respectivamente en una época en que el tráfico de dicho tipo de buques mercantes era prácticamente nulo.<sup>187</sup>

Finalmente, con la experiencia adquirida en la operación de "Atahualpa" y de "Diamante" en aguas mexicanas y extranjeras, en un tráfico en ruta fija, el 1 de septiembre de 1959 se constituyó Transportación Marítima Mexicana S.A. de C.V. estableciendo con el barco "Constitución" de 4,300 toneladas de peso muerto una flota totalmente mexicana.

<sup>186</sup> La Marina Mercante Latinoamericana en el mundo y Transportación Marítima de México, Comité Coordinador Nacional, Coordinador de la industria naval, Tomo I, 1984, p. 56-130.

<sup>187</sup> Bonilla, Juan de Dios. Historia Administrativa de México, México, Editorial Labor, 1964, pp. 47 y 68.

ESTA TESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

los puertos nacionales del noroeste de la República y los del Golfo de México, a través del Canal de Panamá.<sup>188</sup>

En 1960, esta misma empresa, que gradualmente fue transformándose en la sucesora de Transportes Marítimos Mexicanos, S.A., adquirió la 'Mexican Line', hasta esa fecha propiedad de intereses noruegos, cubriendo desde entonces las rutas entre los puertos del Golfo de México y los Estados Unidos del mismo Golfo y de la costa atlántica con barcos de bandera mexicana.

Al adquirirse la 'Mexican Line', en la operación quedaron también incluidos los arreglos necesarios para la utilización de las instalaciones físicas, especialmente muelles y bodegas en Nueva Orleans y Nueva York, así como la vasta red de agentes en los diversos puertos mexicanos y extranjeros que integraban esas rutas.<sup>189</sup>

Posteriormente, con el propósito de cubrir las necesidades de transporte marítimo en el litoral mexicano del Pacífico, fueron constituidas las empresas Servicios Marítimos Mexicanos, S.A. y Marítima Mexicana, S.A. y, con ellas, se estableció un servicio de los principales puertos mexicanos del Pacífico a los principales puertos de Centroamérica.

Más tarde, en 1964, se constituyó otra sociedad filial de TMM denominada Transportes Marítimos Anáhuac, S.A., para el transporte de productos líquidos, especialmente derivados del petróleo y algunos de la industria petroquímica, y para ello se establecieron instalaciones especiales en el puerto de Veracruz.<sup>190</sup>

Además, en ese mismo año, se fundó la Agencia Marítima Mexicana S.A., que estableció oficinas propias para la atención y despacho de embarcaciones en los puertos de Veracruz y Tampico. Actualmente, aparte de ocuparse de la atención de los barcos de TMM y filiales, es representante activa de las líneas 'Delta Line' de Estados Unidos de Norteamérica, 'Djakarta Lloyd' de Indonesia, 'Mitsui' del Japón y 'Harrison Line' de Inglaterra.<sup>191</sup>

Desde su fundación, como se puede observar, TMM ha ido creciendo y diversificando sus operaciones navieras, en respuesta al incremento del comercio exterior, creando así una red de empresas especializadas en las diversas áreas de transporte internacional, hasta convertirse en el grupo más importante del país en sistemas de transporte integral de carga, entre México y los principales países del mundo.

De esta manera, para 1991, aproximadamente, el 70% de los ingresos por transportación marítima de TMM se derivaron del comercio mexicano y 30% provinieron del comercio entre puertos no mexicanos ('cross-trade' ó exportación de servicios).<sup>192</sup> Los productos que comprenden las mercancías negociadas en México son muy variados (y cambiantes:

<sup>188</sup> "Seminario sobre utilidad y servicios de la Marina Mercante Nacional". Comité de importaciones del Sector Público. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1967, pp. 12 y 13.

<sup>189</sup> Ibidem, pp. 14 y 15.

<sup>190</sup> Ibidem, pp. 16 y 17.

<sup>191</sup> Idem.

<sup>192</sup> Información proporcionada por la Bolsa Mexicana de Valores.

según evoluciona la economía), la siguiente lista indica algunas de las importaciones y exportaciones más importantes que son características de las mercancías transportadas por TMM.

IMPORTACIONES	EXPORTACIONES
Materiales de ensamble	Químicos
Partes para automóviles	Petroquímicos
Equipo eléctrico	Minerales
Acero en rollos	Café
Electrónica	Textiles
Otros bienes manufacturados	Fruta, Vegetales, Pollo y Pescado
Granos	Bienes manufacturados
Minerales	Automóviles

En base a ello, las operaciones de TMM se llevan a cabo dentro de tres segmentos principales: Servicios de Línea, Servicios de Carga a Granel y Servicios de Transporte de Automóviles.

**I. Servicio de Línea.** Los Servicios de Línea son un componente del mercado de carga general. Las embarcaciones de carga general predominantemente transportan bienes semiterminados y terminados, los cuales van desde madera hasta componentes electrónicos. La naturaleza de los Servicios de Línea de transportar en contenedores distingue a este servicio de las embarcaciones de carga general. Los Servicios de Línea de TMM transportan principalmente carga en contenedores con base en horarios regulares a través de rutas establecidas a 30 puertos en 16 países.<sup>193</sup> Los Servicios de Línea son el principal segmento de negocios de TMM, los resultados se presentan a continuación:

(MILLONES DE DOLARES)

	Año terminado el 31 de diciembre			6 meses terminados el 30 de junio	
	1988	1989	1990	1990	1991
<b>INGRESOS</b>	222.2	256.6	288.8	134.7	141.5
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	25.9	40.2	50.0	23.0	19.3
<b>VOLUMEN (TEU<sup>**</sup>)</b>	137.813	153.538	197.042	88.393	96.009

**FUENTE:** Bolsa Mexicana de Valores.

<sup>193</sup> Transportación Marítima Mexicana, folleto, s/f.

\*\* Término usado como medida de capacidad de un buque para hacer la composición correcta de la carga entre contenedores de 20 y 40 pies. "Twenty Equivalent Units" -Medida de un contenedor de 20 pies.

Ahora bien, la operación de los Servicios de Línea es comúnmente conocida como el área de carga marítima más compleja, la cual requiere de una organización más amplia y sofisticada que la de la operación de tanqueros convencionales y carga a granel. Estas dos últimas reflejan la dinámica de la oferta y demanda de mercancías de bajo valor que se mueven en grandes cantidades.

En tanto, la esencia del Servicio de Línea es proveer seguridad y confiabilidad con altos estándares de eficiencia en las embarcaciones utilizadas. Es por ello que una red de agentes y oficinas estratégicamente localizados es indispensable para asegurar un flujo continuo y puntual de carga que coincida con los horarios preestablecidos.

En este sentido, TMM ha combinado la solidez de sus operaciones con la eficiencia técnica de sus embarcaciones para hacerle frente a los requerimientos del comercio mexicano con una red de mercadotecnia que opera 21 oficinas en México con sedes en Tokio, Génova, Hamburgo, Houston y San Pedro, California. Las operaciones de la Compañía se complementan por una extensa representación de agentes internacionales.<sup>194</sup>

**2. Servicios de Carga a Granel.** Este mercado es dominado por tres principales mercancías: carbón, mineral de hierro y granos. Estos tres productos representan globalmente el 75% de la demanda de carga a granel, el restante 25% está representado por otras mercancías que incluyen alumina, bauxita y azúcar.

En los últimos años, México ha sido importador de cereales; sin embargo, antes de 1989 CONASUPO controlaba la mayor parte de las importaciones y la distribución interna de cereales con el propósito de regular la oferta y los precios domésticos. Asimismo, el gobierno controlaba la transportación de otros productos, tales como fertilizantes y acero.

Pero, a partir de 1989 las empresas privadas han tenido un papel cada vez más importante en las importaciones y exportaciones directas de estos productos, reflejando un cambio de actitud hacia la contratación del transporte que proporcionará un servicio confiable de puerta a puerta con tarifas estables. La participación de TMM en este segmento, excluyendo la sal, se estima aproximadamente del 35%.

**RESULTADOS OPERATIVOS DE LA DIVISIÓN DE CARGA A GRANEL  
(MILLONES DE DOLARES)**

	Año terminado el 31 de diciembre			6 meses terminados el 30 de junio	
	1988	1989	1990	1991	1991
<b>INGRESOS</b>	57.9	55.6	57.4	36.2	14.8
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	3.7	4.2	2.2	1.0	0.8
<b>VOLUMEN</b>	4.795	4.111	4.832	2.677	857

**FUENTE:** Bolsa de Valores.

<sup>194</sup> Información proporcionada por la Bolsa Mexicana de Valores.

**3. Servicios de Transporte de Automóviles.** El Servicio de Transporte de Automóviles es diferente a otras áreas del negocio marítimo, en el sentido de que es necesario la existencia de nexos estrechos con los fabricantes de automóviles. Ya que, tales nexos, son esenciales para la operación exitosa de este negocio, debido a que tanto los transportistas como los fabricantes realizan contratos a largo plazo y en exclusiva; pues, sin estos contratos los transportistas estarían limitados a fletar sus buques para proporcionar la capacidad que se necesita para la transportación de automóviles.

TMM ha desarrollado una relación importante con los fabricantes, la cual continuará mejorando y expandiéndose con la finalidad de tener una posición más sólida en México. Actualmente, tiene y opera 6 buques porta-automóviles con una capacidad conjunta de 21,180 unidades. Dos de estas embarcaciones se destinan a dar servicio a NISSAN para el transporte de automóviles de Japón a Estados Unidos y Canadá.<sup>195</sup>

Asimismo, tiene contratos para el uso de embarcaciones destinadas a la exportación mexicana, los cuales se renuevan cada año. Una de estas embarcaciones se dedica al transporte de automóviles entre la costa mexicana del Pacífico y Centro y Sudamérica. La otra embarcación se dedica al transporte entre la costa Este de México y algunas islas del Caribe. Las restantes dos embarcaciones se destinan a dar servicio de fletamento a otros clientes.<sup>196</sup>

**DIVISION DE TRANSPORTE DE AUTOMOVILES  
(MILLONES DE DOLARES)**

	Año terminado el 31 de diciembre			6 meses terminados el 30 de junio	
	1988	1989	1990	1991	1991
<b>INGRESOS</b>	25.1	32.4	25.8	11.5	17.2
<b>UTILIDAD BRUTA</b>	9.8	3.4	10.2	5.6	6.2
<b>VOLUMEN</b>	69.951	81.143	68.335	28.000	40.000

**FUENTE:** Bolsa de Valores.

**4. Otros Servicios.** TMM maneja dos subsidiarias en operaciones no marítimas, así como diversas subsidiarias que apoyan sus operaciones marítimas centrales. Estas incluyen:

a) *Servicio de transporte ferroviario Texas-México.* La compañía de transporte ferroviario "The Texas Mexican Railway Co.", fue fundada en el año de 1875 y adquirida por TMM en 1982. Esta compañía ferroviaria, estratégicamente ubicada, cubre una longitud de 160 millas entre las poblaciones de Laredo y Corpus Christi en Texas facilitando, de esta manera, las operaciones de exportación e importación entre Estados

<sup>195</sup> Transportación Marítima Mexicana, folleto, s/f.

<sup>196</sup> Idem.

Unidos y México al conectarse con Ferrocarriles Nacionales de México y con la red ferroviaria más importante del Este de los Estados Unidos.<sup>197</sup>

*b) Servicio de almacenamiento.* En 1974, se estableció la Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V., con el objetivo de apoyar los procesos de almacenamiento de productos líquidos a granel, significando un beneficio para el comercio internacional del país. Dicha compañía cuenta con terminales marítimas de almacenaje en Veracruz y Coatzacoalcos.

*c) Servicio de Transporte de Camiones de Carga.* Como es bien sabido, la industria del transporte terrestre de carga en México está altamente fragmentada y la red de caminos es ineficiente, lo cual hace que la transportación por tierra sea difícil de contratar.

Es por ello, que desde 1990 TMM opera una nueva compañía de autotransporte con el propósito de agilizar las maniobras de servicio integral de transporte y mantener, a través de servicio integral de transporte y mantener, mediante esta acción, un ventaja competitiva en el área de los Servicios de Línea.

En 1991, TMM contaba con 39 camiones trailers y plataformas, las cuales son usadas, principalmente, para transportar carga que necesita ser entregada en poco tiempo, habiéndose transportado en ese mismo año 4,080 TEU's.

*d) Agencia Consignataria de Buques.* Dos subsidiarias de TMM operan a lo largo del Golfo de México y la costa del Pacífico, conformando la red más grande de Agencias de representación y consignación de buques.

Las principales funciones de estas agencias es el de apoyar el servicio marítimo de TMM en las áreas de mercadotecnia, financiamiento, carga, servicio portuario (carga combinada, tripulación, etc.) y transporte terrestre.

Finalmente, se dirá que TMM cubre las rutas más importantes del comercio internacional, las cuales representan el enlace más adecuado con los principales mercados del mundo. Estas son:

1. EL LEJANO ORIENTE, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y MÉXICO. Cada diez días se cubre la ruta de/hacia los principales centros de comercio mundial de Oriente, partiendo de la costa mexicana del Pacífico y de los Estados Unidos hacia los principales puertos en Japón, Corea, Taiwan y Hong Kong.

Actualmente, TMM cuenta en esta ruta con 6 embarcaciones de avanzado diseño y construcción, con capacidad para más de 11,000 contenedores, de los cuales 1,300 son refrigerados para cargas perecederas, este servicio ofrece conexión directa entre los puertos de Estados Unidos, Japón y el Sureste de Asia.

---

<sup>197</sup> Idem.

2. NORTE DE EUROPA, REINO UNIDO, ESCANDINAVIA, ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO. Esta ruta enlaza, semanalmente, los principales puertos mexicanos y de Estados Unidos en el Golfo de México con los principales puertos, -Holanda, Bélgica, el Reino Unido, Alemania, Francia y Escandinavia-, cubriendo esta ruta con una flota de 5 buques del tipo multipropósito, dotados de grúas de 250 toneladas y con capacidad mayor a 4,000 TEU's, 200 de ellos son refrigerados para el transporte de productos perecederos.

TMM es actualmente una empresa naviera con un importante volumen en el manejo de contenedores entre Houston y los países del Norte de Europa.

3. MEDITERRÁNEO, ESTADOS UNIDOS Y MÉXICO. Esta ruta, establecida hace 20 años, enlaza cada 25 días los principales puertos nacionales del Golfo de México con los Estados Unidos, y los puertos más importantes de España e Italia del Mediterráneo.

El comercio de México con estos países es ya tradicional y registra cada año incrementos importantes, en importación y exportación.

4. CENTRO, SUDAMERICA Y MÉXICO. El servicio "Línea Mexicana del Pacífico" conecta los puertos en la costa oeste de México, con Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Colombia, Ecuador, Perú, hasta Valparaíso en Chile, con un servicio de línea cada 45 días.<sup>198</sup>

TMM tiene más de 30 años en las rutas de unión entre los puertos mexicanos y los puertos más importantes de los países de Centro y Sudamérica.

5. MÉXICO-BRASIL. El servicio Brasil es operado a través de una coinversión entre TMM y la "Companhia Maritima Nacional" de Brasil, la cual está sujeta a una revisión anual con la posibilidad de ser cancelada con un aviso de seis meses de anticipación.<sup>199</sup>

El servicio Brasil zarpa cada 15 días enlazando los principales puertos del Golfo de México y Brasil. En esta ruta se utilizan tres buques multipropósitos, fletados para transportación de carga general y contenedores con capacidad de 500 TEU's en cada buque. TMM transporta aproximadamente el 80% de la carga general entre México y Brasil

### 3.2 PETRÓLEOS MEXICANOS

Dentro de las compañías petroleras expropiadas conforme al decreto del 18 de Marzo de 1938, se encontraban la Cía. Naviera San Ricardo, S.A. y la Cía. Mexicana de Vapores San Antonio, S.A.; cuyos bienes pasaron al Consejo Administrativo del Petróleo que substituyó a las empresas expropiadas el 19 de Marzo del mismo año.<sup>200</sup>

<sup>198</sup> Información proporcionada por la Bolsa Mexicana de Valores.

<sup>199</sup> Transportación Marítima Mexicana, folleto, s/f.

<sup>200</sup> "Evolución de la flota de Petróleos Mexicanos, 1966-1976". México, Petróleos Mexicanos, 1978, p. 12.

Las compañías de referencia que eran las que manejaban los asuntos marítimos de la Compañía Mexicana de Petróleo 'El Águila', entregaron al patrimonio nacional sus embarcaciones; las cuales dieron origen a la flota petrolera de Petróleos Mexicanos, al respecto, cabe señalar que en el año en que se llevó a cabo la expropiación petrolera, la flota tenía aproximadamente una edad de vida promedio de 23 años.<sup>201</sup>

Más tarde, en 1965 se inicia de una nueva etapa muy importante en la evolución de la flota de PEMEX, ya que por primera vez en la historia de esta institución, se formuló un programa de renovación e incremento de su flota para corto y mediano plazo.

Dentro de este marco, se adquirieron cuatro buques tanque para substituir a otras tantas unidades extranjeras que se tenían alquiladas. Asimismo, se firmaron varios contratos con la empresa japonesa 'Mitsui' para que construyera catorce buques tanque en sus astilleros de Ishikawajima, con un valor total de 586 millones de pesos, de los cuales se cubrió el 5% en la firma del acuerdo y el resto se pagó en un período que abarcó hasta el último día del año de 1978.<sup>202</sup> Dicha operación comprendía 13 unidades para el transporte de productos petroleros y un buque-tanque para productos petroquímicos.

De igual manera, en el año 1965 se llevaron a cabo contratos con los astilleros ingleses 'Hawthorn Leslie & Co. Ltd.', para la construcción de una barcaza de 2,500 toneladas de peso muerto con maquinaria de refrigeración para el transporte de amoníaco, propano y butano; así como, un buque tanque de 9,000 toneladas de peso muerto para amoníaco.<sup>203</sup>

Durante el período 1973-1975, la flota petrolera de PEMEX registra nuevamente un incremento en su tamaño, ya que en esos años, los astilleros holandeses 'Scheepswerf De Hoop' y 'Verolme/Van Der Giessen de Noord' le entregaron seis buques tanque de aproximadamente 21, 700 TPM de capacidad.

PEMEX mantuvo la política de expansión de su flota petrolera, de esta manera, en el año de 1985 su flota mayor esta constituida por 36 embarcaciones de su propiedad, de las cuales 25 eran buques-tanque para el transporte de crudos y derivados, 8 eran embarcaciones especializadas para el transporte de gases y 3 eran barcos petroquímicos.

Esta flota navega sin itinerario fijo, realizando tráfico de cabotaje y de altura entre diferentes puertos nacionales y extranjeros, localizados prácticamente en cualquier parte del mundo, así la flota de PEMEX cubre en primer término, las necesidades que le plantea la demanda nacional de petróleo y sus derivados y en segundo, atiende los requerimientos de transportación marítima de sus productos de exportación y en algunas ocasiones de importación.

---

<sup>201</sup> "El Petróleo". México, Petróleos Mexicanos, XIII edición, 1974, p. 32.

<sup>202</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Desarrollo de la Marina Mercante y sus problemas internos e internacionales. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, UNAM, México, 1967, p. 39.

<sup>203</sup> "El Petróleo". Op. Cit., p. 33.

Lo anterior, como se puede observar, señala el carácter transportista de PEMEX. En este sentido, la Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en su Artículo 3º enuncia:

La nación, por conducto de Petróleos Mexicanos, llevará a cabo las actividades a que se refiere el Artículo 3º de la ley consistentes en:

- I. La exploración, la explotación, la refinación, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la venta de primera mano del petróleo, el gas y los productos que se obtengan de la refinación de éstos;
- II. La elaboración, el almacenamiento, el transporte, la distribución y las ventas de primera mano del gas artificial; y
- III. La elaboración, el almacenamiento, el transporte, la distribución y las ventas de primera mano de los derivados del petróleo que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas.<sup>204</sup>

De igual manera, se pronuncia el Artículo 32 del Reglamento antes señalado:

"El transporte ferroviario, carretero o marítimo de petróleo y sus derivados, mientras no sean objeto de una venta de primera mano efectuada por Petróleos Mexicanos, se efectuarán directamente por esta institución o mediante contrato celebrado por ella por empresas o por particulares."<sup>205</sup>

### 3.2.1 ORGANIZACIÓN INTERNA DE PEMEX

Siendo una empresa paraestatal, cuyo objetivo principal no es sólo el transporte marítimo es obvio que su organización interna difiera en gran medida a la de una Empresa Marítima privada.

