

131



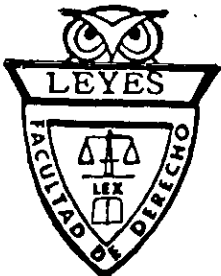
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

ASPECTOS JURIDICOS Y PRACTICOS DE LOS  
DELITOS COMETIDOS A BORDO DE  
EMBARCACIONES MERCANTES QUE SE  
ENCUENTRAN EN ALTA MAR

**T E S I S**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE  
LICENCIADA EN DERECHO  
P R E S E N T A  
MARGARITA DIAZ MARTINEZ



CIUDAD UNIVERSITARIA

2000



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

*Lic. Mario Alberto Torres Lopez*

TITULAR DE LA UNIDAD DE DEFENSORIA PUBLICA  
Y EVALUACION EN MATERIA PENAL

México, D.F., a 18 de enero del 2000.

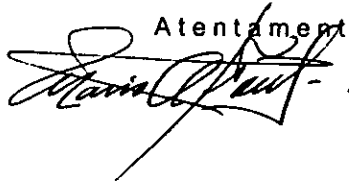
DR. LUIS FERNANDEZ DOBLADO.  
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE DERECHO PENAL.  
FACULTAD DE DERECHO DE LA  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.  
P R E S E N T E .

Me permito hacer llegar a Usted, el trabajo que ha elaborado la alumna MARGARITA DIAZ MARTINEZ, cuyo título es: ASPECTOS JURIDICOS Y PRACTICOS DE LOS DELITOS COMETIDOS A BORDO DE EMBARCACIONES MERCANTES QUE SE ENCUENTRAN EN ALTAMAR.

Este trabajo se ha realizado bajo la dirección del suscrito y su autora lo presenta en calidad de Tesis profesional. Estimo, salvo su más elevada opinión, que el mismo reúne los requisitos para ello, motivo por el cual lo someto a su consideración.

Aprovecho la oportunidad para enviarle un respetuoso saludo.

Atentamente.



## SEMINARIO DE DERECHO PENAL

México, D.F. a 9 de febrero del 2000

ING. LEOPOLDO SILVA  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR  
DE LA UNAM  
P R E S E N T E

Muy distinguido señor Director:

La compañera Margarita Díaz Martínez, inscrita en el seminario de Derecho Penal a mi cargo, ha elaborado su tesis profesional intitulada "Aspectos Jurídicos y Prácticos en los Delitos Cometidos a Bordo de Embarcaciones Mercantes que se Encuentran en Alta Mar", bajo la dirección del Lic. Mario Alberto Torres López, para obtener el título de Licenciado en Derecho.

El Lic. Mario Alberto Torres López en oficio de fecha 18 de enero del 2000, me manifiesta haber aprobado y revisado la referida tesis, por lo que con apoyo en los artículos 18, 19, 20, 26 y 28 del vigente Reglamento de Exámenes Profesionales, suplico a Usted ordenar los trámites tendientes a la celebración del Examen Profesional de la compañera de referencia.

ATENTAMENTE  
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"

  
DR. LUIS FERNÁNDEZ DOBLADO  
DIRECTOR DEL SEMINARIO

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE  
DERECHO PENAL

NOTA DE LA SECRETARÍA GENERAL: El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contando día a día) a aquel que sea entregado el presente oficio, en el entendido que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho caducará la autorización que ahora se concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna realización del trámite para la realización del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad.

A MIS PADRES:

FRANCISCO DIAZ LOPEZ (finado) Y  
LAURA MARTINEZ BERNAL.

CON TODO MI AMOR POR HABERME  
SABIDO GUIAR E IMPULSAR EL ESPIRITU  
DE LUCHA Y EL DE NO CLAUDICAR JAMAS.

A MIS HIJOS:

SALVADOR (finado),  
LIDICE Y  
CUAUHTEMOC

PARA QUE COMPARTAN CONMIGO ESTA INMENSA  
ALEGRIA, LES SIRVA DE EJEMPLO Y  
CONTINUEN EN SU SUPERACION PERSONAL.

A MIS HERMANOS:

ROSA MARIA,  
MARIA ISABEL,  
HECTOR Y MIRIAM  
VICTOR MANUEL Y  
BALBINA.

PARA QUE COMPARTAN CONMIGO ESTA SATISFACCION  
Y SOBRE TODO A LOS DOS ULTIMOS POR EL APOYO Y  
ANIMO QUE SIEMPRE ME INFUNDIERON EN LOS MOMENTOS  
MAS DIFICILES PARA CONTINUAR.

AL LIC. MARIO ALBERTO TORRES LOPEZ:

POR SU APOYO PROFESIONAL Y SU SABIA ORIENTACION  
PARA EL DESARROLLO DE LA PRESENTE TESIS Y PORQUE  
SU INTERVENCION FUE UN IMPORTANTE ESLABON  
PARA LOGRAR ESTE OBJETIVO.

AL LIC. RAUL MIGUEL ARRIAGA ESCOBEDO:

CON PROFUNDO RESPETO Y AGRADECIMIENTO POR TODO  
EL APOYO HUMANO Y PROFESIONAL BRINDADO A LO LARGO  
DE MI CARRERA.

AL CAP. ALT. ISAURO SUAREZ SERNA,  
AL CAP. MAR. JORGE ARTURO CASTAÑEDA USCANGA,  
AL CAP. ALT. FERNANDO CRUZ MORENO Y  
AL CAP. ALT. JUVENCIO GABRIEL SANCHEZ RAMOS.

POR SU VALIOSA INFORMACION PARA QUE FUERA POSIBLE  
LA REALIZACION DE ESTA TESIS.

A LA LIC. M. LETICIA CASTELLANOS MORA:

POR SU EJEMPLO EN EL TRABAJO  
Y APOYO PARA PODER DESARROLLAR ESTA TESIS.

A LA LIC. ROSA MARIA BELTRAN:

POR SUS CONSEJOS Y APOYO INCONDICIONAL  
PARA CONTINUAR Y NO CLAUDICAR

A LA SRA. LUZ MARIA CASTILLO Y  
A LA SRA. LETICIA SANCHEZ PALACIOS:

POR SU AYUDA Y CONSTANTES CONSEJOS,  
MOTIVANDOME SIEMPRE LA FE PARA LOGRAR  
LA REALIZACION DE ESTA TESIS.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO:

EN DONDE ADQUIRI EL ESPIRITU UNIVERSITARIO  
QUE TANTO ORGULLO ME DA.

A LA FACULTAD DE DERECHO:

POR DARMER LA OPORTUNIDAD DE CONVERTIRME EN ABOGADA.

A MIS MAESTROS:

POR EL ESFUERZO Y ENTEREZA QUE SIEMPRE HAN TENIDO  
PARA CON TODOS LOS ALUMNOS.

# I N D I C E

## INTRODUCCION

### TEMA I

#### PAGINAS

1. NATURALEZA JURIDICA DEL ESTADO Y REFERENCIA ESPECIAL AL CONCEPTO DE TERRITORIO..... 6
2. LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y DE COMUNICACION. HISTORIA Y ACTUALIDAD..... 18
3. LAS COMUNICACIONES MARITIMAS..... 27

### TEMA II

1. LA MARINA MERCANTE Y SU IMPORTANCIA..... 35
2. ESTRUCTURA DE LA TRIPULACION DE LAS EMBARCACIONES MERCANTES..... 79
3. PSICOLOGIA DE LAS PERSONAS QUE PERMANECEN EN ALTA MAR DURANTE LAPSOS PROLONGADOS..... 100
4. PRINCIPALES HECHOS ILICITOS QUE SE COMETEN EN LAS EMBARCACIONES QUE REALIZAN LARGAS TRAVESIAS EN ALTA MAR..... 109

### TEMA III

1. EL AMBITO ESPACIAL DE VALIDEZ DE LA LEY PENAL. NOCION GENERAL..... 114
2. PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS LEYES APLICABLES EN BARCOS QUE ESTAN EN ALTA MAR..... 126
3. REGLAS SOBRE VALIDEZ ESPACIAL DE ACUERDO AL CODIGO PENAL FEDERAL..... 136
4. CONCEPTO DE DELITO..... 148



## TEMA IV

1. AUTORIDADES EN LOS BUQUES MERCANTES.....	158
2. REGLAS PARA PROCEDER CONTRA LA PERSONA QUE HA COMETIDO UN DELITO A BORDO DE UN BUQUE MERCANTE.....	174
3. MEDIDAS QUE PUEDEN APLICARSE EN CONTRA DE QUIEN HA COMETIDO UN DELITO A BORDO DE UN BUQUE MERCANTE.....	187
4. FORMALIDADES PARA ENTREGAR AL PROBABLE RESPONSABLE DEL DELITO A LAS AUTORIDADES.....	192
5. EXCESOS Y SANCIONES.....	193
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>194</b>

## INTRODUCCION

En relación con el presente trabajo, quiero comentar que hay tres hechos muy significativos y determinantes en mi vida. Uno de ellos es el haber sido madre, otro también vital por esencia ocurre cuando ingresé a la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el año de 1973 y comencé a conocer a sus catedráticos y empecé a introducirme al mundo tan diverso y singular que representa la gran gama de las materias que imparten. Otro último es el haber ingresado a laborar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la Dirección General de Marina Mercante, Departamento del Registro Público Marítimo Nacional, a prestar mis servicios, motivo por el cual he tenido la oportunidad de conocer algunos de los procedimientos y trámites de la Marina Mercante Mexicana, así como lo relacionado con las embarcaciones y los tripulantes que navegan en ellas; de tal manera, que nació en mi la inquietud de conocer ampliamente el Derecho en el aspecto del ámbito marítimo y, sobre todo, lo relacionado con el Derecho Penal que debe aplicarse a algunos hechos que ocurren a bordo de las embarcaciones nacionales y respecto a las autoridades que deben actuar en consecuencia.

Haciendo memoria, cuando estudié el segundo semestre, entre las materias tomé el curso de Derecho Penal I, se trató la División de los Delitos en Federales y en Locales y resultó de sumo agrado haber estudiado el tema de la Aplicación Extraterritorial de la Ley Penal, en donde se analizan y contemplan casos en los que las Leyes Penales Mexicanas se aplican a hechos ocurridos fuera del territorio nacional, es decir, cuando se presenta el caso en que se cometa un delito en aguas internacionales, puertos extranjeros ¿cuál es la ley que va aplicar?

Es pertinente agregar que en algún tiempo estuve viviendo y laborando en un puerto y pude observar muy de cerca la vida y las costumbres de innumerables

hombres de mar: la de los marineros, su vida familiar, aspectos íntimos de sus quehaceres cotidianos, las actividades que desarrollan y la forma tan singular y especial de comportarse entre sus compañeros de trabajo, patrones y autoridades.

Durante el lapso que desempeñé mis servicios en esa Oficina de la Capitanía de Puerto en el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, conocí diversos hechos y actos delictivos que se cometieron a bordo de embarcaciones, tanto cuando estaban surtas en ese puerto, como cuando algunos barcos nacionales se encontraban navegando en aguas internacionales, así como cuando permanecían en algún puerto extranjero.

En este contexto, debo hacer hincapié que el análisis que he realizado respecto de las conductas que pueden suscitarse entre los tripulantes de un buque cuando éste se encuentre tanto en aguas nacionales, en altamar o surto en aguas de un puerto extranjero, abarcan principalmente, los siguientes ilícitos:

1. Motín
2. Sabotaje
3. Piratería
4. Armas Prohibidas
5. Delitos contra la Salud
6. Del Peligro de Contagio
7. Delitos Sexuales
8. Atentados al Pudor y Violación
9. Violación de las Leyes sobre inhumaciones y exhumaciones
10. Amenazas
11. Lesiones
12. Homicidio
13. Robo
14. Daño en Propiedad Ajena

Para precisar el objeto de esta tesis, cabe mencionar que en la comisión de los delitos antes referidos, debe especificarse que autoridad debe tener conocimiento, en primera instancia, de las infracciones a nuestra Legislación Penal que llegue a cometer cualquier miembro perteneciente a la tripulación de alguna embarcación con bandera nacional. En el supuesto de que algún delito sea cometido a bordo de un buque en aguas territoriales, de ello tendrá conocimiento en principio, el Capitán de Puerto, de conformidad con las facultades que le son otorgadas por la Ley de Navegación y la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, quien con posterioridad lo hará del conocimiento del Ministerio Público Federal adscrito a la jurisdicción del puerto que toque como punto de destino inmediato posterior al hecho delictivo, quien se encargará de proceder conforme a los preceptos penales previstos en la Ley de la materia para dicho caso.

Por lo que se refiere a la comisión de delitos realizados a bordo de un buque de bandera mexicana en el momento de encontrarse navegando en aguas internacionales o altamar, de éstos conocerá, haciendo las veces de autoridad ministerial, el Capitán de dicho barco, debiendo proceder con toda la formalidad legal que el caso requiere, dado que la Legislación Penal le exige, y le otorga a la vez dicha capacidad para fungir como auxiliar del Agente del Ministerio Público Federal, levantando el acta de los hechos acontecidos y debiendo poner bajo su custodia al responsable, haciendo del conocimiento de ello al cónsul o embajador del puerto extranjero que toque en primer término como punto de destino de su viaje. En el caso de que la acción delictiva se suscitase en un buque navegando en altamar y el destino final fuese tocar un puerto de territorio mexicano, el Capitán del buque deberá proceder a levantar el acta correspondiente de los hechos debiendo; asimismo, poner bajo su custodia y aseguramiento físico al delincuente o transgresor de la ley y en su momento ponerlo a disposición del Agente del Ministerio Público Federal del lugar o localidad a la que pertenezca el puerto de llegada o de destino del buque, en donde se deberá agotar el

procedimiento para procesar al presunto responsable. Por todo lo cual se entiende que el capitán de la nave es la autoridad en materia plurifuncional encargada e investida por la legislación mexicana en materia civil, penal, laboral, mercantil, registral, administrativa, etc., para conocer del inicio los actos y hechos que se presenten o se susciten entre los integrantes de la tripulación del buque a su cargo hasta su arribo a un puerto nacional o extranjero, en el que la autoridad competente, se encargará de concluir el procedimiento iniciado bajo la jurisdicción del capitán del barco en que se presenten los actos o hechos ilícitos.

El objeto del presente trabajo de tesis, es precisamente investigar y establecer un estudio minucioso para determinar el procedimiento a aplicarse en situaciones o hechos delictivos en altamar, aguas territoriales o extranjeras a bordo de un buque mexicano. Para tal fin es necesario que abordemos diversas cuestiones prácticas y aspectos teóricos como son los conceptos de territorio, aguas nacionales, la tripulación con todas sus peculiaridades que la distinguen, la autoridad marítima, el Capitán, el buque, de acuerdo con la Ley de Navegación vigente, la navegación en todas las formas previstas por el ordenamiento legal antes mencionado, la legislación marítima en general, los conceptos marítimos internacionales, así como los diversos convenios multilaterales, bilaterales, acuerdos, enmiendas, etc., las comunicaciones marítimas y la forma particular nacida de las leyes para regular los diversos aspectos y acciones que se dan entre la tripulación de cualquier embarcación nacional, las que los normarán de diferente manera, dependiendo de la ubicación del buque durante la travesía, ya sea desde el punto de partida y durante la navegación en aguas internacionales, hasta los existentes dentro de aguas de un puerto extranjero de destino.

También se deben tratar las formas o los conceptos de cómo y en qué circunstancias se aplican extraterritorialmente las leyes penales, cómo opera en el tema que se está estudiando la división del delito federal y delitos locales, y cuál es el marco normativo específico que se aplica a los casos que se indican en

la presente tesis. Otro punto será, una referencia sobre aspectos criminológicos de los delitos cometidos en altamar que permita darnos cuenta que existe un medio muy especial para los marinos en el poco o mucho tiempo que dure en la travesía, en donde a su alrededor sólo existe el mar que puede hacer tedioso el transcurso de los días y, muchas veces los puede inducir a cometer hechos delictivos.

La finalidad última en la elaboración de esta tesis, es la de contar con la investigación que permita tener una clara visión de lo que ocurre entre la tripulación de los barcos estando de viaje, así como tener una impresión al menos somera acerca de los delitos cometidos en altamar y, en su caso, elaborar propuestas para modificar o complementar el marco jurídico vigente.

# TEM A I

## 1.- NATURALEZA JURIDICA DEL ESTADO Y REFERENCIA ESPECIAL AL CONCEPTO DE TERRITORIO

Gran parte del estudio técnico y la problemática que se aborda en la presente tesis, tiene relación con hechos delictivos que se llevan a cabo, materialmente, fuera del territorio que pertenece a los Estados Unidos Mexicanos, aunque a bordo de una embarcación que por disposición de las leyes posee nacionalidad mexicana.

Para poder hablar del termino "territorio", previamente se debe hablar del Estado, pues sin el concepto de Estado no es posible comprender su significado. El Dr. Mario de la Cueva se refiere a la denominada "*Teoría Trielementista del Estado*", atribuida al jurista Jellinek, y expresa:

"La fórmula final, que de verdad se ha repetido durante varias décadas, enseña que el estado está constituido por tres elementos, ninguno de los cuales puede faltar: en primer lugar, un pueblo, unidad de asociación formada en el curso de la historia para realizar un fin común, que se traduce en la conservación y defensa de un pasado y en el propósito de cumplir un destino en el futuro; en segundo lugar, la posesión de un territorio, que sirve de garantía a la existencia libre de la comunidad y de límite a su actividad; finalmente, una organización dotada de un poder de mando originario, esto es de un poder que no proviene de otro alguno. Tal es la razón de que la doctrina del eminente

maestro pueda bautizarse con un término nuevo: la teoría trielementista del estado". ( <sup>1</sup> )

Por su parte, Hans Kelsen aborda en primer lugar en los elementos del Estado al denominado territorio y toca varios puntos que merecen nuestra atención: como un espacio en donde tiene validez el orden jurídico, como un espacio que está limitado por normas internacionales y como un espacio tridimensional; pero nos parece muy importante cuando trata lo referente al territorio en sentido lato y en estricto sensu.

El desarrollo que da a estos puntos es el siguiente: se indica que un Estado no puede existir sin un orden jurídico, el cual está conformado por leyes, reglamentos y, en general, por todas las normas generales de carácter obligatorio, las cuales deben ser aplicables con relación a hechos cometidos en un determinado lugar. En efecto, Kelsen indica:

"Si el Estado es un orden jurídico, entonces todos los problemas que surgen dentro del ámbito de una teoría general del mismo, tienen que ser reducibles a problemas que tengan sentido dentro de una teoría general del derecho. Todos los atributos del Estado tienen que ser susceptibles de ser presentados como propiedades del orden jurídico". ( <sup>2</sup> )

"Estos órdenes normativos designados como Estados, se caracterizan precisamente por el hecho de que sus ámbitos espaciales de validez se encuentren limitados. Estos los distinguen de otros órdenes sociales, como la moralidad y el

---

<sup>1</sup> DE LA CUEVA, MARIO. La Idea del Estado. 3ª Edición. Editorial UNAM. México, 1986. Pág. 149.

<sup>2</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 246.



derecho internacional, que pretenden ser válidos en cualquier sitio en que vivan seres humanos. Sus ámbitos espaciales de validez son en principio ilimitados". ( <sup>3</sup> )

En cuanto a la limitación del territorio por el Derecho Internacional, Kelsen indica lo siguiente:

"El orden jurídico internacional determina en qué forma la validez de los nacionales se halla restringida a un cierto espacio y cuáles son los límites de éste". ( <sup>4</sup> )

"Que la validez del orden jurídico se encuentre limitada por el orden jurídico internacional a un cierto espacio, al llamado territorio del Estado, no significa que el orden jurídico nacional esté autorizado únicamente para regular la conducta de los individuos que viven en ese espacio. En principio, la restricción refiérese solamente a los actos coactivos establecidos por el orden jurídico nacional y al procedimiento que conduce a tales actos. La restricción no se refiere a todos los hechos condicionantes a los que el orden jurídico enlaza actos coactivos (como sanciones), y, sobre todo, no se refiere al acto jurídico. Un Estado puede, sin violar el derecho internacional, enlazar sanciones a hechos antijurídicos cometidos dentro del territorio de otro Estado. El derecho internacional únicamente es violado cuando se promulga una norma que prescribe un acto coactivo que debe ejecutarse en el territorio del otro Estado, o cuando un acto coactivo, u otro preparatorio del mismo, es

---

<sup>3</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 247.

<sup>4</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 248.

efectivamente realizado en el territorio de otro Estado. El código penal de un Estado puede estipular que los tribunales tienen que sentenciar a los delincuentes sin tomar en consideración el lugar en que los delitos son cometidos, y sin que ello implique violación del derecho internacional. Pero el derecho internacional es infringido si un Estado detiene y castiga a un delincuente en territorio de otro. Con ciertas excepciones, este principio vale también para los actos coactivos establecidos por el derecho civil y por el derecho administrativo. El principio de que el derecho internacional delimita el ámbito espacial del orden jurídico nacional, únicamente respecto al acto coactivo, la sanción, y a su preparación, es discutido en lo que atañe al derecho penal". ( <sup>5</sup> )

Al abordarse el punto referente al territorio en sentido estricto, Hans Kelsen expresa lo siguiente:

"El territorio del Estado en sentido estricto es el espacio dentro del cual un Estado, el mismo a quien pertenece el territorio, está facultado, en principio, para ejecutar actos coactivos, con exclusión de todos los otros Estados. Es cierto espacio para el cual, de acuerdo con el derecho internacional general, únicamente un determinado orden jurídico nacional está autorizado a prescribir actos coactivos y donde, únicamente pueden ejecutarse los actos de esa naturaleza estipulados por dicho orden. Se trata del espacio comprendido dentro de los llamados del Estado".( <sup>6</sup> )

---

<sup>5</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 249.

<sup>6</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 250.

“Pero también hay áreas en las cuales, con ciertas restricciones, todos los Estados están facultados para realizar actos coactivos. Tales áreas son el mar abierto (o alta mar) y los territorios que tienen el carácter de tierras no estatales, en cuanto no pertenecen jurídicamente a ningún Estado en particular. El mar abierto es la parte del mar que está más allá de las aguas territoriales. Las aguas territoriales (faja marítima) pertenecen jurídicamente al territorio del Estado de la que es el litoral, si bien, de acuerdo con el derecho internacional, tales aguas están sujetas a ciertas restricciones. La más importante de ellas, es la siguiente: el Estado del que es el litoral está obligado, en tiempo de paz, a permitir a los buques mercantes de los demás Estados que navegan por las aguas territoriales sin que se les moleste. Por lo que toca a buques de guerra extranjeros, se admite que el derecho de paso por aquellas partes de la faja territorial que pertenecen a las grandes rutas de tránsito internacional, no puede serles negado. El mar abierto es un área en que cualquier Estado está facultado para ejecutar cualquier acción y, especialmente, para ejercitar su poder coactivo, a bordo de sus propios barcos, esto es, a bordo de los que legítimamente navegan bajo la bandera de ese Estado. El ejercicio del poder coactivo, en el mar abierto, únicamente se encuentra restringido en cuanto el Estado carece de facultades para ejercer tal poder contra los navíos de otros Estados, excepto en determinadas circunstancias. Así, por ejemplo, tiene el derecho de castigar a las embarcaciones extranjeras que navegan bajo la bandera de aquel sin estar autorizadas,

como también el de castigar la piratería, aun cuando quienes la practiquen sean extranjeros". ( <sup>7</sup> )

Por lo que se refiere al carácter tridimensional de territorio encontramos que el concepto está integrado por espacios terrestres, espacios marítimos y espacios aéreos, lo cual resulta de sumo interés para nuestro estudio, porque una de las citadas dimensiones es precisamente la que constituye el mar territorial. Kelsen expresa su opinión en los siguientes términos:

"El territorio del Estado es considerado, generalmente como una porción definida de la superficie terrestre. Esta idea es incorrecta. El territorio del Estado, como ámbito espacial de validez del orden jurídico nacional, no es una superficie, sino un espacio de tres dimensiones. La validez, lo mismo que la eficacia del orden jurídico nacional no solo se extiende a lo ancho y a lo largo, sino también en altura y profundidad. Por ser la tierra un globo, la forma geométrica de ese espacio—el espacio estatal—es aproximadamente la de un cono invertido. El vértice de este se halla en el centro de la Tierra, en donde se encuentran los espacios cónicos, es decir, los territorios de todos los Estados. Lo que la teoría tradicional define como "territorio del Estado, o porción de la superficie terrestre encerrada en los límites estatales, es solamente un plano visible formado por una sección transversal del espacio cónico a que antes no referimos. El espacio que se encuentra sobre ese plano, y el que queda debajo, pertenece jurídicamente al Estado hasta donde su poder coercitivo se extiende, es decir, hasta donde se extiende la eficacia del orden jurídico nacional". ( <sup>8</sup> )

---

<sup>7</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 251.

<sup>8</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 257.

"Muchos autores sostienen que todo el espacio sobre el territorio estatal y debajo de él (como parte de la superficie terrestre), pertenece al territorio del Estado, sin que sea necesario tomar en cuenta la extensión de su influencia efectiva. Esta opinión no es compatible, sin embargo, con el principio general de la efectividad. En lo que toca al espacio aéreo, el artículo 1º de la Convención Aérea Internacional concluida en 1919 declara que cada Estado ejerce una "completa y exclusiva soberanía" en el espacio aéreo situado sobre su territorio y sus aguas territoriales. De acuerdo con el artículo segundo de la Convención, las partes contratantes convienen "en ceder, en tiempo de paz, libre tránsito sobre su territorio y aguas territoriales a los aviones de otros Estados contratantes que observen las condiciones establecidas en la Convención. De acuerdo con el artículo 3º todo Estado tiene derecho de señalar, "por razones militares o en interés de la seguridad pública, áreas prohibidas siempre y cuando se publique y notifique a otros Estados contratantes. Se entiende que un Estado puede hacer valer las estipulaciones de esta Convención o de su propio orden jurídico nacional contra la fuerza aérea de otro Estado, únicamente de esa parte del espacio aéreo en que ejerce un control efectivo. Más allá de esta esfera no puede extenderse la validez de ningún orden jurídico. Por otra parte, no hay ninguna regla de derecho internacional general que establezca un espacio de aire libre o un libre subsuelo, análogamente al principio de la "libertad del mar abierto". De la falta de semejante norma no se sigue necesariamente que todo el espacio arriba y debajo de la superficie pertenezca al territorio del Estado. Es posible que

el espacio aéreo, lo mismo que el subsuelo, tengan, cuando están más allá del dominio efectivo del Estado territorial, el carácter de territorio no estatal. Parece, sin embargo, que de acuerdo con el derecho internacional general los otros Estados no tienen derecho a ocupar dicho espacio, aún cuando tengan la capacidad técnica de hacerlo. La única manera de caracterizar, de conformidad con el principio de efectividad, estas partes del espacio, es suponer el derecho exclusivo del Estado territorial de ocupar, es decir, de extender, la eficacia de su orden jurídico a aquellas partes del espacio aéreo y del subsuelo que anteriormente escapaban a su dominio efectivo". ( <sup>9</sup> )

Una vez que se ha expresado la importancia del territorio del Estado, debemos referirnos a lo que el Maestro Ignacio Burgoa denomina el Territorio del Estado Mexicano. Señala que:

"Tomando en consideración que México es un Estado Federal, es indispensable formular algunas reflexiones generales sobre la implicación jurídica del elemento territorio en esta forma estatal. Estas reflexiones se suscitan por la cuestión consistente en determinar si en un Estado federal existe un territorio unitario o la suma de los "territorios" pertenecientes a las distintas entidades federativas. Para dilucidar dicha cuestión es imprescindible, a nuestro entender, reafirmar la idea de que el territorio, como elemento geográfico del Estado, es el espacio terrestre, aéreo y marítimo dentro del que la entidad estatal ejerce su poder, a través de las funciones legislativa, ejecutiva y

---

<sup>9</sup> KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. 4ª Edición. Editorial UNAM. México, 1988. Pág. 258.

jurisdiccional y por conducto de sus respectivos órganos o autoridades. Ahora bien, en la estructura federativa de un Estado existen dos esferas dentro de las que tales funciones se desempeñan, a saber, la federal y la que corresponde a las entidades federadas. Estas esferas no se demarcan territorialmente sino por la materia en relación con la cual las mismas funciones se ejercitan. Así el orden jurídico fundamental de un Estado Federal, o sea, su Constitución, determina las materias sobre las que las autoridades de la Federación pueden legislar y realizar sus actividades administrativas y jurisdiccionales, incumbiendo por exclusión a los órganos de las entidades federativas, dentro de su respectivo territorio, la expedición de leyes, el desempeño de actos administrativos y la solución de controversias en materia no expresamente imputadas a la potestad federal".  
(<sup>10</sup>)

Ahora bien, en el artículo 42 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se indican los aspectos relativos al territorio. De manera textual expresa:

Artículo 42.- El territorio nacional comprende:

- I. El de las partes integrantes de la Federación;
- II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;

---

<sup>10</sup> BURGOA ORIHUELA, IGNACIO. Derecho Constitucional Mexicano. 9ª Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1994. Pág. 163.