Actualmente, dado a los crecientes requerimientos del mercado nacional y a los riesgos de la compleja competencia que se afronta en los mercados externos, Petróleos Mexicanos asumió la tarea de acelerar su transformación hacia la modernización, a través de la Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos Subsidiarios, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 16 de julio de 1992.

Así, PEMEX con la nueva Ley Orgánica inicia una etapa más, en la cual se reestructura para apoyar de mejor manera el desarrollo económico y social del país.

---

<sup>204</sup> Reglamento de la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo de Petróleos. Leyes y Reglamentos sobre Aguas, Bosques, Colonización, Minas y Petróleo. México, Ediciones Andrade, S.A., 1962, p. 346-6.

<sup>205</sup> Ibidem.

En consecuencia, se optó por separar las tareas industriales y comerciales de Petróleos Mexicanos al crear cuatro organismos descentralizados de propiedad del Estado y controlados por éste; con personalidad jurídica y patrimonio propio; estructurado como empresas subsidiarias para apoyar a Petróleos Mexicanos en el desarrollo integral de la industria petrolera estatal, estos organismos son los siguientes: Pemex-Exploración y Producción; Pemex-Refinación; Pemex-Gas y Petroquímica Básica; y Pemex-Petroquímica.

En este sentido, de acuerdo al Artículo 3º, de la Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos, los objetivos de dichos organismos serán:

1. **Pemex-Exploración y Producción:** exploración y explotación del petróleo y el gas natural; su transporte, almacenamiento en terminales y comercialización;
2. **Pemex-Refinación:** proceso industriales de la refinación; elaboración de productos petrolíferos y de derivados del petróleo que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas; almacenamiento, transporte, distribución y comercialización de los productos y derivados mencionados;
3. **Pemex-Gas y Petroquímica Básica:** procesamiento del gas natural, líquidos de gas natural y el gas artificial; almacenamiento, transporte, distribución y comercialización de estos hidrocarburos, así como de derivados que sean susceptibles de servir como materias primas industriales básicas; y
4. **Pemex-Petroquímica:** proceso industriales petroquímicos cuyos productos no forman parte de la industria petroquímica básica, así como su almacenamiento, distribución y comercialización.<sup>206</sup>

El órgano superior de gobierno de la industria petrolera estatal será el Consejo de Administración de Petróleos Mexicanos. Además, para descentralizar las decisiones y fortalecer la autonomía de gestión, cada uno de los cuatro organismos será dirigido y administrado por un Consejo Administrativo y por un Director General. Los Consejos de Administración de los organismos subsidiarios, presididos por el Director General de Petróleos Mexicanos, estarán formados por representantes del Gobierno Federal y por funcionarios de la industria petrolera.

El Ejecutivo Federal nombrará a los directores generales de todos los organismos; a los miembros de los consejos de administración de los cuatro organismos subsidiarios; y a los miembros del consejo de administración de Petróleos Mexicanos, salvo a los representantes de los trabajadores.<sup>207</sup>

A continuación se expondrá, de forma gráfica, la estructura organizativa de Petróleos Mexicanos:

<sup>206</sup> "Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos subsidiarios". Diario Oficial de la Federación. México, Secretaría de Gobernación, 16 de julio de 1992, p. 24.

<sup>207</sup> "Ley Orgánica ... Artículos 6º, 7º, 8º, pp. 25 a 27.

## PEMEX: ESTRUCTURA ORGANIZATIVA, 1994



Respecto al organigrama presentado, cabe mencionar que cada uno de estos órganos posee una estructura organizativa propia, conforme a sus actividades y objetivos establecidos.

Aquí, se expondrá la estructura organizativa de Pemex-Refinación, ya que es en este órgano donde se localiza la Gerencia de Transportación y Administración portuaria de PEMEX. Asimismo, se expondrá la estructura de Pemex-Internacional, toda vez que es el brazo comercializador de PEMEX en el extranjero y, por tanto el encargado de la administración y operación del tráfico de altura.

### PEMEX-REFINACIÓN

La Gerencia de Transportación y Administración portuaria depende de la subdirección de Distribución del órgano subsidiario Pemex-Refinación y también maneja buques Pemex-Gas y Petroquímica Básica. Esta Gerencia es la encargada de administrar y operar la flota petrolera y, para ello cuenta con dos subgerencias:

*1. Subgerencia Técnica*, misma que está conformada por los ayudantes técnicos, los inspectores generales de marina y la superintendencia de marina.

Los ayudantes técnicos están encargados, en general, de todo lo referente a los problemas técnicos de la flota petrolera, además se encargan de manifestar cuales son las necesidades más apremiantes de la flota y de sus diversas terminales establecidas a lo largo de los litorales de México.

Por su parte, los inspectores generales de marina se encargan de vigilar el exacto cumplimiento de las órdenes dadas a las embarcaciones para sus movimientos, así como, del estado que guarden las naves y las terminales marítimas.

En tanto, la superintendencia de Marina, que se localiza en las principales terminales de PEMEX, tiene la tarea de mantener el buen funcionamiento de tales terminales.

2. *Subgerencia Administrativa*, ésta tiene a su cargo todo el personal del cuerpo administrativo de la Gerencia de Marina.<sup>208</sup>

Como se señaló anteriormente, la flota petrolera nacional tuvo su origen en las embarcaciones que con anterioridad a la expropiación petrolera operaban las compañías navieras extranjeras. Posteriormente, con el Derecho de Incautación de 1941, el tonelaje aumentó. Más tarde, a principios de 1965, como también se señaló, se inicia una etapa de renovación y homogeneización de las unidades, con la finalidad de mejorar el servicio y reducir los costos de operación.

En la actualidad, debido al proceso de modernización de PEMEX, se establecieron tres prioridades estratégicas en materia de transporte marítimo, estas son: reducir el número de buques y la edad promedio de la flota rentada y de la propia, promover su modernización integral e incrementar sus productividad y eficiencia.

De esta forma, PEMEX ha perdido la cuarta parte del peso muerto de su flota, con la baja de buques con más de 27 años de servicio, asimismo el número de buque-tanques rentados se redujo significativamente, de 42 a 12 entre 1986 y 1994.<sup>209</sup>

Así tenemos que, a la fecha, la flota mayor de Petróleos Mexicanos está conformado por 27 barcos propios entre tanques de carga general, gaseros y petroquímicos, más un promedio de 9 unidades bajo contrato de arrendamiento.

La flota petrolera, actualmente, cuenta con periodos de servicio que, en promedio, van de 18 a 22 años, mientras que su capacidad en peso muerto ascendía a 914 mil 279 toneladas de peso muerto. Por su parte, los buques que Pemex ha dado de baja durante los últimos años registraban una capacidad de 211 mil 836 TPM.<sup>210</sup>

En cuanto a la flota menor Pemex cuenta con 47 barcazas; 1 buque ecológico; 5 dragas; 47 lanchas, entre lanchas contra incendios y lanchas de pasajeros; 19 remolcadores, de los cuales 4 son rentados y un abastecedor, igualmente fletado.

Respecto a las unidades fletadas, en la actualidad está vigente una política de arrendamiento de largo plazo que tiene por objetivo facilitar la participación de inversionistas privados nacionales, hacer más transparente la prestación pública de este servicio, reducir los costos y alentar la formación nacional de mercados y capitales; de ahí, que la mayoría de las unidades bajo contrato de arrendamiento sean de bandera mexicana.<sup>211</sup>

La mayor parte del cabotaje en México corresponde al transporte de hidrocarburos y sus derivados. En total, el movimiento de carga en tráfico de cabotaje alcanza cerca de 27%

<sup>208</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, pp. 44 a 46.

<sup>209</sup> Villegas, Claudia. "Accidente de Bacab, muestra del deterioro de la flota de PEMEX". *EL FINANCIERO*, México, D.F., 16 de junio de 1995, p. 10.

<sup>210</sup> *Idem*.

<sup>211</sup> "Memorias de Labores, 1994". Petróleos Mexicanos. México, PEMEX, 1995, p. 32.

en relación con el tráfico de altura o de exportación, que representa casi 73% de cargas movilizadas por puertos mexicanos.

De ese 27%, petróleos y derivados alcanza 67% y el manejo de cargas distintas (en particular carga general y grancles) del hidrocarburo, menos del 33%, frente a ello la incidencia de Petróleos Mexicanos en el cabotaje resulta enorme.

En este sentido, la flota petrolera operada por la Gerencia de Transportación y Administración portuaria se dedica, en particular, al tráfico de cabotaje y al tráfico de Gran cabotaje, vía Canal de Panamá.

La carga operada en el tráfico de altura; esto es, la exportación de petróleo crudo es realizado y administrado por Pemex-Internacional.

#### **PEMEX-INTERNACIONAL**

En 1983, PEMEX crea del grupo de Comercio Internacional con la finalidad de desarrollar fórmulas de precios para la venta de crudo en el exterior. Sin embargo, ante la necesidad de obtener flexibilidad y a la vez evaluar el desempeño, de forma directa, de PEMEX en el ámbito internacional se hizo precisa la creación de una empresa conforme a las características de los mercados internacionales.

Es así como en 1987 nace el concepto de Pemex-Internacional (PMI) y no es hasta el año de 1989 cuando se realiza a través de ésta, la venta del primer cargamento de crudo y, en 1991, la primer operación de fletamento, a nivel internacional.

Actualmente, PMI es el brazo comercializador de PEMEX en el extranjero, ésta es una empresa paraestatal con las siguiente composición accionaria:

85% Petróleos Mexicanos  
7.5% Bancomext  
7.5% Nacional Financiera

De esta manera, PMI tiene una figura jurídica independiente, cuyos objetivos principales son:

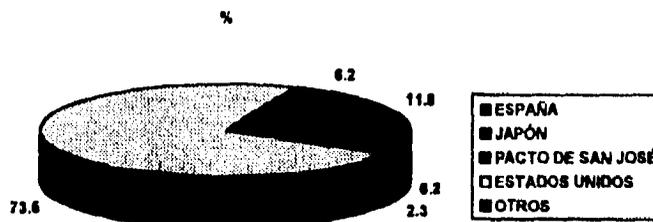
- a) Venta al exterior de crudo
- b) Ventas y compras al exterior de destilados, residuales, gas licuado, gas natural, químicos y catalizadores
- c) Administración de las unidades fletadas para el transporte, vía marítima, del crudo y sus derivados.

Esto es, PMI tiene como misión proveer el soporte a PEMEX para maximizar su rentabilidad y optimizar sus operaciones industriales a través del comercio internacional.

En 1994 la exportación de crudo y derivados aumentaron tanto en términos absolutos como relativos. El destino de estas exportaciones fueron: los Estados Unidos, que ocupó

el primer lugar, cerca de tres cuartas partes del crudo exportado se enviaron a ese país; el segundo país de destino fue España y Japón, el tercero.

#### EXPORTACIONES POR DESTINO GEOGRÁFICO, 1994



FUENTE: Anuario Estadístico 1995. Petróleos Mexicanos.

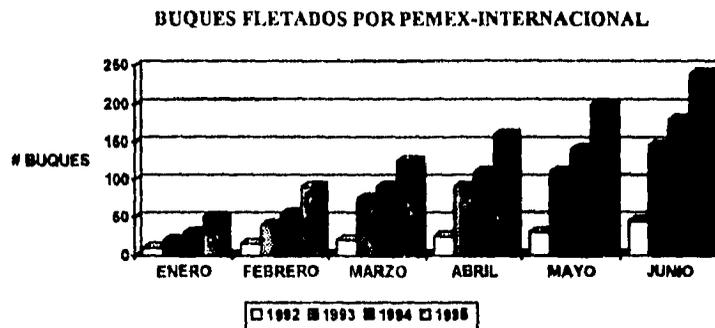
Ahora bien, dado el reducido y obsoleto número de embarcaciones con las que cuenta Pemex, PMI ha tenido que rentar embarcaciones para encarar las necesidades del transporte marítimo, resultado del crecimiento acelerado de los niveles de producción de la industria y de la expansión paralela del comercio internacional.

Aquí cabe mencionar que debido al desgaste y nula renovación que presenta la flota petrolera de PEMEX es muy difícil que permitan la entrada de la mayoría de esas embarcaciones en puertos extranjeros, p.j. en los puertos estadounidenses, dado el estricto control que llevan a cabo en aquellos puertos para el cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio marino.

La flota rentada al inicio del periodo solamente era para apoyar las operaciones del transporte, no obstante, en el último trienio y sobre todo a partir de la creación de PMI, ha llegado a tener una importancia capital, ya que PMI maneja unidades que equivalen a más de siete veces la flota propia. En 1995 hasta el mes de junio, se arrendó un total de 250 embarcaciones, generando 295 viajes hasta el mes de agosto de este año.

Ahora bien, dado la importancia que representa la comercialización y distribución de los productos petrolíferos, tanto a nivel nacional como internacional, para un país donde los hidrocarburos significan una de las principales fuentes para lograr su desarrollo económico, resulta fácil comprender el enorme peso que tiene el transporte marítimo para la industria petrolera mexicana.

Es por ello que resulta vital dar apoyo a la industria naviera del país para reducir o dejar de rentar embarcaciones en el extranjero, así como establecer un programa de renovación de la flota marítima de PEMEX.



FUENTE: Pemex-Internacional.

#### 4. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE

A pesar de que de cada tres mercancías movilizadas en el país cruzan en algún momento por las instalaciones portuarias, México arrastra un enorme rezago en la infraestructura de puertos y ha tenido que soportar estoicamente sus deficiencias operativas.

Intimamente ligado a los puertos está el transporte marítimo que, para no ser menos, realiza el 86% del comercio exterior de México. Sin embargo, el 97.4% del intercambio de bienes de nuestro país vía marítima con el mercado mundial se efectúa en embarcaciones de bandera extranjera y una mínima parte, que no llega siquiera al 2.5% (868 mil toneladas de registro bruto), así como el 71% del transporte de cabotaje, lo manejan los navieros mexicanos<sup>212</sup>

Aún más, la constante reducción de la flota, el incremento de la edad promedio de la misma, la falta de apoyos fiscales, los problemas financieros para la adquisición de nuevas embarcaciones, un estricto régimen fiscal y laboral y la pérdida de competitividad frente a la globalización del transporte marítimo en el mundo, toman cada vez más precaria la situación de la Marina Mercante del país.

<sup>212</sup> Ladislao, Ulises. "Puertos y Marina Mercante reman contra corriente". **MUNDO EJECUTIVO**. México, D.F., No. 180, Volumen XXIV, Abril de 1994, p. 110.

En general, la Marina Mercante Mexicana se encuentra en condiciones desventajosas en cuanto a costos y competitividad en el contexto internacional. Hecho que ha ocasionado que nuestra flota mercante haya descendido al sitio 44 a nivel mundial con menos de 2 millones de tonelaje de peso muerto (TPM), en tanto a nivel continental ocupa el quinto lugar detrás de Estados Unidos, Brasil, Argentina, y Canadá.<sup>213</sup>

A continuación se expondrá la situación de la Marina Mercante, pero esta vez analizando de forma individual el comportamiento de los elementos más representativos que integran a la misma.

## 1. PUERTOS

México cuenta con un gran número de instalaciones portuarias en ambos litorales. El sistema portuario en su conjunto tiene 73 puertos y su longitud total de muelles asciende a 110 mil metros. De esta longitud total, 45% se localiza en el Océano Pacífico y 55% en el Golfo de México y el Caribe; sin embargo, los niveles de operación están alejados del promedio mundial: Rotterdam, con 40 mil metros de muelles, maneja actualmente 300 millones de toneladas, mientras los 73 puertos de México desplazan en promedio 30 millones de toneladas, sin incluir petróleo y sus derivados.<sup>214</sup>

Además, diversas cámaras industriales han señalado que algunos de los más graves problemas que aquejan al sector portuario son: inseguridad en el manejo de carga (en la que ésta se daña o se pierde); obsolescencia; falta de mantenimiento e insuficiencia de equipo de carga y descarga, tanto especializado como convencional; deficientes sistemas de comunicación; carencia de áreas de almacenaje y de instalaciones adecuadas de carga y descarga de camiones y trenes.

En este sentido, con el objetivo de adecuar la infraestructura y operación de transportes a los planes de modernización económica emprendido a partir de 1986, la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) elaboró un proyecto de reestructuración del sistema portuario, al aceptar que los puertos son lugares estratégicos del país para el comercio exterior, que "requieren de una mayor modernización para su mejor aprovechamiento, de acuerdo con las necesidades de apertura y el tamaño de la economía".<sup>215</sup>

A la luz de este proyecto, el gobierno deja de participar, a través de la empresa paraestatal Puertos Mexicanos, en la operación de terminales e instalaciones y prestación de servicios, para asumir funciones meramente normativas y supervisoras.

Para facilitar los cambios, en julio de 1994 se aprobó una nueva Ley de Puertos, la cual contempla la desaparición de Puertos Mexicanos, cuyo lugar será tomado por 22 Administraciones Portuarias Integrales (API), de las cuales 19 serán constituidas con capital privado y 3 estatales.

<sup>213</sup> Idem.

<sup>214</sup> Ibidem., p. 111.

<sup>215</sup> Rodríguez, Leticia. "Formaliza el gobierno la privatización de puertos". EL FINANCIERO, México, D.F., 3 de febrero de 1995, p. 19.

**ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES**

**SECTOR PRIVADO**

LITORAL DEL PACIFICO	LITORAL GOLFO/EL CARIBE
1. Ensenada, B.C.	12. Altamira, Tams.
2. Los Cabos, B.C.S.	13. Tampico, Tams.
3. Guaymas, Son.	14. Tuxpan, Ver.
4. Topolobampo, Sin.	15. Veracruz, Ver.
5. Mazatlán, Sin.	16. Coatzacoalcos, Ver.
6. Manzanillo, Col.	17. Frontera, Tab.
7. Puerto Vallarta, Jal.	18. Dos Bocas, Tab.
8. Lázaro Cárdenas, Mich.	19. Progreso, Yuc.
9. Acapulco, Gro.	
10. Salina Cruz, Oax.	
11. Puerto Madero, Chis.	

**API's ESTATALES**

1. Baja California Sur	2. Quintana Roo
	3. Campeche

**FUENTE:** Secretaría de Comunicaciones y Transporte

Las API's tendrán autonomía y financiamiento propio, mismas que serán asignadas mediante licitación a la iniciativa privada, por un periodo mínimo de 50 años y hasta un 49% de participación de la inversión extranjera.

Al mismo tiempo, el gobierno concederá concesiones para la operación y prestación de servicios. Los inversionistas extranjeros podrán suscribir hasta la totalidad del capital de sociedades mercantiles establecidas en México cuyo objeto sea operar terminales e instalaciones, o proveer servicios en los puertos.

COMO OPERADORA	INSTALACIONES	COMO PRESTADORA
TERMINALES		SERVICIOS
Contenedores	Bodega	Estiba
Fluidos	Astilleros	Remolque
Graneles	Silos	Dragado
Cruceros, etc.	Tanques, etc.	Lanchaje, etc.

Respecto a este proceso de ordenación portuario por desgracia, nuevamente, no se tomo en cuenta a los empresarios navieros, ya que la inversión extranjera de 100% en puertos y la devaluación del peso, así como la falta de una paridad cambiaria, sacó de la jugada

**ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES**

**SECTOR PRIVADO**

LITORAL DEL PACIFICO	LITORAL GOLFO/EL CARIBE
1. Ensenada, B.C.	12. Altamira, Tams.
2. Los Cabos, B.C.S.	13. Tampico, Tams.
3. Guaymas, Son.	14. Tuxpan, Ver.
4. Topolobampo, Sin.	15. Veracruz, Ver.
5. Mazatlán, Sin.	16. Coatzacoalcos, Ver.
6. Manzanillo, Col.	17. Frontera, Tab.
7. Puerto Vallarta, Jal.	18. Dos Bocas, Tab.
8. Lázaro Cárdenas, Mich.	19. Progreso, Yuc.
9. Acapulco, Gro.	
10. Salina Cruz, Oax.	
11. Puerto Madero, Chis.	

**API's ESTATALES**

1. Baja California Sur	2. Quintana Roo
	3. Campeche

**FUENTE:** Secretaría de Comunicaciones y Transporte

Las API's tendrán autonomía y financiamiento propio, mismas que serán asignadas mediante licitación a la iniciativa privada, por un periodo mínimo de 50 años y hasta un 49% de participación de la inversión extranjera.