- III. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico;
- IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
- V. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional, y las marítimas interiores; y
- VI. El espacio situado sobre el territorio nacional con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional".

De los conceptos indicados en el precepto aludido, se considera prudente conocer sus significados, de tal manera que conforme al diccionario Larousse, tenemos:

- \* Islas.- Porción de tierra rodeada de agua por todas partes.
- \* Arrecifes.- Banco o bajo formado en el mar por rocas o políperos casi a flor de agua.
- \* Cayos.- Isla rocosa, arrecifes.
- \* Mares Adyacentes.- Es lo que sigue del mar territorial y este es regulado por los Convenios y Tratados internacionales.



- \* **Plataforma Continental.-** Es lo que viene casi completamente de un rellano submarino poco profundo, de anchura variable, pendiente, escasa y constantes. Se extiende desde la línea de bajamar hasta unos ciento ochenta metros de profundidad, a partir de los cuales se acusa en brusco cambio de pendiente que señala el comienzo del talud continental.
  
- \* **Zócalo Submarino.-** Es una plataforma bajo el agua.
  
- \* **Mar Territorial.-** Es la soberanía que se ejerce en una franja del mar; cuya anchura del mar territorial mexicano es de 12 millas marinas.
  
- \* **Espacio aéreo territorial.-** Extensión indefinida que se encuentra arriba del territorio terrestre y marítimo.

Por otra parte, el Poder Judicial de la Federación sostiene la siguiente opinión respecto al punto de estudio:

**\*REGIMENES JURIDICOS FEDERAL Y LOCAL. SU AMBITO DE VALIDEZ.** Los artículos 42 a la 48 de la Constitución Federal, establecen las partes que integran la

Federación y el territorio nacional, conformado éste por territorio continental, territorio insular, mar territorial, plataforma continental y zócalos submarinos, de lo que se deriva un carácter de continuidad, no solo geográfico, sino también del ámbito espacial de validez del orden jurídico de la Federación. Esta misma noción de continuidad se actualiza con relación a las entidades federativas y el Distrito Federal, respecto de los cuales, por razón de territorio, consecuentemente, sólo se surte la competencia local en término de lo dispuesto por el artículo 121 constitucional, aspecto que revela la importancia que tienen los límites o fronteras, dado que su determinación geográfica permite saber donde comienza y en que lugar acaba el territorio de un Estado federado o del Distrito Federal, para establecer el principio y el fin del ámbito espacial de validez de su orden jurídico, lo cual se traduce, a su vez, en aquel espacio en el poder público correspondiente podrá ejercer sus funciones". ( <sup>11</sup> )

---

<sup>11</sup> Amparo en revisión 524/96. Patricia Elena Caballero Salazar y otros. 27 de septiembre de 1996. Cinco votos. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano.- Secretario. Roberto Lara Hernández. Novena Epoca. Instancia: Segunda Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación y sus Gacetas. Tomo IV, Noviembre de 1996. Tesis: 2ª C/96. Pág. 243.

## 2.- LOS MEDIOS DE TRANSPORTE Y DE COMUNICACIÓN. HISTORIA Y ACTUALIDAD.

Quando nos preguntamos cómo es que se han construido las modernas civilizaciones y los Estados, necesariamente debemos remontarnos a épocas en donde el ser humano poblaba la tierra en pequeños grupos.

En estos grupos se inició el proceso de la comunicación interpersonal, a través del cual se transmitían ideas y pensamientos, y con el paso de los siglos se crearon las lenguas y la expresión de las palabras y los pensamientos por medio de signos y letras.

También el ser humano desde tempranas épocas experimentó la necesidad de trasladarse de un lugar a otro, o de trasladar de un lugar a otros cosas u objetos. No pueden precisarse fechas, ni siquiera aproximadas, de cuando surge la necesidad del transporte, ya que ello pertenece a épocas no fechadas por la historia. La naturaleza del ser humano permite deducir que cuando el hombre pasó de nómada a sedentario, es cuando descubrió la importancia del transporte.

Siendo nómada el ser humano utilizaba medios para llevar consigo a su prole y sus pocas pertenencias, aunque propiamente las cosas y las personas seguían al ser humano, en tanto que éste vivía en constante movimiento. De ahí que este transporte de objetos y personas fuera para el ser humano una actividad prácticamente inconsciente, que se consideraba parte del constante cambio que vivía. La forma más primitiva de transporte es la del hombre mismo que, valiéndose de su propia fuerza, llevaba cargas sobre hombros y espalda. Después se utilizó la fuerza de los animales para aligerar la carga del ser humano, poco a poco fue creando objetos como la narria (era un bastidor rectangular sobre dos discos macizos, unidos por una estaca que atravesaban unos agujeros hechos en sus centros, así se hizo la primer carreta de dos

ruedas) y la rueda, que fue un invento relativamente reciente en la historia de la humanidad y que con el paso de los tiempos dieron lugar a verdaderos medios de transporte.

Puede decirse que lo que el ser humano inventaba dependía del medio ambiente en que se desarrollaba, como el trineo en las zonas nevadas. También descubrió que para satisfacer necesidades de transporte podía utilizar a los animales. Así ocurrió con el caballo principalmente, pero también con los elefantes, el camello, los bovinos, las llamas, los perros, etc.

El ser humano descubrió que podía utilizar fuerzas de la naturaleza, como la corriente de los ríos y el aligeramiento del peso en el agua, y así inventó las balsas y las canoas que servían para el transporte fluvial. Lo mismo ocurrió con otra fuerza de la naturaleza denominada viento.

Cuando el hombre se vuelve sedentario, sus necesidades de trasladarse de un lugar a otro son menores y resultan más conscientes. Esas necesidades de traslado surgen para situarse en los lugares de caza o pesca, o en lugares destinados para comerciar, o ante la necesidad de llevar al espacio físico en el que moraba cosas u objetos, entre ellos los que recolectaba, cazaba, pescaba o comerciaba.

En su constante peregrinar el ser humano, con el afán de obtener una vida más cómoda en todos sus aspectos, fue buscando la manera de comunicarse con otros grupos, sintiendo la necesidad de llegar a otras comunidades, pero era necesario encontrar los medios que le permitieran hacerlo de una manera más fácil, más accesible, como lo es el haberse trasladado de una isla a otra de lo que hoy conocemos como la Polinesia. En este contexto, la Polinesia es el nombre colectivo de varios grupos de islas situadas en el Centro del Océano Pacífico.<sup>(12)</sup>

---

<sup>12</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VIII. Editorial Planeta, S.A. Corcega-Barcelona, 1980. Pag 551.

Así, podemos establecer algunas consideraciones respecto a los medios de transporte por vía terrestre, vía aérea y vía acuática.

Respecto al transporte terrestre, con la aparición de la rueda, dio inicio al desarrollo del automóvil. La rueda ha contribuido a unir la tierra con los lazos de la buenas carreteras.

La aparición del automóvil, a principios del siglo XX, hizo de las carreteras el sistema de circulación más utilizado, siendo hoy muy intenso el tránsito de viajeros y de carga en vehículos.

La locomotora funcionó, en principio, como cualquier máquina accionada por vapor; desde el día en que empezó a circular sobre carriles, remolcando coches o vagones, empezó la historia de los ferrocarriles, que fueron uno de los principales factores en el proceso de industrialización que transformó al mundo en el siglo pasado.

Por lo que se refiere al transporte por vía aérea, el avión es la última palabra en materia de transporte, que ha logrado modificar el concepto que tenía el hombre de las distancias geográficas. El desarrollo de la aeronáutica dio origen a una de las más importantes industrias del mundo moderno y llevó al hombre hacia nuevas conquistas: las del espacio.

Por lo que concierne al transporte por vía acuática, encontramos a la navegación, cuyos antecedentes se encuentran en la antigua Roma, en donde se construían macizos puentes de piedra con arcos sobre los ríos y abismos, y aunque hoy casi todos los puentes se construyen de acero y hormigón, la estructura de piedra se sigue usando.

El primer medio de transporte del hombre por agua fue, sin duda, un tronco o una balsa, pero al cabo de algún tiempo ahuecó el tronco para hacer una canoa e inventó otro tipo de embarcaciones. Al proveerlas de remos y timón, el hombre pudo navegar aún contra la corriente.

Durante siglos el velero llenó espléndidas páginas en la historia, pero por bueno que fuese no podía superar en velocidad al viento.

A medida que fue transcurriendo el tiempo, los conocimientos sobre la navegación fueron avanzando se descubrió la brújula y los marineros se internaron con más seguridad por toda la extensión de los anchos mares y en la actualidad sigue siendo el ojo de muchos buques, aunque la brújula giroscópica la ha reemplazado en los más grandes.

De tal manera que el hombre aprovechando todo lo que ha ido descubriendo en torno a la navegación realiza una clasificación de los diferentes tipos de embarcaciones, según lo dispuesto en la Ley de Navegación vigente, en su Artículo 9º:

- a) De transporte de pasajeros
- b) De transporte de carga
- c) De pesca
- d) De recreo y deportivas
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública.
- f) Artefactos navales, que son construcciones navales de cualquier dimensión que carecen de propulsión propia.

### **Por Sus Dimensiones:**

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

Las líneas navieras compiten entre sí ofreciendo a los pasajeros cada vez mayor seguridad, comodidad y lujo; y actualmente el viaje en un transatlántico resulta tan agradable como la estancia en un lujoso hotel.

El comercio internacional se rige, principalmente, por toda la vasta y complicada red del transporte oceánico, y la vida moderna depende de que funcione sin trastornos.

Los puertos que disponen de adecuadas facilidades para el tráfico marítimo y del manejo de cargas son los lugares más activos y eficaces del mundo y de la mayor importancia para la prosperidad de una nación.

A lo largo de costas solitarias, sobre peligrosas rocas, bancos y arrecifes de coral, un extenso sistema de faros, boyas y barcos de fanal envían señales que guían a los marinos. Los ríos proporcionan los medios de transporte más convenientes para mercaderías voluminosas, y antes del advenimiento del ferrocarril y de carreteras modernas construían un factor determinante para la prosperidad de muchos países.

El hombre ha excavado canales desde tiempos muy antiguos. En esta época moderna, esos canales siguen existiendo y siendo de gran utilidad para la navegación. Actualmente estos canales tomaron gran importancia internacional, como el de Suez y el de Panamá. Tan vital es este último que ya se proyecta la apertura de otra vía de comunicación acuática entre el Atlántico y el Pacífico.

### **Los Medios de Comunicación.**

También existen los medios de comunicación que propiamente se refieren a transmitir ideas y pensamientos de una persona a otra. Bajo el concepto general de comunicación, se puede decir que aquél es el género y éstos la especie.

Los medios de comunicación surgen cuando el ser humano siente y tiene la necesidad de transmitir sus ideas y sus pensamientos a otras personas. Estos medios de comunicación que inicialmente fueron señas, actitudes y pequeños sonidos, llegaron a convertirse en dialectos y lenguas, gracias a que la biología de la persona le permitía llevar a cabo infinidad de sonidos.

Pero las comunicaciones se desarrollaron a través de muchas formas, como se señala en los siguientes ejemplos.

\*Antiguísimos son los medios de transmitir noticias: los fuegos de señales, donde el fuego podía decir muchas cosas, y las señales de humo para comunicarse las noticias unos a otros.



También eran señales de humo las que difundían las noticias entre las tribus de los indios cuando el hombre blanco llegó a América.

Otro medio de comunicación para transmitir noticias rápidamente eran los corredores que llevaban mensajes, consistía en vocearlas de hombre a hombre; cuando se esperaba algún acontecimiento importante, se apostaban hombres a cierta distancia uno de otro, formando cadenas para que vocearan las novedades tan pronto como las hubieran. De este modo, el mensaje viajaba a través de muchos kilómetros, por lo que a estos voceadores de noticias se les destinaba un refugio para descansar después de su ardua carrera.

Otro ejemplo es el sonido del "tam - tam - tam" de los tambores de la jungla africana. Los Djukas que vivían en la selva de Surinam, son descendientes de africanos; además de que este pueblo es amante de la música, sus tambores son famosos porque los emplean como medios para transmitir mensajes. Hasta en nuestros días, las noticias vuelan a través de la espesura tropical, tan veloz y misteriosamente los golpes de tambos "tam - tam - tam", resonaban los tambores en una aldea más próxima al oír los tambores; esto hacía a su vez resonar los suyos para que los oyeran en una tercera, y así las noticias viajaban rápidamente a través de toda la selva. Los nativos de Africa y los Isleños del Pacífico usan este telégrafo "tam - tam - tam" que se adapta perfectamente bien a sus sencillos propósitos. Algunos de ellos envían también mensajes por medio de golpes sobre troncos huecos; y en la Malasia, las noticias viajan a través de ciertas melodías ejecutadas en los instrumentos musicales de los indígenas, naturalmente, solo los nativos conocen el significado de esos extraños sonidos". (13 )

---

<sup>13</sup> NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA. El Mundo del Estudiante. Tomo 6. Editorial Cumbre, S.A. 1a Edición. México, 1981. Págs. 220, 221.

En la historia de los medios de transporte encontramos los siguientes conceptos:

**"Tameme.-** En Chille, México y Perú, cargador indio.

**Trineo.-** Vehículo sin ruedas tirado por perros o caballos que se desliza sobre hielo o nieve.

**Silla de Manos.-** Vehículo de lujo llevado por dos hombres.

**Palanquín.-** Especie de andar a litera que se ha usado en Oriente para viajar. Pasear en Palanquín.

**Raqueta para Pies.-** Calzado en forma de aro de madera, cubierto generalmente de red, que se utiliza para andar por la nieve.

**Deslizadores.-** Los que escurren sobre una superficie lisa o mojada.

**Esquis.-** Planchas largas y estrechas de madera usada para patinar sobre nieve o agua.

**Canoas.-** Embarcaciones de remos de los indios; una canoa de corteza. Embarcación ligera movida a remo.

**Trajineras.-** Son las que trajinan o acarrear de un sitio a otro.

**Galeras.-** Barco antiguo de guerra y de comercio que se movía con velas o con remos". (14)

---

<sup>14</sup> DICCIONARIO PEQUEÑO LAROUSSE ILUSTRADO. Ediciones Larousse. México, 1994.

Pocas personas se han detenido alguna vez a pensar que el hombre vive en una especie de prisión, que se encuentra recluido en ella y su lenguaje, sus gestos y su escritura no son sino medios de hacer señales al mundo, a través de sus paredes.

La larga historia de la especie es, en gran parte, la historia de la constante lucha del individuo por hallar medios más perfectos para hacerse comprender a través de las murallas de su prisión; por lo cual se habla de alguna de las muchas maneras que inventaron los hombres primitivos para comunicarse y para difundir noticias por su región.

### 3.- LAS COMUNICACIONES MARITIMAS.

El estudio de las comunicaciones marítimas está estrechamente vinculado al del comercio marítimo y al de la geografía económica y humana, hasta el punto de que pueden seguirse las mutaciones de aquéllas a medida que van produciendo las evoluciones de estos presupuestos básicos.

"El interés en asegurar una comunicación marítima regular a través de la mar data de antiguo, no obstante lo cual la escasez de medios para conseguir dicha regularidad determinó que tales comunicaciones fueran cubiertas durante siglos con marcada ocasionalidad. La navegación había de contar en todo y para todo con los diversos fenómenos meteorológicos, el más característico de los cuales, el viento influía marcadamente en el aspecto de los viajes; otro detalle substancial fue el de la finalidad mixta de los buques, que transportaban indiferentemente carga y pasaje". (15)

Las comunicaciones marítimas podemos clasificarlas como acuáticas o vías de comunicación por agua.

La navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, esta regulada por nuestra Ley de Navegación vigente, la cual nos expresa en su artículo 2º lo siguiente: "Para efectos de la presente Ley se entenderá por Artefacto Naval: Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración o de explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar".

---

<sup>15</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo X. Letras Z y W. Editorial Planeta, S.A. Corcega-Barcelona, 1980. Pág. 329.

De acuerdo con el contenido de este artículo, deducimos que para poder llevar a cabo la comunicación marítima, se utilizarán artefactos navales.

Está relacionada la comunicación marítima con el comercio marítimo, porque éste constituye la adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de explotación, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación; para lo cual se mencionan los siguientes conceptos:

- "Embarcación.-** Es toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.
- Marina Mercante.-** Es el conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.
- Navegación.-** Es la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados". ( <sup>16</sup> )

El Convenio SOLAS, que significa: en el idioma inglés "International Convention for the Safety of Life at Sea" 1974 (Seguridad de la Vida Humana en el Mar).

"Todo buque que efectúe exclusivamente viajes en zonas marítimas, estará previsto de una instalación radioeléctrica que pueda iniciar transmisión de alertas de socorro buque - costera desde el puerto habitual de gobierno del buque.

---

<sup>16</sup> DICCIONARIO PEQUEÑO LAROUSSE ILUSTRADO. Ediciones Larousse, México, 1984.

La instalación radioeléctrica de ondas métricas prescrita, podrá también transmitir y recibir radiocomunicaciones generales. Los buques que efectúan viajes en zonas marítimas podrán llevar satelitaria prescrita". ( <sup>17</sup> )

"Todo buque mientras esté en el mar, mantendrá un servicio de escucha radioeléctrica de las emisiones de información sobre seguridad marítima en la frecuencia apropiada en que se transmitía tal información para zona en que esté navegando el buque.

En buques dedicados a viajes en zonas marítimas, la disponibilidad se asegurará utilizando una combinación de dos métodos como mínimo, tales como la duplicación de equipo, el mantenimiento en tierra o la capacidad de mantenimiento del equipo electrónico en el mar, que apruebe la administración. Todo buque llevará personal capacitado para mantener radiocomunicaciones de socorro y seguridad de manera satisfactoria". ( <sup>18</sup> )

**Status del Agua.**- La vía acuática está conformada por los mares territoriales en la extensión y términos que establezcan el derecho internacional, consistente en las corrientes flotantes y navegables y sus afluentes, siempre y cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros, cuando su cauce sirva de límite en todo o parte de su extensión territorial nacional o a dos o más entidades federativas, cuando pasen de una entidad a otra, cuando crucen la línea divisoria con otro país, y por último hacemos referencia a los canales destinados a la navegación.

---

<sup>17</sup> SOLAS. Edición refundida del Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. 1974 y su Protocolo. 1978. Págs. 413, 415, 420.

<sup>18</sup> SOLAS. Edición refundida del Convenio Internacional Para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. 1974 y su Protocolo. 1978. Pág. 420.

El mar territorial (o aguas territoriales) comprenden la zona de mayor adyacente al territorio continental o a las aguas interiores de un Estado formando parte integrante de su territorio y encontrándose bajo su soberanía plena la que es ejercida tomando en consideración las normas de Derecho Internacional universalmente reconocidas.

La soberanía del Estado se extiende al mar territorial, a su lecho y subsuelo, así como al espacio aéreo situado sobre él.

"El régimen jurídico del mar territorial está consignado por las diversas Convenciones Internacionales sobre el mismo y sobre la zona contigua. La cuestión relativa a la anchura del mar territorial fue discutida y es hasta la fecha materia de constantes debates en el ámbito internacional, cuestión que no se resuelve aún mediante la aprobación de un acuerdo que se contenga en un Tratado Internacional. La mayoría de los estados han puesto en práctica una norma consuetudinaria conforme a la cual la anchura del mar territorial se ha fijado entre los límites de 3 y 12 millas marítimas inclusive. En el caso de nuestro país, se ha establecido como límite del mar territorial una distancia de 12 millas cuya medición debe efectuarse desde la línea de bajamar a lo largo de la costa o desde las líneas de paso recta que unen los puntos de la costa adentrados en el mar". ( <sup>19</sup> )

"El límite exterior del mar territorial constituye en realidad la línea de su frontera marítima en donde comienzan las aguas consideradas como altamar, (suele describirse el altamar como aquella parte del océano exterior una línea que corra paralela a cierta distancia de este. El mar situado allende los límites de la jurisdicción territorial se llama altamar y, por no formar parte de territorio de estado alguno, y si estar abierto al uso común de toda persona, forzoso es que

---

<sup>19</sup> LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN EL DERECHO MEXICANO. Talleres de Litografía Ingramex, S.A. Edición 194. Pág. 151.

haya normas que regulen los actos de quienes se hacen a la mar en buques y desempeñan sus negocios en aguas profundas." ( <sup>20</sup> )

"En el estado ribereño existen algunas excepciones establecidas en el Derecho Internacional, que en cierta forma afectan la soberanía del Estado ribereño como es el derecho de paso inocente de buques extranjeros que no sean de guerra, a través de aguas territoriales; este derecho conocido casi por todos los Estados es el que se reconocía como forma jurídica consuetudinaria, junto con la Conferencia sobre el mar Territorial, Zona Contigua aprobada en la Conferencia de la ONU sobre Derecho Marítimo Internacional, celebrada en Ginebra en 1958.

**"Derecho de Paso Inocente.-** Por paso inocente se entiende la navegación por las aguas territoriales, ya sea para atravesarlas sin penetrar en las aguas interiores, ya sea para dirigirse hacia esta agua o para dirigirse hacia altamar viniendo de ellas. Este paso comprende el derecho de detenerse y fondear, pero solo en la medida en que detención y fondeo no constituyan más que incidentes normales de la navegación o le sean impuestos para la embarcación por un atraque forzoso o por un peligro extremo." ( <sup>21</sup> )

El paso inocente se considera en tanto éste no perjudique o altere la paz, el orden o la seguridad del Estado ribereño.

Es evidente que los buques extranjeros que usan el derecho de paso están sujetos y por tanto, deberán someterse a las leyes y reglamentos promulgados por el Estado ribereño, en la inteligencia de que los buques o embarcaciones extranjeras deberán abstenerse de realizar trabajos de salvamento cuando pasen por aguas territoriales de otro Estado.

---

<sup>20</sup> COLOMBOS, C. JOHN. Derecho Internacional Marítimo. Editorial Aguilar. Madrid, 1986. Pág. 3.

<sup>21</sup> COLOMBOS, C. JOHN. Derecho Internacional Marítimo. Editorial Aguilar. Madrid, 1986. Pág. 31.



"En el caso de buques de guerra por el mar territorial, el Estado ribereño tiene derecho a prohibir a los buques de guerra el paso por su mar territorial, en el caso de México, no es necesario la autorización previa a la notificación de paso a los buques de guerra extranjeros lo que pueden pasar libremente por nuestras aguas territoriales cuando no se dirijan a puertos del país.

Por lo que hace a las demás aguas consideradas como nacionales, nos referimos a ellas nuevamente al analizar los bienes que forman parte del dominio directo de la federación y que constituyen propiedad nacional a los que por un defecto legislativo se enunciaron en la ley actual, repitiendo el texto constitucional consignado en el Artículo 27 Constitucional de nuestra Carta Magna en el párrafo relativo a los bienes que son del dominio directo de la nación". ( <sup>22</sup> )

De esta manera podemos manifestar que las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del Mar Territorial Mexicano. Asimismo, que cuando cualquier esclavo que ingrese al Mar Territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese solo hecho, su libertad y protección de las leyes, en los términos del Artículo 2º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La tierra es un planeta hídrico, único que el sistema solar entraña dicha característica. Si en la antigüedad el hombre lo hubiera sabido, si hubiese estado en conocimiento de que las aguas ocupan vastas extensiones, las casi  $\frac{3}{4}$  partes del globo terráqueo o, para hablar con mayor exactitud, el 70.8 % de la superficie que le corresponde a nuestro mundo quizás se le hubiese conocido por otro nombre, como Oceánica; por lo que el mar da paso a la navegación se realiza, por lo general, en barcos que de cierto modo, exponente de una cierta nación, lo mismo que se trate de un simple pesquero que de un lujoso trasatlántico.

---

<sup>22</sup> LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN EL DERECHO MEXICANO. Talleres de Litografía Ingramex, .S.A. Edición 1984. Pág. 151.

De acuerdo con nuestra Ley Federal del Mar, las zonas marinas mexicanas, las cuales son las siguientes:

- a) El Mar Territorial.
- b) Las Aguas Marinas Interiores.
- c) La Zona Contigua.
- d) La Zona Económica Exclusiva.
- e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares y
- f) Cualquier otra permitida por el Derecho Internacional.

Los conceptos anteriores se encuentran mencionados en la Ley Federal del Mar de 1996, de la siguiente manera textual:

ARTICULO 23.- La Nación ejerce soberanía en una franja del mar, denominada Mar Territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores.

ARTICULO 24.- La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre el Mar Territorial, al lecho y al subsuelo de ese Mar.

ARTICULO 25.- La anchura del Mar Territorial mexicano, es de 12 millas marinas (22, 224 metros), medidas de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

ARTICULO 26.- Los límites de Mar Territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas, determinadas de conformidad con las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

ARTICULO 27.- El límite exterior del Mar Territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas (22, 224 metros), del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior, determinadas de conformidad con el Artículo 26 de esta Ley y con las disposiciones pertinentes de su Reglamento.

## **TEMA II.**

### **1.- LA MARINA MERCANTE Y SU IMPORTANCIA**

En relación con la Marina Mercante, el primer punto de interés radica en contar con un marco conceptual acerca de su significado. Un concepto sobre la Marina Mercante puede ser amplio, restringido, material, formal, legal y extralegal. Por ello, considero importante referirme a cada uno de esos conceptos.

#### **A.- CONCEPTOS**

##### **1. Concepto Amplio**

"El fenómeno de la navegación es tan antiguo como el hombre. Este hecho, que parece innegable a la vista de ciertas formas de agrupación humana, en regiones lacustres (población palafítica), tiene la trascendencia de permitirnos suponer con grandes visas de verosimilitud que uno de los primeros medios de expansión del hombre fue el marítimo, en escala proporcionada a sus conocimientos físicos, y que en tal medio se desenvolverían muchas de sus actividades, ya en forma de viajes con objetivos mercantiles, ya como excursiones depredatorias de agrupaciones vecinas ya para explotar los recursos que la propia mar ofrece (pesca marítima). Resulta difícil y aventurado pretender trazar un límite preciso que defina el instante a partir del cual pueda hablarse de la existencia de una Marina Mercante organizada, como cuerpo o unidad cohesionada de buques, hombres y actividades que tuvieran un comercio como exclusivo objeto. Es innegable que existieron, en las civilizaciones del Oriente Medio y de Egipto, épocas de florecimiento de la vida mercantil, y que hubo hombres y buques a ella adscritos, pero una actividad tal que pueda responder a la denominación de Marina Mercante quedó subordinada a la existencia de un orden público

internacional. La perturbación grave de éste, había de determinar por fuerza el estrangulamiento de aquellas o su transformación en actividades mixtas guerrero - mercantiles". ( <sup>23</sup> )

Conviene tener en cuenta que en toda Marina Mercante pueden hacerse tres grandes apartados, que corresponden, en términos generales, a la navegación de cabotaje y carga y a la navegación de altura.

- I. **De Cabotaje**. Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y
- II. **De Altura**. Por mar entre puertos y puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas-mexicanas o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

## **2. Concepto Restringido.**

"La Marina Mercante es el conjunto de los buques y personal de la Marina Civil, por contraposición a la marina militar o de guerra". ( <sup>24</sup> )

## **3. Concepto Material.**

"La Marina Mercante comprende las unidades afectas a industrias marítimas y las que se destinan al tráfico mercantil con arreglo a la organización administrativa marítima". ( <sup>25</sup> )

---

<sup>23</sup> ENCICLOPEDIA GENERAL DE MAR . Ediciones Garrica, S.A. Madrid, 1957. Tomo JN.

<sup>24</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VI. Editorial Planeta, S.A. Córcega-Barcelona, 1979.

<sup>25</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VI. Editorial Planeta, S.A. Córcega-Barcelona, 1979.

#### **4. Concepto Formal.**

"Según el Registro Marítimo, la marina mercante está constituida, en sentido estricto, por los buques dedicados a la navegación de altura, gran cabotaje y, finalmente, cabotaje nacional".<sup>(26)</sup>

#### **5. Concepto Legal.**

De acuerdo con la Ley de Navegación vigente, en su Artículo 2o., párrafo tercero dice: "El concepto de Marina Mercante Mexicana es un conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos".

#### **6. Concepto Extralegal.**

"La Marina regida por el doble aspecto de la navegación de altura y de cabotaje. La navegación de altura, es el arte de llevar un barco de un sitio a otro por mar abierto; y por cabotaje el traslado del mismo teniendo a la vista marcas de reconocimiento. México, guarda una posición estrechamente marítima, entre dos de los océanos más importantes del mundo, el Atlántico y el Pacífico eleva su territorio escarpado, de ese primer litoral, el continental, reciben el contacto de las aguas del Atlántico, ya sea en el Golfo de México o en el Mar Caribe".<sup>( 27 )</sup>

---

<sup>26</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VI. Editorial Planeta, S.A. Córcega-Barcelona, 1979.

<sup>27</sup> GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VI. Editorial Planeta, S.A. Córcega-Barcelona, 1979.

La Marina Mercante es de gran importancia en el desarrollo del ser humano por las siguientes razones. Los hombres tienen necesidad de contar con los denominados satisfactores materiales, que son todas aquellas cosas que le sirven para subsistir y para vivir con menos esfuerzo y con mayor comodidades, existe en este sentido una dependencia del individuo hacia las cosas.

### ***B.- ASPECTOS DE INDOLE ECONÓMICO.***

Ahora bien, conforme a los lineamientos determinados por la Teoría Económica, en relación al tema a estudio, tenemos:

"Los medios de satisfacción que son los bienes y servicios, que en conjunto reciben el nombre genérico de satisfactores, éstos se van a dar en virtud de las necesidades como motor que pone en marcha la actividad económica del hombre. Los bienes son objetos que, por sus cualidades reales o supuestas, tiene la posibilidad de satisfacer una necesidad. Los servicios se identifican con las actividades que generan satisfacción, sin manifestarse en forma material. Algunos bienes se encuentran en tal abundancia que no requiere el hombre hacer mayor esfuerzo para aprovecharlos. Otro tipo de bienes son los económicos que por su escasez si requieren esfuerzo para conseguirlos o para convertirlos en satisfactorios. Los bienes desde el punto de vista técnico, pueden ser activos o pasivos, según sirvan para ejercer o para recibir la acción del hombre. Haciendo una clasificación sobre los bienes, estos pueden ser de acuerdo a su naturaleza y a su función. Por su naturaleza son: Naturales (sin la intervención de la mano del hombre); Humanos (producto de la mente humana) y Mixtos (combinación de la mente del hombre y de la naturaleza). Según su función: Económico (presatisfactores) y Técnico (activos, si ejercen acción y pasivos si reciben

acción). En general, los bienes de producción de uso único son las materias primas en la industria " ( <sup>28</sup> ).

Los bienes del individuo como satisfactores en la Marina Mercante, sirven para transportar cosas y bienes; y éstos desde el punto de vista de las Doctrinas Económicas, según Adam Smith, indican:

"Todo hombre se convierte en cierta medida en comerciante, y la sociedad misma se transforma en lo que propiamente puede llamarse sociedad comercial. El punto importante a donde conduce el breve estudio del dinero es el problema de "las reglas que los hombres observan de un modo natural en el cambio "de bienes", ya por dinero o uno por otro.

Esas reglas determinan lo que puede llamarse el valor relativo o de cambio de los bienes". Un hombre es rico o pobre, según la cantidad de cosas útiles que pueda obtener; Smith concluye que el trabajo "es la medida real del valor en cambio de todas las mercancías. El trabajo se convierte en el precio de las mercancías, y el dinero en el precio nominal. El valor real de todas las mercancías se resuelve, por lo tanto, en tres partes componentes: salarios, utilidades y renta; pero los salarios, las utilidades y la renta no son solo las únicas fuentes de ingresos de las diferentes clases de la sociedad, es decir, las formas en que se distribuyen el valor de las mercancías, sino que se convierten también en las tres fuentes originarias de todo valor en cambio". ( <sup>29</sup> )

---

<sup>28</sup> DOMINGUEZ VARGAS, SERGIO. Nociones Elementales de Teoría Económica. 13ª. Edición. Editorial Pomúa, S.A. México, 1988. Pág. 38.

<sup>29</sup> CFR. ROLL, ERIC. Historia de las Doctrinas Económicas. Fondo de Cultura Económica. 5ª. Edición. México, 1985. Págs. 157, 159, 161, 163.



### **C.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS.**

Ya que contamos con el significado de la Marina Mercante, procederemos a exponer su importancia histórica:

La Marina ha sido, desde la antigüedad, el principal medio para el desarrollo económico y la transculturación de los pueblos a lo largo de la historia del hombre, la navegación marítima ha sido una actividad de mayor importancia que la de transportar las más diversas mercancías, y a los más heterogéneos viajeros, los buques han llevado de una a otra costa, o de uno a otro continentes, ideas, filosofías y cultura.

En épocas muy remotas el mar se constituyó en barrera infranqueable para la comunicación entre los hombres. En las civilizaciones incipientes de la vieja Europa y del Sudeste de Asia la pesca fue importante actividad de los pueblos costeros, pues de ella dependía en buena parte su alimento. Es posible que los buenos pescadores se internarán cada vez mas en busca del sustento y adquiriendo poco a poco, la conciencia de la existencia de otras tierras, con otros hombres, un poco mas allá de lo que alcanzaban a distinguir.

Dentro del marco geográfico de lo que conocemos como **"CUNA DE LA CIVILIZACIÓN OCCIDENTAL"** (El Mar Mediterráneo y el Mar Egeo) las distancias son pequeñas entre las costas de tierra firme y las islas, y entre estos mismos. No es de extrañar que desde los más remotos tiempos, tal vez por un mero afán de curiosidad o en incursiones para la búsqueda de más abundante pesca, se haya percatado el hombre de su capacidad para transportarse sobre embarcaciones desde el continente a las islas, y entre estos encontrar nuevos productos utilizables en la elaboración de sus satisfactores, con lo cual dio sus primeros balbuceos el comercio marítimo.

El establecerse de manera regular este intercambio de productos, dio paso a un mayor contacto entre hombres de diferentes desarrollos culturales, lo cual impulsó el desenvolvimiento de las civilizaciones.

Para conocer mejor las posibles causas por las que no se desarrolló, en el México Antiguo, la Navegación Marítima, y, en consecuencia, la construcción naval, así como los motivos que obstaculizaron el desarrollo de esa industria durante casi los tres siglos de la colonia, y sus paralizaciones en la primera centuria de nuestra vida independiente, no obstante que la Nueva España fincó buena parte de su economía en el comercio transoceánico, es necesario hacer una breve reflexión sobre las condiciones geográficas y socioeconómicas, tanto para la época prehispánica como la de la colonia, llegando a las conclusiones siguientes:

A diferencia de lo que aconteció en las primeras culturas europeas y del sudeste de Asia, que por la abundancia de islas presenta condiciones similares a la región Mediterránea, en lo que es actualmente República Mexicana, el pueblo dominante, el mexicatl o tenochca, se estableció en el altiplano a varios centenares de Kilómetros de las costas orientales y occidentales del Anahuac.

Los litorales mexicanos son del todo diferentes a los de las mencionadas regiones donde surgieron los más antiguos e importantes culturas occidentales y orientales, en Europa y en el sudeste de Asia la navegación fue fundamental para los aspectos comercial y militar entre los pueblos de una y otra costa del Mediterráneo. En tanto en Anahuac la navegación marítima no fue estimulada debido a la ausencia de territorios importantes a distancias tales de sus costas que pudieran resultar más accesibles por la vía marítima que por la terrestre".<sup>(30)</sup>

---

<sup>30</sup> OROZCO VELA, OLIVERIO F. La Marina en la Historia del Comercio. Asociación de H. Escuela Naval Militar. México, 1962. Pág. 70.

## **1. EN LA ÉPOCA PREHISPÁNICA.**

Para tener un conocimiento más profundo de lo que es la Marina Mercante, vamos a referirnos, brevemente, a los inicios de la navegación y el comercio marítimo prehispánico.

"Después del fuego, la navegación aparece como una dádiva divina entre los hombres: está el origen de todas las grandes civilizaciones antiguas. Los pueblos habitados del altiplano del Anahuac y los extensos litorales que protegen lateralmente el hoy país de México, si bien no ostentan características marineras en extremo adelantadas, deben ser tomadas en consideración al referirse al intercambio a una comercial establecida por ellos a grandes distancias, sin duda alguna en multitud de ocasiones por la vía marítima. La canoa (acal o acalle) constituida con firmeza por un solo trazo de madera, sin más ligera falla ni el más insignificante nudo, representa el medio de comunicación usual en las regiones lacustres, de grandes cuencas interiores como las había entonces, y también en aquellas culturas adheridas a los márgenes de los ríos y porciones costeras. Los árboles son transformados en balsas o canoas. Los árboles que de preferencia se empleaban eran el cedro y aquellos que siendo corpulentos, eran al mismo tiempo ligeros y equivalía a una manta pequeña, los había individuales quizá como correas y que tendrían aproximadamente cuatro metros de eslora, alcanzando una velocidad cercana a las tres millas náuticas y podrían desempeñar jornadas de seis y ocho horas. La navegación prehispánica, mas que como instrumento o medio de dominio, cunde como procedimiento o técnica de comercio. Las canoas, en la inmensa mayoría de las ocasiones son mercantes; las naciones indígenas no crean y menos sostienen una tradición marinera como la de otros pueblos históricos del Mediterráneo, Atlántico , Pacífico, asimismo se puede hablar de navegación de altura reconocida, ha de entenderse que sus embarcaciones no rebasan ni por su técnica ni por su tamaño a lo que entendemos por canoas y piraguas; en su papel de acarreo de productos, resultan medios de comunicación

fluvial y lacustre, y en el mar desempeñan el papel de instrumentos de comunicación costera".( <sup>31</sup> )

Respecto al tráfico marítimo en el México prehispánico, Alfredo Chavero, en su obra Historia Antigua, expresa:

"Que los pueblos marítimos costeros vivían de la pesca, y de ella hacían su comercio habitual con las ciudades. Estados de Sinaloa y Sonora conocían la navegación, y no solo costeaban sino que sus ligeras canoas de dos proas atravesaban el Mar Bermejo de una a otras costas. Esto es donde puede florecer la navegación y con ello la construcción naval, fueron zonas desérticas o semidesérticas que no ofrecieron posibilidades comerciales ni propiciaron el desenvolvimiento cultural y menos aún el interés de un expansionismo entre los pueblos que ocupaban esos territorios. Durante el periodo de la lucha armada no se pudo pensar, por el propio estado de efervescencia revolucionaria, en la construcción naval, puesto que los puertos pasaban con frecuencia del control realista al insurgente y viceversa; empero José María Morelos y Pavón precisaron la conveniencia de adquirir buques para establecer el comercio y el avituallamiento de las regiones emancipadas de la Corona Española". ( <sup>32</sup> )

Al lograr su Independencia Nacional, México abrió sus puertas al comercio con todas las naciones del mundo, pero la carencia de una flota propia le hizo depender, casi de inmediato, de transportadores extranjeros y sujetarse a las eventualidades de un tráfico irregular así como de altos costos en los fletes.

---

<sup>31</sup> ACOSTA SAIGNES, MIGUEL. Los Pochteca. El Comercio en el México Prehispánico. Pág. 31.

<sup>32</sup> OROZCO VELA, OLIVERIO F. La Marina en la Historia del Comercio. Asociación de H. Escuela Naval Militar. México, 1962. Pág. 71.

Por otra parte, surgieron dos hechos muy importantes relacionados con la construcción naval:

"En 1822 se estableció en Veracruz la Compañía Trasatlántica Mexicana que puso en servicio una flota de cuatro vapores adquiridos en Europa, tres de los cuales fueron dedicados al tráfico con aquél continente. El inicio de la construcción de buques en México fue consecuencia de una necesidad histórica. El primer astillero habido en Nueva España y en la América Continental fue el de Zacatula y no el de Tehuantepec como erróneamente se había considerado por varios historiadores. Por tal motivo, se señala a Tehuantepec como el sitio donde se localizó el primer astillero de América. Es probable que el segundo astillero fuera el de Acapulco, y de la misma manera, ya funcionaban los astilleros de Santiago hoy Manzanillo. Para ese entonces la construcción naval, dedicada a fines propios de la época como eran las expediciones de reconocimiento y exploración, recibió un notable impulso con la operación de 400 hombres de mar y carpinteros de ribera que Cortés trajo de España, lo cual permitió la creación de nuevas carpinterías de ribera en nuestra costa occidental. El astillero que se encontraba en la comarca de Tehuantepec, en Huatulco, cerca de Puerto Angel, y fue conocido con el nombre de Astillero de Carbón, el cual fue considerado por muchos años, como el primero habido en México en el año de 1533". ( <sup>33</sup> )

A menos de tres años de haber sido vencido y conquistado Tenochtitlan se inició la construcción naval en las costas del Pacífico, con tan magníficos resultados, que se crearon muchos astilleros en aquél litoral, de Tehuantepec a Loreto y salieron los buques que habían de hacer posibles los reconocimientos y conquistas de las costas occidentales, comprendidos entre Centro América y Alaska. Asimismo, con barcos fabricados en esas costas mexicanas se logró llevar los dominios de España hasta Filipinas y establecer el comercio entre aquella región insular del sudeste de Asia y España, vía Acapulco y Veracruz.

---

<sup>33</sup> OROZCO VELA, OLIVERIO F. La Marina en la Historia del Comercio. Asociación de H. Escuela Naval Militar. México, 1982. Pág. 71.

Los puertos del Golfo en donde más se desarrolló la actividad marítima comercial fueron: los de Campeche, Tlacotalpan, Coatzacoalcos, Sisal (puerto de la costa de Yucatán), y en menor escala, posiblemente en Villahermosa o Frontera, Tab., mencionado en las crónicas como el Río Tabasco y en el Pacífico, los lugares donde se erigieron los astilleros de Tehuantepec, Zacatula, Acapulco, Zihuatanejo, Navidad, Santiago y San Blas.

México, al iniciar vida independiente, se encontró con su industria naval desintegrada y sus comunicaciones marítimas desarticuladas. Además, en el Golfo, sólo el puerto de Veracruz estaba habilitado para el comercio de altura, en tanto que en el Pacífico, únicamente los puertos de Acapulco y San Blas contaban con algunas instalaciones adecuadas para proporcionar servicios marítimos. Los astilleros que en uno y otro litorales habían operado durante la Colonia se encontraban destruidos y abandonados.

La falta de astilleros en el país dio lugar a que la Armada de México, entonces llamada Marina de Guerra, al igual que la flota mercante se formará con embarcaciones que se adquirirían de acuerdo con las necesidades de cada momento y ajustadas a las posibilidades económicas del país y condiciones del mercado internacional. La flota pesquera muy débil en ese tiempo, logró mantenerse en operación por la existencia de pequeños astilleros privados ubicados en algunos puertos en ambos litorales mexicanos.

Con la expedición de Leyes de Pesca, que reservaron esa actividad a cooperativistas mexicanos, se produjo el desenvolvimiento de esa industria, lo que a su vez impulsó la construcción naval de pequeños barcos destinados a la captura de camarón y especies de escama en aguas poco profundas. De esta manera reaparecieron astilleros en Salina Cruz, Acapulco, Manzanillo, Mazatlán, Guaymas y otros puertos.

Con la creación de la Secretaría de Marina en 1941, se proyectó entre otras actividades, la creación de diques secos y astilleros, así como la rehabilitación del Puerto de Salina Cruz, Oax., que permaneció cerrado desde 1924, fecha en la que había zarpado el último barco.

En los años 1959 a 1960, se inició la construcción de embarcaciones para el servicio de la Armada de México, habiéndose construido en San Juan de Ulúa, Ver. cinco unidades patrulla con casco de acero de 37 toneladas, destinadas al servicio de vigilancia en Chetumal, Q. Roo y Río Hondo (es el que señala el límite y fronteriza entre México y Belice), éstos patrulleros fueron fabricados en San Juan de Ulúa.

En esa misma época, el Comandante General de la Armada, Contralmirante Antonio Vázquez del Mercado, presentó al Secretario de Marina un proyecto mediante el cual se emprendería en México la construcción de un buque con casco de acero y de dimensiones adecuadas a nuestro noviciado. Vázquez del Mercado había expuesto su firme convicción, adquirida por su experiencia, para construir un pequeño barco mercante con casco de acero para el servicio de cabotaje, de 500 toneladas de peso muerto, a carga máxima.

Para la realización del proyecto se obtuvo el apoyo del Ingeniero Alberto Fardan, de la Armada Italiana, que además actuaba como uno de los directores del Astillero Industrie Navale Meccaniche Affine de la Spezia, Italia. Como no solo se trataba de construir el buque en nuestro país, sino de aprovechar muchos elementos que para esa fecha ya se elaboraban con eficiencia, se solicitó al astillero una relación que contuviera el despiece del barco y el costo de cada elemento, con objeto de, ya con esa base, señalar a la casa italiana que piezas debía surtir y que otras serían de fabricación nacional.

En consecuencia, se habilitó la parte sur anexa al pequeño dique de San Juan de Ulúa, Ver., donde se levanto un galerón y se hicieron diversas obras, entre ellas la de la "grada de construcción". El barco fue botado al agua el 13 de junio de 1958 con el nombre de "México"; su eslora total era de 53.7 metros, manga de 8.28 metros y desplazamiento a plena carga de 785 toneladas con capacidad en bodegas de 661 metros cúbicos.

Con un procedimiento similar, en el Gobierno del Licenciado Adolfo López Mateos, se construyó un buque gemelo, al que se le dio el nombre de "Zacatecas". Mismo que quedó al servicio de la Armada de México como transporte auxiliar. Ambos buques hasta la fecha han prestado eficientes servicios y se encuentra navegando.

Es preciso considerar que hasta la fecha ya casi la totalidad de las flotas de altura de Petróleos Mexicanos y mercante están integrados por buques comprados en el extranjero.

Las autoridades federales no han pasado por alto que la empresa naviera más importante del país, Transportación Marítima Mexicana, S.A., y sus subsidiarias, operan con varias unidades a flote alquiladas a largo plazo, y no obstante ello, solo el 10% de la carga internacional de nuestro país se transporta en barcos de bandera mexicana, lo que implica un fuerte gasto, por fletes pagados a empresas navieras del extranjero. Esto significa que México necesita con urgencia acrecentar una flota mercante para absorber un porcentaje mayor de ese flete nacional.

Por lo que se refiere a nuestras primeras culturas y su relación con la Marina Mercante, tenemos:



## Los Olmecas.

"La cultura Olmeca, incógnita hasta cierto punto, ofrece la perspectiva de utilización del medio acuático, ubicado en la cálida región costera que forma ahora la parte sur del Estado de Veracruz y el norte del colindante estado de Tabasco en lo que podrán llamarse su foco central. La zona metropolitana queda comprendida, quizá con mayor exactitud entre el Golfo de México por el norte, las primeras estribaciones de la sierra por el sur, el Papaloapán por el oeste y la Cuenca del Blasillo - Tonalá por el oeste.

Olmeca significa "habitante del país de hule". Se ha dicho que su superficie simula la Mesopotamia americana, con la variante de que si la Mesopotamia clásica se enfrenta a la tierra seca, ésta de los Olmecas lo hace contra la selva y el agua. Sus grandes problemas son la vegetación sofocante, las inundaciones periódicas, y los pantanos sin drenaje posible.

El sitio más imponente construido por los Olmecas: **La Venta**, hállase situada sobre una isla, de allí que, con toda lógica, pueda y deba pensarse que "las grandes piedras traídas desde lejos y desde distintos sitios (pues en ese lugar no hay) probablemente fueran acarreadas por la costa hasta la desembocadura del Río Tonalá y luego jaladas hasta la isla, mediante un trabajo organizado. Pálpese, sin quererlo, un extenso comercio de navegación, con importación de productos naturales o materia prima, y exportación de objetos manufacturados. Todo parece indicar que las importaciones eran de un peso y tamaño considerable, mientras las exportaciones consistían en objetos pequeños. Por lo que cabe suponer que el comercio en esta extensión del país se hiciera de preferencia por mar, costeando con embarcaciones relativamente pequeñas o, en la mayoría de los casos, por vía fluvial dada la cercanía de varios de los núcleos de población a ríos de fácil navegación" ( <sup>34</sup> )

---

<sup>34</sup> ACOSTA SAIGNES, MIGUEL. Los Pochteca. El Comercio en el México Prehispánico. Pág. 32.

## Los Mayas.

"La cultura Maya, que corre desde la época premaya, alcanza los tiempos clásico y preclásico, respectivamente de los llamados Viejo y Nuevo Imperios, en fechas aproximadas 317-987 años d.c. y 987-1697 d.c., y asienta sobre una gran extensión territorial, calificada en áreas sur, central y norte. Los Mayas practicaban la pesca, fabrican canoas ahuecando grandes troncos de árbol, y concentran un extenso comercio tanto terrestre, fluvial y marítimo, o sea, tierras adentro y sobre las costas que dominan. El comercio maya es pacífico, de carácter puramente económico, sin pretensiones de expansión territorial; sostiene un intenso tráfico de mercaderías, provenientes de la costa, la sierra, la selva y aún en las regiones vecinas; es intercomunal, interzonal y hasta interregional o foráneo" ( <sup>35</sup> )

## Los Mexicas.

"Los mexicas, establecidos en el Altiplano, dominadores de grandes extensiones de territorio adquirido basándose en conquistas e infiltraciones insidiosas, dentro de su organización social forman una clase, la de los Pochteca, cuyos miembros caminan por todo México con la consigna primordial de intercambiar productos locales por extranjeros. En Tenochtitlán y Tlatelolco, los comerciantes se agrupaban en los barrios de Pochtlán, Anachtlán, Acxotlán, Atlauhco, Tzonmolco, Tepetitlán e Itzotlco. Los Pochteca abren las vías de comercio, las rutas que llevan a Xalapan, Estado de Veracruz; Coaixtlahuacan, Nochistlán, Puctla y otros lugares del Estado de Oaxaca". ( <sup>36</sup> )

---

<sup>35</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 26.

<sup>36</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 30.

En el área del Golfo de México, cinco son los grupos principales de puertos de intercambio:

- Los establecidos en la desembocadura del Río Coatzacoalcos.
- Las Ciudades de tierra adentro de Cimatán.
- Las de la Chontalpa.
- La Ciudad de Potonchan en la desembocadura del Grijalba y
- El Xicalango.

Del movimiento lacustre de la Tenochtitlán, una gran Ciudad, se encontraban más ciudades dentro del agua:

"Otros muchos pueblos alrededor de la misma laguna, en tierra y su gran plaza; el templo estaba tan alto que todo lo señoreaba muy bien; se distinguían bien las tres calzadas que entran en México, que es la de Iztapalapa, Tacuba, y Tepeaquilla. También se distinguía el agua dulce que venía de Chapultepec, de que se proveía la ciudad, y en aquellas tres calzadas, los puentes que tenía hechas de trecho en trecho, por donde entraba y salía el agua de la laguna de una parte a otra; y se veía en aquella gran laguna tanta multitud de canoas, unas que venían con bastimientos y otras que volvían con cargas y mercaderías; y veíamos que cada casa de aquella gran ciudad, y de todas las demás ciudades que estaban pobladas en el agua, de casa a casa no se pasaba sino por unos puentes levadizos que tenían hechos de madera, o en canoas, y veíamos en aquellas ciudades cúes y adoratorios a manera de torres y fortalezas, esto hace que el Mexica se adopte y se convierta en nauta. Según los códices ( se entienden por éstos como los testimonios documentales, relativos a pueblos del antiguo México anteriores o ulteriores a la Conquista ) son testimonio de la existencia de una navegación prehispánica restringida. Ya la Tira de la peregrinación azteca o Tira del Museo, donde se refiere el éxodo de las tribus Nahuatlacas en su peregrinar hacia el Sur, muestra una laguna que hubo de ser cruzada por el pueblo errante; al centro una isla habitada hace conjeturar a

Alfonso Toro sobre la identificación de Aztlán:" Se ve una isla, posiblemente Aztlán, con un templo en el centro de varias casas que indican los diferentes barrios, un individuo que rema se dirige en canoas a la población siguiente" ( <sup>37</sup> )

## **2. EN LA ÉPOCA COLONIAL.**

### **Descubrimiento en el Siglo XV.**

Marco Polo abre la ruta de Oriente y explica que es fácil viajar hacia Catay y Cipango, China y Japón, respectivamente. El Atlántico es, en la conciencia medieval, un océano tenebroso donde el mar de los sargazos (alga marina de color oscuro que da las costas de Florida) atrapa las naves, enredándolas sin misericordia. Las regiones ecuatoriales resultan innavegables por su alta temperatura, y hacia el sur, el horrible mare tenebrosum, mezcla de aguas cálidas y frías, unidas a ellas a niebla y arena del desierto, producen una masa impenetrable.