Al mismo tiempo, el gobierno concederá concesiones para la operación y prestación de servicios. Los inversionistas extranjeros podrán suscribir hasta la totalidad del capital de sociedades mercantiles establecidas en México cuyo objeto sea operar terminales e instalaciones, o proveer servicios en los puertos.

COMO OPERADORA		COMO PRESTADORA
TERMINALES	INSTALACIONES	SERVICIOS
Contenedores	Bodega	Estiba
Fluidos	Astilleros	Remolque
Graneles	Silos	Dragado
Cruceros, etc.	Tanques, etc.	Lanchaje, etc.

Respecto a este proceso de ordenación portuario por desgracia, nuevamente, no se tomo en cuenta a los empresarios navieros, ya que la inversión extranjera de 100% en puertos y la devaluación del peso, así como la falta de una paridad cambiaria, sacó de la jugada

de las licitaciones de terminales de contenedores a la mayoría de las empresas nacionales y dejó el camino libre a los inversionistas de Estados Unidos.

Por ello los empresarios del sector naviero han formalizado alianzas estratégicas con empresarios estadounidenses a fin de tener posibilidades de participar en las concesiones de estas terminales en los puertos de Veracruz, Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Además, la concesión de algunas terminales han sido otorgadas a empresas constructoras y cabe señalar que los constructores no poseen ni operan buques portacontenedores y de carga general en el movimiento de exportación e importación del país. En cambio, para los navieros lo que más importa es el movimiento de buques y, por ende, el manejo ágil y eficiente de la carga.

Si bien es cierto que algunos de los puertos más importantes del mundo, como son los casos ejemplares de Houston, El Havre y Rotterdam, entre otros, se manejan como entes autónomos y a ellos deben su grandeza; también, es cierto que una mayor participación del sector naviero nacional en la desincorporación portuaria hubiera sido más sano para el desarrollo de éste, ya que bien dice el refrán "buque parado no gana flete", de tal modo que este sector al tener en juego sus intereses y actividad fomentaría el desarrollo en un contexto marítimo y no meramente como un "negocio más".

Finalmente, se dirá que para que el proceso de desincorporación portuaria en México tenga éxito es imprescindible que se establezca, a través de éste, las condiciones óptimas, a fin de que los puertos realicen adecuadamente todas sus funciones, es decir ser:

- a) Centros de almacenamiento
- b) Centros comerciales.
- d) Lugares de enlace de los medios de transporte marítimo y terrestre<sup>216</sup>

Pero no se deben separar estas funciones, unas de otras, pues el puerto perderá su importancia, ya que no hay puertos industriales solos, o bien comerciales, sino que el puerto es un todo y como tal debe ser visto.<sup>217</sup>

## 2. EMPRESA MARÍTIMA

Siendo la misión central de la Empresa Marítima, el ofrecer un servicio adecuado para el oportuno traslado de personas y bienes dentro de un territorio nacional, cuando se habla de tráfico de cabotaje, y la de proporcionar un eficiente apoyo al comercio exterior, cuando se trata de tráfico de altura, es necesario que para ello adopte esquemas operativos particulares, cuente con un margen de utilidades que le permitan garantizar la

<sup>216</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo. La participación de México." ANUARIO MEXICANO DE RELACIONES INTERNACIONALES, 1982. México, UNAM, ENEP-Acallán, 1982, Tomo I, pp. 475 y 476.

<sup>217</sup> Ibidem, p. 476.

prestación del servicio para el que fue creada y de un proceso constante de modernización.

En el primer caso, la empresa marítima tenderá a buscar un marco jurídico, administrativo, fiscal, tecnológico y laboral propicio para su desarrollo, de ahí, la importancia de que las autoridades competentes revicen la problemática marítima conjuntamente con el sector naviero a fin de desarrollar un marco jurídico óptimo, acorde con la realidad y necesidades de este sector de la Marina Mercante.

Por otra parte, el aspecto referente al margen de utilidad que debe poseer toda Empresa Naviera a fin de garantizar la prestación de sus servicios está íntimamente ligado al tercer aspecto, es decir la modernización.

La relación entre costos y tecnología lleva al terreno de la calidad del servicio que se puede ofrecer al usuario. En los sectores industriales es frecuente hablar del concepto de "calidad total", en este sentido el usuario del transporte marítimo no exige menos, pues el comercio exterior hoy en día se caracteriza por su alta competitividad.

En otras épocas el usuario optaba por criterios basados únicamente en los bajos costos del servicio, en la actualidad el elemento más importante para sobresalir en el medio de los servicios es la confiabilidad, por lo que todos aquellos elementos que puedan contribuir para conseguir ese objetivo significarán una buena inversión.

Cabe señalar, que el mercado marítimo es por definición volátil, ya que las empresas navieras deben enfrentarse a un mercado de fletes de altibajos, lo que hace aún más temerario la toma de cualquier decisión.

Por todo ello, cuando se habla de modernización debe tenerse en cuenta que eso tiene un costo. En México, la carga fiscal del 2% sobre los activos fijos, el recientemente creado Sistema de Ahorro para el Retiro equivalente a un 7% del valor de las nóminas y del 10% en el arancel de importación, aunado a la falta de esquema blando de financiamiento hacen particularmente difícil la tarea de modernizarse. En general, los recursos se emplean para enfrentar los compromisos de muy corto plazo, dejando para más tarde decisiones de adaptación de nuevas tecnologías y renovación de la flota, situación que hace incierta a mediano y largo plazo la posición de las empresas marítimas en el mercado internacional.

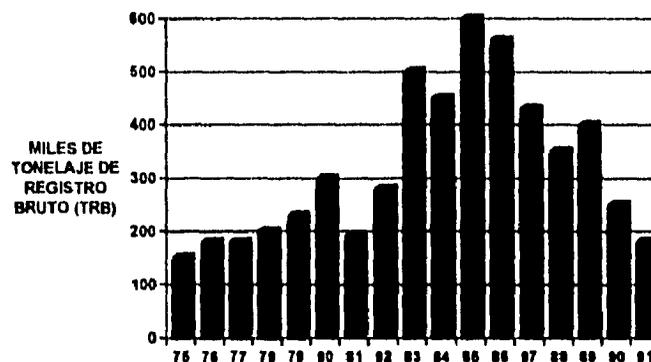
De esta forma, resulta imprescindible la reestructuración y saneación de las mismas, así como su integración a los grandes grupos económicos, comerciales o industriales del país; esto es, promover inversiones de los nacionales en este tipo de empresas.<sup>218</sup>

Aquí cabe señalar cuan grave es la contrariedad existente entre la carga, que constituye otro elemento de la Marina Mercante, y las empresas armadoras nacionales, hecho que ha impedido una mayor participación de éstas en el tráfico marítimo, en particular el de exportación.

---

<sup>218</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Situación de la Marina Mercante Mexicana frente*. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, s.e., s.p.

**EVOLUCIÓN DE LA MARINA MERCANTE PRIVADA  
PERIODO DE 1974-1991**



**FUENTE:** Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana.

En este sentido, el Japón es una gran potencia marítima mercante, precisamente porque ha sabido conjuntar los dos extremos de manera muy adecuada, pues a cada grupo económico, financiero, comercial e industrial, le corresponde una empresa marítima de prestigio internacional.<sup>219</sup>

En cuanto a la carga fiscal, se está de acuerdo en que las Empresas Marítimas no deben ser subvencionadas, pero tampoco se les debe cargar de impuestos. Fernando Dellín Palomba, presidente de la Cámara Nacional de la Industria de la Marina Mercante (CONAINTRAM), reiteró la necesidad de abatir el 2% al activo como parte de un programa de estímulos fiscales, a fin de que la empresa naviera pueda estar en competitividad con las empresas extranjeras.

Asimismo, señaló que tal carga fiscal resulta onerosa, toda vez que el costo de los barcos es muy elevado; un buque nuevo al tener un costo de 30 millones de dólares, tendrá un impuesto al activo de 60 mil dólares anual, hecho que coloca en desventaja a las empresas nacionales frente a las extranjeras que carecen de esta carga fiscal, además de privilegiar a los buques extranjeros.<sup>220</sup>

<sup>219</sup> Idem.

<sup>220</sup> Tristán, Georgina. "Navega la Marina Mercante en busca de créditos blandos". EL FINANCIERO, México, D.F., Viernes 16 de junio de 1995, p. 10.

### 3. LAS EMBARCACIONES

Carente de una política de fomento y ausencia de inversiones y financiamiento, el balance de la Marina Mercante durante los últimos años ha sido negativo, en 1982 se contaba con 84 barcos y más de un millón de toneladas de registro bruto. Actualmente hay 58 unidades con 860 mil toneladas de registro bruto, mientras que los barcos con bandera mexicana realizan únicamente 2.4% del comercio exterior del país. A esto habría que añadir el envejecimiento de la flota nacional, que alcanza un promedio de 15 años.

EVOLUCIÓN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA  
FLOTA MAYOR

AÑO	UNIDADES	TRB	ANTIGUEDAD
1987	89	1 215 170	11.3
1988	90	1 171 148	11.4
1989	98	1 192 959	10.9
1990	92	1 114 971	12.1
1991	63	1 006 307	12.4
1992	58	884 074	13.9
1993	58	860 644	15.2

FUENTE: Instituto de estudios de la Marina Mercante

Por otro lado, la tasa de crecimiento anual de la demanda nacional de transporte y el aumento de las exportaciones permiten prever que para el año 2000 la demanda total de transporte marítimo será de 106 millones de toneladas, lo cual impondría a la flota mexicana pasar del manejo de tres millones de toneladas a más de 42 millones, es por esto necesario elaborar un proyecto integral que aliente la inversión e incremente la participación de empresas mexicanas en esta actividad.

Para la renovación de la flota mercante mexicana no hay que perder de vista que sólo podrá llevarse a cabo si se atiende a los requerimientos de embarcaciones y sobre todo si se cumplen los requisitos establecidos para su construcción y equipamiento en los acuerdos internacionales.

Otro aspecto relacionado a la falta de barcos es la cuestión del desabanderamiento. El abanderamiento debe darse en función de los estímulos y fomento a la Marina Mercante Nacional, mismos que al no existir obligan, pero no justifican, a los navieros a desabanderar sus unidades para sobrevivir en el mercado.

El desabanderamiento de la flota mercante privada mexicana es de 90% y la tendencia podría alcanzar 100% en el corto y mediano plazos. La flota con pabellón mexicano, significa empleos, control de divisas, incentivos a la industria naval, es por ello que en los más altos niveles de decisión deben encontrarse esquemas más flexibles que permitan a los registros nacionales competir con los FOC's en términos de cargas impositivas,

cargas sociales y costos de mano de obra, pues la presencia de las banderas mexicanas en las rutas del comercio mundial están seriamente amenazadas.

#### 4. ASTILLEROS

En el rubro de construcción naval, México se encuentra por debajo de países como Perú, la crisis de la industria naval mexicana se recrudece cada día. El marco jurídico que siempre le había resultado desfavorable ahora lo es más: exclusión de la Ley de Navegación de enero de 1994 de toda normatividad relacionada con la materia y supresión de cualquier estímulo fiscal, mercantil y financiero.

Como resultado, las pocas navieras nacionales que se atreven a construir buques en astilleros mexicanos han emigrado al exterior, dejando la construcción, reparación y mantenimiento navales a niveles muy bajos. A ello habría que sumar la grave secuela del desempleo, fuga de divisas y pérdida de control estratégico de la actividad.

En México, el astillero *División Naval de Grupo Sidek* es el único que sobrevive en el Pacífico reparando y dando mantenimiento a embarcaciones, pero con un nivel raquítico de construcción. Dicha división está integrada por Industria Naval del Pacífico, Industria Naval de California (INCSA), Industria Naval del Pacífico, Industria Naval de Mazatlán y el varadero de Santa Rosalía, Baja California, salvo el caso de INCSA, que construye chasis para contenedores, la mayor actividad de dichas empresas es la reparación y el mantenimiento.<sup>221</sup>

Existen, además, alrededor de 77 factorías, entre astilleros menores varaderos y talleres de reparación naval, en ambos litorales del país que integran toda la industria naval mexicana, cuya situación es peor cada día.

Tal situación se debe principalmente a los siguientes aspectos.<sup>222</sup>

- a) Salvo México, todos los países costaneros protegen y estimulan la industria naval.
- b) México es el único país que no proporciona estímulo fiscal, mercantil o financiero alguno en este renglón.
- c) No existen instrumentos legislativos destinados a regular esta actividad de manera uniforme y sobre todo que la promueva.

Por todo ello es preciso crear una estrategia que apoye de manera integral la actividad de la industria naval, vinculándola con el desarrollo de la flota mercante mexicana, el empleo, el control de divisas e incluso el desarrollo de industrias auxiliares (siderúrgica, eléctrica y electrónica).

---

<sup>221</sup> Arellano, Melchor. "Sigue a pique la industria naval". EL FINANCIERO, México, D.F., Viernes 10 de febrero de 1995, p. 28.

<sup>222</sup> Idem.

## 5. LEGISLACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

Ante los procesos de la desincorporación portuaria y el fomento a la Marina Mercante, en julio de 1994 se aprobó una nueva Ley de Puertos y en diciembre del mismo año se hizo lo propio con una Ley de Navegación.

Sin embargo, nuevamente, se incurre al error que aquejo a la otrora Ley de Navegación y Comercio Marítimo: la nula participación de expertos conocedores del Derecho y transporte marítimo en la elaboración de la misma.

En este sentido, la CONAINTRAM ha estado trabajando, en coordinación con las autoridades para crear el reglamento de la Ley de Navegación,<sup>223</sup> éste tendrá como objetivo la modificación y complementación de los huecos de la legislación vigente.

Asimismo, se busca la integración en un sólo reglamento de las actividades marítimas, referentes al cabotaje, pilotaje, abanderamiento, transporte multimodal, seguridad marítima, entre otras.

Respecto de los Tratados, nuestro país ha adoptado mediante ratificación o adhesión más de cincuenta Acuerdos Internacionales de índole marítimo bilaterales y multilaterales, en este último caso emanados de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), principalmente. Con ello se logra la unificación del Derecho Marítimo a nivel mundial; sin embargo, su aceptación obliga a legislar de inmediato sobre ellos, de tal modo que nuestro marco jurídico deberá contener disposiciones encaminadas a lograr su correcta aplicación e implementación.<sup>224</sup>

Finalmente, cabe distinguir que la Ley deberá ser uniforme, ágil y sin apartarse de la realidad, ya que de lo contrario, en lugar de fungir como reguladora de la Marina Mercante, será un freno para del desarrollo de la misma.

## 6. EL PERSONAL MARÍTIMO Y PORTUARIO

El personal de a bordo, hoy en día, cuenta con tres escuelas náutica: Veracruz, Mazatlán y Tampico y dos escuelas de maestranza ubicadas en Tuxpán, Ver. y Lázaro Cárdenas, Mich., además de dos buques-escuela.

La deficiente preparación del personal a bordo de una embarcación además, de ser un riesgo, se puede convertir en un caso de vida o muerte, por ello resulta tan importante la actualización constante del programa de estudios, mismo que deberá incluir los avances logrados a través de los instrumentos internacionales.

<sup>223</sup> Calderon, Javier Lino. "A principios de septiembre, el reglamento de Navegación". EL FINANCIERO, México, D.F., 10 de agosto de 1995, p. 12.

<sup>224</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

Ahora bien, aunque la carrera de marino mercante es de corte internacional, en México sufre los mismos problemas que otras profesiones: poca seguridad laboral, salarios por debajo de lo pagado en otros países, deficiente oferta y aumento de la demanda.

Además, la competencia con naciones tradicionalmente navieras y con países que venden sus servicios por debajo del mínimo, complica el desarrollo de los marinos mexicanos, por lo que es necesario la adopción de una legislación laboral adecuada, así como abrir fuentes de trabajo para los egresados de las Escuelas Náuticas y de Maestranza, antes señaladas, pues el desempleo del personal de a bordo supera 50% hoy día y las prestaciones sociales están por debajo de la media internacional.

En cuanto al personal portuario, con el proceso de desincorporación portuaria la Ley de Navegación confirma la transformación de los sindicatos en empresas privadas o cooperativas, en este aspecto sería bueno antes que nada resolver la cuestión laboral, tomando en cuenta la disposición de trabajadores y autoridades.

## **7. INSPECTORES NAVALES**

Hoy día, el sistema de inspección en las 30 capitanías del país está sumamente atrasado. La capacitación de los inspectores navales en los puertos es débil y la modernización e incorporación de nuevos profesionales en este rengión no ha sido visualizado por las autoridades para un futuro cercano.

## **8. AUTORIDADES NACIONALES Y ORGANISMOS INTERNACIONALES GUBERNAMENTALES Y NO GUBERNAMENTALES QUE SE OCUPEN DE LO MARITIMO.**

Respecto a las autoridades nacionales es conveniente que éstas fijen su campo de acción y la política a seguir en materia marítima, ya que si bien existe una relación estrecha entre la función de la autoridad marítima portuaria (SCT), comercial (Secofi) y fiscal (SHCP), la primera debe asumir el liderazgo.

De esta forma en la actuación externa de México sobre Marina Mercante y puertos la SCT debe erigirse como autoridad de la materia. Sin embargo, resultaría insuficiente el sólo hecho de reconocer a la SCT como la autoridad competente en materia de Marina Mercante, ya que si no se integran las delegaciones, tanto a nivel nacional como internacional, con expertos en la materia y con la participación del sector naviero no se tendrá la capacidad para enfrentar la participación de México en los procesos de integración.

En general, es necesario revisar la política nacional y adecuarla a nuestras necesidades actuales y futuras.

Las Agencias Marítimas, Sociedades clasificadoras de buques y Aseguradores marítimos de casco y de carga son otros de los elementos que comprende la Marina Mercante.

En conclusión, como se puede apreciar la situación de la Marina Mercante mexicana no es nada alagadora, por lo que es preciso que dentro del desarrollo integral del país se tome en consideración este sector, ya que podría representar grandes divisas para México, además de que permitirá al país:

- a) Situarse en un plano internacional, gracias a los servicios que presta.
- b) Darle mayor fuerza soberana, pues es un factor de independencia del país.
- c) Atender a una serie de problemas técnicos, comerciales, financieros, sociales y políticos a escala mundial.
- d) Permitirle evitar cambios en los servicios de transporte marítimo durante épocas de guerra o crisis económica.
- e) Ayudarle a alcanzar influencia en la fijación de los fletes marítimos a nivel internacional en los mercados mundiales.
- f) Lograr la integración económica con otros países o una determinada región. En este aspecto por carecer de una Marina Mercante y de una visión marítima, en el Tratado de Libre Comercio (TLC), en el Grupo de los Tres (G-3), en el Tratado de Libre Comercio con Chile y en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) se tomaron decisiones equivocadas en detrimento del país, sin la más mínima reciprocidad en este renglón.
- g) Fomentar las exportaciones de todo género.
- h) Diversificar los empleos, creando además nuevas fuentes de trabajo de las que el país está hoy día muy necesitado por la alta tasa de desempleo existente entre la tripulación a bordo del buque, así como por la necesaria ocupación de técnicos en tráfico, fletes, seguros marítimos, en general de todos los aspectos ligados al negocio marítimo.
- i) Por último, propiciar el ahorro de divisas y la mejoría de la Balanza de Pagos.<sup>223</sup>

En el sexenio anterior se aplazaron las decisiones de rescate de la Marina Mercante, ya que esta actividad fue considerada como "secundaria" en las prioridades nacionales. Pero si México pretende buscar y ocupar un lugar en los mercados internacionales es de vital importancia que posea los instrumentos para ello, pues al "primer mundo" no se llega por decreto.

Así pues, la Marina Mercante constituye la estructura básica para las relaciones de intercambio comercial, porque además de ofrecer un mayor margen para diversificar el comercio exterior hacia regiones no tradicionales, le dará a los exportadores e importadores nacionales seguridad para transportar sus productos a los mercados internacionales en igualdad de costos.

---

<sup>223</sup> Idem.

Por lo contrario, esto es si se llega a una dependencia excesiva de líneas extranjeras, se privará a México de fuertes cantidades de dinero y a la vez nuestro comercio estará supeditado a un sin número de eventualidades y condiciones impuestas que en un determinado momento dañaran la estructura económica del país.

El actual gobierno a través del "*Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000*" reconoció que la ampliación y modernización de la infraestructura portuaria y el fomento de la Marina Mercante tienen un carácter estratégico para el desarrollo nacional, ya que fortalecerá la integración nacional e influirá determinadamente en la competitividad de nuestro comercio interior a nivel mundial.<sup>226</sup>

En este sentido, los miembros de la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo (CANAINTRAM) han propuesto la implementación de un programa integral de fomento, el cual debe contener:

a) Un marco fiscal equiparable al que los gobiernos otorgan a los principales competidores de México, especialmente los integrantes de la OCDE.

En este sentido, debido a las estrictas normas que impone la legislación nacional, la industria se ve afectada por precios operativos 60, 80 y 90% por arriba de la media internacional.

b) Un marco laboral que permita devolver competitividad a las embarcaciones mexicanas y, a la vez, favorezca el aumento del empleo en este campo.

c) La integración de un registro mexicano de abanderamiento, similar al internacional, así como una política de abanderamiento con atractivos fiscales para las embarcaciones extranjeras.

En este aspecto, diversos países miembros de la OCDE mantienen esquemas de "registro paralelo" con características similares a los libres con el objetivo de detener el desabanderamiento y promover su Marina Mercante en el exterior.

d) Un sistema portuario que ofrezca cada día mayores márgenes de productividad y eficiencia y, no se mantenga como un obstáculo que elimine a las empresas navieras mexicanas de la competencia frente al autotransporte y ferrocarriles. Dándole continuidad en su proceso privatizador y descentralizador.

e) Un programa financiero que proporcione recursos oportunos con esquemas adecuados a esta actividad de intenso uso de capital y que facilite el acceso directo a líneas internacionales de crédito que permitan el disfrute de tasas mínimas de interés, períodos prolongados de retorno de capital y plazos de gracia adecuados.<sup>227</sup>

El proceso de desincorporación portuaria que se está llevando actualmente a cabo y, el próximo Programa de Apoyo a la Marina Mercante y el Reglamento de la Ley de

<sup>226</sup> Gallegos, Elena. "Pronto estaremos viendo la luz al final del túnel, pronostica Zedillo". **LA JORNADA**, México, D.F., Viernes 2 de junio de 1995, p. 48.

<sup>227</sup> Hernández, Jaime. "En desventaja la Marina Mercante en el Comercio Internacional". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 30 de septiembre de 1994, p. 21.

Navegación (que según fuentes de la SCT será dada a conocer próximamente) representan el primer paso hacia el desarrollo y modernización de nuestra Marina Mercante.

Sin embargo, aquí cabe reflexionar dos puntos: Primero, la adaptación del concepto de "modernización" en una área específica de la economía, en este caso la Marina Mercante, puede resultar una tarea muy difícil, misma que para su éxito le será necesario la inyección de grandes capitales, lo cual aunado a la tendencia de muchos gobiernos de adoptar como política modernizadora la eliminación de toda una serie de disposiciones que aparezcan con carácter proteccionista dará como resultado la necesaria participación de capital extranjero.

La idea subyacente en todo esto, es que nuestra Marina Mercante debe lograr un desarrollo sano, que no represente una carga al presupuesto gubernamental, lo cual parece del todo pausable, no obstante, en contrapartida, es necesario establecer esquemas que pongan en igualdad de condiciones a la Marina Mercante mexicana, con respecto a las extranjeras.

El segundo punto y de gran importancia, es que siempre se debe tener en cuenta que la Marina Mercante se compone de una serie de elementos, de tal manera que ésta debe verse como ese todo y no en partes, pues de pretender desarrollar sólo uno de esos elementos, sin atender los otros, se corre el riesgo de que todo lo que se haya invertido en el renglón, se pierda para siempre y a la larga no se alcance el desarrollo deseado.<sup>228</sup>

El problema debe ser atacado de manera global y no por áreas aisladas, política equivocada que ha llevado a nuestra Marina Mercante a la ruina y a la difícil situación en que hoy se encuentra.

Así pues, el sector portuario y la Marina Mercante se encuentran ante un parteaguas, en donde su desarrollo debe darse ahora o nunca, sin perder de vista los dos aspectos antes mencionados.

---

<sup>228</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, s.p.

## **CAPÍTULO QUINTO**

### **ACUERDOS INTERNACIONALES**

*"En lo marítimo hay que dar y buscar soluciones más drásticas y efectivas, que las alcanzadas hasta ahora. El primer paso es eliminar para siempre el caduco concepto de la libertad de los mares que ha provocado sangrientas luchas y ha sido invocado únicamente para beneficio de las potencias marítimas; y en su lugar debemos propugnar por el concepto de aprovechamiento total de los mares en favor de todos los pueblos de la tierra, costeros o mediterráneos, ya que solamente así podremos hablar de la libertad de los mares."*

José Eusebio Salgado y Salgado

## **CAPÍTULO QUINTO ACUERDOS INTERNACIONALES**

A mediados del Siglo XIX, según antes se señaló, los adelantos tecnológicos introdujeron una importante transformación en la industria naval y con ello se dio una mayor intensidad en el tráfico marítimo, lo cual originó a su vez la necesidad de dar soluciones a nivel internacional a los cada vez más frecuentes conflictos de leyes y jurisdicciones en materia de Derecho Marítimo.

La labor realizada por organismos y conferencias internacionales en el contexto del Comercio Marítimo corresponde a la tendencia en pos de la consecución de soluciones uniformes e idóneas para dar adecuada respuesta a una actividad que se caracteriza por su internacionalidad.<sup>229</sup>

Así pues, en este capítulo se analizarán los principales convenios relativos al Comercio Marítimo, toda vez que el conocimiento de dichas legislaciones y sus ordenamientos reglamentarios contribuye a la expansión ordenada del Comercio Internacional por agua, asimismo, contribuye a evitar complicaciones que pueden resultar en detrimento de la economía de los usuarios y del país mismo.

### **1. CONVENIO DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE 1924, REGLAS DE LA HAYA-WISBY.**

Antes de realizar el estudio de las Reglas de La Haya-Wisby se expondrá un breve análisis del antecedente, concepto y funciones del conocimiento de embarque con el propósito de comprender la importancia de este documento y, por ende, de su reglamentación internacional para la actividad del Comercio Marítimo.

#### **1.1 CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**

En la antigüedad el conocimiento de embarque no era utilizado, pues generalmente el naviero, armador, capitán y propietario de la mercancía era una sola persona. Posteriormente, en la Edad Media, las mercancías al ser embarcadas eran acompañadas por el propio dueño, lo cual hacía innecesario la existencia de este documento.<sup>230</sup>

---

<sup>229</sup> Beltrán Montiel, Luis. *Op. Cit.*, p. 21 y 22.

<sup>230</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque y su régimen internacional. México, UNAM, 1994, p. 11.

En el momento en que el comerciante tiene corresponsales en el extranjero, es cuando aparece el primer antecedente del conocimiento de embarque, es decir, el registro de las mercancías a bordo en el "cartulario" del buque.<sup>231</sup>

Este registro era realizado por un escribano a bordo, quién era requerido por los cargadores para que les entregara extractos de sus registros, hecho que dio lugar a que se iniciara la expedición de títulos volantes, mismos que constituyen otro antecedente del conocimiento de embarque.

Más tarde, en el Siglo XIII, aparece ya el recibo que extendía el capitán para las mercancías cargadas a bordo, el cuál adquirió gran importancia en el Siglo XIV gracias al desarrollo del seguro marítimo sobre mercancías.<sup>232</sup> A partir de ese momento el conocimiento de embarque pasa por diversas etapas adecuándose a los avances y exigencias del Comercio Marítimo.

Dentro de su evolución sobresalen particularmente dos etapas: la primera de ellas fue durante la Revolución Industrial, aquí el conocimiento de embarque adquiere gran fuerza, misma que se reflejó en la acción de incluir este documento en los ordenamientos jurídicos de los principales países marítimos de aquella época. En tanto, la segunda se dio a raíz de la aplicación de la máquina de vapor a las embarcaciones y de la creación de los primeros servicios de línea permanente.

No obstante lo anterior, la importancia del conocimiento de embarque fue muy discutido debido, según argumentos de algunos autores de la época, a la poca seguridad que ofrecía en cuanto a las mercancías transportadas.

Fue a partir de la adopción de las Reglas de La Haya a través del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 24 de agosto de 1924 que ya nadie discute su importancia dentro del Comercio Internacional Marítimo.

Asimismo, es a partir de ese momento que las personas involucradas en la actividad del tráfico marítimo empiezan a realizar constantes estudios y conferencias con la finalidad de lograr una unificación más clara en el contexto internacional sobre este documento, que permita tanto al usuario del transporte marítimo, como al transportista marítimo, obtener beneficios y servicios adecuados que esperan uno del otro.<sup>233</sup>

Ahora bien, el conocimiento de embarque se define como:

"El documento expedido por el capitán (armador o agente marítimo) que acredita la recepción, a bordo, de las mercancías especificadas en el mismo para ser transportadas al puerto de destino, conforme a las condiciones estipuladas y entregadas al titular de dicho documento"<sup>234</sup>

<sup>231</sup> Malvagni, Atilio. Derecho Marítimo. Contratos de transporte por agua. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1956, p. 127.

<sup>232</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., p. 12.

<sup>233</sup> Ibidem, p. 14.

<sup>234</sup> Vigier de Torres, Agustín. Op. Cit., p. 583.

El cual cumple diversas funciones, a saber:<sup>235</sup>

- a) Simple recibo de las mercancías a bordo del buque, o bien recibidas para embarque por el armador o su agente marítimo.
- b) Prueba de la existencia de un contrato, el de transporte de mercancías por mar.
- c) Finalmente, es un título representativo de las mercancías, y como tal, un verdadero título de crédito que se da frente al armador o el agente marítimo de éste.

Actualmente, un conocimiento de embarque se extiende, generalmente, embarcado, a la orden, directo, pagado, en forma larga, negociable y limpio, esto es:<sup>236</sup>

- a) *Conocimiento embarcado y ordinario*, es aquél que se extiende cuando las mercancías ya han sido embarcadas en el buque.
- b) *A la orden*, aquellos en los que se hace constar el nombre del consignatario de las mercancías o del cargador, pero anteponiéndose la expresión "a la orden", desde luego, su transmisión se hace por el simple endoso, a través del cual el cedente transmite sus derechos al cesionario, subrogándose así, en todos los derechos del primero.
- c) *Directo*, es el que comprende el transporte marítimo en su totalidad, es decir, desde su puerto de origen hasta el puerto de destino.
- d) *Conocimiento de embarque pagado*, es aquel en el cual el flete ha sido pagado en el puerto de origen.
- e) *Forma larga*, es aquella donde se utilizan formas que contienen todas las cláusulas impresas en el conocimiento de embarque.
- f) *Conocimiento de embarque negociable*, es aquel cuyo traspaso, cesión o endoso puede ajustarse o acordarse.

g) *Limpios*, son los conocimientos de embarque que no tienen anotaciones por parte del oficial encargado de la carga, es decir, el Primer Oficial. Además, se extiende en tres originales y tantas copias no negociables como requiera el cargador, cuando las mercancías son entregadas en el destino contra entrega y presentación de uno de los originales, los demás carecen de valor. Estos tres originales tienen razón de ser en la práctica, uno es entregado al destinatario por el cargador, otro lo conserva éste último como un instrumento para hacerlo valer en caso necesario ante el porteador o el asegurador, y otro para hacerlo llegar al banco intermediario, cuando el conocimiento de embarque es a la orden.<sup>237</sup>

<sup>235</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* p. 22.

<sup>236</sup> *Ibidem*, pp. 24 a 31.

<sup>237</sup> *Ibidem*, p. 33.

## 1.2 RÉGIMEN INTERNACIONAL

Si bien es cierto que las obras del pasado trataron de unificar los usos y costumbres que se practicaban en la actividad marítima de aquella época; más tarde, este importante logro se vio fragmentado debido a los Códigos de Comercio, ya que el conocimiento de embarque era regulado a través de éstos de manera interna o nacional provocando con ello frecuentes conflictos de leyes.

El más grave de estos conflictos fue la insuficiencia de las legislaciones nacionales para limitar las cláusulas de exoneración. En este sentido, en 1893, Estados Unidos promulga la Ley Harter, la cual es claro ejemplo del carácter agudo que llegó a representar en el tráfico internacional la pugna entre empresas navieras y cargadores, debido a la inserción por aquéllos en sus conocimientos de embarque de cláusulas de exoneración que llegaban a una irresponsabilidad prácticamente absoluta<sup>238</sup>.

Es de tomar en consideración el hecho de que en esa época el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte era el primer país naviero del mundo y el centro del seguro y que los Estados Unidos era y ha sido tradicionalmente un país con enorme preponderancia de los intereses comerciales de importadores y exportadores.

Por tanto, al resultar adversos los intereses de ambos pabellones nada ha de sorprender que, al cabo, fuera dictada en los Estados Unidos una disposición de carácter general, enormemente limitativa del uso de tales cláusulas.

Aquí cabe señalar que la Ley Harter tuvo una influencia decisiva en la elaboración de la Convención de Bruselas de 1924; ya que, al finalizar la Primera Guerra Mundial Inglaterra se vio afectada por esta Ley cuando algunos de sus más importantes dominios iniciaron su orientación económica hacia una más intensa relación con el área de los Estados Unidos. En ese punto fue necesario para Inglaterra la consecución de un acuerdo transaccional entre los intereses en pugna y a ellos se llegó, bajo los auspicios del Comité Marítimo Internacional y numerosas negociaciones, con la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque.

Sin embargo, las reglas propuestas adolecían de defectos. Por una parte, el excesivo empirismo del texto y por otra, la difícil conjugación de variados criterios doctrinales, según los países interesados, respecto a las culpas y a la responsabilidad contractual.<sup>239</sup>

Súmese a ello la disposición, añadida para dar satisfacción a algunos cuantos con grave inconveniente para todos, de que las reglas de La Haya podían ser incorporadas por los países suscriptores a sus respectivos instrumentos legislativos a fin de asimilar tal Convenio al criterio interno de cada país (Art. 10). Con ello se fragmentaba, nuevamente, la finalidad perseguida que no era otra sino la uniformidad de puntos de vista tocantes a las relaciones amparadas por el conocimiento de embarque.

<sup>238</sup> Hernández Yzal, Santiago. *Op. Cit.* p. 102.

<sup>239</sup> *Ibidem.* pp. 103 y 104.

De tal suerte, en la Conferencia de Rijeka 1959 y Estocolmo 1963 se presentó una resolución relativa al Artículo 10, en la cual se llegó a un debate concerniente a la revisión del Convenio, trabajo al que se opusieron algunos países contratantes; sin embargo, en la conferencia de Estocolmo se aprobó un proyecto, firmado en Wisby, en el que se preveía, entre otras cosas, las siguientes modificaciones:

Revisión del Art. 10, en lo relativo a la aplicación de la Convención; revisión del Art. 4º, en lo relativo a la manera de calcular la reparación debida por el transportista o porteador en caso de que se presente su responsabilidad; y, revisión del Art. 3º, por lo que toca a la responsabilidad de los armadores.<sup>240</sup>

En dicha Conferencia no se llegó a ningún acuerdo por lo que se convocó a un nuevo periodo de sesiones, finalmente el 23 de febrero de 1968 se adoptó el Protocolo de Modificación de la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas reglas en materia de Conocimientos de Embarque, mejor conocida como *Reglas de Wisby*.

La Convención de 1924 cuenta con 16 artículos y un protocolo de firma; a su vez, el Protocolo de Modificación tiene 17 artículos, de los cuales sólo los cinco primeros establecen las modificaciones y adiciones respectivas. Así, en el 1º se modifica el artículo 3º de la Convención; en el 2º se modifica el artículo 4º; en el 3º se agrega un artículo 4º bis; en el 4º se modifica el artículo 9º; y finalmente, en el 5º se modifica el artículo 10.<sup>241</sup>

A continuación se expondrá el contenido de la Convención ya modificada, toda vez que las Reglas de Wisby son en la actualidad un texto vigente.<sup>242</sup>

**ARTÍCULO 1º**, en este artículo se definen algunos términos que serán utilizados a lo largo del texto.

Denomina *contrato de transporte* al amparado por el conocimiento de embarque, en el cual se excluye a los animales vivos y a la carga colocada sobre cubierta. *Porteador*, a quién se compromete a efectuar el transporte bajo dicho título y el concepto *buque* es referido los de navegación marítima. En tanto, *transporte de mercancías* es el tiempo que transcurre desde la carga de las mercancías, hasta su descarga del buque.

**ARTÍCULO 2º**, señala que el porteador del contrato de transporte de mercancías por mar estará sometido a las responsabilidades y obligaciones, y gozará a su vez de los derechos y exoneraciones, que establece la Convención respecto a la carga, conservación, estiba, vigilancia, transporte, cuidado y descarga de las mercancías.

**ARTÍCULO 3º**, a través de este artículo se establece que el porteador ha de actuar con la debida diligencia antes de comenzar el viaje; es decir, deberá dejar al buque en

<sup>240</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, p. 93.

<sup>241</sup> *Ibidem*, p. 94.

<sup>242</sup> Para la realización de dicha exposición se tomó como principal fuente a: Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque y su régimen internacional. México, UNAM, 1994, pp. 94 a 105.

condiciones de navegabilidad; equiparlo en debida forma y en sentido amplio y adoptar convenientemente los espacios. Ha de cuidar, asimismo, lo relativo a la estiba, transporte, custodia y descarga de la mercancía.

De igual manera, señala que al efectuar el embarque el porteador ha de expedir un conocimiento en el que se anotarán los datos proporcionados por el cargador para identificar las mercancías. Desde luego, en el momento del embarque el cargador deberá garantizar al porteador la veracidad de los datos relativos a la mercancía que aporte, con obligación de indemnización de perjuicio en su caso.

**ARTÍCULO 4º**, en él se estudia la limitación de las responsabilidades del porteador o transportista.

En este sentido, señala que el porteador o transportista no es responsable por la falta de navegabilidad del buque, siempre que pruebe que ejerció la debida diligencia para ello. Asimismo, no responderá de las faltas del capitán, la tripulación, práctico o personal destinado al manejo del buque o a su navegación por el armador; de los casos fortuitos o de fuerza mayor; salvamento, asistencia o cambios de ruta razonables; culpa del cargador; o cualquier causa ajena al porteador o su agente marítimo.

Si el cargador declara, antes de cargar las mercancías, su naturaleza y valor y si tal declaración es incluida en el conocimiento de embarque, el porteador responderá hasta por ese monto en caso de daño o pérdida. Pero, si no existe tal declaración, ni el buque, ni el porteador, serán responsables de las pérdidas o daños de las mercancías.

De igual manera, esta disposición es aplicable a las mercancías peligrosas con la salvedad de que si son embarcadas sin conocimiento del porteador, el cargador deberá responder por los daños y perjuicios que sufra el porteador, el buque y el resto del cargamento.

Si por el contrario, el porteador conociera la existencia de tales mercancías podrá destruirlas, desembarcarlas en cualquier lugar o transformarlas en inofensivas, sin responsabilidad de su parte, cuando lleguen a constituir un peligro para el buque o el resto del cargamento, siempre que no se trate de avería gruesa.

Para efectos del Convenio, los contenedores y paletas, que se emplean para agrupar mercancías, se considerarán al establecer el límite de responsabilidad como un bulto unitario.

Cabe señalar que el límite establecido en este artículo podrá ser aumentado libremente por acuerdo de las partes contratantes, el cual nunca excederá la fortuna del mar, o sea el valor del buque.

**ARTÍCULO 4º BIS**, éste señala que las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el Convenio serán aplicables a toda acción que se ejerza en contra del porteador en la reclamación de daños o pérdidas de las mercancías, no importa que la acción se base en responsabilidad del tipo contractual o extracontractual.

También podrán invocar tales exoneraciones o limitaciones de responsabilidad los empleados o agentes marítimos del porteador, a menos que se demuestre que el daño o la pérdida de la mercancía es el resultado de un acto u omisión de tales empleados.

**ARTÍCULO 5º**, se refiere a la posibilidad que tiene el porteador, facultativamente, de abandonar todos o parte de sus derechos o aumentar sus obligaciones y responsabilidades que le correspondan, debiendo, en tal caso, insertarlo en el conocimiento de embarque.

Además, señala que la Convención no se aplica a las pólizas de fletamento, pero sí se expide un conocimiento de embarque con motivo de un contrato de esta naturaleza, éste queda sometido a los términos del acuerdo internacional que aquí se estudia.