Las navegaciones por el Atlántico no son sino una secuela de las actividades marineras de los pueblos ibéricos. El arte de navegar reconoce el término náutica, al que relaciona con quienes conducen las embarcaciones, o sea los naucleros, naucheros o naucheres.

---

<sup>37</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 38.

## La Casa de Contratación.

"Esta casa nace a finales del siglo XV y a principios del siglo XVI un furor demencial se desata en España, principalmente en el sur de ella: el traspaso a América. Cristóbal Colón, en su carta a los reyes después de su último viaje, manifiesta que no es el descubridor solo de América, sino cuanto viene tras él. El Estado, al intervenir en forma decisiva en los tratados primeros, y al conceptuar a las Indias como expansión peninsular, requiere de un organismo que resuelva cuantos problemas represente - en un momento dado - las incursiones a América, incursiones que no pueden permanecer atentas y manejadas por gentes no contratadas que zarpan furtivamente. Aún cuando el esfuerzo, el capital y los barcos mercantes privados son los protagonistas indiscutibles de todo la hazañosa epopeya del descubrimiento y los pasos subsiguientes, no puede perderse de vista el que la Corona siempre se reserva el derecho de autorizar los viajes. La Real Pragmática del 01 de septiembre de 1500 dicta la primera medida de protección en favor de la marina mercante propia. **La Casa de Contratación en Sevilla**, España es una simple casa de comercio: centro para fomentar el trato de la Corona con las Indias, recoge en sus almacenes mercancías y abastos navales de toda clase, requeridas por el tráfico americano, y reciben ellos todo lo que se trae en cambio a España. Con relación a todas las causas civiles tocantes a comercio, comunicaciones y navegación y desde las Indias, solo la Casa de Contratación tiene que sentenciar, y la justicia municipal no debe entrometerse ni en primera ni en segunda instancia". (38)

A mediados del siglo XVII, define la navegación como el procedimiento que "enseña a conducir un barco suficiente (en magnitud por el camino más corto y en el tiempo más breve)". México guarda una posición estrechamente marítima. Puede decirse que México tiene extensas costas sobre los dos océanos, Atlántico

---

<sup>38</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 53.

y Pacífico, y que reflejan un carácter irregular; mientras que en litoral del Golfo de México es bajo, poco profundo, arenoso en sus playas, con pocos lugares para aprovecharlos como puertos naturales, el Pacífico es abrupto, rocoso de escasas bahías.

### **Comercio y Navegación entre Nueva España y Venezuela.**

El comercio entablado entre la Nueva España y Venezuela, comercio exclusivista de traslado y venta de cacao al virreinato septentrional, por ser el segundo de los lugares citados una región de monocultivo o monoproducción. La economía venezolana reposa durante dos siglos sobre la siembra y el comercio del cacaotero (árbol de la moneda para la propia Venezuela).

Venezuela así, crea una marina mercante propia, con la cual transporta sus productos a Veracruz, Islas del Caribe y aún a España. Cuando Guayaqui interviene en el intercambio del cacao trayéndolo hasta Acapulco, también las naves pertenecen a los mercaderes del Mar del Sur, en particular a los del Callao.

### **Reglamento para el Comercio Libre de 1778.**

#### **Sus Consecuencias.**

En el tiempo de Carlos II, en el siglo XVIII, su interesante Memorial del secretario de Estado Manuel de Leyra propugna por la total ruptura del monopolio comercial existente en España, propone, para sustituirlo, la creación de una gran compañía internacional de comercio.

Para el reglamento, todas las naves que se destinen al comercio han de pertenecer a los vasallos españoles, sin participación alguna de los extranjeros.

El Reglamento de 1778 conduce aun aumento considerable en la producción de las fabricas y en el desarrollo de la Marina Mercante; así lo hace notar el rey cuando extiende la Real Orden de 28 de Febrero de 1789, donde concede la libertad de comercio en frutas y manufacturas nacionales entre Nueva España y Caracas. El Reglamento de 1778 es brecha franca que da pasó a la libertad de comercio.

## **La Marina Mercante en Presencia de América.**

Naves y Viajes de Cristóbal Colón. El descubrimiento de América se realiza en naves mercantes; la marina mercante española, de índole privada, es el alma del conocimiento de América. No cabe discusión alguna, porque las embarcaciones que emplea en la travesía inicial el navegante genovés - de los cuatro que acomete - resultan pequeños veleros costeros utilizados para el comercio y el transporte. Dos son las embarcaciones auxiliares que lleva: una barca y un batel.

Corresponde a Cristóbal Colón y a la "Santa María" el descubrimiento del cambio de declinación magnética. En apoyo a la categoría de esta embarcación están los argumentos a favor que el propio Colón emite: siempre la llama nau, nombre carabela a la "Niña" y la "Pinta", y cuando menciona a las tres juntas, las denomina navíos.

Colón significa el encuentro de la marina mercante con el nuevo mundo. Mientras efectúa sus cuatro viajes, el Océano Atlántico solo se mira surcado por sus naves, muchos otros hombres, por circunstancias de diversa índole, incrementan las expediciones, por tanto el trafico marítimo comienza a movilizarse en son de descubrimientos añadidos, de conquista y colonialización, pero también de comercio.

El recorrido lógico, histórico, es el de navegación, descubrimientos, tráfico marítimo y marina mercante.

### **3. EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE.**

#### **De la Independencia a la Revolución.**

La difícil situación que priva en el país durante el primer medio siglo de vida independiente interfiere, o más bien, impide la creación de una Marina Mercante.

La situación de un solo puerto como sede primordial del comercio de cada litoral, Veracruz en el Golfo, Acapulco en el Pacífico y la Administración depende donde se entremezclan la lentitud de trámites, la venalidad, el contrabando y hasta el ofrecimiento de puertos, son otros tantos factores adversos para el logro del impulso marítimo.

México está supeditado a los mercados extranjeros y a la fijación de condiciones deteriorantes.

#### **La Primera Bandera de la Marina Mercante.**

La vida independiente del siglo XIX acusa episodios dignos de mención. En el Sur, durante la guerra emancipadora que cubre los años 1810-1821, el pensamiento de las necesidades imperiosas de nuestro pueblo obliga a José María Morelos y Pavón a actuar de tal manera, que en Puruarán deja constancia del interés sustentado por él en relación a la Marina Mercante. Tras el Congreso de Chilpancingo, efectuado durante septiembre de 1813 y también tras el dictado



de la Constitución de Apatzingán emitida el 22 de octubre de 1814, el pueblecito de Puruarán, Michoacán, es semillero de ideas: se concreta la primera bandera de la Marina Mercante Mexicana. En este breve lapso de rasgadas previas al sacrificio, genera las banderas nacionales, y entre ellas la de comercio, la que deben ondear las unidades mercantiles, junto a la de guerra y a la parlamentaria.

El 3 de Julio de 1815, en sesión legislativa, el Supremo Congreso, representado por José Pagola como presidente, y por Francisco Agrandar y José María Izazaga como diputados secretarios.

"El Congreso al crear las citadas banderas dice: "es consiguiente aparecer en el mundo con todos los caracteres y señales que según los derechos de gentes indican un gobierno supremo y libre de toda nominación extranjera, conformándose con la costumbre adoptada por todas las naciones, ha resuelto establecer en la forma siguiente las banderas nacionales con que deberá anunciarse, así en mar como en tierra, la guerra la paz y el comercio.

La bandera de comercio queda descrita como: "Un paño azul celeste, de longitud y latitud usadas por las demás naciones; el decreto es sancionado allí mismo por el propio supremo gobierno mexicano, lo firmaron José María Morelos, José María Liceaga y Remigio de Yarza.(<sup>39</sup>)

---

<sup>39</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 207.

## LA MARINA MERCANTE MEXICANA: 1821 1848

"La Independencia política de México presenta a los nuevos gobernantes la ardua tarea de organización. En el ramo de marina, la mercante simplemente no existe; pero México tiene que subsistir y la única vía de acceso es la marítima de efectivo se establezcan, habrá de recurrir al intercambio a ejecutar por nuestros litorales. El fluir del comercio portuario es la única entrada y salida de las divisas. Sin barcos la nación prácticamente se halla a la deriva, atrapada entre los especuladores que se enriquecen con toda facilidad en las ciudades, y los consorcios mercantiles que desde lejos surten el mercado a su antojo.

Debido a la complejidad con la cual se presenta el problema de organización del ramo aduanal, la misma Regencia del Imperio Mexicano se ve obligada a reconocer el Decreto de las Cortes Españolas del 9 de noviembre de 1820, cuyos aspectos fundamentales aparecen en el denominado Arancel General Interno para el gobierno de las aduanas marítimas en el comercio libre del Imperio, primer documento legal existente dentro de este terreno en el México independiente. Se reconocen los puertos habilitados por el posterior decreto de las cortes, y se faculta a la Regencia para que de inmediato establezca aduanas en donde no las haya.

A las embarcaciones extranjeras se les fija un derecho de tonelaje, allí se mencionan los géneros cuyo avalúo queda a criterio de los vistos, previo conocimiento del administrador de aduana; se refiere a las mercancías de exportación prohibida y los elementos libres de derechos, se señalan los puertos habilitados indicándose que en ellos ha de administrarse sin distinción a cualquier buque con mercancía, siempre que convenga en el pago de los derechos establecidos por el propio arancel. El primer arancel para aduanas marítimas y de frontera de la administración Republicana data del 16 de noviembre de 1827.

El movimiento marítimo desarrollado durante estos años en los puertos mexicanos puede esbozar una idea, refleja también el reembarque de mercancías, muchas veces realizado mediante el sistema de cabotaje. De antemano hemos anotado que la región del Golfo de México - idéntica a la postura del Pacífico - no tiene más vía de contacto que la del mar del siglo XX. En 1902 Porfirio Díaz inauguró importantes obras portuarias en Veracruz: muelle fiscal y malecón, donde se levanta para entonces la estación terminal. Para 1908 la matrícula habida de embarcaciones mercantes permite calcular un tonelaje total de ellas que rebasa levemente las 48,500 toneladas; el tráfico aumenta en los puertos de Guaymas, Salina Cruz y Coatzacoalcos". ( <sup>40</sup> )

La Marina Mercante Mexicana se divide en: naves destinadas al comercio de altura y cabotaje, naves destinadas únicamente al comercio de cabotaje y embarcaciones menores, dragas o demás destinadas al servicio de puertos, pesca, recreo y tráfico de ríos y lagos interiores. Para que las naves destinadas al comercio de altura se consideren mexicanas y gocen de la protección y franquicias que las leyes conceden a las naves mexicanas, deberán nacionalizarse y conservar la nacionalidad mexicana y la patente respectiva que acredite esa cualidad.

De esta manera, la Marina Mercante va evolucionando, para lo cual se tuvo que elaborar un Proyecto de Código de la Marina Mercante: comenzó a regir el 5 de mayo de 1902, el cual está constituido por: 323 artículos en 7 capítulos y prevenciones generales, a saber: de la jurisdicción marítima de la nación; de la libertad de tráfico marítimo y fluvial; de la nacionalización de las naves en México; de la matrícula de la gente de mar, de la navegación; de las autoridades marítimas y sus atribuciones, y de la policía de puertos, etc.

---

<sup>40</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág.213.

El proyecto de Código de la Marina Mercante fija hasta donde se extiende o radica la soberanía nacional: 20 kilómetros del litoral marítimo del territorio mexicano, contados desde la línea de marea más baja, " los buques mercantes mexicanos legalmente nacionalizados siempre que se encuentren en aguas territoriales mexicanas o en alta mar, y aún cuando se encuentren en aguas de nación extranjera, y ésto es, respecto de las obligaciones que les impone esta ley y en los casos aceptados por el derecho internacional y leyes mexicanas.

El comercio por los puertos de altura legalmente abiertos al tráfico marítimo es libre para todas las naciones, y el comercio de cabotaje o aquél que tiene lugar en las aguas interiores, queda reservado a las naves nacionales, en los términos y con las excepciones que establezcan las leyes fiscales y los tratados.

"Los buques mercantes recibirán tres banderas: la de navegación, la de matrícula de puerto, y la de número que corresponda, mas una roja que deberá izar en el tope de trinquete, en el supuesto caso del que al arribar a un puerto nacional traiga a su bordo pólvora, dinamita u otras materias explosivas de cualquier género". ( <sup>41</sup> )

## **A los Cincuenta Años de la Nacionalización de la Marina.**

Tripulaciones mexicanas.- Junio 4 de 1917. El primero de junio, se conmemora el Cincuentenario de la Nacionalización de la Marina Mercante; la trascendencia de esa fecha es de todos conocida, aunque en realidad una gran mayoría de los ciudadanos mexicanos desconoce en qué consiste precisamente ese hecho.

¿Que fue lo que se nacionalizó?, ¿no existían barcos mexicanos antes de 1917?, ¿México no tenía una marina?

---

<sup>41</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 220.

Sí había buques con pabellón mexicano, pero era excepcional que fueran tripulados por ciudadanos mexicanos y más raro todavía que éstos fueran los capitanes y oficiales de esas naves,

Fue Don Venustiano Carranza quien propuso en 1917 el artículo 32 de nuestra Carta Magna, en el que se precisa que para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y desempeñar cualquier cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento, y que esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera o insignia mexicana.

En relación a lo anterior, se conmemora el primero de junio, existe la exigencia de que las tripulaciones que sirvan en cualquier embarcación que se ampare en la bandera e insignia mexicana habrán de ser obligatoriamente formadas por mexicanos de nacimiento, y que esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación que se ampare con la bandera o insignia mexicanas.

Respecto de cómo se puso en práctica esta disposición de nuestra Carta Magna, el Capitán Juan de Dios Bonilla relata el siguiente hecho, en el que participó cuando era titular de la Comandancia General de Marina:

"Al entrar en vigor la Constitución de 1917, se encontraban en Veracruz varios barcos de la compañía mexicana de navegación, que debían ser tripuladas conforme a las nuevas disposiciones constitucionales, o sea que los marinos, españoles nacionalizados mexicanos que esa compañía empleaba como capitanes y oficiales, tenían que ser sustituidos por mexicanos de nacimiento. Esto dio lugar a que hubo gran resistencia, aunque pasiva, por parte de la

empresa, para dar cumplimiento a lo dispuesto, pero como la capitania de puerto tenía órdenes precisas de la Comandancia General de Marina, de no despachar embarcación alguna que no estuviera tripulada conforme lo mandaba la Constitución, no hubo más remedio que hacer las designaciones entre el personal que reunía ese requisito. De acuerdo con esta situación, se nombró capitán del barco "El Tabasco" a Don Rafael Izaguirre y del barco "Oaxaca" a Don Armando Ascorve, y estos buques fueron los primeros tripulados conforme a las prevenciones de la nueva ley. De estos dos buques, el que primero se hizo a la mar en tales circunstancias fue "El Tabasco", que zarpó de Veracruz el 4 de junio de 1917. Fue ese día cuando quedó definitivamente confirmada la conquista del derecho que en México asiste a los marinos mexicanos de ocupar los diversos cargos a bordo de buques mexicanos. Además, el mismo Capitán Bonilla afirma que la historia de la Marina Mercante podría comenzar desde el Imperio Azteca ya que las crónicas de la conquista prueban que esos antepasados nuestros conocían el uso de la canoa o piragua a remo o vela cuando llegaron los españoles; sin embargo, hasta la llegada de los conquistadores no se inició en los mares de lo que fuera la Nueva España el transporte marítimo formal, primero con las embarcaciones de vela que trajeron los españoles y más tarde con los construidos en nuestro territorio". ( <sup>42</sup> )

---

<sup>42</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 367.

## **Declaración del Día de la Marina Nacional.**

"El 11 de abril de 1942, el General Manuel Avila Camacho, Presidente de la Republica, con el fin de divulgar entre la población el reconocimiento a los Marineros de Guerra y Mercante, destina un día del año - el primero de junio - para solemnizar a la Marina Nacional. Es por ello, que el primero de junio de ese año, por primera vez se celebra y conmemora el DÍA DE LA MARINA NACIONAL". (42.)

## **Día de la Marina.**

"El Puerto de Salina Cruz, Oax., fue un éxito de operaciones navieras. En este primero de junio fue el puerto de Salina Cruz, Oax., el que se convirtió en sede nacional de la celebración del "día de la marina", debido a que el Dique Seco, dependiente de la Dirección General de Construcciones Navales, durante el régimen actual, se ha distinguido de forma notable en los trabajos de reparación y construcción tanto de empresas estatales - flota de Petróleos Mexicanos - y la reparación de emergencia de la que se ha efectuado a buques de bandera extranjera". ( 43 )

En esta ocasión, el Secretario de Marina Almirante Antonio Vázquez del Mercado, presidió la ceremonia y pronunció un discurso en el que, tras lamentar la ausencia del primer mandatario que todos los años les ha proporcionado el honor de su presencia y estímulo en ese día, hizo un breve análisis del camino recorrido por nuestra Marina Nacional, con el objeto de obtener el mejor provecho de la experiencia y estructurar el camino por recorrer.

---

<sup>42</sup> PERFIL DE LA EDUCACIÓN NAUTICA MEXICANA 1991. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica. Pág. 40.

<sup>43</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 361.

Expresó que la Armada de nuestro país ha cumplido 482 órdenes de operación, de las cuales 23 fueron de salvamento y rescate, habiéndose navegado 219,595 millas al servicio de vigilancia, que se ha estrechado más y más a lo largo de nuestro litoral, habiéndose establecido estaciones de salvamento y planes de entrenamiento intensivo para todo el personal.

## ***D.- SITUACIÓN ACTUAL.***

### **1. Flota Petrolera**

Una vez concluida la Segunda Guerra Mundial, Petróleos Mexicanos trata de incrementar su flota. En 1949 adquiere en los Estados Unidos de Norteamérica, cuatro buques-tanque tipo Liberty, los cuales rebautizaron con los nombres de "Atzacapozalco", "Reynosa", "Mata Redonda" y "Ciudad Madero" y luego uno más, el "Salamanca". Los barcos tienen años de servicio, pero por el momento resolvía parcialmente el déficit de distribución a partir de embarcaciones nacionales, y estimulan el deseo de acelerar la formación de una gran petroflota. Mientras en 1951 son instalados en Ciudad Madero, Tamaulipas, los talleres de marina para reparación flote y mantenimiento de las unidades con el objeto de evitar en lo posible el envío de buques al extranjero para ejecutar dichos trabajos

En 1982, la flota de Pemex, la mayor de las que conforman la marina mercante mexicana, cuenta con 36 buques de más de mil toneladas y con un registro bruto de 626 516.42 toneladas.

Transportación Marítima Mexicana.- El consorcio naviero conocido hoy como Transportación Marítima Mexicana o TMM nace accidentalmente cuando al inicio del Régimen del Presidente Adolfo Ruíz Cortínes, debido a la disminución drástica en el ritmo de las obras públicas.



## 2. Dragado.

Uno de los problemas de mayor gravedad en la actividad marítima, es la poca profundidad en nuestros puertos, pues buques de 30,000 y 50,000 toneladas de peso muerto no pueden arribar a nuestros puertos.

El dragado, en términos generales es de dos tipos:

- a) Dragado de vías fluviales, que por avenidas estacionales y erosión de las riberas, provocan azolves constantes.
- b) Dragado de puertos.

También la oceanografía es algo que nos atañe, es una ciencia muy amplia que sólo ha sido explorada en nuestro país, respecto al aspecto pesquero y a la perforación del fondo submarino para la extracción del petróleo.

México ejerce absoluta soberanía dentro de las nueve millas marítimas, de acuerdo a la opinión emitida por el Jurista Raúl Cervantes Ahumada quien expresa lo siguiente:

"Respecto a la agresión que hizo el barco pesquero norteamericano "O'Callahan" a un barco de la Armada Mexicana conforme a las normas de Derecho Internacional, México ha fijado en su Ley de Bienes Nacionales, una extensión de nueve millas marinas (un poco de 16 Kilómetros), como anchura de su mar territorial. En esta extensión marina, México ejerce plena jurisdicción y absoluta soberanía, y toda persona que se encuentre en tal espacio, está sujeto a las leyes mexicanas. No hay duda alguna, jurídicamente hablando, que por el poder que las autoridades mexicanas ejercen sobre su mar territorial, el país está capacitado y tiene la obligación de aplicar nuestras leyes. Desde el punto de vista político, es

también conveniente que la aplicación de las leyes se haga de manera inestricta y que las autoridades hagan respetar nuestras disposiciones". ( 44 )

### 3. Puertos

El objetivo de los puertos es contar con una infraestructura y servicios modernos, con calidad y precios competitivos, para atender eficientemente el manejo de cargas y a la industria de cruceros turísticos, y enlazar de manera más apropiada a los puertos con los otros medios de transporte.

En el transporte marítimo y puertos se continuará la ejecución del Programa de Seguridad de la Vida Humana en el Mar y Vigilancia Marítima Portuaria.

Se instrumentará la primera fase del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos para dar cumplimiento a los compromisos contraídos por México, mediante la verificación de que las embarcaciones con bandera mexicana a las que sea aplicable el Convenio **SOLAS 74/88**, cuenten con el equipo de seguridad requerido. Además en coordinación con Telecomunicaciones de México (Telecom), en una primera fase se instalarán y operarán en tierra los servicios radioeléctricos, espaciales y terrestres que se requieran para ofrecer un mayor grado de seguridad a la navegación.

---

<sup>44</sup> PERIODICO "EL SOL DE TAMPICO". 1ª. Plana, Sección 1ª. 14 de junio de 1966.

#### 4. Educación Náutica en México.

La guerra con los países del Eje, trajo, como consecuencia, el hundimiento de los barcos petroleros mexicanos "Potrero del Llano", "Faja de Oro", "Oaxaca" y otros, en los que perdieron la vida varios tripulantes y oficiales de nuestra marina mercante. Por tal motivo el gobierno de México se vio precisado a militarizarse las dos escuelas náuticas entonces existentes, la del puerto de Veracruz denominada "Fernando Siliceo" y la establecida en Mazatlán, Sin., con el nombre de "Capitán de Altura Antonio Gómez Maqueo.

Actualmente se encuentran en funciones las dos ya mencionadas, posteriormente se incorporaron dos más, la establecida en Tampico denominada "Escuela Náutica Mercante de Tampico" y el "Centro de Capacitación" en Lázaro Cárdenas, Mich., a la que acuden jóvenes con residencia en estos lugares en calidad de externos dejando sin oportunidad al resto de la juventud mexicana con aspiraciones, en virtud de que en su mayoría son de escasos recursos.

Mediante la creación de los internados planeados, se estará dando el impulso que nuestro país necesita, en su desenvolvimiento económico para preparar suficientes oficiales y demás tripulación necesaria para las embarcaciones mercantes, contribuyendo con ello al progreso integral de México.

Por instrucciones de la Secretaría de Marina se está intensificando la vigilancia de nuestras costas a fin de garantizar los recursos pesqueros y dar seguridad a toda clase de embarcaciones extranjeras y nacionales en el litoral mexicano.

La construcción naval llegó a ser un refuerzo a la economía. El Capitán de Navío José Luís Cubría Palma y el Capitán de Altura Guillermo González Vera, en la conferencia que sustentó en el Centro de Capacitación Francisco Philibert Rivas; expresó:

"Que la construcción naval en México cuenta ya con la preferencia de empresas nacionales y extranjeras para la construcción, reconstrucción y reparación de buques. Se ha logrado conseguir ya, reducir las erogaciones en el extranjero por conceptos de reparaciones a buques nacionales, así como que en el mínimo tiempo y costos, se realicen estos tipos de trabajos en astilleros nacionales, evitando la fuga de divisas al exterior y el ingreso de los mismos al país, al repararse buques de bandera extranjera. Hicieron referencia a los contratos celebrados con Petróleos Mexicanos por la construcción de sus remolcadores y chalanes, así como el contrato con la Compañía "Sea Tankers Inc.", para la que previo concurso de calidad y precio ordenó un remolcador de gran potencia, doble hélice y toberas kort, de 500 toneladas de desplazamiento. Por primera vez en la historia de la construcción naval de México, una empresa extranjera de prestigio mundial encomienda a un astillero mexicano la construcción de un buque remolcador de gran potencia, se trata de la Sea

Tankers Inc., afiliada a la Nacional Belk Carrers Inc., quien encomendó a la Secretaría de Marina, previo concurso en calidad y precio con astilleros extranjeros, la construcción de un remolcador de gran potencia, con doble hélice y toberas "kort", y de 500 toneladas de desplazamiento. ( <sup>45</sup> )

## **El Transporte Marítimo y Marina Mercante.**

La Marina Mercante en sí, se sustenta en el transporte marítimo, ya que el transporte es pilar de toda economía. El transporte o tráfico marítimo en México, en su primera etapa, se concretó al litoral (cabotaje).

Durante la Colonia se dio fuerte impulso al transporte marítimo por servir de liga con la metrópoli y poder exportar los productos de la tierra, particularmente los

---

<sup>45</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 107.

minerales. Del Pacífico zarparon las expediciones que descubrieron Alaska por el Norte y Filipinas por el Oeste.

En el advenimiento de la Independencia, hubo disposiciones de naves que en forma incipiente cubrían nuestro tráfico de altura y de cabotaje. A fines del siglo pasado, fue sustituida la madera por el hierro y la fuerza propulsora del viento por el vapor, progreso que nos conminó al tráfico de cabotaje en pequeñas embarcaciones por la falta de mercados en ultramar, así como las necesidades del floreciente país del norte que se constituyó en nuestro único mercado, y se convirtió en nuestro más importante proveedor.

Solamente hasta que aparecieron los tres primeros productos de exportación, se recaudó el tráfico de altura. El henequén exportado en buques nacionales, el plátano y el petróleo basándose en buques extranjeros.

En lo que se refiere al tráfico de exportación o de altura, se lleva a cabo por buques nacionales pero el mayor porcentaje por buques extranjeros.

## **5. El Contrato de Seguro en la Transportación Marítima.**

Si a las embarcaciones les acontecía algún percance, accidente o avería, no tenían ninguna garantía o resguardo que los protegiera. Actualmente, los buques cuentan con el Seguro Marítimo, el cual los respaldará contra cualquier incidente, dicho seguro consiste en:

“El Seguro Marítimo: Es el contrato por el cual una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que surjan en una expedición marítima.