En caso de que se extienda una póliza de fletamento y un conocimiento de embarque al mismo tiempo, las cláusulas de la póliza de fletamento prevalecen entre el fletante y el fletador, a menos que estas contenga lo contrario, pero no así para los terceros, tenedores del conocimiento de embarque de buena fe.

No obstante lo anterior si el fletante logra incluir en el conocimiento de embarque la leyenda "*según póliza de fletamento*", el tercero quedará obligado por la póliza de fletamento.

**ARTÍCULO 6º** se refiere a mercancías especiales exceptuadas del conocimiento de embarque. Así señala que el capitán, el porteador o su agente quedan en libertad de establecer las condiciones y estipulaciones que estimen convenientes y sin las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que se establecen en el art. 4º, siempre que no se haya expedido, ni se expida un conocimiento de embarque, y que tales acuerdos se expresen en un recibo, que será un documento no negociable, surtiendo además plenos efectos legales.

**ARTÍCULO 7º**. A través de éste, se permite a las partes contratantes insertar en el conocimiento de embarque condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por las pérdidas o daños que puedan sufrir las mercancías antes de la carga y después de la descarga de las mismas.

**ARTÍCULO 8º** permite a la Convención respetar disposiciones vigentes en relación con la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

En tanto, el **ARTÍCULO 9º** establece que la Convención también se aplicará, sin perjuicio de las disposiciones de convenios internacionales o leyes nacionales sobre responsabilidad por daños nucleares.

**ARTÍCULO 10**, aquí se señala que la Convención se aplicará a todo conocimiento de embarque relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estado diferentes cuando:

- a) El conocimiento de embarque sea extendido en un Estado contratante.
- b) El transporte marítimo tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante.
- c) El conocimiento de embarque estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del Convenio o bien de cualquier legislación que las aplique o les de efectos, no importa la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario o bien cualquier otro interesado.

A partir del **ARTÍCULO 11**, el Convenio señala las cláusulas relativas a depositarios, firma ratificación, aceptación, adhesión, aprobación, entrada de vigor, denuncia, revisión, enmiendas, reservas e idiomas o textos auténticos.

Finalmente, como conclusión general, se dirá que la Convención Internacional de Bruselas para Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque o *Reglas de La Haya* es indudablemente la más importante de las Convenciones que ha producido la labor del Comité Marítimo Internacional (CMI), siendo su efecto principal el hecho de que el armador, porteador o transportista ya no pueden exonerarse contractualmente de determinadas responsabilidades, al mismo tiempo que se les reconocen ciertos derechos y recursos concretos.

Sin embargo, el Convenio se basa en el principio de la responsabilidad del porteador, atenuando mediante un sistema de exoneraciones y limitaciones obligatorias. Con lo cual los cargadores quedaron desprotegidos y por ende consideraron insuficientes los logros alcanzados por este Convenio, hecho que dio lugar al surgimiento del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías o *Reglas de Hamburgo*.

## **2. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS O REGLAS DE HAMBURGO.**

En 1964, durante el Primer Período de Sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), celebrado en Ginebra, Suiza, quedó claro la necesidad de examinar la posibilidad de adoptar reglas uniformes en materia de transporte marítimo, ya que se consideró que las *Reglas de La Haya* requerían una revisión más amplia de la que se logró a través del Protocolo de 1968 o *Reglas de Wisby*.

De esta manera, en medio de fuertes críticas por parte de los países altamente desarrollados, la ONU, a través de la UNCTAD y a petición de los países en vías de desarrollo, creó una comisión especial abocada al examen de todos los aspectos relacionados con el Derecho Marítimo bajo la tutela de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI o UNCITRAL).

En abril de 1969, al llevarse a cabo el tercer período de sesiones de la Comisión de Transporte Marítimo, se constituyó un grupo de trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, el que al celebrar su primer período de sesiones en 1969 estableció un orden de prioridades para realizar su trabajo, en el cual asignó el

primer lugar al conocimiento de embarque, demostrando con ello la preocupación que existía, a nivel mundial, sobre la materia.<sup>243</sup>

Esto provocó, que como conclusión se recomendara la revisión de las *Reglas de La Haya*, toda vez que se consideraron insuficientes las modificaciones presentadas a través del Protocolo de 1968.

En 1978 la CNUDMI o UNCITRAL fue la encargada de realizar un estudio con la finalidad de alcanzar un nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar. De esta manera, la Asamblea General de la ONU, en base a ese estudio, acordó convocar a una Conferencia Internacional de Plenipotenciarios, misma que se celebró en la ciudad de Hamburgo, Alemania, habiéndose adoptado en ella el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías el 30 de marzo de 1978.<sup>244</sup>

Este Convenio tiene semejanza con algunas disposiciones establecidas en las *Reglas de La Haya-Wisby*, lo cual no es de sorprender, toda vez que las *Reglas de Hamburgo* tienen como antecedentes primarios las propias Reglas de La Haya, tal como fueron modificadas por las Reglas de Wisby.

Ahora bien, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 se divide en siete partes y treinta y cuatro artículos:

**PARTE I.** Esta parte está comprendida por los Artículos 1º, 2º y 3º, en ellos se establecen las disposiciones generales del Convenio.

*Artículo 1º*, en él se definen los términos siguientes:

*Porteador*, es toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

*Porteador efectivo*, es a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de las mercancías.

*Cargador*, es la persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías de manera efectiva con el porteador.

*Consignatario*, o sea la persona autorizada para recibir las mercancías.

*Conocimiento de embarque*, es el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que por el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra presentación del documento y, finalmente

*Por escrito*, el que comprende entre otras cosas, al telegrama, al telex y hoy día al telefáx.

*Artículo 2º*, a través de este artículo se establece el ámbito de aplicación del Convenio, el cual contempla todos los contratos de transporte marítimo de mercancías entre dos Estados diferentes que hayan ratificado dicho Convenio.

<sup>243</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* p. 106.

<sup>244</sup> *Ibidem*, p. 107 y 108.

En tal contrato se incluyen, con algunas excepciones, a los animales y a las cargas sobre cubierta, cosa que no era contemplada por las Reglas de La Haya. Además, amplía el periodo de tiempo en que las mercancías permanecerán bajo la custodia del porteador.

Establece, también, que en caso de que el conocimiento de embarque sea expedido en cumplimiento de un contrato de fletamento estará sujeto a las disposiciones señaladas por las Reglas de Hamburgo, siempre que éste regule las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque que no sea el fletador.

*Artículo 3º*, aquí determina que la interpretación del Convenio deberá ser siempre considerando su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

## **PARTE II . Responsabilidad del Porteador (Artículo 4º al 11)**

*Artículo 4º*, señala que el periodo de responsabilidad a través de las Reglas de Hamburgo se amplía obligatoriamente a partir del momento en que el porteador recibe y se hace cargo de las mercancías, hasta el momento en que efectivamente las haya entregado. Cabe señalar, que a comparación del presente Convenio, en las Reglas de La Haya se aceptaba la posibilidad de pactar las obligaciones y responsabilidades del porteador frente a la carga, antes de cargarla y después de descargarla del buque. (Art. 7º)

*Artículo 5º*, establece los fundamentos de la responsabilidad; esto es, se ocupa de lo relativo a los perjuicios resultantes de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega de las mismas, siendo en estos casos responsable el porteador, siempre que él, sus empleados o agentes no hayan adoptado todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Aquí, en tanto se señalan los perjuicios resultantes del retraso de las mercancías, en las Reglas de La Haya no se contempla tal caso. Asimismo, hace referencia a los cambios de ruta por asistencia y salvamento, como causa de exoneración del porteador por cualquier responsabilidad que pueda sobrevenir de ello, a excepción de que existiera avería gruesa, caso en el cual el porteador y el cargador y/o destinatario están obligados a cumplir con su contribución a la avería gruesa.

Como se puede observar, para establecer este Artículo las Reglas de Hamburgo se basan en el sistema latino debido a que es más fácil para el porteador probar los hechos mediante este sistema, ya que tiene la posibilidad de recurrir a sus representantes, los cuales se encuentran a lo largo de las rutas que siguen sus embarcaciones.

Con ello, se logra un importante avance respecto a lo establecido por las Reglas de La Haya, pues ésta aplicó el sistema sajón con lo cual favorecía a los transportistas en detrimento de los cargadores.

*Artículo 6º*. Este artículo está dedicado al estudio de la limitación de la responsabilidad. De esta manera, señala que la responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, estará limitada a una suma equivalente a 835

unidades de cuenta por bulto o unidad o 2.5 unidades de cuenta por kilogramo para el caso de pérdida o daños.

En tanto, el límite de responsabilidad por retraso en la entrega de las mercancías será en base de la suma equivalente a dos veces y medio el flete que deba pagarse por las mercancías que sufran retraso, suma que no excederá la cuantía del flete total que deba pagarse por el contrato de transporte. Cabe distinguir, que el contenedor, paleta u otro sistema de unitarización de la carga, se tomará como bulto o unidad de carga transportada.

Finalmente, expone la posibilidad de que las partes puedan pactar límites superiores de responsabilidad a lo establecido en la Convención.

*Artículo 7º*, se refiere a la aplicación de reclamaciones extracontractuales y a la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad por los actos dolosos del porteador y sus dependientes.

Asimismo, determina que a toda acción que se ejerza en contra del porteador o el cargador, deberán oponerse las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad aceptadas por el Convenio.

*Artículo 8º*, corresponde a la pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad; señalando que el porteador no puede alegar limitación de su deuda derivada de la responsabilidad, cuando el incumplimiento del contrato se deba a dolo propio o al de sus dependientes.

*Artículo 9º*, mediante este artículo se prescribe que sólo se permitirá la carga sobre cubierta cuando así quede establecido en el contrato, o bien los usos comerciales marítimos así lo permitan, o bien si así lo exigen las disposiciones legales vigentes.

El porteador tiene la obligación de señalar cuando haya convenido con el cargador, en el conocimiento de embarque, que las mercancías se transportarán en la cubierta del buque, pues de lo contrario deberá probar que ha celebrado dicho acuerdo. Desde luego, no se permitirá al porteador invocar el Convenio contra terceros, incluido el consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fé.

*Artículo 10*, aquí se define la responsabilidad del porteador y del porteador efectivo. Así, señala que el porteador será responsable por la totalidad del transporte y que al porteador efectivo se le aplicarán todas las disposiciones del Convenio, siendo además, solidaria su responsabilidad con la del porteador original.

*Artículo 11*. Mediante este artículo se determina que de existir especificación de que una parte del transporte será realizada por un porteador efectivo, se podrá estipular que éste es responsable por la pérdida, daño o retraso en la entrega de las mercancías. Sin embargo, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto en el caso de que no pueda seguirse un proceso en contra del porteador efectivo.

**PARTE III.** Este apartado está conformado por el Artículo 12 y 13, en el primero se hace referencia a la norma general de responsabilidad del cargador. Mientras, lo referente a las normas especiales sobre mercancías peligrosas son contempladas en el Artículo 13.

El *Artículo 12* tiene gran similitud con el art. 4º, inciso 3 dispuesto en las Reglas de La Haya, en el cual se determina que el cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia por él mismo, sus empleados o agentes.

De igual manera, estos dos últimos no serán responsables en tanto que el daño o pérdida no hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

*Artículo 13*, a través de este artículo, las Reglas de Hamburgo disponen que la persona que se haga cargo de las mercancías peligrosas conociendo su naturaleza no podrá exigir responsabilidad alguna al cargador, y que deberá, en cambio indemnizarlo si las descarga, destruye o transforma en inofensivas, disposición muy contraria a lo establecido por el Artículo 4º de las Reglas de La Haya.

**PARTE IV.** Esta cuarta parte del Convenio expone el tema relativo a los documentos de transporte, disposiciones que se encuentran establecidas en los Artículos 14, 15, 16, 17 y 18.

*Artículo 14*, hace referencia a la emisión del conocimiento de embarque, determinando que cuando el porteador o porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador si éste lo solicita, conocimiento que deberá estar firmado por el porteador o cualquier otra persona autorizada al efecto por él mismo.

*Artículo 15.* Se refiere al contenido de los conocimientos de embarques, en éste los datos exigidos son más amplios en relación a los determinados por las Reglas de La Haya.

De esta manera, las Reglas de Hamburgo exigen que el conocimiento de embarque contenga los datos siguientes: nombres de las partes contratantes, domicilio del porteador, nombre del consignatario, fecha en que el porteador se encarga de las mercancías, puerto de carga y descarga, número de originales, lugar de emisión, firma del porteador o de su representante, señalar el flete y destacar si está pagado o es por cobrar, fecha o plazo de entrega de las mercancías si se ha convenido por las partes, límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado por las partes.

*Artículo 16*, a través de este artículo se estudia el conocimiento de embarque en cuanto a las reservas y valor probatorio, es decir, la presunción "juris tantum" de que el porteador ha recibido las mercancías en la forma descrita por el cargador.

*Artículo 17*, se refiere a la garantía que proporciona el cargador por la inexactitud de sus declaraciones, las disposiciones de este Artículo tienen gran semejanza con lo establecido por las Reglas de La Haya en su Artículo 3º, inciso 5.

*Artículo 18*, aquí se mencionan los documentos distintos del conocimiento de embarque que hacen prueba del recibo de las mercancías a transportarse, se presume salvo prueba en contrario, que con ellos se ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías. El ejemplo más claro de este tipo de documentos es el llamado conocimiento de embarque franco, "straight bill of lading".

#### **PARTE V .Reclamaciones y acciones (Artículo 19 a 22)**

*Artículo 19*. Establece que el consignatario deberá dar por escrito al porteador aviso de pérdida o daño a más tardar el primer día laborable siguiente a la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, pues de lo contrario se entenderá que el porteador ha entregado la mercancía tal y como está estipulado en el documento de transporte.

En caso de que la pérdida o el daño no sean aparentes el plazo para dar aviso por escrito será de 15 días, en tanto para el retraso será de 60 días, contando a partir de la fecha en que debieron entregarse las mercancías.

*Artículo 20*. Estudia lo referente a las prescripciones de todas las acciones relativas al transporte marítimo. Para lo cual, el Convenio establece dos años de plazo para recabar todos los datos necesarios a fin de poder ejercer adecuadamente la acción. Plazo que ha de contarse a partir del primero o bien del último día, que no se cuentan, en que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, o bien el último día en que deberían de haberse entregado; el plazo, además, podrá ser prorrogado hasta dos veces mediante declaración por escrito hecha por la persona que ha recibido la reclamación.

Asimismo, hace referencia a la prescripción de las acciones de indemnización contra terceros, es decir, el tiempo necesario para ejercer la acción de repetición.

*Artículo 21*. A través de este Artículo, se dispone todo lo concerniente a la jurisdicción. De esta manera, determina que el demandante podrá a su opción entablar la demanda en los tribunales de la jurisdicción de su domicilio o en aquellos que a sus intereses convenga.

En caso de que el buque sea embargado por orden del tribunal de un tercer Estado contratante, el demandado tendrá la opción de pedir al actor que traslade su acción a cualesquiera de los tribunales de los siguientes lugares:

- a) Donde se localice el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado.
- b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato.
- c) El puerto de carga o el puerto de descarga; o
- d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.

Antes de lo cual, el demandado deberá prestar fianza para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento. Tal fianza será determinada por el tribunal del puerto o lugar del embargo.

De igual manera, señala que los tribunales citados en los dos primeros incisos son los únicos capacitados para poder iniciar ante ellos cualquier acción con motivo de las diferencias que puedan surgir por aplicación o interpretación del Convenio o, en general, del transporte marítimo y, por ende, de un conocimiento de embarque.

Por otra parte, el inciso cuatro, de este Artículo, determina que no podrá iniciarse una nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas cuando se ha dictado un fallo, a no ser que el fallo no sea ejecutable.

Finalmente, permite un arreglo amistoso entre las partes, sobre la base de acuerdo después de iniciada la acción.

*Artículo 22.* Mediante este Artículo se dispone que el arbitraje se permitirá en el caso de que se presenten controversias con motivo del transporte marítimo, sin embargo, hace clara referencia al hecho de que cuando un contrato de fletamento estipule la posibilidad de acudir al arbitraje y que el conocimiento de embarque, extendido en cumplimiento de este contrato, no incluya tal anotación, el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

Asimismo, señala que el procedimiento arbitral se podrá iniciar a elección del demandante en cualquiera de los siguientes lugares:

1. En el territorio de un Estado donde se encuentre ubicado:
  - a) El establecimiento principal del demandado.
  - b) La residencia habitual del demandado.
  - c) El lugar de celebración del contrato, siempre que en él tenga el demandado establecimiento, sucursal o agente a través de los cuales celebró el contrato.
2. El lugar designado con ese objeto dentro de la cláusula compromisoria o acuerdo de arbitraje.

Ahora bien, para atender el procedimiento arbitral, el árbitro o el tribunal arbitral, aplicará las normas adoptadas en el Convenio. Determina, también, que lo antes señalado deberá ser incluido en toda cláusula compromisoria de arbitraje y que cualquier estipulación de tal cláusula que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

Por último, hace referencia a que después de formularse las reclamaciones basadas en la existencia de un contrato de transporte marítimo de mercancías, las partes podrán celebrar un acuerdo de arbitraje válidamente.

Cabe señalar que mientras el Artículo 8º de las Reglas de La Haya-Wisby aluden a un arbitraje internacional, es decir aquél que tiene por objeto la solución de los litigios entre Estado, el Artículo 22 hace referencia a un arbitraje de carácter privado, pues es un proceso que tramitan, desarrollan y resuelven particulares.

**PARTE VI.** Disposiciones complementarias, que comprenden los Artículos 23 a 26.

*Artículo 23.* Expone todo lo relativo a las estipulaciones contractuales, así determina que los acuerdos celebrados por las partes en el contrato de transporte marítimo que se aparten de las disposiciones de las Reglas de Hamburgo son nulas y no efectivas. También declara nula y sin valor la cláusula de cesión del beneficio del seguro de las mercancías en favor del porteador, incluyendo, asimismo, cualquier cláusula análoga.

De igual manera determina la obligación del porteador de indemnizar al titular de las mercancías por los perjuicios que sufra al estipular alguna cláusula nula y sin efecto o bien por omitir la declaración, en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba de la existencia del contrato de transporte, de que el transporte está sujeto a las disposiciones del Convenio de 1978.

Hace referencia, también, a la posibilidad que tiene el porteador de incrementar su responsabilidad y sus obligaciones, abandonando sus derechos y sus exoneraciones.

*Artículo 24.* Determina que ninguna disposición del presente Convenio impedirá la posibilidad de incluir normas relativas a la liquidación de la avería gruesa en el contrato de transporte marítimo. En este sentido, generalmente, en el conocimiento de embarque se establece que las averías gruesas o comunes se regirán mediante las Reglas de York y Amberes, versión 1974.

*Artículo 25.* A través de este artículo se prevé que las disposiciones establecidas en las Reglas de Hamburgo no modifican ni derechos, ni obligaciones del porteador derivados de otros convenios o leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de los buques destinados a la navegación marítima comercial.

*Artículo 26.* Mediante este Artículo se establece que la unidad de cuenta a que se refiere el Artículo 6º del Convenio es el Derecho Especial de Giro (DEG) tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional (FMI).

De esta manera, las cantidades mencionadas en el Artículo 6º se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. En tanto, el valor, en DEG, de la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del FMI se calculará según el método de evaluación aplicado por el FMI en sus operaciones y transacciones.

Por otra parte, resuelve el problema que representa el establecer el límite de responsabilidad para los Estados que no formen parte del FMI, para ello determina el límite de 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad, o 37.5 unidades monetarias por kilogramo.

**PARTE VIII.** En esta última parte se exponen las cláusulas finales del Convenio, así tenemos:

*Artículo 27. Depositario*

Aquí cabe distinguir que el depositario en las Reglas de La Haya lo es el Gobierno de Bélgica, en tanto que de las Reglas de Hamburgo lo es el Secretario General de la ONU.

*Artículo 28. Firma, Ratificación, Aceptación, Aprobación y Adhesión.*

*Artículo 29. Reservas.*

A través de este Artículo se señala que en las Reglas de Hamburgo no se permitirán reservas.

*Artículo 30. Entrada en vigor.*

Respecto a la entrada en vigor, las Reglas de Hamburgo exigen veinte instrumentos de aceptación, adhesión, aprobación o ratificación para luego, después de un año del depósito del vigésimo, entre en vigor.

*Artículo 31. Denuncia de otros Convenios.*

Este Artículo determina que al pasar a ser Estado contratante en el presente Convenio, todo Estado tiene la obligación de denunciar la Convención de 1924 y su Protocolo de Modificación de 1968 en el momento en que se deposite su adhesión o ratificación al Convenio de 1979. Desde luego, éste posee asimismo la denuncia del Protocolo de 1979.

*Artículo 32. Revisión y Enmienda.*

Las Reglas de Hamburgo prevén la revisión de su contenido, con la finalidad de estudiar las mejoras que puedan introducirse al mismo.

*Artículo 33. Revisión de las Cuantías de Limitación y de la Unidad de Cuenta o de la Unidad Monetaria.*

*Artículo 34. Denuncia.*

Todo Estado contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

Como conclusión se dirá que las Reglas de Hamburgo han sido el resultado de una labor jurista, en tanto que las Reglas de La Haya las hicieron hombres prácticos, es decir, aquellos que laboraban directamente en el medio del transporte marítimo. De ahí que, primero el antecedente práctico y más tarde el conocimiento jurídico, den a las Reglas de Hamburgo una presencia legislativa mucho más técnica.

Además, con las Reglas de Hamburgo se dejó a un lado el sistema anglosajón, en base al cual se elaboraron las Reglas de La Haya, para dar paso al sistema latino con lo cual se logro la adopción de una técnica legislativa más avanzada y depurada y, en general más acorde con la realidad y exigencias actuales del Comercio Marítimo.

Permitiendo, tanto al usuario del transporte marítimo como al transportista alcanzar el justo medio y el punto de equilibrio, sin favorecer más a una frente a la otra, sino dándole a cada una lo que le corresponde.”

### 3. CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCÍAS.

En el medio de los transportes, el término "multimodal" se ha difundido ampliamente para referirse a la interconexión de los diferentes modos de transporte. "*Multimodal*" e "*intermodal*" se utilizan indistintamente para hacer referencia a la aplicación de dos o más modos de transporte, sin embargo, éstos se refieren a aspectos que aunque relacionados, son distintos.<sup>245</sup>

Aunque el término "intermodal" se ha rescatado contemporáneamente, para referirse a un conjunto de operaciones y servicios que permiten la conexión de los distintos modos de transporte de una manera eficiente para el traslado de mercancías, es una de las formas más comunes y antiguas de realizar intercambios comerciales a nivel internacional.<sup>246</sup>

En tanto, el término "multimodal" fue utilizado por la Organización de las Naciones Unidas a finales de los setenta para proponer un sistema de transporte nuevo, en el que la necesaria vinculación de transportes se realice bajo la coordinación de un solo operador.

En este sentido, el transporte multimodal es definido de la siguiente manera:

“... es un transporte intermodal, pero asociado a un sistema de responsabilidad integral, que vincula al propietario de la carga con un solo operador que recibe la mercancía para su transporte, y se compromete a entregarla en un punto convenido, haciéndose cargo de todas las etapas del transporte y es responsable de las mercancías, hasta un límite económico definido y único, independientemente del modo de transporte que se utilice”.<sup>247</sup>

Ahora bien, la propuesta de las ONU revistió la forma de un Convenio Internacional, el cual requirió de casi siete años para que se adoptara. Durante ese lapso se elaboraron numerosos estudios para examinar diversos problemas ligados con esta materia;

<sup>245</sup> Para la elaboración del análisis del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías se utilizó como base la siguiente obra: Salgado y Salgado, José Eusebio. El conocimiento de embarque y su régimen internacional. México, UNAM, 1994, pp. 105 a 122.

*Acta final de la Conferencia de las N.U. sobre transporte Marítimo de Mercancías*, Anexo 1. Convenio de las N.U. sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 1978.

<sup>246</sup> Aspero Zanella, Eduardo. "Transporte Multimodal: concepto difundido de un Sistema de Transporte sin aplicación". EL FINANCIERO. México, D.F., 8 de junio de 1994, p. 22-A.

<sup>247</sup> Idem.

Idem.

finalmente, el 24 de mayo de 1980 se aprobó dicho Convenio en el segundo Periodo de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, celebrado en Ginebra, Suiza, del 8 al 24 de mayo de 1980.<sup>248</sup>

Antes de continuar con el análisis del Convenio, se dirá que la combinación de los diversos modos de transporte más usados hoy día son: aéreo, carretero, ductos, ferroviario, fluvial y marítimo; y los sistemas de unitarización más empleados son: paletas o bandejas, barcazas o gabarras y contenedores.

El Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías<sup>249</sup> está dividido en ocho partes y un anexo, algunas de ellas integradas por cláusulas comunes a todos los tratados o acuerdos internacionales, como es el caso de las cláusulas finales y del preámbulo.

**PARTE I.** Disposiciones Generales (Artículo 1 a 4)

**PARTE II.** Documentación (Artículo 5 a 13)

**PARTE III.** Responsabilidad del Operador del Transporte Multimodal (OTM). (Artículo 14 a 21)

**PARTE IV.** Responsabilidad del Expedidor (Artículo 22 y 23)

**PARTE V.** Reclamaciones y Acciones (Artículo 24 a 27)

**PARTE VI.** Disposiciones Complementarias (Artículo 28 a 31)

**PARTE VII.** Cuestiones Aduaneras (Artículo 32 y desde luego el Anexo del Convenio, que tiene como título "Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías")

**PARTE VIII.** Cláusulas finales (Artículo 33 a 40)

Las disposiciones de la **PARTE I** versan sobre definiciones, ámbito de aplicación, aplicación obligatoria, así como reglamentación y control del transporte multimodal internacional. Así da las siguientes definiciones:

*Transporte multimodal internacional*, es el porte de mercancías por dos métodos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.<sup>249</sup>

<sup>248</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*. **ANUARIO MEXICANO DE RELACIONES INTERNACIONALES**, 1980. México, UNAM, ENEP-Acatlán, 1981, p. 316.

<sup>249</sup> *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías*. TD/MT/CONF/L.6, Ginebra, UNCTAD, 24 de mayo de 1980. Se entenderá que esta obra ha sido consultada para elaborar esta parte de nuestro trabajo, salvo se indique otra fuente.

<sup>249</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.* p. 324.

También define al *Operador del Transporte Multimodal* (OTM), como la persona que por sí o por medio de un representante, celebra un contrato de transporte multimodal, asumiendo la responsabilidad del cumplimiento del mismo.<sup>250</sup>

Otra definición, que el Convenio señala, es la de *contrato de transporte multimodal*, o sea el contrato por el que un OTM se compromete a realizar o hacer realizar el transporte multimodal, mediante el pago de un flete.<sup>251</sup>

Señala que el *Documento de Transporte Multimodal* es el que realiza las funciones de prueba de la existencia de un contrato de esta naturaleza; de recibo de las mercancías por el OTM; y, finalmente documento representativo de las mismas.

El *expedidor* es la contraparte del OTM en el contrato de transporte multimodal, es decir, la persona que entrega las mercancías para que sean transportadas a través de este sistema. Incluye, también, los conceptos *consignatario*, *mercancías* y *Convenio Internacional*, que no difieren en nada de los que señalan otros acuerdos internacionales, por lo que no necesitan explicación alguna.

Hace referencia del concepto "*Ley Nacional Imperativa*", o sea aquella norma de la que no puede apartarse persona alguna mediante estipulación contractual, en perjuicio del expedidor.

Finalmente, define el término "*por escrito*", entendiéndose como tal, además de los telegramas y telex. (Artículo 1º)

En tanto, el ámbito de aplicación será cuando aquel Estado en que se toman las mercancías bajo custodia es parte, o bien cuando el Estado en que deban entregar las mismas sea parte. (Art. 2º)

El texto del Convenio es de aplicación obligatoria, cuando al celebrarse el contrato de transporte multimodal, éste se rija por lo dispuesto en el presente acuerdo. Sin embargo, no impide que el expedidor guarde su derecho a elegir entre el transporte multimodal o bien el transporte segmentado tradicional. (Art. 3º)

Por último, el Artículo 4º determina que el Convenio no afecta, ni es incompatible, con la aplicación de otros acuerdos internacionales o leyes nacionales relacionados con la reglamentación y control de las diversas operaciones de transporte.

**PARTE II.** En él se examina todo lo relativo a la documentación, así tenemos:

*Artículo 5º*, a través de este Artículo se establece que el OTM tiene la obligación de emitir el documento de transporte multimodal, cuando tome las mercancías bajo su custodia, pudiendo ser, a elección del expedidor, negociable o no negociable.

---

<sup>250</sup> Idem

<sup>251</sup> Idem.

Tal documento deberá ser firmado por el OTM o por una persona autorizada al efecto por él, dicha firma podrá ser manuscrita, en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, siempre que no sea incompatible con leyes del país en que se emita el documento.

*Artículo 6º.* Se entiende, prescribe este Artículo, que un documento de transporte multimodal es negociable cuando se extiende a la orden o al porteador, requiriendo para transferirse, en el caso que se extienda a la orden, del endoso.

Pueden, asimismo, emitirse varios originales y copias del documento, pero deberán en el caso de los originales, indicarse su número, y por lo que respecta a las copias, se deberá incluir la mención de "copia no negociable". Por lo mismo, la entrega de las mercancías sólo podrá obtenerse del OTM, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal debidamente endosado de ser necesario.

Si se hubieran emitido varios originales, el OTM cumplirá si entrega de buena fé las mercancías contra la devolución que se le haga de cualquier de esos originales.

*Artículo 7º.* Este Artículo fija todo lo relativo al documento de transporte multimodal no negociable. Respecto al OTM señala que éste quedara liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario, cuyo nombre figura en el documento, o bien a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto.

*Artículo 8º.* Hace referencia al contenido del documento de transporte multimodal señalando, de esta manera, que éste deberá contener los siguientes datos:

1. Naturaleza de las mercancías.
2. Marcas principales, necesarias para su identificación.
3. Declaración expresa cuando su carácter sea peligroso.
4. Número de bultos o piezas.
5. Peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo.
6. Estado aparente de las mercancías.
7. Nombre y establecimiento principal del OTM.
8. Nombre del expedidor.
9. Nombre del consignatario, cuando lo dé el expedidor.
10. Lugar y fecha en que OTM tomó las mercancías bajo su custodia.
11. Lugar de entrega de las mercancías.
12. Fecha o plazo de entrega de las mercancías, si se hubiese así convenido expresamente por las partes.
13. Declaración si el documento es o no negociable.
14. Lugar y fecha de emisión del documento de transporte multimodal.
15. Firma del OTM o de la persona por él autorizada.
16. Flete correspondiente a cada modo de transporte si así se hubiera pactado, o flete que debe ser pagado por el consignatario, indicando por lo mismo la moneda en que debe pagarse.
17. Itinerario previsto, modos de transporte y punto de transbordo, si se conocen al emitirse el documento.
18. Declaración de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del Convenio.

19. Todos los demás datos que las partes acuerden, siempre que no sean contrarios a las legislaciones de los países en que se emita el documento.

Si se omitiesen algunos de los datos antes señalados, no afectará la naturaleza jurídica del documento, siempre que no se pierdan las funciones que realiza, es decir de ser documento probatorio de la existencia de la relación contractual del transporte multimodal; recibo de las mercancías por el OTM; y título representativo de las mismas.

*Artículo 9º*, en él se determina que el OTM puede establecer reservas sobre los datos que el expedidor le proporcione, cuando tenga motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos. Si el OTM no lleva a cabo esas reservas, se entenderá que recibió las mercancías en buen estado aparente.

*Artículo 10*. A través de este Artículo se establece que cuando no se hagan reservas, se entenderá que el documento de transporte multimodal establece la presunción, salvo prueba en contrario, que el OTM ha recibido las mercancías tal como aparecen descritas en él. Esa prueba en contrario no se la admitirá al OTM cuando el documento se expida en forma negociable, y se haya endosado a un tercero que proceda de buena fé, basándose en la descripción de las mercancías que figuran en el documento.

*Artículo 11*. Hace mención a la responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales, así, señala que cuando dolosamente el OTM haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento, será responsable sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario.

A su vez el expedidor garantiza al OTM la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías en el momento en que éste las toma bajo su custodia. Si el OTM sufre perjuicios, el expedidor le deberá indemnizar, además de que sigue siendo responsable aun cuando haya transferido el documento a un tercero.

Ahora bien, el derecho del OTM a la indemnización, no limita su responsabilidad derivada del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta al expedidor. (Artículo 12)

Finalmente, el *Artículo 13* señala que la emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará a la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

La **PARTE III**, se refiere a la responsabilidad del OTM, estableciendo en el Artículo 14 el periodo de duración de la misma, es decir, desde que toma las mercancías bajo su custodia, hasta que las entrega. Se entiende que las recibe del expedidor, de la autoridad o de un tercero, cuando en estos dos últimos casos los tienen en su poder por mandato

de la ley; y que las entrega al consignatario o las pone a su disposición, o bien las entrega a la autoridad por mandato de la ley del país de destino.

Por otro lado, establece en el *Artículo 15* la responsabilidad del OTM por acciones y omisiones de sus empleados, agentes o bien de los terceros a quienes solicita servicios para cumplir el contrato de transporte multimodal.

Señala, asimismo, cual es el fundamento de la responsabilidad del OTM, es decir, por el hecho de tomar bajo su custodia las mercancías será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega. (Artículo 16)

Habla de las causas concurrentes, del límite de responsabilidad, de los daños localizados, de la responsabilidad extracontractual y de la pérdida de derecho a la limitación de responsabilidad, cuando la acción u omisión del OTM, sus empleados o agentes sea con la intención de causar la pérdida, daños o retraso en la entrega de las mercancías. (Artículo 17, 18, 19, 10, 21)

Ahora bien, respecto a los límites de responsabilidad (Art. 18), se siguieron los procedimientos establecidos en las Reglas de Hamburgo de 1978, incrementados en un 10%. es decir que la suma no excederá 920 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o bien de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esa cantidad es mayor.

No obstante, lo anterior, si en el transporte multimodal no se incluye transporte marítimo o de navegación interior, la responsabilidad no excederá de 8.33 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Si se tratase de retraso en la entrega, los perjuicios resultantes se cubrirán hasta el límite de una suma que sea equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que sufran el retraso, la que en ningún caso excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse por el contrato de transporte multimodal.

Se permite, también, que las partes puedan pactar límites de responsabilidad superiores a los del Convenio. La Unidad de Cuenta es el Derecho Especial de Giro (DEG), tal y como se ha definido por el FMI.

Por lo que respecta al Artículo 19, de los daños localizados, cuando éstos puedan conocerse, se podrán aplicar límites superiores de responsabilidad, si existen convenios internacionales o leyes nacionales que así lo dispongan.

La **PARTE IV**, como ya se señaló, se refiere a la responsabilidad del expedidor, cuando le cause perjuicios al OTM por culpa o negligencia de aquél o de sus empleados o agentes. Destaca en el Convenio, lo relativo a las mercancías peligrosas: obliga al expedidor a marcarlas y etiquetarlas como tales, debiendo notificarlo al OTM, y haciéndose responsable ante éste por los perjuicios que le cause al no hacerlo; de igual

manera, permite que el OTM descargue, destruya o haga inofensiva esas mercancías, sin que tenga que indemnizar al expedidor por ello. Estas disposiciones no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal tome bajo su custodia las mercancías a sabiendas que son peligrosas. (Artículo 23 y 24)

Desde luego el marcado y etiquetado de este tipo de mercancías deberá seguir las disposiciones que sobre la materia se encuentran en el Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas adoptado por la OMI.

Lo referente a reclamaciones y acciones se encuentra en la **PARTE V**, la cual comprende los Artículos 24 a 27.

*Artículo 24.* Nos habla del aviso de pérdida, daño o retraso, señalando que el consignatario deberá dar por escrito el aviso al OTM a más tardar el primer día laborable, o dentro de 6 días en caso de que el daño o la pérdida no sean aparentes, siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, con lo que establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el OTM ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento.

También establece lo relativo a la prescripción de las acciones, que es de dos años a partir de la fecha de entrega de las mercancías; jurisdicción, señalándose como tal la del establecimiento principal o residencia habitual del demandado, lugar de la celebración del contrato, donde se tomaron las mercancías bajo custodia, o cualquier otro lugar designado en el contrato de transporte multimodal por las partes. (Artículo 25 y 26)

De igual manera, hace referencia al arbitraje en su *Artículo 27*, en el cual se determina que el procedimiento arbitral se podrá iniciar a elección del demandante en cualquiera de los siguientes lugares:

1. Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentra
  - a) El establecimiento principal, o bien la residencia habitual del demandado.
  - b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
  - c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; y
2. El lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria de arbitraje.

Asimismo, determina que el árbitro o el tribunal aplicará las disposiciones del presente Convenio.

La **PARTE VI**, disposiciones complementarias, el Artículo 28 contiene lo relativo a estipulaciones contractuales, es decir, señala que serán nulas todas las cláusulas del contrato de transporte multimodal que se aparten de lo dispuesto por el Convenio. Por lo mismo, existe obligación de señalar en el contrato que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones de este acuerdo internacional.

Todo lo relativo a averías gruesas se encuentra comprendido en el *Artículo 29*, así señala que en tal caso deberá aplicarse las disposiciones que rigen todo lo referente a la

liquidación de avería; es decir, las Reglas de York y Amberes, en su versión de Hamburgo de 1974.

En tanto, el *Artículo 30* hace referencia a otros convenios, es decir los conflictos de aplicación de otros acuerdos internacionales existentes. Por otra parte, el *Artículo 31* expone todo lo relativo a la unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión.

La **PARTE VII** hace referencia a las cuestiones aduanera, así como al Anexo del Convenio, todo lo cual se adoptó gracias a la propuesta hecha por el Grupo de los 77. Todo ello con el propósito de que las partes contratantes autoricen la utilización del régimen del tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional, siguiendo para ello las normas establecidas precisamente en el Anexo del Convenio y tomando muy en cuenta las normas nacionales sobre aduanas de los Estados contratantes.<sup>252</sup>

**PARTE VIII**, cláusulas finales, se refieren al depositario, que en este caso lo es el Secretario General de la ONU; firma, ratificación, aceptación, aprobación o adhesión; reservas, mismas que no son aceptadas en el Convenio.

La entrada en vigor, se logra doce meses después de que se deposite el instrumento de ratificación o de adhesión del trigésimo país contratante.

Como se puede observar, a través del articulado, el sistema propuesto por la ONU para el transporte multimodal plantea un nuevo procedimiento de comprobación de daños, en que el operador o la naviera deben demostrar que se ha actuado diligentemente y probar no haber sido causante por sí o por sus empleados de daños a la mercancía.

Además, plantea que las controversias derivadas de relaciones entre usuarios y operadores del transporte o empresas navieras, podrán ser resueltas en tribunales que defina el usuario y en su propio idioma, cuando tradicionalmente, en materia de transporte marítimo se debía recurrir a los tribunales de la nacionalidad del buque, lo que colocaba a los usuarios en desventaja.

En términos generales, el sistema de responsabilidad propuesto en 1980, y en el Convenio de 1978, por la ONU cambia la relación de distribución de riesgos entre usuarios y transportistas, y particularmente en materia de transporte marítimo modifica las exoneraciones bajo las cuales se amparaban los navieros para evitar o disminuir sus indemnizaciones. Asimismo, incluye la responsabilidad por retraso en la entrega de las cargas, lo que no se consideraba convencionalmente.

Sin embargo, pese al conjunto de innovaciones, el sistema propuesto se vió limitado ante la falta de respuesta de países con intereses marítimos que no aceptaron los cambios. La propuesta no logró compatibilizar el esquema de responsabilidad previsto para el transporte multimodal, con los cambios exigidos al sistema de responsabilidad del

---

<sup>252</sup> *Ibidem*, p. 331.

transporte marítimo, lo que impidió la aplicación del concepto, toda vez que la mayor parte del transporte internacional utiliza el medio marítimo.<sup>253</sup>

De esta manera, el concepto "multimodal" no pudo incorporarse en esa época a las prácticas del comercio internacional o del transporte, pero sentó las bases de nuevos sistemas de responsabilidad, que se han incorporado gradualmente en las condiciones del mercado mundial.