El seguro es fuente de estímulo y de confianza, es instrumento de buena voluntad, es motor que genera entusiasmo, que invita a la acción, que dignifica y satisface necesidades y aspiraciones; su campo es amplísimo y sus beneficios se extienden por todas partes sin distinción de clases, razas o ideologías, factor de equilibrio en los precios y por lo tanto frena al aumento en el costo de la vida; aplica temores y crea esperanzas; actúa contra la irresponsabilidad, contra los vicios y contra las malas costumbres y promueve un gran interés por el bienestar general. Desde tiempos inmemorables las cosas que se transportaban, primero por tierra o mar y ahora también por aire, han quedado sujetos a innumerables eventualidades cuyo acaecimiento repercute sobre el patrimonio del porteador, dadas las responsabilidades usuales y propias del servicio, quedando sin embargo al descubierto aquéllas pérdidas originadas por cosas fortuitas o de fuerza mayor". ( <sup>46</sup> )

México ratificará el Convenio de Transporte Marítimo.- Montevideo, 9 de mayo  
REUTER - México dijo hoy en la Asociación Latinoamericana del libre comercio (ALALC) que de un momento a otro depositará en la sede del Organismo Integracionista Latinoamericano aquí, el instrumento oficial de su ratificación del Convenio de Transporte Marítimo Latinoamericano.

De esta forma, y dando cumplimiento al decreto, firmado por el Presidente Díaz Ordaz, México será el primer país que ratifica dicho Convenio.

---

<sup>46</sup> HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO. S.C.T. México, 1988. Pág. 335.

## **E.- DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE.**

El desarrollo de la Marina Mercante se inició en el año de 1960, cuando una empresa privada adquirió los derechos de la Mexican Line, que operaba cinco unidades con edad promedio de 15 años y de 3,500 toneladas aproximadamente.

En esta época, entre los lineamientos de política económica que se había trazado el Gobierno Federal, destacaban los siguientes:

“Al incrementar el desarrollo pesquero del país; contar con los elementos adecuados que propicien la explotación de ese recurso, como son las embarcaciones dedicadas a la pesca; que una de las demandas primordiales del país precisa de atención inmediata es la de incrementar la Flota Pesquera; que la Secretaría de Marina era la dependencia competente para supervisar técnicamente la construcción, así como la reparación de toda clase de embarcación; y una Institución Nacional de Crédito con capacidad legal para canalizar el financiamiento en la construcción de embarcaciones; que son de interés y utilidad públicas, el fenómeno de la Marina Mercante y Pesquera Mexicanos y el de la construcción y reparación navales, por lo que deben dictarse las medidas conducentes para favorecer su desarrollo. Que el Gobierno Federal es accionista mayoritario de las empresas de construcción y reparación navales, denominados Astilleros de Veracruz, S.A., Astilleros Unidos del Pacífico, S.A. y Astilleros Rodríguez, S.A., así como propietario, entre otros establecimientos navales, del Dique Seco de Salina Cruz, Oax., de los Astilleros Nacionales de Tampico, y Coatzacoalcos, Ver., que opera y administra la Secretaría de Marina”.<sup>(46\*)</sup>

---

<sup>46\*</sup> GARCIA ARROYO, RAZIEL. Las Construcciones Navales en México. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica. México, 1975.

La marina regida por el doble aspecto de la navegación de altura y de cabotaje; la navegación de altura, es el arte de llevar un barco de un sitio a otro por mar abierto; y por cabotaje el traslado del mismo teniendo a la vista marcas de reconocimiento.

Los factores que han limitado el desarrollo de la Marina Mercante pueden resumirse en los siguientes términos:

- La carencia de una tradición marítima nacional que se traduce en insuficiencia de personal capacitado para la operación de una flota.
- La embarcación geográfica del país que, aunado a la dependencia de nuestro comercio exterior de Estados Unidos, implica una tendencia al uso del transporte terrestre y aún de puertos extranjeros cercanos a nuestra frontera, con la consiguiente fuga de carga.
- La capacidad limitada de nuestros puertos para atender cargas con eficiencia y a bajo costo.
- La ausencia de mecanismos adecuados para aprovechar las cargas que el país genera para apoyar a los armadores nacionales en el desarrollo de su flota; y el incipiente desarrollo de nuestra industria de construcción y reparación naval, lo que implica que la flota nacional se adquiera y repare en su mayor parte en el extranjero, así como la inexistencia de apoyos financieros apropiados que hagan atractiva la adquisición de nuevas construcciones en México.



- Las consecuencias de la debilidad de la marina mercante nacional incluyen la dependencia del comercio exterior mexicano de ciclos de erráticos del mercado internacional de fletes de productos líquidos y a granel, con una influencia negativa sobre la competitividad de los productos de exportación. Por la dependencia del transporte marítimo de otras banderas, muchos exportadores mexicanos pierden el control de sus productos en el mercado internacional.
- No se aprovecha la posibilidad de exportar los litorales mexicanos en tráficos de cabotaje a un costo que en muchos casos podría ser menor al del transporte terrestre.
- En consecuencia, por el atraso de la marina mercante, no se ha logrado un desarrollo de la industria naval acorde con el grado de desarrollo del país ni se ha aprovechado el potencial de dicha industria para la generación de empleo, ahorro de divisas y desarrollo de la industria nacional de bienes de capital.
- A pesar de todo, se viene acelerando en nuestra marina mercante la actualización tecnológica; con solo representar inversiones de gran envergadura, en varias de nuestras marinas mercantes se viene registrando un aggiornamiento tecnológico, patentizado concretamente en la incorporación y construcción de "fue containers y ro/ro, además de lo que viene sucediendo en el sector de los buques tanques como efecto directo de la convención internacional Marpol y las exigencias comerciales.
- El objetivo del transporte marítimo es contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros, con calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país; y reforzar las medidas para

la prevención de la contaminación. Para alcanzar este objetivo, actualmente se están realizando las siguientes acciones:

- \* Se actualizará el diagnóstico sobre la suficiencia, oportunidad y competitividad del transporte marítimo que sirve a nuestro país.
- \* Se elaborarán estudios estratégicos sobre el comportamiento de las variables económicas que inciden en el desarrollo del transporte marítimo nacional, tales como costos de fletes, operación de embarcaciones, volumen y composición del comercio exterior y tipos de carga.
- \* Se darán facilidades para el desarrollo de la marina mercante nacional mediante el avance en la simplificación administrativa, con el respaldo de gestiones orientadas al otorgamiento de apoyos sanos y sustentables.
- \* Se fortalecerán los mecanismos de coordinación que permitan una mayor interrelación entre usuarios, prestadores de servicios, navieros, marinos y autoridades.
- \* Se promoverá la operación de más empresas navieras que ofrezcan servicios marítimos en tráfico de altura y de cabotaje.
- \* Se cumplirá con el Programa Nacional de Capacitación y Adiestramiento, de conformidad con la legislación nacional y los convenios internacionales aplicables, mediante la implantación de métodos y técnicas de enseñanza avanzados acordes con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 78/95, para lo cual se modernizarán los equipos de educación y navegación de las escuelas náuticas, así como los del buque escuela Náuticas México.

- \* Se fortalecerá el Resguardo Marítimo Federal mediante el suministro de patrullas marítimas y terrestres, así como con la dotación de personal más capacitado y de mejores equipos de comunicación, con lo cual se mejorarán las acciones en materia de vigilancia, seguridad y auxilio a la navegación.

## **F.- DERECHO INTERNACIONAL.**

### **1. La Omi y la Seguridad de la Navegación.**

El registro de siniestros marítimos del Lloyd's, edición correspondiente a 1958 - año anterior al primer periodo de sesiones de la Asamblea de la OMI señalaba que el 16% del tonelaje de buques mercantes siniestrados ese año (56 000 tb) se había perdido por abordajes, y un 32% adicional (115,000 tb) por varadas o colisiones con restos de naufragios. La inmensa mayoría de estos siniestros - casi la mitad del total para aquel año - fue por consiguiente causada - total o parcialmente - por errores o deficiencias de carácter náutico. Históricamente los peores desastres marítimos han sido resultado de abordajes u otros accidentes atribuibles a fallos de navegación.

No resulta sorprendente que la OMI haya prestado siempre especial atención a acrecentar la seguridad de la navegación. Desde 1959 se ha adoptado una serie de medidas bajo la forma de convenios, recomendaciones y otros instrumentos.

La más conocida y más importantes de estas medidas son los convenios, tres de los cuales son de particular importancia para la navegación:

- 1) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.
- 2) Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir abordajes de 1972.
- 3) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978.

## **2. Los Convenios.**

Los convenios resultan de particular importancia porque son instrumentos jurídicos de observancia obligatoria. Todo Estado que ratifica un convenio o se adhiere a él, se obliga a ponerlo en vigor al hacer que sus estipulaciones formen parte de la legislación nacional. Para garantizar que el instrumento se aplica adecuadamente, puede resultar necesario recurrir a los servicios de inspectores y obligar a los armadores a que instalen equipos adicionales en sus buques.

## **3. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).**

El Convenio SOLAS es el más importante de los instrumentos sobre seguridad en la mar. En su primera versión fue adoptada en 1914 (tras el hundimiento del "Titánic") y posteriores versiones fueron redactadas en 1929 y 1948. En 1960, la conferencia de la OMI sobre la seguridad de la vida humana en el mar, aprobó la cuarta versión. Se propuso que ésta se mantuviera al día mediante enmiendas periódicas, pero el procedimiento previsto al efecto demostró ser tan engorroso

que resultó imposible introducir cambios y hacerlos entrar en vigor en un lapso de tiempo razonable.

El Convenio regula diversos aspectos relativos a la seguridad de los buques, entre ellos la construcción, la prevención de incendios, los dispositivos de salvamento, las radiocomunicaciones y muchos otros.

#### **4. Reglamentos de Abordajes.**

Las reglas para prevenir abordajes en el mar existen desde hace varios siglos. En épocas más recientes, un reglamento redactado en 1863 por el Board of Trade (Ministerio de Comercio de Gran Bretaña) - en consulta con Francia - fue aceptado por más de 30 países a finales del año siguiente. Este reglamento ha servido de base a los distintos acuerdos que se han elaborado de cuando en cuando desde aquel entonces.

El Reglamento de prevención de Abordajes contiene cuatro anexos que brindan detalles técnicos tales como posición de luces y marcas, señales adicionales para buques pesqueros que se encuentren pescando muy cerca unos de otros, aparatos de señales acústicas y señales de peligro.

#### **5. Convenio de Formación.**

El objetivo fundamental del Convenio de Formación es la adopción de normas internacionales mínimas de formación, titulación y guardia, que todos los Estados Partes deben alcanzar o superar. Esto resulta importante, ya que en algunos países las normas aplicadas son más estrictas que las del Convenio, y la seguridad marítima difícilmente se vería favorecida si estos países tuvieran que hacer menos severas sus normas simplemente para acatar las disposiciones del

Convenio. Las normas mínimas adoptadas por cualquier convenio de la OMI pueden ser superadas por las que aplique cualquier Estado Parte a los buques con derecho a enarbolar su pabellón.

En la mayoría de los países, sin embargo, las normas de formación, titulación y guardia son generalmente menos rigurosas que las contenidas en el Convenio. Cuando estos países se convierten en Partes del Convenio, quedan obligados a elevar sus normas, como mínimo a los niveles de las contenidas en éste, con el resultado de que en conjunto, se obtendrá un mejoramiento gradual de las normas relativas a la tripulación en todo el mundo.

El convenio contiene disposiciones relativas a todos los miembros de la tripulación de un buque, incluyendo al capitán, oficiales y marineros. En cada uno de estos casos el Convenio estipula los requisitos mínimos de edad, periodos de embarco y titulación.

Si bien la OMI es sobre todo conocida por los Convenios aprobados bajo sus auspicios, también elabora numerosos Códigos, Recomendaciones y otros instrumentos, asimismo, crea:

"Un grupo importante de resoluciones trata de la organización del tráfico marítimo. Ya se ha hecho referencia a los dispositivos de separación del tráfico y la OMI ha aprobado otras medidas diversas para incrementar la seguridad en el mar. Las numerosas medidas esbozadas más arriba son en sí mismas una indicación de la importancia que la OMI asigna a la seguridad y eficacia de la navegación. Aparte de elaborar nuevas medidas para incrementar la seguridad de la navegación, incumbe asimismo a la OMI velar por la puesta al día de los convenios y recomendaciones existentes. Resulta difícil evaluar con cierta exactitud el efecto que las medidas adoptadas por la OMI han tenido en la seguridad marítima. La navegación, aparte de elaborar nuevas medidas para incrementar la seguridad de

la navegación, incumbe asimismo a la OMI velar por la puesta al día de los convenios y recomendaciones existentes. Resulta difícil evaluar el efecto que las medidas adoptadas por la OMI han tenido en la seguridad marítima. La navegación ha cambiado tanto en los últimos 25 años que no puede hacerse una comparación válida entre las estadísticas de hoy y las de 1959, año que vio nacer a la OMI. No obstante, en aquellos casos en que sí puede hacerse comparaciones, resulta evidente que la combinación de las medidas adoptadas por la OMI y la eficaz aplicación de ellas por los Estados con litoral han llevado a un espectacular adelanto."<sup>47</sup> )

---

<sup>47</sup> LA OMI AL DÍA. Organización Marítima Internacional. 4 Albert Embankment. Londres SE1 7SR. Septiembre 1985, Agosto 1995.

## **2.- ESTRUCTURA DE LA TRIPULACIÓN DE LAS EMBARCACIONES MERCANTES.**

### **A. Integración de la tripulación.**

En sentido estricto, la dotación de un buque está compuesta de dos elementos: los oficiales y la tripulación.

La tripulación mínima que debe llevar un buque, debe ser la necesaria para garantizar su seguridad, tanto en la navegación en mar abierto como en maniobras portuarias.

La plantilla mínima de la tripulación no es la misma para todos los barcos, pues los buques idénticos rara vez llevan la misma tripulación, existiendo marcada diferencia entre los buques de distintos países.

En los grandes buques de carga y de pasajeros es costumbre dividir la tripulación en tres categorías:

- 1) de Cubierta
- 2) de Maquinas y
- 3) de Cámara

De acuerdo con lo anterior las embarcaciones varían según el tamaño, por la ruta, por el servicio que prestan (pesqueros, buque-tanques, buques-químicos, buques-graneleros, etc.), y por su nacionalidad.



Una embarcación generalmente deberá contar con siete tripulantes con sus respectivas libretas de mar vigentes, quedando de la siguiente manera:

- Un Patrón
- Un Timonel y
- Los cinco restantes como marineros.

Estos tripulantes deberán tener amplios conocimientos en el ramo como instructores para el servicio.

La embarcación llevará a bordo chalecos, aros salvavidas y un aparato flotante, con un peso máximo de cien kilogramos, mismos que serán revisados por el Capitán de Puerto antes de otorgar el despacho correspondiente.

De acuerdo con las particularidades de los buques mayores de 500 toneladas, o en su caso, por la naturaleza de la carga que transporta y la especialidad del buque, así como de las políticas de la empresa en el caso de los buques mayores de 500 toneladas brutas de arqueo. Eduardo Solís Guillén, nos menciona de que manera se forma la estructura de la tripulación de una embarcación mercante, con el siguiente personal:

**"Tripulación y cuerpo de oficiales.-** Los oficiales son únicamente la gente profesional que estudió una carrera en las escuelas náuticas, tanto para: a) el área de Cubierta como para b)el área de Máquinas.

### a) AREA DE CUBIERTA

<b>Cargo</b>	<b>Título Profesional</b>	
1.-Capitán del Barco	Capitán de Altura	(1)
2.-Primer Oficial de Cubierta	Capitán de Marina	(1)
3.-Segundo Oficial de Cubierta	Piloto Naval	(1)
4.-Tercer Oficial de Cubierta	Piloto Naval	(1)
5.-Oficial Radio	Radio Operador o Ingeniero Electrónico	(1)

Todo este personal naval profesional son Ingenieros - Hidrógrafos.

Para el personal subalterno los cargos son iguales, en buques de mayor tonelaje.

### b) AREA DE MAQUINAS

1.-Jefe de Máquinas	Primer Maquinista Naval	(1)
2.-Primer Oficial de Máquinas	Maquinista Naval	(1)
3.-Segundo Oficial de Máquinas	Maquinista Naval	(1)
4.-Tercer Oficial de Máquinas	Maquinista Naval	(1)
5.-Dos Oficiales en práctica, uno de cubierta y otro de máquinas.		

En esta área, el personal naval son mecánicos navales.

Es necesario manifestar que iguales cargos para el personal subalterno en buques de mayor tonelaje.

### PERSONAL DE CAMARA Y COCINA

- |                  |     |
|------------------|-----|
| 1.- Un mayordomo | (1) |
| 2.-Un cocinero   | (2) |
| 3.-Un camarero   | (1) |

Cada área tiene su personal subalterno.

### AREA DE CUBIERTA

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 1.- Timoneles (4)     | Certificado de Competencia<br>(Libreta de Mar) |
| 2.- Contramaestre (1) | (Libreta de Mar)                               |
| 3.- Marineros (2)     | (Libretas de Mar).                             |

Una vez formada la tripulación, se les especifican de las normas mínimas de competencia aplicables a los oficiales encargados de guardia de navegación en los buques de arqueo bruto, igual o superior a 500. <sup>(48)</sup>

<sup>48</sup> SOLIS GUILLEN, EDUARDO. Derecho Océánico. Derecho Marítimo Mercantil. Editorial Porrúa, S.A. México, 1987. Págs. 25, 26.

### **Función: Navegación a nivel operacional.**

Competencia: Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación (conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tallas de marcas, avisos a los navegantes, radioavisos náuticos e información sobre organización del tráfico marítimo, y aptitud para servirse de todo ello.

Planificar y dirigir una travesía y determinar la situación en sistemas de control del aparato de gobierno, procedimientos operacionales y paso de manual a automático, y viceversa; ajuste de los mandos para lograr el mayor rendimiento.

Realizar una guardia de navegación segura. En el servicio de guardia, debe tener un buen conocimiento del contenido, la aplicación y finalidad del Reglamento Internacional para prevenir los abordajes, del cual se contempla lo siguiente:

- La obligación de la tripulación de no abandonar la nave sin previa licencia del patrón.
- Del marinero herido en el servicio.
- Del marinero que cae enfermo por causa del servicio.
- De la hechazón para el salvamento común.
- De las obligaciones del patrón y de la tripulación de descargar bien la mercancía.
- De las pérdidas asumidas por mala estiba.
- De las cuestiones entre marineros y el patrón.
- De los gastos del pilotaje.
- Del despido del marinero por el patrón.
- Obligación de los marineros de cuidar la nave (al abandono del puerto de partida).
- Y finalmente entre otras muchas más, las obligaciones del práctico que conduce la nave al puerto, donde se ha de descargar, en los barcos mexicanos

se exige que la tripulación sea de nacionalidad mexicana, a excepción de que se necesite un especialista y se mande traer de otro país.

## **B. Normatividad Aplicable a la Formación de la Tripulación de las Embarcaciones Mercantes.**

Según nuestra Ley de Navegación la tripulación de un buque la integran todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios del mismo. Asimismo, nos menciona en el Artículo 22 lo siguiente:

“Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecanicos y, de una manera general, todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento...”

El Maestro Omar Oivera de Luna, nos indica en su libro “Manual de Derecho Marítimo” que: El Reglamento de Inspección Naval de Cubierta de nuestro país dispone que un buque mercante constará de :

- a) Un Capitán de la categoría de Capitán de Altura, Capitán o Piloto, según el tonelaje.
- b) Dos Oficiales de Cubierta en embarcaciones de 200 a 500 toneladas brutas de arqueo, de la categoría de Capitán de Altura, Capitán o Piloto. Tres Oficiales de Cubierta en embarcaciones de 500 toneladas brutas de arqueo, de la categoría de Capitán de Altura, Capitán o Piloto.
- c) Un Contraмаestre.
- d) Un Contador o Sobrecargo.

e) Tres Timoneles.

f) Un Cocinero. En los buques de más de doce personas de tripulación total que conduzcan pasajeros, deberá haber un ayudante de cocinero.

g) Un Telegrafista, en los buques obligados a tener estación radiotelegrafica y los ayudantes necesarios según las horas de servicio de la estación.

h) En navegaciones continuas de más de 24 horas, un médico cirujano, en las embarcaciones que transporten más de 50 pasajeros y tripulantes.

Pero para tener un conocimiento más amplio de la formación y capacitación de los tripulantes de la Marina Mercante, El Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima (D.O.F del día 12 de noviembre de 1982), transcribo los artículos referentes que contemplan lo siguiente:

**Artículo 1o.** "La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará los títulos profesionales y expedirá los certificados de competencia, libretas de mar, libretas de identidad marítima y certificados de aptitud para los tripulantes de cualquier embarcación de la Marina Mercante Nacional".

**Artículo 2o.** "El personal que debe poseer título profesional, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es el siguiente:

**De cubierta.-**

- Piloto Naval
- Capitán de Marina
- Capitán de Altura

**De máquinas.-**

Maquinista naval

Jefe de Máquinas”

**Artículo 3o.** “El personal que debe poseer certificado de competencia es el siguiente:

**De cubierta.-**

Patrón motorista

Patrón marinero

Patrón de río de tercera

Patrón de río de segunda

Patrón de río de primera

Patrón de draga fija

Patrón de draga móvil

Patrón de costa

Patrón pescador

Patrón de pesca de litoral

Patrón de pesca costera

Capitán de pesca oceánica

Técnico en conservación de pesca

**De máquinas.-**

Tercer motorista

Segundo motorista

Primer motorista

Tercer motorista pescador  
Segundo motorista pescador  
Primer motorista pescador  
Motorista de pesca oceánica  
Ingeniero Electricista  
Ingeniero Electrónico".

**Artículo 4o.** "El personal que debe de poseer certificado de competencia especial es el siguiente:

Capitán y oficiales en buques tanque  
Capitán y oficiales en buques tanque para gases licuados.  
Capitán y oficiales en buques tanque para graneles y productos químicos.  
Patrón de yates y embarcaciones de recreo  
Radioperador.  
Radiotelegrafista  
Médico Naval  
Técnico de pesca".

**Artículo 5o.** "El personal que debe poseer libreta de mar es el siguiente:

**De cubierta.-**

Marinero  
Timonel  
Contramaestre  
Marinero de draga  
Dragador de tercera  
Dragador de segunda  
Dragador de primera



Marinero pescador clase B  
Marinero pescador clase A  
Jefe de cubierta clase B  
Jefe de cubierta clase A

**De máquinas.-**

Ayudante de máquinas  
Motorista engrasador  
Operador en refrigeración  
Fogonero o turbinista  
Operario mecánico especialista  
Operario Electricista  
Operario en electrónica  
Operario carpintero  
Operario instrumentista  
Operario turbinista  
Bombero de buque tanque  
Ayudante de motorista pescador  
Cabo de vida  
Buzo

**De cámara.-**

Ayudante de cocina  
Segundo camarero  
Primer camarero  
Segundo cocinero  
Primer cocinero  
Mayordomo

## **De auxilios médicos.-**

Enfermero naval".

**Artículo 10.** "Para justificar los tiempos de embarque y obtener acceso a los diversos títulos profesionales, certificados o libretas de mar, será válido el tiempo laborado en buques que se encuentren en servicio activo entendiéndose por tales los buques en navegación, en operaciones y atracados o fondeados con los servicios, guardias en actividad, en reparación a flote, siempre y cuando la tripulación del buque permanezca a bordo prestando servicios. El tiempo invertido en reparaciones en astilleros o diques, se computará hasta el 10% del total exigido. El capitán de la embarcación, expedirá a solicitud del interesado, un certificado de tiempo de embarque, en el formato autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Se harán constar en dichos certificados los períodos en que el buque no ha estado en servicio activo, así como la computación de las reparaciones efectuadas, el nombre del buque, numeral, tipo, tonelaje de registro bruto y demás para el personal de máquinas, la potencia nominal de la planta propulsora en caballos de fuerza. Los certificados de tiempo de embarque (refrendos), deberán ser visados por los capitanes de puerto, si se expiden en el país, o por el cónsul mexicano, si se expiden en el extranjero, etc."

**Artículo 11.** "El personal a que se refiere el artículo 2o. de este reglamento, deberá llevar un libro de prácticas a bordo, con el formato que autorice la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el que se registrarán todas las prácticas que efectúe el interesado. En cada caso el capitán de la embarcación firmará para constancia".

**Artículo 12.** "El libro a que se refiere el artículo anterior le será entregado al interesado por la Dirección General de Marina Mercante cada vez que obtenga un título profesional".

**Artículo 17.** "Para obtener los títulos profesionales en las categorías de capitán de marina, capitán de altura, primer maquinista naval, y jefe de máquinas, una vez que los interesados cumplan los requisitos que marca el presente reglamento, deberá hacer solicitud por escrito a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, acompañando la documentación comprobatoria".

**Artículo 18.** "Para obtener el título de piloto naval se requiere haber cursado la carrera en la escuela náutica y aprobado el examen correspondiente".

**Artículo 19.** "Para obtener el título de capitán de marina se requiere poseer el título de piloto naval; comprobar un período de embarque de tres años como oficial de cubierta en buques de más de 1600 toneladas brutas de registro, a parte haber recibido el título de piloto naval, o de un año como oficial de cubierta en buques de más de 1,600 toneladas brutas de registro, más un año como primer oficial en buques de más de 7,000 toneladas brutas de registro; recibir los cursos de preparación que marque el plan de estudios y aprobar el examen correspondiente, tener completo el libro de registro de prácticas a bordo".

**Artículo 20.** "Para obtener el título de capitán de altura se requiere poseer el título de capitán de marina; realizar un periodo de embarque de tres años como oficial de cubierta en buques de navegación marítima en servicio activo, a partir de haber recibido el título de capitán de marina, o de un año como oficial de cubierta en buques de cualquier tonelaje, y un año más en el cargo de primer oficial en buques mayores de 1,600 toneladas brutas de registro, recibir los cursos de preparación y actualización que marque el plan de estudios y aprobar el examen correspondiente; tener completo el libro de registro de prácticas a bordo".

**Artículo 21.** "Para obtener el título de maquinista naval se requiere haber cursado la carrera en una escuela náutica y aprobado el examen correspondiente".

**Artículo 24.** "El personal que obtenga los títulos de capitán de altura y jefe de máquinas, recibirá también el de Ingeniero geógrafo o geógrafo e hidrógrafo o el de ingeniero mecánico naval respectivamente, mismos títulos que expedirá la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Una vez analizado el Reglamento anteriormente mencionado, nos percatamos de que todas aquellas personas que deseen prestar sus servicios laborales en una embarcación, cualquiera que sea ésta, es necesario que obtengan su Libreta de Mar, para poder laborar, independientemente de la categoría que vaya a desempeñar en donde se embarque".

**Artículo 57.** "Para obtener Libretas de Mar en las categorías que señala este reglamento los interesados deberán:

1.- Recibir los cursos de capacitación autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para el cargo que aspire a desempeñar, o recibir un curso de capacitación registrado en la misma Secretaría.

2.- Haber aprobado los exámenes correspondientes.

3.- Acreditar experiencia suficiente y comprobable en métodos de lucha contra incendios, primeros auxilios, técnicas de supervivencia en el mar y manejo de botes salvavidas.

4.- Presentar los siguientes documentos: a) Solicitud por escrito b) Acta de nacimiento c) Cartilla liberada del servicio militar nacional d) Certificados de estudio correspondiente en su caso. e) Certificado médico".<sup>(49)</sup>

---

<sup>49</sup> REGLAMENTO PARA LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN DE LOS TRIPULANTES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. D.O.F. 12 de Noviembre de 1992.