De este modo, en 1990 han incorporado modificaciones a las propuestas del Convenio Multimodal de 1980, mismo que ha logrado una mayor aceptación en las comunidades naviera y de los transportes debido a la definición de límites económicos de responsabilidad similar a los del transporte marítimo convencional, ubicado en 66 DEG. La actual propuesta UNCTAD-CCI incluye el periodo de responsabilidad "en custodia" e incorpora responsabilidades por retraso solo en el caso en que haya sido convenido; asimismo, modifica las exoneraciones sobre naviero, para hacerlas más adaptables al tráfico de contenedores.

Con esos elementos la UNCTAD-CCI trabaja actualmente en la promoción de mecanismos que permitan la aplicación del concepto "multimodal", pero sobre bases de mayor aceptación comercial y jurídica entre los actores del transporte internacional, habiendo dictado para ello unas Reglas relacionadas con el tema.

#### **5.4 CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976.**

El ejercicio de la navegación da lugar a una serie de hechos materiales y de actos jurídicos, y de aquél resultan, para el titular de dicho ejercicio, diversas responsabilidades.

En este sentido, el propietario del buque puede responder a los acreedores sólo hasta el límite del valor del buque y flete respectivo, lo que implica la imposibilidad de ejecutar otros bienes suyos. No hay pues liberación de las obligaciones sino limitación de la responsabilidad.<sup>254</sup>

Ahora bien, el principio de la limitación aparece por primera vez en el "*Consulado del Mar*", ya que en la legislación marítima de los griegos y romanos se aplicaba el derecho común y no había limitación. Del "*Consulado de Mar*", pasa luego a la "*Ordenanza de la Marina*" en 1681 y de allí al Artículo 216 del Código de Comercio francés. Asimismo, en los contratos de base asociativa que se desarrollan en la Edad Media, particularmente en la "*commenda*", existía una forma de limitación, pues cada socio respondía hasta el monto de su aporte.<sup>255</sup>

<sup>253</sup> Aspero Zanella, Eduardo. *Op. Cit.* p. 22-A.

<sup>254</sup> Scialoja, Antonio. *Sistema del Derecho de la Navegación*, Buenos Aires, Editorial Bosch, 1950, p.

205

<sup>255</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.* p. 421.

En la actualidad, la limitación de la responsabilidad representa uno de los principios fundamentales del régimen de la propiedad naval. Esta regla se reconoce en algunas legislaciones de modo bastante amplio y en otras en forma más limitada, pero la inclinación en busca de soluciones uniformes tiende a ampliar cada vez más su aplicación, reconociéndole vinculación lógica con las condiciones del tráfico marítimo y su gran utilidad para el desarrollo de la navegación.

Dada su importancia y a la existencia de diversos sistemas aplicables en el principio de limitación, señalados en el Capítulo Tercero, se han realizado numerosos congresos y adoptado distintos convenios relativos a dichos principios con el propósito de establecer una norma internacional uniforme que sustituya los distintos sistemas de las leyes nacionales.

Así, tenemos que en las Conferencias celebradas por el Comité Marítimo Internacional en 1976, en Londres, el tema de la responsabilidad de los armadores derivada de reclamaciones fue discutido ampliamente, el resultado fue la elaboración del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, mismo que aprobado el 19 de Noviembre de 1976.<sup>256</sup>

#### CONTENIDO GENERAL DEL CONVENIO

El Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo está dividido en cinco capítulos y 23 Artículos, de la forma siguiente:

- CAPÍTULO I.** El Derecho de Limitación (Artículo 1 a 5)
- CAPÍTULO II.** Limitación de la Responsabilidad (Artículo 6 a 10)
- CAPÍTULO III.** El Fondo de Limitación (Artículo 11 a 14)
- CAPÍTULO IV.** Ámbito de Aplicación (Artículo 15)
- CAPÍTULO V.** Cláusulas Finales (Artículo 16 a 22)

**CAPÍTULO I.** Según el Convenio, pueden beneficiarse con el sistema de limitación de la responsabilidad derivada de reclamaciones los propietarios del buque, los salvadores y cualquier persona de cuyas acciones sean responsables el propietario o el salvador. Para ello, señala que por **PROPIETARIO** se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima. En tanto, por **SALVADOR** se entenderá toda persona que preste, directamente, servicios relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. (Art. 1°)

Asimismo, expone que la responsabilidad del propietario comprenderá la responsabilidad nacida de una acción iniciada contra el buque mismo (Art. 1°); esto es, las reclamaciones relacionadas o derivadas con muerte, lesiones corporales, pérdida o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la

---

<sup>256</sup> Conferencia Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. Acta final de la Conferencia con un Documento Adjunto y el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. ISBN 92-801-3043-9. Londres, Organización Marítima Internacional, 1977, 48 pp. Se entenderá que esta obra ha sido consultada para realizar esta parte de nuestro trabajo, a menos que se indique otra fuente.

navegación, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculadas con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, estarán sujetas a limitación. (Art. 2º)

De igual manera, estarán sujetas a limitación las reclamaciones siguientes:

- a) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retraso en el transporte por mar de la carga, pasajeros o el equipaje de éstos.
- b) Reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derecho que no sean contractuales, originados en directa vinculación con la explotación del buque o con operación de auxilio o salvamento;
- c) Reclamaciones concenientes con la puesta a flote, destrucción,, eliminación o remoción de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo del buque;
- d) Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento; y,
- e) Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el Convenio y, los ocasionados ulteriormente por las medidas.

Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los incisos c,d, y e no estarán sujetas a limitación a medida en que guarden relación con una remuneración concertada por contrato. contrariamente, las otras disposiciones están sujetas a limitación de responsabilidad aún cuando sean promovidas por vía de recursos o a fines de indemnización en régimen contractual o de otra índole.

Por otro lado, el Convenio, en su *Artículo 3º*, señala que las reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación por hidrocarburos, o bien con daños nucleares, o bien con operaciones de auxilio o salvamento o con contribución a la avería gruesa, no se les aplicarán las reglas dispuestas en el Convenio. Así como, las reclamaciones promovidas por los empleados del propietario o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de auxilio o salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquéllos, siempre que la ley que regule el contrato de servicio concertado entre el propietario del buque o el salvador y dichos empleados no les permita limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones.

En tanto el *Artículo 4º* expone que la persona responsable no tendrá derecho de limitar su responsabilidad si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión suya a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

En caso de que el propietario o el salvador pueda hacer valer frente al titular de una reclamación otra reclamación originada por el mismo acontecimiento, se contrapondrán las cuantías de ambas reclamaciones y lo dispuesto en el Convenio sólo será aplicable a la diferencia que pueda existir. (Art. 5º)

Las disposiciones del **CAPÍTULO II** versan sobre: Límites generales, Límites para las reclamaciones vinculadas a pasajeros, Unidad de Cuenta, Acumulación de reclamaciones y Limitación de la responsabilidad sin constitución de fondo de limitación.

En los Límites generales (Art. 6º) nos dice que respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales, los límites de responsabilidad se calcularán con arreglo a los siguientes valores:

- a) 333 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
- b) 500 unidades de cuenta por tonelada para buques cuyo arqueo sea de 501 a 3,000 toneladas;
  - i) de 3,001 a 30,000 toneladas, 333 unidades de cuenta por toneladas;
  - ii) de 30,001 a 70,000 toneladas, 250 unidades de cuenta por toneladas; y
  - iii) por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 167 unidades de cuenta, misma que se le será adicionada las 333 unidades establecidas en el inciso a.

En tanto, los límites de responsabilidad aplicables al salvador se calcularán sobre la base de un arqueo de 1,500 toneladas.

Ahora bien, cuando se trate de muerte o lesiones corporales de los pasajeros, el límite de responsabilidad del propietario será una cantidad de 46,666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta. (Art. 7º)

La unidad de cuenta que se menciona es el Derecho Especial de Giro (DEG), tal y como lo define el FMI, siguiendo el método de evaluación aplicado por este organismo internacional, para calcular la equivalencia de la moneda nacional respectiva. Los Estados no miembros del FMI podrán calcularlo en la forma que lo fije el Estado, pero si la legislación de tales Estados no permite la aplicación de tales disposiciones, los límites de responsabilidad se fijarán:

1. Respecto del *Artículo 6º*, inciso a en:

- a) 5 millones de unidades monetarias para buque cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
- b) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso más la citada en el inciso a:
  - i) de 501 a 3,000 toneladas, 7,500 unidades monetarias por tonelada;
  - ii) de 3,001 a 30,000 toneladas, 5,000 unidades monetarias por tonelada;
  - iii) de 30,001 a 70,000 toneladas, 3,750 unidades monetarias por tonelada; y,
  - iv) por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias.

2. Respecto del *Artículo 6º*, inciso b, en una cuantía de:

- a) 2 millones y medio de unidades monetarias para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
- b) para buques cuyo arqueo exceda de ese límite:
  - i) de 501 a 30,000 toneladas, 2,500 unidades monetarias por tonelada;
  - ii) de 30,001 a 70,000 toneladas, 1,850 unidades monetarias por tonelada; y,
  - iv) por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 1,250 unidades monetarias.

3. Respecto a lo establecido en el *Artículo 7º*, en una cantidad de 700.000 unidades monetarias multiplicada por el número de pasajeros que el buque esté autorizado a transportar, que no exceda de 375 millones de unidades monetarias.

Tal unidad monetaria corresponderá a 65.5 miligramos de oro fino de 900 milésimos, tomando en consideración para la conversión de la moneda la legislación del Estado de que se trate. (Art. 8º)

El *Artículo 9º* establece que los límites de responsabilidad determinados en el Convenio se aplicarán al total de reclamaciones surgidas contra la persona o personas mencionadas en el *Artículo 1º*.

Ahora bien, las personas presuntamente responsables podrán constituir un Fondo de Limitación ante el tribunal u otra autoridad competente en cualquier Estado Parte en que se haya iniciado las reclamaciones sujetas a limitación. Dicho fondo comprenderá la suma total de las cantidades aplicables a reclamaciones en relación con las cuales esa persona pueda ser responsable, junto con los intereses originados desde la fecha de constitución del fondo. (Art. 11)

Aún cuando el Fondo de Limitación no haya sido constituido se podrá invocar al principio de limitación; sin embargo, un Estado Parte podrá disponer que cuando ante sus tribunales se inicie una acción tendente a hacer valer una reclamación sujeta a limitación; la persona responsable sólo pueda invocar el derecho a limitar su responsabilidad si se ha constituido un Fondo de Limitación o si tal fondo se constituye al invocar el derecho a limitar responsabilidad. (Art. 10)

El *Artículo 12* se refiere a la distribución del fondo, es decir, el fondo será distribuido entre los reclamantes en proporción a la cuantía de las reclamaciones que respectivamente les hayan sido reconocidas como imputables. Pero si antes de que se distribuya el fondo, la persona responsable, o su asegurador, o cualquier otra persona ha satisfecho una reclamación imputable al fondo, dicha persona se subrogará, hasta la totalidad del importe pagado, en los derechos que la persona indemnizada habría disfrutado en virtud del presente Convenio.

En caso, de que se hubiera pagado la indemnización antes de la distribución del fondo, cuando la persona responsable tenga la facultad de pagar en fecha posterior la totalidad o parte de la indemnización, el tribunal o cualquier otra autoridad competente del Estado en que se constituyó el fondo podrá ordenar que se reserve provisionalmente una cantidad suficiente para que tal persona pueda, en fecha posterior, hacer valer su reclamación contra el fondo.

Lo relativo a las acciones excluidas lo contempla el *Artículo 13*, el cual señala que ninguna persona que haya promovido una reclamación imputable al fondo podrá ejercitar derecho alguno relacionado con tal reclamación haciéndolo valer contra otros bienes de la persona que haya constituido el fondo.

Asimismo, determina que una vez conformado un Fondo de Limitación todo buque o cualesquiera otros bienes, pertenecientes a una persona en nombre de la cual haya sido conformado el fondo, podrán quedar liberados mediante levantamiento ordenado por el tribunal u otra autoridad competente de dicho Estado, siempre que el Fondo de Limitación haya sido constituido:

- a) en el puerto en que se produjo el acontecimiento o, si se produjo fuera de puerto, en el primer puerto en que después se haga escala; o
- b) en el puerto de desembarco respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales; o
- c) en el puerto de descarga respecto de daños inferidos al cargamento; o
- d) en el Estado en que se efectúe el embargo.

A través del *Artículo 14* se señala que la distribución del Fondo de Limitación y todas las reglas de procedimiento aplicables al respecto estarán a su vez regidas por las legislación del Estado Parte en que se constituya el fondo.

**CAPÍTULO IV.** El *Artículo 15* se refiere al ámbito de aplicación, es decir, que el Convenio se aplicará a cualesquiera de las personas mencionadas en el Art. 1º. Sin embargo, si la persona que invoque las reglas del Convenio ante los tribunales no tiene su residencia habitual o su sede comercial en un Estado Parte, o bien que el buque no enarbole el pabellón de un Estado Parte, todo Estado contratante podrá excluirla total o parcialmente de la aplicación del presente Convenio.

Asimismo, señala que todo Estado contratante podrá regular, mediante disposiciones expresas de su legislación nacional, el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados los intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes, así como el sistema practicado a los buques que sean destinados a vías navegables, o bien aquellos cuyo arqueo sea inferior a 300 toneladas.

En tanto, lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo no será aplicado a:

- a) Buques construidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación y utilizadas en ellas, si ese Estado ha fijado un límite de responsabilidad superior al establecido en el *Artículo 6º*, o bien si ese Estado es parte de un Convenio Internacional que regule el sistema de responsabilidad respecto a tales buques; o
- b) a vehículos de sustentación neumática; o
- c) a plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

Finalmente, el **CAPÍTULO V**, se refiere a las cláusulas finales. De esta manera, señala que el depositario en este caso es el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, asimismo hace referencia a la firma, ratificación y adhesión; reservas, las que sólo son permitidas respecto a lo establecido en los apartados c y d del *Artículo 2º*; la entrada en vigor, misma que se logra el día primero del mes inmediatamente posterior al año siguiente a la fecha en que doce Estados lo hayan firmado; denuncia, la que podrá ser aplicada en cualquier momento por un Estado contratante, transcurrido un año desde

la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicho Estado, misma que surtirá efecto el día primero del mes posterior a la expiración del año siguiente a la fecha en que se depositó el instrumento o transcurrido cualquier otro plazo fijado en dicho instrumento, lo que ocurrió el 1º de diciembre de 1986; revisión y enmienda; idiomas y revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta o de la unidad monetaria. (Artículo 16 a 23)

El Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo es importante, máxime que la actividad del tráfico marítimo siempre ha tenido un riesgo mayor en relación a los otros medios de transporte, de ahí la importancia de proteger la navegación a través de la limitación de la responsabilidad del naviero.

Sin embargo, al 2 de marzo de 1995 tan solo lo habían aceptado 26 países, 25 Estados Miembros de la OMI y uno que no lo es, o sea el 16.6% del total de los miembros, lo que nos habla de la limitada aceptación internacional del Convenio.<sup>257</sup>

En México, considerando la importancia de dicho instrumento, el día 13 de diciembre de 1993 fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 17 de enero de 1994. En tanto, el instrumento de adhesión fue depositado ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día 13 de mayo de 1994.

---

<sup>257</sup> Informe sobre el Estado Jurídico de los Convenios y otros Instrumentos Multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones. Nota del Secretario General. C74/4. Londres, Organización Marítima Internacional, 2 de mayo de 1995, Anexo pp. 8 y 11.

## CONCLUSIONES

1. En la historia de la humanidad el mar ha desempeñado un papel preponderante, aquellas naciones que promovieron sus flotas, bien para mercar, bien para hacer la guerra, en sus barcos tuvieron el símbolo de progreso.
2. Las circunstancias geográficas han favorecido el impulso marítimo, pero no han sido determinantes. Esto es, el potencial de una Marina Mercante se sustenta no sólo en la excelente localización y condiciones naturales de un país determinado, sino además es necesaria la participación y decidido propósito de sus gobernantes y habitantes.
3. México, pese a su posición geográfica, ha vivido y vive de espaldas al mar. La apatía mexicana en tal sentido tiene antecedentes lejanos: durante la Colonia Española, se dio a la tarea de imponer un rígido control en el comercio con sus colonias impidiendo que éstas desarrollaran los recursos de sus extensos litorales, este sistema mantuvo cerrado durante tres siglos toda posibilidad de desarrollo de sus costas, sumiendo a la Nueva España en un lento progreso y desvinculando a su población del necesario contacto con el mar. Torpeza que le costo a España su imperio y a México (independiente) la carencia de una cultura marítima.
4. A lo largo de la historia del México independiente se han promulgado diversos planes de desarrollo con la finalidad de fortalecer nuestra Marina Mercante; sin embargo, debido a factores tales como ineficiencia, desconocimiento, corrupción y centralización no se han logrado los objetivos establecidos y, en muchos de los casos ni siquiera llegaron a ser aplicados, llevando a la Marina Mercante Nacional a la ruina y a la difícil situación en que hoy día se encuentra.
5. Las Empresas Marítimas están abocadas a dar asistencia y consejo a los embarcadores de su país, respecto de cómo resolver sus necesidades de transporte marítimo, tanto para importación como para exportación de mercancías, en todo lo que se refiere a tarifas de fletes, empaques, sistemas, puertos más adecuados, rutas más económicas, etc.; de ahí que actúe como un catalizador en el intercambio comercial que beneficia directamente a los sectores económicos de exportación y permite el mejoramiento de nuestras transacciones de importación requeridas del exterior.
6. La Empresa Marítima como cualquier otra unidad de producción económica tiene definidos sus objetivos, los cuales debido a la complejidad y diversidad de ésta son múltiples: económicos, comerciales, laborales, sociales, entre otros; de ahí, la necesidad de un clima de entendimiento y apoyo por parte de las autoridades del país, sin el cual no es posible que se desarrolle ni siquiera que opere una empresa marítima.
7. La Empresa Naviera constituye una importante fuente de trabajo, ya que da origen a la ocupación de un número considerable de personal tanto a bordo de los barcos como en

tierra. Sin embargo, dada la complejidad de una empresa naviera no puede quedar en manos inexpertas, por tanto, surge la necesidad de crear escuelas o tipos de educación especial con programas de preparación de personal a largo plazo para la operación eficiente de la misma.

8. Las Empresas Marítimas, como todas aquellas de una gran densidad de capital y de alto riesgo, no pueden funcionar sin altos niveles de eficiencia y competitividad, por ello las acciones de las empresas navieras nacionales tendientes a modernizar la flota nacional vendrían a contribuir de manera decisiva a alcanzar los objetivos de política económica trazados en este rubro de la economía nacional.

9. Sin embargo, la modernización de las Empresas Marítimas no es un fenómeno que pueda darse de manera aislada, requiere de un medio propicio que la fomente. En este sentido, el marco jurídico y administrativo juegan un papel relevante, sin pretender un análisis de todos los elementos que comprende este terreno, podríamos mencionar los siguientes:

a) Es posible que con una reglamentación más flexible en cuanto a los aranceles para la importación de las embarcaciones, haría más accesible las tecnologías adecuadas a los servicios que las empresas marítimas mexicanas pretenden cubrir. Es decir, que si no se puede otorgar algún tipo de estímulos fiscales al naviero nacional, al menos, las condiciones para la adquisición de buques deberían ser lo suficientemente adecuadas, para estar en pie de igualdad con las empresas marítimas extranjeras.

b) Otro aspecto que puede contribuir a la modernización de la Marina Mercante en México, es la eventual asociación con navieros destacados en el plano internacional. De hecho, en la actualidad las alianzas estratégicas con el exterior constituyen la mejor manera de hacer frente a la competencia abierta y consolidar la expansión y en general la presencia externa de las empresas marítimas.

10. El Programa de Modernización del sector Energético 1990-1994, tiene como objetivo acelerar la transformación de PEMEX para hacer frente a los crecientes requerimientos del mercado nacional y a los riesgos de la compleja competencia que se afronta en los mercados externos, no obstante dicho Programa no será completo si no se contempla un política de fomento a la flota petrolera.

Esto, si se toma en consideración que en un país donde los hidrocarburos significan una de las principales fuentes para lograr su desarrollo económico, la comercialización y distribución de los productos petrolíferos revisten especial importancia. En este sentido, resulta fácil comprender el enorme peso que tiene el transporte marítimo para la industria petrolera nacional.