En atención a la educación náutica en México, se lleva a cabo un análisis del vínculo existente entre la geografía y la marina mercante mexicana, tomando en cuenta la evolución de este importante quehacer educativo en el ámbito nacional, planteando la siguiente situación:

"Tomando en cuenta la información relativa a la cronología básica de la educación náutica en México, conviene señalar que ésta tiene como núcleo, un sistema integrado por tres planteles, un buque - escuela, y dos centros de capacitación. Estos planteles son administrados por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional, funcionando como internados, y están a cargo cada uno de un Director, dos Subdirectores, y personal docente, administrativo, militar y de servicios. Los organismos rectores que participan en este sistema son la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de su Dirección General de Puertos y Marina Mercante, en coordinación con el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional, vertebran los esfuerzos académicos por medio de los planteles de estudios superiores y buque escuela, a nivel licenciatura y postgrado; así como con los centros de capacitación, en los cuales se atienden las necesidades puntuales de adiestramiento".<sup>(50)</sup>

El impulso que se ha dado a la educación náutica por parte de los sucesivos Titulares del Ejecutivo, en lo que va del siglo veinte, se inició el 16 de enero de 1917, cuando el Presidente de la República, Don Venustiano Carranza, presentó al Congreso Constituyente el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El día 27 del mismo mes y año, fue aprobado el dictamen y entró en vigor con la Constitución del 5 de febrero de 1917, precisando y señalando en su **Artículo 32, Segundo Párrafo** lo siguiente:

---

<sup>50</sup> PERFIL DE LA EDUCACIÓN NAUTICA MEXICANA 1991. Colección Académica. Sector Comunicaciones y Transportes. Pag. 33.

" Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros, en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano; en tiempo de paz ningún extranjero podrá servir en el ejército ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra y para desempeñar cualquier otro cargo o comisión en ella, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esa misma calidad será indispensable para ser capitán, piloto, patrón o primer maquinista en los buques mercantes mexicanos, debiendo tenerla, además, los que compongan las dos terceras partes de su tripulación".

Por Decretos que se publicaron en el Diario Oficial de la Federación los días 15 de diciembre de 1934 y 10 de febrero de 1944, el **Párrafo Segundo del Artículo 32 Constitucional**, quedó redactado de la forma siguiente:

"El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión".

De tal manera que una vez que el citado dictamen entró en vigor, el primero de junio de 1917, en el Puerto de Veracruz, marinos mercantes, mexicanos por nacimiento, tomaron posesión de las embarcaciones, y en consecuencia, desplazaron al personal extranjero que hasta entonces las tripulaba.

De acuerdo con los antecedentes que hemos venido mencionando, la educación náutica va evolucionando, como lo podemos contemplar por las ventajas que representa la figura jurídica de un Fideicomiso. El 17 de Agosto de 1972, a iniciativa del Gobierno Federal, se creó el Fideicomiso para la Reestructuración y Funcionamiento de las Escuelas Náuticas Mercantes, de Mazatlán, Tampico y

Veracruz con la participación del propio Gobierno Federal, empresas de transporte marítimo descentralizadas, empresas de participación estatal, iniciativa privada y sindicatos del ramo de Marina.

El Contrato de Fideicomiso señala como fideicomitentes a las siguientes dependencias, entidades o empresas y sindicatos:

"- Secretaría de Hacienda y Crédito Público; Petróleos Mexicanos; Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos; Navimex; Transportación Marítima Mexicana; Orden de Capitanes y Pilotos Navales; y Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto. En dicho contrato se designó como institución fiduciaria al Banco Nacional de Obras y Servicios Público. Por algún tiempo estuvo funcionando bien el Fideicomiso, pero a medida que va transcurriendo el tiempo, nuestra marina va modernizándose dando lugar a un cambio, a una reestructuración del Fideicomiso en mayo de 1983, debido a las necesidades que se fueron presentando, se cambio de denominación de Fideicomiso para la Reestructuración y Funcionamiento de las Escuelas Náuticas de Veracruz, Tampico y Mazatlán, por la de Fideicomiso de Formación y Capacitación para Personal de la Marina Mercante Nacional".<sup>(51)</sup>

El Fideicomiso tenía como función primordial la educación, actualización y capacitación del personal que conforma la Marina Mercante Mexicana, dividiéndose las actividades que desarrolla en tres grandes áreas:

- a) Formación
- b) Actualización
- c) Capacitación.

---

<sup>51</sup> PERFIL DE LA EDUCACIÓN NAUTICA MEXICANA 1991. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica. Pag. 58.

De estas tres áreas y basados en los requerimientos del "Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardias para la gente de Mar, 1978", del que México es signatario, este Fideicomiso está en constante actividad para que los estudios náuticos, métodos y sistemas que se aplican estén acordes con los avances tecnológicos a nivel mundial, revisando constantemente los planes de estudio, adiestramiento y capacitación para su implementación inmediata, cumpliendo así con el Convenio que establece las normas mínimas de conocimientos teórico - prácticos, los cuales tienen que estar estrechamente ligados con la experiencia marinera y el entrenamiento especial que es requerido para la titulación del personal que tripula las naves.

En 1984 ingresaron por primera vez a la Escuela Náutica de Tampico, jóvenes del sexo femenino para estudiar la carrera de Oficial de Cubierta y Máquinas de la Marina Mercante, habiéndose graduado hasta 1991, 17 pilotos y 2 maquinistas.

Actualmente, en 1988, el Secretario de Comunicaciones y Transportes dispuso que el Fideicomiso acometiera una importante tarea de reorganización, revisión de planes de estudio, adecuación de las áreas de formación y de actualización, reformas estructurales, e instruyó considerar como prioridad en la Administración Sexenal 1988-1994, la de Modernización de la Educación Náutica Mexicana.



### **C. Conceptualización y Descripción del Sistema de las Escuelas de Educación Superior.**

Las escuelas náuticas mercantes, son planteles de estudios superiores a nivel licenciatura, de los que dispone el Gobierno Federal para la formación y actualización de profesionales del mar en las diversas especialidades que requiera el desarrollo de la marina mercante.

Las carreras que se pueden estudiar son las siguientes:

#### **Licenciaturas.-**

En el nivel de licenciatura, dos son las carreras que se pueden cursar:

- Piloto Naval y
- Maquinista Naval.

Tanto los pilotos como los maquinistas navales podrán obtener posteriormente los TITULOS inmediatos superiores, los cuales son:

- Capitán de Marina.
- Capitán de Altura
- Primer Maquinista
- Jefe de Máquinas.

Asimismo, tenemos otra Institución Educativa a nivel superior denominada:

## **Universidad Marítima Mundial.**

En relación a esta Institución educativa, mencionamos que: "En el año de 1983, en Malmoe, Suecia, se llevó a cabo la fundación de la Universidad Marítima Mundial. La integración de los planes de estudio fue consecuencia de diversas consultas y concertaciones, a efecto de expresar, en principio diversas opciones de formación, actualización y especialización de recursos humanos vinculados a la marina mercante de los países integrantes de la Organización Marítima Internacional, que participaron en el proyecto constitutivo de esa importante casa de estudios. Los cursos que se promueven institucionalmente por la Universidad Marítima Mundial, y que mayor aceptación han tenido, se imparten con una duración de dos años y cubren las siguientes especialidades:

- Administración Marítima General.
- Administración Portuaria y Marítima.
- Administración de la Seguridad Marítima.
- Educación y Entrenamiento Marítimo. y
- Gerencia Técnica de Empresas Navieras" <sup>(52)</sup>

## **Sedes de la Universidad Marítima Mundial.**

En los documentos normativos que rigen el funcionamiento de esta Universidad, se dispone la creación de Centros de Estudios Superiores, constituidos como sedes, los cuales tienen carácter regional. En ellos se imparten cursos cortos de especialización, mismos que se han desarrollado por la Organización Marítima Internacional, con el apoyo del Gobierno Noruego.

---

<sup>52</sup> PERFIL DE LA EDUCACIÓN NAUTICA MEXICANA 1991. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica. Pag. 75.

Los centros citados se encuentran localizados en: Argelia, Argentina, Bangladesh, Brasil, China, Costa de Marfil, Emiratos Arabes Unidos, Ghana, India, México, Marruecos y Pakistán.

Presencia de la ONU para Fortalecer la Educación Náutica. Entre los organismos permanentes de la Organización de las Naciones Unidas que se han distinguido por su apoyo a diversas áreas de educación náutica, se encuentran: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, asociado comúnmente a las siglas UNCTAD, e identificado con sus iniciales PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo). La presencia de la ONU es marco de referencia para asegurar resultados en función de un mínimo de rigor metodológico y en atención a una participación plural.

El Centro Trainmar México - Mediante el financiamiento del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), y el Gobierno Federal de México, en el mes de junio de 1982 se creó en nuestro país, el Centro Trainmar México, para lo cual, en 1984 se concluyó en el Centro de Capacitación Marítimo y Portuario Lázaro Cárdenas, Michoacán, la construcción de instalaciones y la adecuación de espacios propios para el servicio de programas de capacitación portuaria.

#### **D. Objetivo de las Escuelas Náuticas, Carreras y Duración.**

Los objetivos básicos de las escuelas náuticas mercantes son:

- “1) Satisfacer las necesidades educativas en el sistema escolarizado, inherentes a la formación de oficiales de la Marina Mercante, calificados para la operación y manejo de la flota marítima nacional.
- 2) Asegurar el cumplimiento del mandato constitucional puntualizado en su artículo treinta y dos a fin de asegurar el mantenimiento y crecimiento institucional de la marina mercante mexicana.

- 3) Fomentar y realizar acciones de investigación, docencia, actualización y difusión de las disciplinas inherentes a la educación náutica.
- 4) Alentar en los alumnos y participantes de las actividades académicas una formación humanista y un acendrado patriotismo que relacionado con su educación integral, asegure una fuerza de trabajo eficiente y eficaz.
- 5) Contribuir a la modernización del país en la vertiente de la actividad de la marina mercante". (53 )

Las Escuelas Náuticas Mercantes, proporcionan :

- Una preparación profesional (Técnica y Científica).
- Estudios a nivel licenciatura.
- Reconocimiento profesional a nivel internacional.
- Alojamiento (internado), alimentación.
- Libros de texto y consulta.
- Talleres, laboratorios y material didáctico.
- Prácticas y visitas.
- Seminarios y conferencias.
- Instalaciones para prácticas deportivas.
- Posibilidad de contar con estudios de post-grado.

---

<sup>53</sup> PERFIL DE LA EDUCACIÓN NAUTICA MEXICANA. Sector Comunicaciones y Transportes 1991. Colección Académica. Pag. 69.

### **3.- PSICOLOGÍA DE LAS PERSONAS QUE PERMANECEN EN ALTA MAR DURANTE LAPROS PROLONGADOS.**

En este tema vamos a mencionar todo lo relativo a la conducta o comportamiento de las personas que se embarcan, cuando los viajes son por tiempos prolongados y cuál es su actitud al ir pasando el tiempo cuando se encuentran navegando.

Es necesario hacer hincapié en que, existen dos clases de marinos : 1) el que se embarca por necesidad y 2) el que se embarca por que es su oficio o profesión.

1) El que se embarca por necesidad. Generalmente este tipo de personas sufren, debido al cambio brusco del ambiente, ya que no es lo mismo estar en tierra que estar a bordo de un barco, rodeado por el mar. En un principio tratan de adaptarse a las circunstancias, pero después con el paso del tiempo van siendo presa de depresiones, que conforme va transcurriendo el tiempo, la gente se va desesperando más, todo esto ocurre porque quizás el tipo de trabajo que desempeñaban anteriormente eran otras sus actividades en tierra, y no en el mar. Cuando se está en tierra se puede desplazar de un lugar a otro, en cambio, en el barco no hay a donde ir, el espacio es limitado, además, de estar en medio del océano.

2) El que se embarca por ser ese su oficio o profesión. Son aquellos marinos que desde sus primeros estudios los van realizando en escuelas navales y desde entonces se van familiarizando en el ámbito marino, por lo que estas personas ya no tienen problemas para sobrevivir en este medio, al contrario cuando se encuentran en la ciudad, siempre están añorando el mar.

## **A.- ALGUNOS TÉRMINOS MARÍTIMOS.**

En el ámbito marítimo existen varios conceptos, que en apariencia significan lo mismo, sin embargo es necesario distinguirlos, entre ellos lo que es un marino, marinero, navegación y navegar.

**"MARINO:** Es toda aquella persona que tiene conocimiento y práctica de la navegación. El que profesa la náutica, que tiene o desempeña algún cargo a bordo. - Perteneciente al mar".

**"MARINERO:** El que además de práctica, tiene el sentido y el instinto especial que lo hace dominar todo lo referente a los buques y maniobra. 2. Todo hombre enrolado para los trabajos de la maniobra y demás faenas de cubierta y que no tengan cargo u oficio particular como: piloto, contra maestre, carpintería, etc.

Dícese del barco que obedece bien las maniobras y es de mucho andar".<sup>(54)</sup>

**"NAVEGACIÓN:** 1.- Acción de navegar. 2.-Viaje que se dedica a la navegación".

**"NAVEGAR:** Es el arte de llevar una embarcación de un lugar a otro, es decir, de un puerto a otro puerto, y toda travesía se denomina **aventura de mar**".<sup>(55)</sup>

El término "aventura de mar" lo utilizan las compañías aseguradoras, en virtud de que cubren un riesgo determinado, y ese riesgo es la aventura de mar, navegar de un lado a otro.

---

<sup>54</sup> LARIOS PEREZ, ADOLFO. Términos Náuticos. D.G.M.M. México, 1989. Pág.123.

<sup>55</sup> LARIOS PEREZ, ADOLFO. Términos Náuticos. D.G.M.M. México, 1969. Pág. 131.

## **B.- LA NAVEGACIÓN.**

Cuando nos referimos al mar, nos sentimos impactados por esa inmensidad de agua, por el poder majestuoso que impera en él, en donde los hombres se arrojan a él con el espíritu aventurero de navegar, con ese afán de conocerlo y vivir cerca de él.

El hombre, cuando navega, siente nostalgia por su familia, por sus amigos y por lo que dejó en tierra, preocupado por lo que va a suceder en su ausencia, pero a la vez, fascinado por penetrar en un mundo nuevo, diferente, como lo es el mar.

Cuando una persona viaja por primera vez, no le genera ninguna consideración, tiene que adaptarse a su nuevo mundo, la persona se enrola y presta sus servicios por contrato, dependiendo también de que la empresa sea ideal y cumpla con todo lo pactado y, sobre todo, con el sueldo establecido, esto es importante porque le da una tranquilidad absoluta.

El hombre que vive más cerca del mar, es el marino, que se acostumbra tanto a él, que cuando está en tierra no se siente bien, añora el mar, cuyo comportamiento es más directo con la naturaleza y se dice, que el estado de ánimo de la gente depende mucho del estado del tiempo que tenga el mar.

Al integrarse la tripulación de un barco, encontramos dos estilos de vida, dos culturas, por un lado la de los oficiales que son la gente de escuela, capacitados profesionalmente; y por otro lado, la de los tripulantes que son gente de escala, que se forma empezando desde la menor categoría más baja.

El hecho de que los oficiales cuenten con estudios y prácticas en lo que es la marina, y de que esos estudios y prácticas de alguna manera sea algo voluntario, les proporciona una actitud psicológica que les permite estar en franca ventaja con el resto de la tripulación.

Para el resto de la tripulación la situación es diferente, debido a que esta gente no tiene preparación académica y van formándose de acuerdo con la experiencia que van adquiriendo, es decir, en la mayoría de los casos estas personas se embarcan por necesidad y desconocen completamente la vida del marino, poco a poco va conociendo y acostumbándose a éste, pero para que ello suceda, pasan situaciones muy difíciles, como la de desprenderse del seno familiar, salir fuera de su tierra natal, la preocupación constante de que les está causando un daño a sus hijos, por la ausencia de la figura paterna. En algunos casos los marinos prefieren no despedirse de la familia cuando van a salir de viaje, considerando que es lo mejor y se evitan así un mal momento.

Una vez que el barco inicia su travesía, los Oficiales y el resto de la tripulación se dedican a sus respectivas tareas.

También es importante mencionar que la tripulación de una embarcación mercante y la de una embarcación pesquera difieren mucho en sus actitudes y conductas, debido a que en las embarcaciones mercantes en su mayoría se integran por ser gente preparada; y en los pesqueros es gente que se ha formado por la experiencia, de tal manera que, la disciplina existente entre embarcaciones pesqueras y mercantes difieren notablemente.

Con lo anterior no quiero decir que en las embarcaciones pesqueras no hay gente preparada, existe, pero en menor proporción, la tripulación de estas embarcaciones también tienen gente muy capaz y de mucha experiencia, que han ido adquiriendo a través del tiempo y de las necesidades que se van presentando, en algunas ocasiones habrá gente que tenga más conocimientos que otra que ha estudiado.



### **C.- CONSIDERACIONES PSICOLÓGICAS.**

El aspecto psicológico de las personas que prestan sus servicios en un barco, se desarrolla de acuerdo con el criterio que tenga cada individuo. La mayoría de los marinos están impactados por el mar, les place estar navegando, realizan con gusto sus actividades.

A medida que van pasando los días, se van tornando más tranquilos en el mar que en el puerto. Pero al cabo de una o dos semanas, es cuando se empieza a notar un cambio en la conducta de algunos tripulantes, se manifiesta su inquietud por llegar a puerto. Esto se debe a que, en algunas ocasiones, el marino tiene problemas en su casa y al embarcarse lleva consigo sus preocupaciones. Otro aspecto que inquieta al trabajador marino, es cuando el buque depende de una empresa que no le garantiza sus salarios, lo que le provoca incertidumbre.

El ambiente del barco adquiere tranquilidad y paz cuando la tripulación tiene estabilidad en su trabajo, y seguridad en su sueldo, y se dedican a trabajar con más entusiasmo formando un buen equipo de trabajo.

En cambio, si nos referimos a la tripulación de una embarcación pesquera, al transcurrir una semana de viaje, alguno de ellos van manifestando su inquietud, se desesperan, sufren de depresiones cayendo en un estado esquizofrénico, perdiendo momentáneamente la cordura; aquí es donde interviene la experiencia de los marinos mas experimentados, a través de largas conversaciones tratan de tranquilizarlos y de ser necesario también se les administran medicamentos.

De acuerdo con las particularidades de los buque-tanques, buque-químicos y graneleros, el personal subalterno se encuentra separado de los oficiales. El comportamiento entre los oficiales y subalternos se debe llevar en un ambiente de camarería y de respeto.

Hay que destacar el hecho de que no todos los individuos que conforman la tripulación de un buque se conocen entre sí, porque los miembros están dedicados a diversas tareas, en diferentes lugares del buque y, sobre todo en diferentes horarios. Esto provoca que dentro de la población del buque existan a su vez, diversos grupos de personas con actitudes y sentimientos propios que pueden concordar o antagonizar con los de los demás. En este último caso, resulta claro el por qué de las agresiones de diversa índole entre los miembros de grupos distintos. Dado que hemos mencionado el punto relativo a los horarios, debemos mencionar los siguientes:

Un primer Oficial hace guardia de 4:00 a 8:00 de la mañana y de las 16:00 a las 20:00 horas.

Un Segundo Oficial hace guardia de las 0:00 a las 4:00 de la mañana y de 12:00 a las 16:00 horas.

Un Tercer Oficial de las 8:00 a las 12:00 horas y de las 20:00 a las 24:00 horas.

En el área de Oficiales se sirve la comida a los Oficiales, y a la tripulación se le sirve la comida en la cocina.

Una vez que el marinero terminó sus faenas, si desea puede continuar haciendo labores en favor del barco.

El horario de labores es variable, en el buque mercante se trabajan 8 horas diarias, no hay descansos, ni domingos, ni días festivos, pero se les paga ese tiempo.

La rutina respecto a los buques mercantes es diferente a la de los barcos pesqueros, en virtud de que hay un lapso en que se interrumpe la labor, pero se está pendiente en cualquier momento de volver a las actividades.

Cuando el marinero está de mal humor , le hablan los marinos viejos y le dan terapia (los marinos viejos le llaman carrilla, novatada). Aparte de hablarles, los ponen a trabajar mucho para que no estén pensando. Un marinero más o menos a la semana se va desesperando. En repetidas ocasiones, cuando están navegando y hay mal tiempo no pueden trabajar porque se marean y se desesperan, llegando al caso de no poder ingerir alimentos.

El estado de ánimo de la tripulación y a veces su estado estresante, dependen de varios factores entre otros:

- Que el buque realice sus operaciones de carga y descarga en forma semejante, muy repetida, como es la situación de los portacontenedores o los de carga rodante.
- En los buques monoboyeros, que sólo realizan operaciones de carga y descarga en monoboyas instaladas muy adentro del mar. En este caso, la tripulación no tiene tiempo de disipar sus tensiones, menos de salir a distraerse.

En muchas ocasiones, cuando una empresa es pequeña o con un capital muy escaso, existen problemas con el pago de salarios y con la alimentación inadecuada, tripulaciones incumplidas o buques con muchas dificultades, dando lugar a diversas actitudes en los marinos y en el personal naval.

En ocasiones surgen problemas debido a la nostalgia que los invade ya que se embarcan por necesidad, no porque ese sea su oficio o profesión, sino obligados

por la situación económica. De la misma manera se da el caso de los marinos que ya están acostumbrados a vivir en una embarcación durante lapsos prolongados de tiempo y cuando se encuentran en tierra añoran el mar.

Nuevamente marcamos la diferente actitud psicológica del oficial. Dado que se trata de personas que paulatinamente se les fué educando para pasar gran parte de su tiempo en las embarcaciones y para estar alejados de sus familiares y amigos, su actitud psicológica en el mar no es de tanta tristeza y, en muchos casos, se trata de personas acostumbradas a vivir en aislamiento. Ese aislamiento generalmente se proyecta también en el grupo social al cual pertenecen en tierra. Se tiene conocimiento que dentro de la embarcación los oficiales buscan aislarse y así evitan el roce con gente que sí resulta seriamente afectada por haberse embarcado; el aislamiento en tal sentido se presenta como un medio de defensa que psicológicamente pone en marcha el oficial. Cuando existe una inconformidad o problemas por cuestiones de trabajo, se le da atención, y si es necesario también se le atiende con medicamentos y si el marino o marinero se manifiesta indispuerto se le da el día.

Una vez que termina el viaje y llegan a puerto, los marinos que están sujetos a una relación laboral, deberán esperar a ser llamado nuevamente o, en ocasiones y por lo general transcurren periodos en los cuales están en tierra que generalmente son de un mes.

Hay empresas que contratan al personal naval hasta por nueve meses o más. El contrato mínimo es de nueve meses, pero asimismo, la empresa les da la opción de continuar por más tiempo si así lo desea. Bajo estos supuestos, los marineros no se dan la oportunidad de tomar un periodo vacacional, si no que lo toman hasta que termina el contrato.

Una de las situaciones que por lo general provoca nostalgia y depresión en el personal naval, es el hecho de perder contacto con la gente que vive en tierra, el hecho de estar alejado de sus familiares o personas allegadas. Actualmente, con el adelanto de la ciencia la tecnología, los marinos que se encuentran viajando tienen la facilidad de comunicarse a sus casas por vía telefónica, en virtud de que, tanto en los barcos como en los puertos cuentan con los servicios de Telecomunicación, Satélite, Celular vía VHF - Teléfono. Estos servicios de comunicación los tienen también algunas empresas en los puertos; se pide la llamada y entra automáticamente a donde desea comunicarse. Así como va avanzando la ciencia, sucede lo mismo en las actividades de los marineros, van surgiendo nuevos oficios y se van nulificando otros.

Como conclusión, podemos señalar que son muy variados en número y en contenido los hechos o circunstancias que causan tensión y depresión en el personal que labora en las embarcaciones, sobre todo en los buques portacontenedores cuando llegan al extranjero, porque la gente se ve alejada de sus seres queridos, de su país y existe un desequilibrio emocional muy grande, ya que en muchas ocasiones, se queda sin novia, o quebrantan su situación matrimonial, o bien, no llegan a conocer a sus hijos, ya que éstos van creciendo en su ausencia.

Lo más emotivo de este tema, es darnos cuenta de la realidad que viven las personas que trabajan en los buques mercantes que se encuentran navegando, por las diversas circunstancias y experiencias que tienen que pasar para poder ser auténticos marinos.

#### 4. PRINCIPALES HECHOS ILICITOS QUE SE COMETEN EN LAS EMBARCACIONES QUE REALIZAN LARGAS TRAVESIAS EN ALTA MAR.

Al iniciar este tema debemos recordar que estamos hablando del espacio que ocupa un buque, esto significa, que un barco o un buque es un espacio flotante donde se va a desenvolver un pequeño grupo social; los integrantes van a navegar juntos durante un lapso determinado o indeterminado de tiempo, en el cual ellos van a tratar de convivir de manera normal como si estuvieran trabajando en tierra.

Cuando los marinos están navegando en el mismo barco durante algún tiempo, es factible que se puedan suscitar algunos eventos o hechos ilícitos entre ellos, debido a la rutina, la depresión, la tristeza, la tensión y múltiples factores, como sus mismos hábitos y personalidad.

En los barcos pesqueros es en donde se presentan más incidentes debido a que son barcos pequeños, no hay mucho espacio y fácilmente el marinero se siente agredido, y asimismo el tipo de tripulación es diferente y existe menos disciplina que en las embarcaciones mercantes.

Para poder clasificar los hechos ilícitos que se pueden suscitar, primero vamos a definir brevemente lo que es un delito.

El Artículo 7o. del Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal, dice:

**" Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales".**

Los Hechos delictivos que se cometen con mayor frecuencia en las embarcaciones son: **robo, lesiones, dentro o fuera de riña, homicidio, violación, etc.**

La definición de estos hechos ilícitos la tenemos contenidos en los siguientes artículos del Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal.

## **ROBO**

**Artículo 367.-** "Comete el delito de robo: el que se apodera de una cosa ajena mueble, sin derecho y sin consentimiento de la persona que pueda disponer de ella con arreglo a la ley".

**Artículo 368.-** "Se equiparan al robo y se castigarán como tal:

- I. El apoderamiento o destrucción dolosa de una cosa propia mueble, si ésta se halla por cualquier título legítimo en poder de otra persona y no medie consentimiento; y"

**Artículo 369.-** "Para la aplicación de la sanción, se dará por consumado el robo desde el momento en que el ladrón tiene en su poder la cosa robada; aún cuando la abandone o lo desapoderen de ella. En cuanto la fijación del valor de lo robado, así como la multa impuesta, se tomará en consideración el salario en el momento de la ejecución del delito".

## **LESIONES**

**Artículo 288.-** "Bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa".

## **RIÑA**

**Artículo 314.-** "Por riña se entiende para todos los efectos penales: la contienda de obra y no la de palabra, entre dos o más personas".

## **HOMICIDIO**

**Artículo 302.-** "Comete el delito de homicidio: el que priva de la vida a otro".

**Artículo 315.-** "Se entiende que las lesiones y el homicidio son calificados, cuando se cometen con premeditación, con ventaja, con alevosía o a traición.

Hay premeditación: siempre que el reo cause intencionalmente una lesión, después de haber reflexionado sobre el delito que va a cometer.

Se presumirá que existe premeditación cuando las lesiones o el homicidio se cometan por inundación, incendio, minas, bombas o explosivos; por medio de venenos o cualquier otra sustancia nociva a la salud, contagio venéreo, asfixia o enervantes o por retribución dada o prometida; por tormento, motivos depravados o brutal ferocidad".



## VIOLACION

De acuerdo con el Diccionario Jurídico, la violación consiste en el:

"Acceso carnal obtenido por la violencia, física o moral, con persona de cualquier sexo y sin su voluntad".<sup>(56)</sup>

La violación es un ilícito penal que se encuentra fundamentado en el Código Penal para el Distrito Federal en materia de Fuero Común, y para toda la República en materia de Fuero Federal, en el Título Decimoquinto denominado "Delitos contra la libertad y el normal desarrollo psicosexual", Capítulo I "Hostigamiento sexual, abuso sexual estupro y violación", pero que únicamente vamos a referirnos a la violación, cuyos preceptos legales son los siguientes:

**Artículo 265.-** "Al que por medio de la violencia física o moral realice cópula con persona de cualquier sexo, se le impondrá prisión de ocho a catorce años.

Para los efectos de este artículo, se entiende por cópula la introducción del miembro viril en el cuerpo de la víctima por vía vaginal, anal u oral, independientemente de su sexo.

Se considerará también como violación y se sancionará con prisión de ocho a catorce años, al que introduzca por vía vaginal o anal, cualquier elemento o instrumento distinto al miembro viril, por medio de la violencia física o moral, sea cual fuere el sexo del ofendido".

---

<sup>56</sup> DE PINA VARA, RAFAEL. Diccionario de Derecho. Edición Décimasegunda. Editorial Porrúa, S. A. México, 1985. Pág. 483.

**Artículo 266.** - "Se equiparara a la violación y se sancionará con la misma pena:

1.- Al que sin violencia realice cúpula con persona que no tenga la capacidad de comprender el significado del hecho o por cualquier causa no pueda resistirlo, y".

Para poder documentar este tema, fue necesario encuestar a diversas personas del medio naval, como oficiales y marineros, y de acuerdo con lo que manifestaron, tenemos que en los barcos existe una disciplina muy estricta entre el personal marino, que hay un respeto entre ellos, y una camarería entre Oficiales y subalternos y que las incidencias que pudieran surgir son mínimas, pero que si se llegan a dar. No obstante la realidad puede ser otra, pero los marinos no desean tocar el tema de la criminalidad.

A pesar de lo anterior, los marinos tocaron algunos temas, como son : las violaciones, el abandono de personas, el consumo y venta de estupefacientes, etc., que es evidente que en la práctica sí se llegan a producir; pero independientemente de todo esto, en la actualidad y práctica deben tomarse las medidas necesarias para prevenir éstos ilícitos penales y en su caso tipificarlos de acuerdo con nuestra legislación penal.

## TEMA III.

### 1.- EL AMBITO ESPACIAL DE LA LEY PENAL.- NOCION GENERAL.

#### Noción General.

Para poder hablar del ámbito espacial de la ley penal, es necesario referimos al significado del **ámbito de validez de la ley penal**, El Lic. Mario Alberto Torres López nos dice lo siguiente:

"Cuando ya se ha determinado el contenido de la ley penal, procede plantear tres cuestionamientos técnicos y conocer conforme a qué reglas se resuelven: ¿En dónde tiene validez? ¿Está vigente? ¿Respecto a qué personas vale?. Estos planteamientos se vinculan con los denominados ámbitos de validez espacial, temporal y personal". (<sup>57</sup>)

La cuestión relativa al ámbito de validez, no es otra cosa que la aplicación del Derecho Penal en forma adecuada y la razón de ello radica en que el propio Derecho Penal también limita los ámbitos de su propia aplicación.

Respecto a las cuestiones que comprende el tema relativo a los ámbitos de la ley penal, encontramos varios aspectos como son la validez de la ley penal en cuanto a su **materia**, en relación con **el espacio**, en **el tiempo** y con **las personas**. De tal manera que van a quedar enunciados los tres últimos como:

- 1) El Ambito Espacial de la Ley Penal
- 2) El Ambito Temporal de la Ley Penal y
- 3) El Ambito Personal de la Ley Penal.

---

<sup>57</sup> TORRES LOPEZ, MARIO ALBERTO. Las Leyes Penales (Dogmática y Técnica Penales). 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1993. Pág. 76.

De esos ámbitos vamos a considerar el ámbito espacial de validez, es decir, respecto al lugar en que una ley penal determinada, tiene aplicación y cuáles son las reglas para resolver el problema para determinar dicho lugar.

### 1) Ambito Espacial de Validez.

El autor mencionado señala: "En el ámbito espacial de validez se trata de conocer en qué lugares resulta aplicable una ley. Las leyes regulan hechos de los seres humanos y, tales hechos, ocurren en un espacio, en una demarcación o en un lugar. Tiene que existir correlación entre el lugar en que ocurre el hecho humano y el lugar en donde tiene validez la ley. Las leyes no son universales, es decir, no tienen validez en cualquier parte porque, siendo la ley una expresión del poder público del Estado y existiendo muchos Estados en el mundo, tienen que existir numerosas leyes que, por lógica, no pueden resultar todas aplicables.

Pero en sí, el problema es cómo determinar en qué lugar es válida la ley, y para resolver este problema técnico los estudiosos del derecho emitieron varias opiniones que coincidieron en cuatro principios que son los siguientes:

- a) Principio de la Territorialidad
- b) Principio Personal o de la nacionalidad
- c) Principio Real o de la protección
- d) Principio de la Justicia Universal".<sup>(58)</sup>

Ahora bien, vamos a definir cada uno de estos principios, para conocer cómo están unidos entre sí, y cómo la aplicación de la ley penal en el espacio está íntimamente relacionada con el Derecho Internacional Público y Privado.

---

<sup>58</sup> TORRES LOPEZ, MARIO ALBERTO. Las Leyes Penales (Dogmática y Técnica Penales) 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1993. Pág. 76.

a) **Principio de la Territorialidad.** Este principio consiste en aplicar la ley del Estado, con relación a los delitos cometidos en su territorio, independientemente de la nacionalidad de los sujetos, y está estrechamente unido al significado del territorio como elemento del Estado; de tal manera que la ley penal es aplicable en el espacio que corresponde al territorio del Estado al cual pertenece, es decir, es válido para los delitos cometidos en ese lugar.

El principio de territorialidad de acuerdo con la opinión de Mario de la Cueva es el siguiente: "El Estado moderno es una obra de arte, es territorial, nacional, monárquico, centralizador de todos los poderes públicos, y soberano en la doble dimensión externa e interna. El Estado moderno es territorial; al parecer J. L. Klüber es el primer tratadista que ya en el siglo XIX definió al Estado como una asociación de ciudadanos constituida con un territorio determinado. Los grandes escritores de los siglos XVI a XVIII, nunca vieron ese ente misterioso, esa persona invisible que al decir de Lübtow, atormenta cada día más a los inventores del Estado contemporáneo, y de la cual el territorio sería según la frase de Jorge Jellinek "uno de los elementos del Estado como sujeto", quiere decir, un elemento constitutivo del ser del Estado."<sup>(59)</sup>

El maestro Celestino Porte Petit, nos dice que los requisitos que se derivan del principio de la territorialidad son:

- \*\*\* Delito cometido en el Estado del nacional.
- \* Sujeto activo, nacional o extranjero.
- \* Sujeto pasivo, nacional o extranjero.
- \* Ley aplicable la del Estado donde se ha cometido el delito, es decir, del Estado del nacional".<sup>(60)</sup>

<sup>59</sup> CFR. DE LA CUEVA, MARIO. La Idea del Estado. 1ª. Edición. Editorial UNAM. México. 1975. Págs. 49 y 50.

<sup>60</sup> PORTE PETIT CANDAUDAP, CELESTINO. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Decimacéptima Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 135.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, nos dice, en su artículo 42 cómo se conforma **el territorio real**, porque es el que realmente tiene el Estado, y señala que el territorio nacional está formado por las partes integrantes de la Federación; el de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes; el de las islas de Guadalupe, y las de Revillagigedo, situadas en el océano pacífico; la plataforma continental y zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el Derecho Internacional, y las marítimas interiores; y, el espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.

Junto al territorio real encontramos **el territorio virtual o ficticio**, el cual no está contemplado en nuestro territorio, es decir, es el espacio que ocupan las naves cuando se encuentran fuera del territorio de cualquier Estado; el espacio que ocupan las oficinas de legaciones y embajadas, que pretendidamente se atribuye al Estado acreditante pero que realmente pertenece al Estado receptor.

**b) Principio Personal o de la Nacionalidad.** Este principio consiste en aplicar la ley del Estado en relación con los delitos cometidos por sus nacionales fuera del territorio; es decir, la ley del Estado sigue al sujeto activo del delito. En este principio se plantea que la ley vale en cualquier parte, dentro o fuera del territorio del Estado, pero con relación a sus nacionales y por los hechos que éstos cometan, esto quiere decir que las leyes se integran a los nacionales y los siguen a donde quiera que vayan.

De acuerdo al criterio del Maestro Celestino Porte Petit, del principio de la personalidad, se desprenden con los requisitos siguientes:

- \*\* El delito debe cometerse en el extranjero.
- \* El sujeto activo del delito debe ser nacional.
- \* Los sujetos pasivos pueden ser nacionales o extranjeros, y
- \* La ley aplicable es la del sujeto activo del delito, o sea, la del nacional". (61)

**c) Principio Real o de la Protección.** Este principio consiste en aplicar la ley del sujeto pasivo, que puede ser el Estado o sus nacionales, respecto a los delitos cometidos en el extranjero, lesionando sus intereses; es decir, la ley aplicable es la que pertenece al Estado del que es nacional el sujeto pasivo del delito, la víctima o el ofendido. En este sentido se considera que las leyes penales sirven para proteger a los nacionales y se aplicarán a todos aquellos individuos que atenten contra ellos.

El maestro Celestino Porte Petit, expresa que de este principio real o de la protección, se infieren los siguientes requisitos:

- \*\* El sujeto activo puede ser nacional o extranjero.
- \* El delito debe cometerse en el extranjero, lesionando los intereses del Estado o de sus nacionales.
- \* El sujeto pasivo es el Estado o sus nacionales, y
- \* La Ley aplicable, es la del sujeto pasivo". (62)

---

<sup>61</sup> PORTE PETIT CANDAUDAP, CELESTINO. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Decimáceptima Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 140.

<sup>62</sup> PORTE PETIT CANDAUDAP, CELESTINO. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Decimáceptima Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 140.

**d) Principio de la Justicia Universal.** Este principio consiste en aplicar la ley de cualquier Estado, por delito cometido en todo lugar por nacional o extranjero contra cualquier persona, debiendo tener valor mundial la ley de cada Estado; por lo que se plantea que las fronteras de los Estados del mundo no deben ser obstáculo para el castigo de los criminales. De tal manera que la ley penal debe ser aplicable en todo el mundo y en relación a todas las personas. Por todo lo anterior, se realizaron algunos intentos de unificación de la legislación penal en Latinoamérica y en la República Mexicana, con los trabajos del proyecto de Código Penal Tipo para Latinoamérica y el Código Penal Tipo para la República Mexicana. Por lo que respecta al Código Penal Tipo para Latinoamérica, en 1965 se celebró en nuestro país la Segunda Reunión Plenaria de las Comisiones de Trabajo de varios países latinoamericanos. La Comisión de México estuvo integrada por las más elevadas personalidades, entre ellos: Celestino Porte Petit, Mariano Jiménez Huerta, Luis Fernández Doblado, Ricardo Franco Guzmán y Raúl Carrancá y Trujillo.

Siguiendo al Maestro Porte Petit, tenemos que este principio menciona los siguientes requisitos:

- \*\* El sujeto activo puede ser nacional o extranjero.
- \* El delito puede cometerse en cualquier Estado.
- \* El sujeto pasivo puede ser nacional o extranjero, y
- \* La ley aplicable puede ser la de cualquier Estado". (63)

---

<sup>63</sup> PORTE PETIT CANAUDAP, CELESTINO. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Decimacéptima Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 141.



Los principios que he mencionado, son opiniones, teorías, criterios, estudios que realizaron los doctrinarios de nuestra materia, tratando de resolver el problema de determinación del lugar de aplicación de las leyes. Pero el órgano legislativo considera las ideas derivadas de **los principios de territorialidad, nacionalidad o protección** al momento de crear las leyes sobre validez espacial.

Estos dos últimos principios también son conocidos como criterios de **extraterritorialidad**, indicando así que la ley puede resultar aplicable a casos ocurridos fuera del territorio nacional; con este criterio surge lo que denominamos **extraterritorialidad inversa** porque se presume aplicable la ley de otro Estado al caso que, ocurrido dentro de nuestro territorio, no resultan aplicables nuestras leyes y, por lo tanto, las leyes de ese otro Estado resultan extraterritoriales para nosotros.

Como ejemplo tenemos lo que el ordenamiento penal mexicano, de acuerdo con estos criterios, regula en diversas situaciones, una de ellas es la que se desprende de la fracción III del artículo 5º. del Código Penal del Distrito Federal, que menciona que son aplicables nuestras leyes por delitos cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación, en caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

El Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común, y para toda la República en materia de fuero federal, indica que en un inicio sigue el principio de territorialidad porque el artículo 1º textualmente dice: "Este artículo se aplicará en el Distrito Federal, por los delitos de la competencia de los tribunales comunes; y en toda la República, para los delitos de la competencia de los tribunales federales".

Pero también podemos decir que en algunos casos siguen los principios de la nacionalidad y de la protección, pues así se desprende de los artículos 2º. al 5º. de dicho ordenamiento jurídico.

El Maestro Raúl Carrancá y Trujillo nos habla de estos principios y de las cuestiones relativas a los ámbitos de validez de la Ley Penal. Primero mencionando en qué consiste el ámbito espacial de la ley penal:

**"La validez espacial de la ley penal.-** En relación con los Estados extranjeros y como manifestación de la soberanía de cada Estado, la ley penal nacional sólo tiene eficacia por lo general dentro del territorio del Estado que la dictó: *leges non obligant extra territorium*. Este principio llamado de territorialidad, ofrece dos aspectos: **el positivo**, o sea que, por lo general, es aplicable la ley penal a todos los estantes y habitantes del territorio de una nación, y **el negativo**, o sea que también por lo general no se aplica a nadie fuera de dicho territorio. Es consecuencia lógica del principio mismo que ni las leyes ni las sentencias extranjeras tienen eficacia dentro del ámbito espacial de la ley penal de cada Estado; sede apreciación de la peligrosidad de un delincuente acreditada por la reincidencia; al efecto, en nuestro derecho se establece que la sentencia dictada en el extranjero se tendrá en cuenta si proviene de un delito que tenga ese carácter en este código o en leyes especiales (art. 20 in fine c.p.)". (64)

---

<sup>64</sup> CARRANCA Y TRUJILLO, RAUL. Derecho Penal Mexicano. (Parte General). 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1974. Págs. 143 y 144.

En conclusión, respecto al ámbito espacial de la ley penal, deducimos del artículo 1º, que el Código Penal tiene validez en materia local en el territorio del Distrito Federal y en materia federal en el territorio de la República. Este concepto contempla la dualidad que existe con el orden federal y el orden local, que en nuestro país opera con apoyo en los artículos 40 y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de tal manera que da lugar a que existan leyes federales y leyes locales.

Resulta trascendental saber si un delito es de carácter federal o de carácter local, no sólo para determinar los ordenamientos legales aplicables, sino, para conocer qué autoridades resultan competentes en el caso.

**Si se trata de un delito federal, conocerán del mismo las siguientes autoridades federales:**

- a) Procuraduría General de la República,
- b) Jueces de Distrito y Tribunales Colegiados de Circuito y
- c) Tribunales Unitarios de Circuito.

**Si se trata de delito local, intervienen las autoridades locales:**

- a) Procuradurías de Justicia de los Estados y
- b) sus órganos jurisdiccionales,

**Si se trata del Distrito Federal:**

- a) La Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

- b) Los Jueces Penales y
- c) Las Salas Penales del Tribunal Superior de Justicia.

Asimismo, la materia federal o local determina, también, el ordenamiento adjetivo a aplicar: El Código Federal de Procedimientos Penales, en lo que a dicha materia corresponde a los ordenamientos procesales en materia penal de las entidades federativas o del Distrito Federal en lo que a materia local corresponde.

En relación al tema en comento, el Profesor Pasquale Fiore, que fue uno de los primeros tratadistas del siglo XIX en destacar la importancia del ámbito espacial de la ley penal, nos dice lo siguiente:

"Establecer los principios generales que sirven para fijar los límites en que debe restringirse la autoridad **extraterritorial** de la ley penal. Esta cuestión se relaciona con aquella otra de **la jurisdicción territorial** del magistrado respecto a los delitos cometidos en el extranjero, además la acción pública nace de que el acto penable sea calificado como tal por el legislador, y cuando se trate de decidir si el magistrado nacional tiene o no tiene jurisdicción respecto a los delitos cometidos en el extranjero, todo consiste en que se admita o no la autoridad extraterritorial de la ley nacional con relación al hecho criminal". <sup>(65)</sup>

Es conveniente manifestar que una vez cometidos los delitos, tienen una secuencia, independientemente del lugar donde se realicen, por lo cual es importante distinguir si se cometieron en territorio nacional o extranjero.

---

<sup>65</sup> FIORE, PASQUALE. Tratado de Derecho Penal Internacional y de la Extradición. Editorial Reus. Madrid, 1880. Págs. 2 y 3.

"En cuanto a los delitos comenzados en un país y consumados en otro, el derecho de someter a su autor a las leyes penales de uno u otro Estado, y la competencia del magistrado en los casos en que no sean aplicables los principios, que afirmaremos, deberá estar determinada según las reglas siguientes: como la ley penal tiene como principal objeto la defensa jurídica, la represión penal pertenece al Estado sobre el territorio en el cual la ley ha sido violada. En el caso de un delito comenzado en un territorio y consumado en otro, el derecho de represión y la jurisdicción penal pueden pertenecer a cada uno de los Estados en el territorio de las cuales haya tenido lugar uno de los actos constitutivos del delito, siempre que este sea por sí mismo capaz de una represión penal".<sup>(66)</sup>

Una vez que hemos tratado los aspectos relativos a la aplicación de la ley penal en relación con el ámbito espacial de la ley penal, vamos a referirnos a lo expresado por el Lic. Mario Alberto Torres López, quien en su exposición de las Leyes Penales señala:

" Para determinar si un delito es federal o local es suficiente seguir una regla técnica: Es delito local el que no es federal. En apariencia esta regla no dice nada, sin embargo, al conocer cuáles son delitos federales, por exclusión, sabremos cuáles son los locales. En la fracción XXI del artículo 73 Constitucional se señala como atribución del Congreso de la Unión la de definir los delitos y faltas contra la Federación y fijar los castigos que por ellos deban imponerse. Ello abarca dos cuestiones: crear leyes que describan los delitos y las penas; y, segundo, crear disposiciones legales en las cuales se indique qué características ha de tener un ilícito penal para ser **delito federal**. Esto último lo hizo el Congreso de la Unión, en forma poco ortodoxa, en una **ley orgánica**, la del Poder Judicial de la Federación; en su artículo 50 fracción I de dicho ordenamiento,

---

<sup>66</sup> FIORE, PASQUALE. Tratado de Derecho Penal Internacional y de la Extradicción. Editorial Reus. Madrid, 1880. Pág. 23.

establece lo siguiente: Son delitos del orden federal: los previstos en las leyes federales y en los tratados; los señalados en los artículos 2º. a 5º. Del Código Penal (sic.); los cometidos en el extranjero por los agentes diplomáticos; personal oficial de las legaciones de la República y cónsules mexicanos; los cometidos en las embajadas y legaciones extranjeras; aquellos en que la federación sea sujeto pasivo; los cometidos por un funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; los cometidos en contra de un funcionario o empleado federal en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas; los perpetrados con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio esté descentralizado o concesionado; los perpetrados en contra del funcionamiento de un servicio público federal o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio, aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado; todos aquellos que ataquen, dificulten o imposibiliten el ejercicio de alguna atribución o facultad reservada a la Federación; los señalados en el artículo 389 del Código Penal (sic.), cuando se promueva o se proporcione un trabajo en dependencia, organismo descentralizado o empresa de participación estatal del Gobierno Federal. Se cree que la regla práctica en la determinación del carácter federal o local de un delito, consiste en determinar primeramente si el delito es federal y, si no lo es por qué no encuadra en ninguna de las hipótesis ya apuntadas, el delito es local si de conformidad con la ley de la entidad federativa en que se realizó tiene tal carácter". (67)

---

<sup>67</sup> CFR TORRES LOPEZ, MARIO ALBERTO. Las Leyes Penales (Dogmática y Técnica Penales). 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S. A. México, 1993. Págs. 80 y 81.

## **2.- PRINCIPIOS PARA DETERMINAR LAS LEYES APLICABLES EN BARCOS QUE SE ENCUENTRAN EN ALTA MAR.**

En el planeta existen muchos Estados y cada uno de ellos tiene delimitado su territorio respecto a los otros. En algunos casos tenemos conocimiento que entre los Estados surgen diferencias por marcar los límites de sus territorios, como son los casos de Inglaterra - Argentina, Irak - Kuwait y Perú -Ecuador. Sin embargo, existen zonas dentro del planeta y fuera de él que no son territorio de ningún Estado. Nosotros necesitamos esas zonas que en la tierra no pertenecen a ninguna nación. Esos lugares son los conocidos como:

- a) Alta mar o Zona Marítima**
- b) Zona Terrestre Libre**
- c) Espacio Aéreo Libre**

**a) Alta Mar o Zona Marítima.**- Está formada por la superficie del mar, fondo del mar y el subsuelo marítimo. Al mencionar alta mar o zona marítima, nos estamos refiriendo al espacio marítimo, mar territorial, el cual está dividido en libre y territorial.

Para definir este concepto, el autor Alejandro Sobarzo hace mención de la **Convención sobre la Alta Mar** (Documento A/Conf. 13/L53), la cual está constituida de la siguiente manera:

"Los Estados partes en esta Convención, deseando codificar las normas de Derecho Internacional referente a la alta mar; reconociendo que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, aprobó las disposiciones siguientes como declaratorias en términos generales de los principios establecidos de Derecho Internacional, han convenido en:

**Artículo 1.-** Se entenderá por "alta mar" la parte del mar no perteneciente al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado.

**Artículo 2.-** Estando la alta mar abierta a todas las naciones, ningún Estado podrá pretender legítimamente someter cualquier parte de ella a su soberanía. La libertad de la alta mar se ejercerá en las condiciones fijadas por estos artículos y por las demás normas del Derecho Internacional. Comprenderá, entre otras, para los Estados con litoral o sin él:

- 1) La libertad de navegación;
- 2) La libertad de pesca;
- 3) La libertad de tender cables y tuberías submarinos;
- 4) La libertad de volar sobre la alta mar.

Estas libertades, y otras reconocidas por los principios generales del Derecho Internacional, serán ejercidas por todos los Estados con la debida consideración para con los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar".  
(<sup>68</sup>)

De acuerdo con el concepto de la alta mar, y por estar situado más allá de las aguas territoriales y no formar parte del territorio de ningún Estado y estar abierto al uso común de toda persona, es forzoso que haya normas que regulen los actos de quienes navegan en él y desempeñan negocios en aguas profundas.

---

<sup>68</sup> SOBARZO, ALEJANDRO. Régimen Jurídico de Alta Mar. 2ª. Edición. Editorial Pomúa, S.A. México, 1985. Págs. 243 y 244.



Dado el régimen jurídico de la alta mar, creemos que tal espacio marítimo debe ser considerado "res comunis" (o cosa de la comunidad), no susceptible de apropiación por algún Estado en particular. El régimen jurídico del alta mar se caracteriza por los principios de igualdad y libertad. La igualdad significa que todos los Estados tienen los mismos derechos y las mismas obligaciones, independientemente de su tamaño y poder.

Actualmente se reconoce en todos los países que el mar abierto no es susceptible de apropiación y que ningún Estado puede obtener tal posesión en forma legal, de tal manera que pudiera reclamar la propiedad del alta mar, el cual no podría estar sujeto a un derecho de soberanía, ya que es el medio necesario de comunicación entre las naciones y constituyendo así su libre uso.

Al hablar del mar libre, el maestro César Sepulveda en su obra "Derecho Internacional", expresa : "El mar libre, con el descubrimiento de América vino la cuestión si algún Estado en particular podría apropiarse de una porción del Océano y excluir de la navegación a los barcos de otras naciones. La libertad de los mares, en igualdad de circunstancias para todos los países, fue sostenida por Vitoria y por Vázquez de Menchaca, aunque los fundamentos en ambos son diversos. Pero fue Grocio, con su prestigio, quien sentó el principio en forma definitiva ". (69)

En conclusión, podemos decir que, por alta mar se entiende la parte del mar que se encuentra más allá de los límites externos, quedando hacia el interior de los Estados, además el mar territorial y el mar nacional, y las aguas interiores de los Estados archipiélagos ( parte del mar poblado de islas ); es decir, el alta mar no es propiedad de nadie, es libre y soberano y se puede navegar por sus aguas libremente, sin tener posibilidad alguna de adquirir el mar por prescripción. El principio de la libertad de los mares significa la parte del mar perteneciente al mar

---

<sup>69</sup> SEPULVEDA, CESAR. Derecho Internacional. 19ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 207.

territorial o a las aguas interiores de un Estado, es decir, debe estar abierto a todos los países del mundo y a su vez ninguno podrá tenerlo bajo su dominio exclusivo.

Para que el principio de libertad de los mares sea efectivo y los Estados desprovistos de litoral puedan hacer uso de sus derechos, es indispensable que ellos tengan libre acceso al mar, tanto por carretera y ferrocarril, como por vía acuática y aérea. Para gozar de la libertad del mar en igualdad de condiciones con los Estados ribereños, los Estados sin litoral deberán tener libre acceso al mar, de tal manera que los Estados situados entre el mar y un Estado sin litoral garantizarán de común acuerdo y en conformidad con las convenciones internacionales existentes.

En lo que respecta al lecho y el subsuelo de la alta mar, la situación jurídica del lecho y del subsuelo de la alta mar cuando no son constitutivos de plataforma continental perteneciente a algún país, no ha sido definida o determinada en el Derecho Internacional Marítimo.

Un ejemplo de espacio es el buque, en virtud de que éste es un espacio marítimo. En este sentido el Doctor Cervantes Ahumada consideraba que: " El artículo 2º de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, anteriormente decía que los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano". (70)

En virtud de que este artículo se derogó y la ley cambió de nombre, actualmente, este mismo precepto lo encontramos regulado en la Ley de Navegación, en el artículo 4º. que textualmente dice:

---

<sup>70</sup> CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Herrero, S.A. México, 1997. Pág. 57.

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

**b) Zona Terrestre Libre.-** El espacio terrestre está compuesto por el suelo y el subsuelo.

El Maestro Celestino Porte Petit, expresa que el espacio terrestre está determinado de la siguiente forma:

**1. Suelo.-** El artículo 42 de la Constitución de la República establece que el territorio nacional comprende: I. El de las partes integrantes de la Federación. II. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes. III. Las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico.