11. La disociación existente entre la carga y empresas marítimas en México constituye un factor que ha impedido el desarrollo de éstas. En los países desarrollados los importadores y exportadores siempre procuran conservar la facultad de contratar el transporte marítimo, por las múltiples ventajas que esto representa, no sólo para sus Marinas Mercantes, sino también para ellos, ya que ello les servirá para obtener un mayor provecho en sus transacciones internacionales.

**12.** Si los importadores y exportadores mexicanos se preparan para conservar para México el privilegio de contratar o decidir sobre el transporte marítimo, obtendrán un mayor beneficio para sus empresas e instituciones, fomentarán el desarrollo de la Marina Mercante Nacional y cooperarán en el desenvolvimiento de nuestro país. Además, con ello, las Empresas Marítimas podrán participar en rutas y tráfico en un mayor número, lo cual les permitirá formar parte de las Conferencias de fletes y de esta forma los intereses de nuestro país serán genuinamente representados en el seno de las mismas.

**13.** El buque como objeto de Derecho Marítimo ocupa un primer lugar, no sólo desde el punto de vista meramente doctrinal, sino también desde un punto de vista positivo, pues alrededor de él gira todo el Comercio Marítimo.

**14.** Por la clasificación que se ha dado del buque se puede observar la multiplicidad de servicios que presta y de su enorme capacidad como creador de riquezas, en general.

**15.** El barco representa intereses personales de los comerciantes de donde resulta que la existencia de compañías navieras en cualquier Estado es exactamente igual al establecimiento y funcionamiento de las sociedades mercantiles que operan siempre en tierra, pues éstas y los barcos tienen el mismo denominador común: *el comercio*. Pero si se ahonda un poco más, se nota que el funcionamiento de la Marina Mercante ha tenido y tiene gran significación en los fines políticos a nivel internacional, como no lo han tenido ni podrán tenerlas las sociedades mercantiles.

**16.** Pese a los adelantos técnicos registrados en otros medios de transporte, el buque sigue constituyendo el principal medio de transporte para el comercio mundial. Esto es particularmente cierto en lo que respecta al volumen de ese comercio, pero también lo es, aunque en menor medida, si se considera su valor.

**17.** Hasta hace pocos años, la operación de embarcaciones bajo bandera de algún país distinto al de aquel en el que se encontraba el control de la propiedad de ellas, era algo que sólo se manejaba salvo contadas excepciones. Sin embargo, la globalización de la economía mundial, la fuerte competencia internacional, pero sobre todo el desmantelamiento de un gran número de políticas proteccionistas, particularmente en América Latina, han provocado una verdadera avalancha de buques que se han incorporado a registros FOC's y México no es la excepción. Por esto, se hace indispensable establecer mecanismos sobre aspectos financieros y fiscales relacionados al transporte marítimo a fin de mantener esquemas con características y fines similares a los que ofrecen los países de registro abierto y detener de esta manera el desbanderamiento.

**18.** Es significativo el hecho de que mientras más rico es un país, Estados Unidos, por ejemplo, mayor apoyo le presta a su Marina Mercante, lo que se explica porque además de la razón política, paralelamente a la flota mercante crecen y se fomentan muchas industrias. Esto, si se considera que para proporcionarle materiales a un astillero, se necesita gran cantidad de hierro y otros metales, maderas, etc., con lo cual se le inyecta vida a la industria núnera y a todas las ramas del comercio que produzcan cuanto se emplea en la construcción de un barco y, por consiguiente, se fomenta la riqueza nacional en todos sentidos.

19. El transporte marítimo se considera tradicionalmente como un negocio con muchos riesgos, tanto para los transportistas como para los usuarios y cargadores, y así lo sigue siendo en sus actividades de mercado libre, de ahí la importancia de un marco jurídico que les permita alcanzar el justo medio y el punto de equilibrio, sin favorecer más a una frente a la otra, sino dándole a cada una lo que le corresponda.

20. Dentro de los problemas nacionales que afectan nuestra economía y que por tanto se hace necesario se le de un mayor grado de atención se encuentra del transporte marítimo y en general la Marina Mercante, ya que por el papel que juega a nivel internacional es obligado considerarlo en nuestro comercio exterior como el medio de transporte que nos comunicará en forma más económica con aquellos centros de consumo internacional, logrando de esta forma que nuestros productos concurren a estos centros, en una situación de competencia.

21. La evolución del Comercio examinado en el ámbito marítimo, tiene una mayor significación para el desenvolvimiento de la humanidad, pues el mar es un elemento constante que refleja unidad de transporte y a la vez homogeneidad de caminos y por otra parte, proyecta un amplio margen de seguridad, una mayor capacidad y un costo menor en la operación, por lo que un completo desarrollo de la Empresa Marítima, y en general, de la Marina Mercante resultaría trascendental en el desarrollo de México.

22. Nuestra industria se está diversificando, ya que las exportaciones no petroleras aumentan cada día; es decir, se está fortaleciendo nuestro Comercio Exterior y diversificando los mercados, sin embargo, esto no significará gran cosa en la estructura económica si no se fortalece nuestra Marina Mercante a través de un apoyo total, tanto por parte de las autoridades como por la iniciativa privada.

23. Nuestro desarrollo marítimo no podrá emplazarse y desenvolverse sin el concurso de los hombres de empresa y de la iniciativa privada, pero sobre todo será necesario un nivel de comprensión del fenómeno marítimo en sí mismo.

24. La Marina Mercante es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar su desarrollo en el transporte marítimo, siempre que se la trate en forma global y no aisladamente, pues de lo contrario se corre el riesgo de no alcanzar el desarrollo deseado.

25. El desarrollo marítimo debe ser planificado integralmente por especialistas en la materia, la tarea se ofrece gigantesca, supone mil dificultades y demandará enormes capitales, pero significaría la mejor y más amplia inversión en cuanto a rendimientos a largo plazo.

26. Finalmente, se dirá que en México y en particular a nivel del Ejecutivo Federal, puede reconocerse el extraordinario esfuerzo por modernizar a este país, sin embargo todavía queda mucho camino por recorrer. En esta tarea nacional, las empresas marítimas y, en general, la Marina Mercante tienen mucho que ofrecer.

## BIBLIOGRAFIA

### 1. LIBROS

Azcarrá y Bustamantes, José Luis. Derecho Marítimo Internacional. Barcelona, Editorial Ariel, 1970, 327 pp.

Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979. XXXV y 526 pp.

Bernal, John D. La ciencia en la historia. México, Editorial Nueva Imagen, 1972, quinta edición, 682 pp.

Borah, Woodrow. Comercio y Navegación entre México y Perú en el siglo XVI. México, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, 1975, 258 pp.

Bonilla, Juan de Dios. Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1963, XIII y 718 pp.

Bustamante Ahumada, Roberto. Elementos de Operación y Administración Portuaria. México, Editorial Temas Marítimos, 1970, 108 pp.

Bustamante Ahumada, Roberto. El desarrollo marítimo de México. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, s.a. 32 pp.

Bravo Oscar. Transporte marítimo y Marina Mercante en América Latina, su desarrollo histórico. Estocolmo, Instituto de Estudios Latinoamericanos, 1979, 68 pp.

Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado italiano. Barcelona, Editorial Bosch, 1950.

Cárdenas de la Peña, Enrique. Historia Marítima de México. Tomo I. México, Editorial Olimpia, 1973, 210 pp.

Cárdenas de la Peña, Enrique. Marina mercante: Historia de las Comunicaciones y los Transportes en México. México, Secretaría de Comunicaciones y Transport, 1988, 180 pp.

Carrera Pujal, Jaime. La Lonja del mar y los Cuernos de Comercio de Barcelona. Barcelona, Editorial Bosch, 1984, 541 pp.

- Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S.A., 1989, 1006 pp.
- Colombos, John C. Derecho Internacional Marítimo. Madrid, Editorial Aguilar, 1961, XXII y 625.
- Cosío Villegas, Daniel. et al. Historia General de México. Tomo II. México, Colegio de México, 1976, 1585 pp.
- Cue Cánovas, Agustín. Historia Social y Económica de México. México, Editorial Trillas, 1983, 442 pp.
- Danjón, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo (tr. Luis de Aguilar Fanaique). Madrid, editorial Reus, S.A., 1931, 472 pp.
- Diez Mieres, Alberto. Derecho de la Navegación. Tomo II. Buenos Aires, Editorial Guillermo Kraft, 1954, 409 pp.
- Fariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Barcelona, Editorial Bosch, 1955.
- Fariña M., Juan. Contratos Comerciales Modernos. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1993, XII y 789 pp.
- Fuentes Delgado, Rubén. Economía del Transporte Marítimo. México, Instituto Politécnico Nacional, 1977, 262 pp.
- Franco Salomón, Nicolás. Aspectos actuales de Derecho del Mar: Reseña histórica-jurídica. Bogotá, Editorial Imprenta Nacional Colombiana, 1986, 346 pp.
- Garibi Undabarrena, José María. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Editorial Oficina Central Marítima, 1958, 825 pp.
- García Arroyo, Raziél. Bibliografía de la Marina Mercante Mexicana (Semblanza histórica). México, Secretaría de Marina, 1960.
- Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Marítimo. Tomo II. México, Editorial Porrúa, S.A., 1977, 6ª edición, XXVIII y 969 pp.
- Garroche, Pierre. Manual del Marino. Buenos Aires, Editorial Víctor Lerú, 1978, 4ª edición, XVIII y 300 pp.
- Gieke, Julius Von. Derecho Comercial y de la Navegación. Buenos Aires. Editorial Argentina, S.A, 1957, 345 pp.
- Girón Tena, José D. La evolución de la estructura y significado económico-jurídico de la Empresa en Derecho Marítimo. Valladolid, Editorial Server-Cuesta, 1958, 62 pp.

González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1979, 803 pp.

Hernández Santiago, Yzai. Derecho Marítimo, Tomo II. Barcelona, Editorial Cadi, 1969, 210 pp.

Islas Rivera, Víctor. Estructura y Desarrollo del Sector Transport en México. México, El Colegio de México, 1990, 1ª edición, 301 pp.

Jarmy Chapa, Martha. La expansión española hacia América y el Océano Pacífico. Volumen IV. México, Editorial Fontamara, S.A. 1988, 291 pp.

Jarmy Chapa, Martha. El Mar del sur y el impulso hacia Oriente. México, Editorial Fontamara, S.A., 1988, 514 pp.

López Rosado, Diego G. Problemas Económicos de México. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 5ª edición, 1979, 493 pp.

López Rosado, Diego G. Curso de Historia Económica de México. México, Universidad Nacional Autónoma de México 1973, 610 pp.

Majul Alvarez, Sergio. Puertos Mexicanos. México. Secretaria de Comunicaciones y Transporte, s.a.

Malagarriga, Carlos C. Tratado Elemental de Derecho Comercial. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1952.

Malvagni, Atilio. Curso de Derecho de Navegación. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1950, 417 pp.

Malvagni, Atilio. Derecho Marítimo. Contrato de transporte por agua. Buenos Aires, Editorial Depalma, 1956, XXXII y 890.

Mendoza Franco, Roberto. Política Portuaria. México, Editorial México-Marítimo, 1957, 2ª edición, 255 pp.

Mercado, Salvador. Tráfico Internacional. Administración y Aplicación. México, Editorial Limusa, 1986.

McDowell, Carl E. & Gibbs, Helden M. Ocean Transportation, Nueva York, McGraw-Hill Book Company, 1954, 475 pp.

Nagorski, Bohdan. Los problemas portuarios en los países en desarrollo. México, Editorial Temas-Marítimos, 1974, XVII y 295 pp.

Orozco Vela, Oliviero. La marina en la historia del Comercio. México, Asociación de la H. Escuela Naval Militar, 1962, 70 pp.

Pasquel, Leonardo Aspectos de la Navegación Mexicana Tomo II. México, Editorial Citalpetl, 1970, 141 pp.

Ray, José Domingo. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Abelado-Perrot, 1964.

Romero del Prado, Víctor N. Derecho Internacional Privado. Tomo II. Argentina, Editorial Assandri, 1961.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Transporte Marítimo. La participación de México". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, 1982. III Vols. México, UNAM, ENEP Acatlán, 1982, 672 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque. México, Petróleos Mexicanos, 1989, 166 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional. México, UNAM, 1994, 212 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio. La Marina Mercante. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo. México, s.e., s.p.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México y el transporte multimodal internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte Multimodal Internacional de mercancías". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, 1980. México, UNAM, ENEP-Acatlán, 1981, 1087 pp.

Seara Vazquez, Modesto. Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa, S.A., 1988, Duodécima edición, 681 pp.

Solis Guillén, Eduardo. Derecho Oceánico. México, Editorial Porrúa, S.A., 1987, 276 pp.

Scialoja, Antonio. Sistema de Derecho de la Navegación. (tr. Delia Viterbo de Frieder y Santiago Sentis Melendo). Buenos Aires, Editorial Bosch, 1950, 429 pp.

Serra Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. Tomo II. México, Editorial Porrúa, S.A., 1992, Decimoquinta edición, XV y 776 pp.

Szekely, Alberto. México y el Derecho Internacional del mar. México, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1970, 287 pp.

Vargas, Jorge A. Terminología sobre Derecho del Mar. México, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979, 334 pp.

Vargas, Jorge A. et al Derecho del mar: una visión Latinoamericana México, Editorial Jus, 1976 337 pp

Vázquez de Mercado, Antonio. Marina, guardia sin relevo México, Editorial Correo Privado, 1968, 16 pp.

Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo. Madrid. Subsecretaría de la Marina, 1978, XXI, 903 Y 59 apéndices.

Voigt, Fritz. Economía de los Sistemas de Transporte México, Fondo de Cultura Económica, 1964, 357 pp.

Zoraida Vázquez, Josefina. *Los primeros tropiezos*. Historia General de México. Tomo II. México, El Colegio de México, 1976, 1585 pp.

## 2. REVISTAS Y PERIODICOS

Aguirre, Marco Antonio. "No habrá preferencias en las privatizaciones: SCT". EL FINANCIERO, México, D.F., 5 de febrero de 1995, p. 8.

Alcázar, Arturo. "La Marina Mercante Latinoamericana bajo pabellones FOC". EL FINANCIERO, México, D.F., 6 de abril de 1994, p. 20-A.

Angulo, Enrique. "Factores determinantes de la posición de México". COMERCIO EXTERIOR, Suplemento. Tomo XIV. México, D.F., No. 11. Noviembre de 1961, pp. 29 a 28.

Arellano Chávez, Melchor "Necesaria nueva estrategia de PEMEX en el cabotaje". EL FINANCIERO, México, D.F., 22 de febrero de 1995, p. 32

Arellano Chávez, Melchor. "Vivimos en un Mundo Globalizado que reclama más esfuerzos y capacidades". EL FINANCIERO, México, D.F., 8 de junio de 1994, p. 18A

Arellano Chávez, Melchor. "Sigue a pique la industria naval". EL FINANCIERO, México, D.F., 10 de febrero de 1995, p. 28.

Arellano Chávez, Melchor. "Nada sobre el fomento a la Marina Mercante". EL FINANCIERO, México, D.F.

Aspero Zanella, Eduardo. "Transporte Multimodal: concepto difundido de un Sistema de Transporte sin aplicación". EL FINANCIERO, México, D.F., 8 de junio de 1994, p. 22A.

Baltazar, Elia. "La nave va". **CAPACITACION, ENLACE AL FUTURO**, México, D.F., No. 6, Año I, Diciembre de 1993, pp. 31 a 37.

Calderón, Lino Javier. "A principios de septiembre el reglamento de navegación". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 10 de agosto de 1995, p. 12.

Castañares Priego, Jorge. "Integración Económica". **MERCADO DE VALORES**, México, D.F., No. 5, 1º de marzo de 1988, pp. 1 a 8.

Cardoso, Victor. "Atraso cada vez más notorio de la Marina Mercante mexicana". **LA JORNADA**, México, D.F., 3 de enero de 1995, p. 26.

Gallegos, Elena. "Pronto estaremos viendo la luz al final del túnel, pronostica Zedillo". **LA JORNADA**, México, D.F., 2º de junio de 1995, p. 48.

González Villa, Atilano. "La Marina Mercante mexicana sólo cuenta con 55 barcos: Mijangos R.". **EXCELSIOR**, México, D.F., 1º de agosto de 1995, p. 12.

Gutiérrez Ruvalcaba, Luis. "Financiamiento y productividad en el transporte marítimo". **EJECUTIVO. FINANZAS**, México, D.F., No. 9, Año XXII, septiembre de 1993, pp. 36 a 39.

Hernández, Jaime. "En desventaja la Marina Mercante mexicana en el comercio internacional". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 30 de septiembre de 1994, p. 21.

Hernández, Jaime. "Decreto 97% la carga de cabotaje en puertos comerciales". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 24 de febrero de 1995, pp. 29 y 30.

Ladislao, Ulises. "Puertos y Marina Mercante reman contra la corriente". **MUNDO EJECUTIVO**, México, D.F., No. 180, Abril de 1994, pp. 110 a 112.

Rosales Bentancourt, Mario. "Ley Orgánica: mayor productividad". **PEMEX. LOS PETROLEROS NOSOTROS**, México, D.F., No. 126, Año XIV, septiembre 1992, pp. 16 a 20.

Ruiz Olmedo, Sergio A. "Transporte Marítimo y Competitividad Comercial". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 14 de octubre de 1994, p. 32-A.

Ruiz Olmedo, Sergio A. "Los retos de la modernización portuaria". **EL FINANCIERO**, México, D.F., 6 de abril de 1994, p. 19-A.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "La acción marítima de la Organización de las Naciones Unidas en sus cuarenta años de vida". **RELACIONES INTERNACIONALES**, México, Centro de Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, no. 35, septiembre de 1986, pp. 40 a 49.

Salgado y Salgado, José Eusebio. *"La Nacionalidad de los buques de acuerdo con la convención de la ONU sobre Derecho de Mar y la Legislación Mexicana"*. México, pp. 40 a 46.

Tristán, Georgina. *"Cae México al lugar No. 44 entre los países navieros"*. EL FINANCIERO, México, D.F., 5 de septiembre de 1994, p. 31.

Tristán, Georgina. *"Se hunde la Marina Mercante Nacional"*. EL FINANCIERO, México, D.F., 19 de septiembre de 1994, p. 27.

### 3. LEYES Y REGLAMENTOS

*Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Código de Comercio y Leyes Complementarias*. México, Editorial Porrúa, S.A., 1992, Quincuagesima edición, Colección Leyes y Códigos de México, 475 a 563 pp.

*Ley de Navegación. Código de Comercio y Leyes Complementarias*. México, Editorial Porrúa, S.A., 1994, Sexagésimoprimer edición, Colección Leyes y Códigos de México, 473 a 530 pp.

*Ley Orgánica de Petróleos Mexicanos y Organismos subsidiarios. Diario Oficial de la Federación*. México, Secretaría de Gobernación, 16 de julio de 1992, 23 a 32 pp.

*Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales. Diario Oficial de la Federación*. México, Secretaría de gobernación, 2 de agosto de 1946.

### 4. TESIS

Buenrostro Vielmas, José Eduardo. La Empresa Armadora Estatal, como instrumento de desarrollo e independencia. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México UNAM, 1988.

Mendoza Giles, J. El buque y su naturaleza jurídica. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, México, UNAM, 1961.

Salgado y Salgado, José Eusebio. Desarrollo de la Marina Mercante y sus problemas internos e internacionales. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, México, UNAM, 1967.

## 5. DOCUMENTOS

*Acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías. Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías, 1978, A/CONF.89/13. Nueva York, Naciones Unidas, 1978.*

*Conocimiento de Embarque, Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, Nueva York, Naciones Unidas, 1971.*

*Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/MT/CONF./16, Nueva York, Naciones Unidas, 1980.*

*INCOTERMS. Reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales. 5ª edición, París, Cámara de Comercio Internacional, 1980.*

*Informe sobre estado jurídico de los Convenios y otros instrumentos multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones. Nota del Secretario General. C74/4. Londres, Organización Marítima Internacional, 2 de marzo de 1995, Anexo.*

*La industria de Transporte regular internacional y la competitividad del Comercio Exterior de los países de América Latina y el Caribe, Naciones Unidas. 2989, 132 pp.*

*Memorias de Labores, 1994. Petróleos Mexicanos. México, PEMEX, Marzo de 1995, 248 pp.*

*Seminario sobre utilidad y servicio de la Marina Mercante Nacional. México, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 1967, 121 pp.*

*Transporte Marítimo Latinoamericano, 1966-1967. Compendio. Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Montevideo, Editorial Vanguardia, 107 pp.*