**2. Subsuelo.-** En el dominio terrestre, la soberanía sobre la superficie implica la del subsuelo".

Es conveniente mencionar que en lo que respecta al espacio terrestre en relación con la represión del Estado, se lleva a cabo dentro de su territorio, aplicándose sus reglas jurídicas dentro de su esfera. Pero asimismo, cuando surgen problemas con respecto a la norma aplicable fuera de la esfera del territorio de un país, entonces nos encontramos en el escenario del territorio de un país extranjero. Esto quiere decir que, en el ámbito terrestre no existe una zona terrestre libre, ya que cada país está limitado jurídicamente.

**c) Espacio Aéreo Libre.-** El problema del espacio aéreo no se presentó prácticamente hasta comienzos de siglo, cuando el nacimiento y desarrollo de la navegación aérea hicieron posible su utilización por los Estados. Al principio se

produjo cierta discusión entre los mantenedores a ultranza del derecho de sobrevuelo del territorio de los Estados y los que sostenían la teoría de la soberanía del Estado sobre el espacio aéreo.

El principio de soberanía del Estado subyacente sobre su espacio aéreo acabó imponiéndose y comenzó siendo adoptado en la Convención franco-alemana de 1913 y es consagrado por la Convención de París de 1919, que señala los dos principios fundamentales en que se basa la navegación aérea:

- a) Soberanía plena y exclusiva de cada Estado sobre su espacio aéreo.
- b) Libertad de paso inofensivo de las aeronaves privadas de los Estados contratantes, en tiempo de paz.

Así como esta Convención, hubo otras inspiradas en los mismos principios, en las cuales se establecía que los Estados contratantes reconocían que cada Estado tiene la soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico encima de su territorio.

Por lo expuesto, a manera de conclusión tenemos que el espacio aéreo forma parte del territorio del Estado subyacente, y además la conclusión negativa de que los Estados no tienen la soberanía sobre el espacio aéreo que no se encuentre encima de su territorio, es decir, el situado sobre el alta mar o sobre territorios que no son de nadie. Los límites del espacio aéreo están constituidos en el aspecto horizontal por los planos que tienen como lados las fronteras territoriales, y en el aspecto vertical, aunque la cuestión está sujeta a controversia, su extensión debe limitarse a la atmósfera terrestre.

De acuerdo con los términos de la Convención de Chicago de 1944, el eminente catedrático Modesto Seara Vázquez expresa lo siguiente:

"Que las normas consuetudinarias que se han ido formando, ninguna aeronave puede cruzar el espacio aéreo de un Estado extranjero sin previa autorización, a menos que haya disposiciones convencionales en contrario. Esta prohibición de sobrevuelo se refiere tanto al espacio aéreo situado encima del territorio terrestre, como al situado encima de las aguas territoriales; el principio de libertad de paso inocente de los barcos por las aguas territoriales no se aplica a la navegación aérea, para el paso de los aviones por el espacio aéreo situado encima de esas aguas". (71)

Por otra parte, en la misma Conferencia de Chicago, se adoptó también un Convenio sobre Transporte Aéreo Internacional, llamado de las Cinco Libertades, enunciadas en el artículo 1º de la Convención, mismas que son las siguientes:

- 1ª. Libertad de sobrevuelo sin aterrizaje.
- 2ª. Libertad de aterrizar para fines no comerciales.
- 3ª. Libertad de aterrizar para dejar correo, carga y pasaje, tomados en el país de la nacionalidad de la aeronave.
- 4ª. Libertad de tomar correo, carga y pasaje para el país de la nacionalidad de la aeronave.
- 5ª. Libertad de tomar correo, carga y pasaje de cualquier país contratante, con destino a cualquier otro país contratante.

Las normas concernientes al espacio aéreo en relación con territorio del Estado son nuevas, porque sólo a partir de la primera Guerra Mundial existió la necesidad de regular esa zona. Esto dio lugar a que se realizara un estudio minucioso sobre la materia en comento, por lo que hasta entonces, en las contadas ocasiones que esta materia fue tratada, se sostenía que el espacio aéreo era libre, pero la guerra puso de manifiesto la necesidad de que el Estado

---

71 SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Derecho Internacional Público. 17ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998. Pág. 307.

señalara su soberanía territorial sobre esa porción para defenderse y controlarlo. De tal modo que, una vez que hubo terminado la guerra, el Estado podría seguir ejerciendo su soberanía, así como también si el tránsito de aeronaves de otros países se consideraría como un derecho, o bien como una concesión del Estado cuyo cielo cruzaban.

Ante estas incógnitas, surgió la Convención para la Reglamentación de la Navegación Aérea de París, en octubre 13 de 1919, siendo el primer acuerdo de tipo general sobre dichas cuestiones, reconociéndose así la completa y exclusiva soberanía del Estado sobre el espacio aéreo colocado por encima de su territorio y aguas marginales; pero a su vez, cada Estado se comprometía a conceder en tiempos de paz, libertad de tránsito inocente a las aeronaves privadas de las otras partes.

En esta Convención se establece una reglamentación más o menos adecuada respecto a la nacionalidad de las aeronaves, signos que debe llevar, documentos que deben portarse, lista de pasajeros, manifiesto de carga, cuaderno de bitácora, etc., y regulaba también los vuelos de aeroplanos militares.

La soberanía del Estado sobre el espacio aéreo suprayacente a su territorio (incluido el espacio aéreo marítimo), no es discutida en Derecho Internacional. Hasta 1957 se consideraba que toda violación del espacio aéreo de un país era violación de territorio, pero a partir del 4 de octubre de ese año, fecha en que los rusos lanzaron el primer Sputnik o satélite, puede considerarse quebrantado tal principio. Aunque reconociendo que no puede haber una analogía exacta entre mar territorial y aire territorial, el autor Montesquieu, citado por Cesar Sepulveda, ha sostenido con gran visión, que será necesario que el derecho espacial establezca los límites territoriales del espacio aéreo suprayacente al territorio de los Estados.

Con lo señalado tenemos que las libertades del aire son los derechos de tránsito y de transporte que los Estados conceden a las aeronaves extranjeras o a sus propias aeronaves. César Sepúlveda en su "Manual de Derecho Internacional para oficiales de la Armada de México" expresa que las libertades del aire fundamentalmente son cinco:

**"Primera Libertad.-** Consiste en el derecho de volar sobre el territorio de un estado contratante sin aterrizar, es conocida también como derecho de sobrevuelo o de paso inofensivo. Por ejemplo, los aviones de Aeronaves de México que tienen como destino Panamá, al sobrevolar Guatemala están haciendo uso de la primera libertad.

**Segunda Libertad.-** Consiste en el derecho de aterrizar para fines no comerciales, se conoce comúnmente como escala técnica y tiene por objeto reaprovisionarse de combustible o tomar otras medidas que tienen relación con la seguridad de las aeronaves. Ejemplo, Mexicana de Aviación, que tiene como destino Madrid, puede hacer escala técnica para reaprovisionarse de combustible en la Habana.

**Tercera Libertad.-** Consiste en desembarcar pasajeros, carga y correspondencia proveniente del estado de matrícula de la aeronave en otro país. Ejemplo, un avión de Aeronaves de México que viaja a Estados Unidos tiene derecho a desembarcar en Miami pasajeros, carga y correspondencia embarcados en la Ciudad de México, y en este caso estaría ejerciendo un tráfico de tercera libertad.

**Cuarta Libertad.-** Consiste en el derecho a tomar pasajeros, carga y correspondencia en un país distinto del de matrícula de la aeronave y transportarlos al país de matrícula de la misma. Ejemplo, Aeronaves de México, que opera en la ruta México-Miami-México, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y desembarcarlos en México. Al hacer uso de este derecho está realizando tráfico de cuarta libertad.

**Quinta Libertad.**- Es la más compleja y reviste dos aspectos: consiste en el derecho de tomar pasajeros, carga y correspondencia en un estado distinto del de matrícula de la aeronave y llevarlos a un tercer país. Ejemplo: un avión de Aeronaves de México que opera en la ruta México-Miami-Madrid-México, tiene derecho a embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Miami y desembarcarlos en Madrid. También puede embarcar pasajeros, carga y correspondencia en Madrid y desembarcarlos en Miami".<sup>(72)</sup>

Algunos autores estiman que las libertades del aire son en total ocho, y que las llamadas sexta y séptima libertades no son más que variantes de las anteriores, en tanto que la octava libertad no es más que el tráfico de cabotaje realizado por aeronaves extranjeras. Estas libertades del aire se conceden generalmente por los Estados a través de la firma de convenios bilaterales.

Como conclusión, deducimos que tanto en el ámbito marítimo como en el aéreo, existen espacios libres donde el hombre puede desplazarse libremente, y que pertenecen a nadie y estos ámbitos ejercen su propia soberanía; y en lo que se refiere al ámbito terrestre, no existe un espacio libre que no esté regulado por nuestra legislación mexicana.

---

<sup>72</sup> SEPULVEDA, CESAR. Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México. 1ª. Edición. Impresora Azteca, S.D.R.L. México, 1981. Págs. 200 y 201.



### **3.- REGLAS SOBRE VALIDEZ ESPACIAL DE ACUERDO AL CODIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y DE LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL.**

La Teoría de la Norma Penal en cuanto a su aplicación abarca tres aspectos, pero a nosotros únicamente nos interesa el aspecto de validez espacial y sus reglas, por medio de las cuales se va a determinar el contenido de la ley penal, conforme a qué reglas se resuelven y en dónde tienen validez.

La aplicación de la ley penal en el espacio está íntimamente relacionada con el Derecho Internacional Público y Privado, en virtud de abarcar en alguna ocasión dos o más Estados, creando así un conflicto internacional de leyes. Debido a esto, a la validez espacial se le conoce generalmente como conflicto de leyes en el espacio.

Sin embargo, es poco factible que se dé un conflicto de leyes en el espacio, debido a que cada Estado es soberano, y al ser soberano dicta sus propias leyes, pero aún así puede darse esa posibilidad y surgir la incógnita de cuáles van a ser las leyes del Estado que se van a aplicar cuando se involucren dos o más Estados.

En México, al conflicto de leyes en el espacio, García Máynes a esta expresión le denomina "problemas sobre la autoridad extraterritorial de la ley". En efecto, la evolución histórica moderna dio nacimiento al principio de territorialidad y de la personalidad del Derecho.

El principio de territorialidad, como ya lo mencioné, consiste en aplicar la ley del Estado, en relación con los delitos cometidos en su territorio, independientemente de la nacionalidad de los sujetos. Este principio se da en los siguientes supuestos:

- a) Delito cometido en el Estado del nacional.
- b) Sujeto activo, nacional o extranjero.
- c) Sujeto pasivo, nacional o extranjero.
- d) Ley aplicable la del Estado donde se ha cometido el delito, o sea, del Estado nacional.

En relación con la aplicación de la ley penal en el espacio, primeramente debemos entender como territorio, el espacio terrestre, formado por el suelo o subsuelo; el espacio marítimo, constituido por el mar territorial, es decir, la superficie del mar, fondo del mar y el subsuelo marítimo; y el espacio aéreo y ficticio, conformado por las naves (territorio flotante o móvil) y aeronaves.

Ahora bien, para llegar a las reglas sobre la validez espacial, de acuerdo con el Código Penal del Distrito Federal, es necesario mencionar primero que en cuanto a la validez material de la ley penal existen dos tipos de delitos: los federales y los locales. Nuestra Constitución es el máximo ordenamiento fundamental en la vida del Estado, es la Ley suprema del país que establece su forma y organización y fija los límites del poder público al garantizar ciertos derechos individuales y de grupo.

Nuestra Carta Magna dispone el reparto de competencias entre dos órdenes legislativos: común y federal, es decir, existe una dualidad de competencias, la ordinaria o común y la excepcional o federal. En nuestro Derecho Penal Mexicano común o federal, la fracción XXI del artículo 73 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, faculta al Congreso de la Unión para definir los delitos y faltas contra la federación y fijar los castigos que por ellos deban imponerse. Asimismo, cada una de las Entidades Federativas, por conducto de su Poder Legislativo local, dicta para su territorio las leyes pertinentes, tanto en materia penal como en otros órdenes, respetando siempre los postulados generales preceptuados por la Constitución Federal.

## LA VALIDEZ ESPACIAL EN LA LEGISLACION MEXICANA.

La validez espacial se encuentra regulada por las reglas establecidas en los artículos del 1º. al 5º. del Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común y para toda la República en materia del fuero federal, en donde se encuentran plasmados los principios adoptados por la legislación mexicana para resolver el conflicto de leyes en el espacio.

Para resolver los problemas sobre la aplicabilidad de las leyes penales, se invocan diversos principios, entre ellos el llamado territorial, el cual indica que una ley debe aplicarse únicamente dentro del territorio del Estado que la expidió, sin importar la nacionalidad de los sujetos a quienes haya de imponerse. Otro principio es el personal, de acuerdo a este principio es aplicable la ley de la nación a la que pertenezca el delincuente, con independencia del lugar de realización del delito.

De acuerdo con el **Código Penal** vigente, se apoyan estos argumentos en los artículos siguientes:

**Artículo 1º.-** " Este código se aplicará en el Distrito Federal, por los delitos de la competencia de los tribunales comunes; y en toda la República, para los delitos de la competencia de los tribunales federales".

Haciendo el análisis de este artículo, tenemos que postula el principio territorial, en donde nos indica que el Código Penal tiene validez en materia local en el territorio del Distrito Federal, y en materia federal en el territorio de la República, es decir, este precepto contempla la dualidad que existe con el orden federal y el orden local, que en nuestro país opera con apoyo en los artículos 40 y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. En base a esta situación, surgen las leyes federales y las leyes locales lo que, a su vez, dan lugar a los delitos federales y delitos locales.

Para determinar si un delito es federal o local, necesitamos también establecer los ordenamientos legales aplicables, para conocer qué autoridades resultan competentes en el caso. Si se trata de un **delito federal**, conocerán las **autoridades federales** como la Procuraduría General de la República, los Jueces de Distrito y Tribunales Colegiados y los Unitarios de Circuito

Si se trata de un delito local intervienen **las autoridades locales** como las Procuradurías de Justicia de los Estados y sus Organos Jurisdiccionales; en el Distrito Federal, la Procuraduría General de Justicia, los Jueces Penales y las Salas Penales del Tribunal Superior de Justicia.

También se determina en materia federal o local el ordenamiento adjetivo a aplicar, ya sea el Código Federal de Procedimientos Penales, o los Ordenamientos Procesales en materia penal de las entidades federativas en lo que se refiere a materia local.

**Artículo 2º.-**" Se aplicará, asimismo: I. Por los delitos que se inicien, preparen o cometan en el extranjero, cuando produzcan o se pretenda que tengan efectos en territorio de la República".

En esta primera fracción del artículo 2º del Código Penal, establece una hipótesis que encuentra su apoyo en los criterios de territorialidad y de extraterritorialidad, y hace referencia a **los ilícitos** en los que, en alguna de sus fases, **iniciación, preparación y comisión**, se comete en el extranjero.

Es conveniente mencionar, que se entiende por el **extranjero** lo que significa el **territorio que no es del Estado Mexicano y que pertenece a otro país**; pero a su vez no todo lo que está excluido del territorio nacional puede denominarse territorio extranjero, porque hay espacios, lugares o zonas que no integran el territorio de Estado alguno, como lo son alta mar, el espacio aéreo libre y el espacio terrestre libre.

Volviendo al tema en comento, el término **iniciación**, expresa el comienzo de los actos materiales encaminados mediata o inmediatamente a la comisión del delito, esto es, a los actos preparatorios y los actos ejecutivos. **La consumación** ocurre cuando se colman todos los elementos de la figura delictiva correspondiente.

En un sistema jurídico debe existir la posibilidad de enjuiciar hechos delictivos ocurridos fuera del territorio nacional, cuando produzcan efectos en él; las fronteras no deben representar límites de impunidad.

También es conveniente mencionar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 2º fracción I del Código Penal, no basta que **la iniciación, preparación o consumación del delito** se lleve a cabo en territorio extranjero, sino que, además, se precisa que cuando se consumó en el extranjero, produzca o se pretenda que tenga efectos en el territorio de la República.

Con relación a la **fracción II del Artículo 2º** el Código Penal, expresa que: "Se aplicará, asimismo: por los delitos cometidos en los consulados mexicanos o en contra de su personal, cuando no hubieren sido juzgados en el país en que se cometieron".

Analizando la fracción II de este artículo, encontramos que contempla casos de extraterritorialidad. También indica que se aplica la ley penal mexicana por los delitos cometidos en los consulados mexicanos o en contra de su personal, cuando no hubieren sido juzgados en el país en que se cometieron.

Un ejemplo, es cuando un integrante del personal de un consulado puede estar en territorio nacional, pero no por ello resultaría el ordenamiento penal, éste se aplica cuando el delito se cometió en territorio extranjero, en otro país.

Se entiende por personal de un consulado a todas las personas que integran la planta oficial de empleados y funcionarios del consulado.

Tenemos otro aspecto importante sobre este tema, son las **Reglas de Reciprocidad Internacional** y otras derivadas de Convenciones o Tratados Internacionales, que han hecho que los Estados consideren que el espacio que ocupan sus consulados, embajadas y legaciones son parte de su territorio.

El último requisito que se exige para que nuestras leyes sean aplicables a los casos previstos en la fracción II del artículo 2º del Código Penal, consiste en que el hecho de que el delincuente no hubiere sido juzgado en el país en que se cometió el delito. Este requisito se convierte en una exigencia para el sistema penal mexicano en atención a lo preceptuado por el Artículo 23 Constitucional, que señala que nadie puede ser juzgado dos veces por el mismo delito, ya sea que en el juicio se le absuelva o se le condene. La ausencia de la mención que contiene la ley podría provocar una violación a la garantía constitucional aludida.

En conclusión, esta fracción II del artículo en comento señala la aplicación de la ley mexicana a situaciones suscitadas fuera de nuestro territorio nacional o fronteras, dando lugar a la extraterritorialidad.

**Artículo 3º.-** " Los delitos continuos cometidos en el extranjero, que se sigan cometiendo en la República, se perseguirán con arreglo a las leyes de ésta, sean mexicanos o extranjeros los delincuentes. La misma regla se aplicará en el caso de delitos continuados".

Observando el contenido de este precepto, se puede formular una noción acerca de los delitos continuados. El **delito continuo** también conocido como delito permanente, es aquél cuya consumación se prolonga en el tiempo. El **delito continuado** es aquél que se comete con varios comportamientos porque el delincuente decidió fraccionar la ejecución en atención a que tuvo identidad de propósito.

Anteriormente el texto del artículo 3º referido únicamente mencionaba a los **delitos continuos**; posteriormente, en 1984, se adicionó el segundo párrafo para dar calidad al **delito continuado** debido a que aún cuando tales ilícitos son diferentes, existe en ellos algo en común: la **unidad delictiva**, porque en uno y en otro existe un sólo delito.

El artículo 3º plantea casos en los cuales una parte del delito continuo o del continuado se comete fuera del territorio nacional, pero siempre en territorio extranjero y el mencionado ilícito sigue en su fase de constante consumación (delito continuo) o de su ejecución fraccionada (delito continuado), pero dentro del territorio nacional.

En conclusión, la extraterritorialidad de las leyes mexicanas abarca la parte del delito que se consumó fuera del territorio nacional. Por último, cabe mencionar que estos ilícitos penales son de carácter federal.

**Artículo 4o.-** "Los delitos cometidos en territorio extranjero por un mexicano contra mexicanos o contra extranjeros, o por un extranjero contra mexicano, serán penados en la República, con arreglo a las leyes federales, si concurren los requisitos siguientes:

- I. Que el acusado se encuentre en la República;
- II. Que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró, y
- III. Que la infracción de que se le acuse tenga el carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República.

En este precepto, se contemplan casos de extraterritorialidad, se abarca la totalidad del delito y no solamente alguna de sus partes. Esto quiere decir que se determina aplicable la ley penal mexicana a hechos que se suscitaron en territorio extranjero y en los cuales están involucrados intereses nacionales, ya sea porque el delincuente es mexicano, en cuyo caso, el Estado está interesado en que su imagen no sea deteriorada por sus nacionales.

Las tres hipótesis que se derivan de este artículo son:

- Delitos cometidos en el extranjero por mexicano contra mexicano;
- Por mexicano contra extranjero; y
- Por extranjero contra mexicano.

Es conveniente mencionar que la aplicación de las leyes penales del país está condicionada a la presencia de tres circunstancias: El primer requisito es que el acusado se encuentre en la República. La exigencia de este requisito hace depender la aplicación de las leyes penales mexicanas a la presencia física del delincuente en territorio de la República y, a contrario sensu, la ley penal no es aplicable si el delincuente no se halla en él.

Cuando se da esta circunstancia en la práctica, se solicita la extradición, que es el acto mediante el cual un Estado entrega a otro a una persona para ser juzgada o para que se le aplique una pena que se decretó en su contra. La extradición para que pueda enjuiciarse, implica que la petición ha de estar fundamentada en



que el Estado requirente cuenta con la facultad de aplicar sus leyes que ya resultan reguladoras del caso, pero la ley no resulta aplicable hasta que el delincuente se encuentre en territorio nacional.

El segundo requisito es que el reo no haya sido definitivamente juzgado en el país en que delinquiró con lo que se otorga un respeto a la garantía del Artículo 23 Constitucional, el cual consiste en que no debe enjuiciarse dos veces a la misma persona por el mismo hecho delictivo.

El tercer requisito es que la infracción de que se le acusa tenga el carácter de delito en el país en que se ejecutó y en la República, es la última condición que se ha de cumplir para que resulte aplicable la ley penal mexicana.

Es importante remarcar que, la dualidad de carácter delictivo del hecho ha de buscarse entre la ley que resultaría aplicable en el territorio extranjero y las leyes penales mexicanas de carácter federal.

**Artículo 5º.-** "Se consideran como ejecutados en territorio de la República:

- I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;
- II. Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;
- III. Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido, no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad;

- IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o en aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, y
- V. Los cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas.

En el contenido de este artículo, encontramos varios principios, entre ellos el de territorialidad, extraterritorialidad y extraterritorialidad inversa. En este mismo precepto tenemos el concepto de extranjero como figura del territorio perteneciente a otro Estado, además aparece la regulación para hechos cometidos en lugares que no son territorio de Estado alguno, de ahí que, se deduce una distinción de territorio nacional, territorio extranjero y territorio libre.

Vamos a estudiar brevemente cada fracción del artículo 5° del Código Penal expresando que, en la fracción I de este precepto, indica que es aplicable la ley penal mexicana cuando se comete un delito a bordo de un buque nacional que se encuentra en alta mar, es decir, en aguas que no forman parte del territorio de ningún Estado, con independencia de la nacionalidad del delincuente.

De acuerdo con lo señalado anteriormente, el concepto de territorio flotante, el Lic. Mario Alberto Torres López indica que: "Según Grispigni: señala: que se considerarán además como territorio ( territoire flotant ) las naves, cualquiera que sea el lugar en que se hallen, salvo que estén sometidos, según el Derecho Internacional, a una ley territorial extranjera". (73)

---

<sup>73</sup> TORRES LOPEZ, MARIO ALBERTO. Las Leyes Penales (Dogmática y Técnica Penales). 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1993. Pág. 89.

Cuando hablamos del espacio territorial de una nave, nos estamos refiriendo a un territorio ficticio, debido a que no se encuentra precisamente en el espacio territorial, sino que se hace alusión a un pequeño espacio flotante, consistente en el espacio de una nave, pero que también cuenta con una jurisdicción, con una soberanía, de acuerdo a la nacionalidad de la nave.

La **fracción II** del artículo en comento, pretende hacer exclusiva la potestad de las autoridades mexicanas para aplicar sus leyes penales a **delitos cometidos** en el territorio de otro Estado, cuando se cometen **en un buque de guerra nacional**. Esto quiere decir que aunque la ley mexicana indique la aplicación exclusiva, ello no impide que las autoridades del Estado en que el delito se cometió tuvieran la posibilidad de aplicar su propia legislación.

**En la fracción III** del artículo citado, se tratan de los delitos cometidos dentro del territorio nacional que presentan la peculiaridad de que se cometieron a bordo de buques pertenecientes a otros Estados, o sea, por buques extranjeros que están surtos en puerto nacional o en aguas territoriales nacionales. Las mismas reglas se aplican cuando se trata de aeronaves por disposición de la fracción IV del mismo precepto.

Pero la ley indica que es aplicable la ley penal mexicana si el delincuente o el ofendido no son de la tripulación, o bien, se turbó la tranquilidad pública, lo que conduce a estimar que la ley penal mexicana no es aplicable, pese a que el delito se cometió en territorio nacional; cuando el delincuente y el ofendido sí pertenecen a la tripulación y no se turbó la tranquilidad pública, lo cual es correcto siempre y cuando la ley penal del Estado al cual pertenece el buque o la aeronave contenga la misma regla, lo que implicaría la necesidad de probar el derecho extranjero. Pero, existiendo la denominada reciprocidad, las leyes penales mexicanas no son aplicables, es decir, existe un caso de lo que hemos llamado **extraterritorialidad inversa**.

La **fracción IV** del mismo artículo, se refiere a la atmósfera extranjera, es decir, al espacio aéreo correspondiente a territorio y mar territorial de otra nación y no al de alta mar, el cual no es extranjero porque no pertenece a Estado alguno. Este mismo párrafo nos hace referencia al espacio aéreo libre, el cual no pertenece a nadie.

Por último, vamos a concluir con la **fracción V**, donde se expresa que se aplican las leyes penales mexicanas a **delitos cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas**, aquí se maneja el concepto de **territorio ficticio**. Esta fracción se refiere a los delitos que se cometen dentro del espacio que ocupan las instalaciones que en el extranjero, están destinadas a embajadas y legaciones, es decir, se considera como territorio de la nación el edificio en que la diplomacia se ejerce, sin importar que nacionalidad tienen los delincuentes. La calificación delictiva del hecho, en este caso, deberá considerarse de acuerdo con las leyes federales mexicanas y carece de relevancia que tenga o no, el carácter de delito en el país en que se hallan dichos recintos. Esto se da porque consideramos que es territorio nacional, el de tipo ficticio.

Si nos damos cuenta, en estos cinco artículos de nuestra legislación penal, encontramos plenamente plasmados los principios de territorialidad, extraterritorialidad, real o de protección y el de personalidad de la ley, que en forma conjunta nos van a definir si un delito es federal o local, si las leyes que se van aplicar corresponden al territorio nacional o al extranjero y si al delincuente se le sancionará de acuerdo con nuestras leyes o a las de su país.

#### 4.- CONCEPTO DE DELITO.

En este tema vamos a tratar el concepto de delito, por lo que es necesario introducirnos a nuestro Derecho en general y posteriormente enfocarnos al Derecho Penal en particular para llegar al concepto de delito.

El Derecho tiene como finalidad encausar la conducta humana para hacer posible la vida cotidiana con una paz y seguridad social, luego entonces, se manifiesta como un conjunto de normas que rigen la conducta externa de los hombres que viven en un grupo de personas o en una sociedad, las cuales pueden imponerse a sus destinatarios, mediante el empleo de la fuerza de que dispone el Estado.

Al vivir en una sociedad, surge la necesidad de proteger todos los bienes u objetos. El Derecho intenta proteger esos bienes, y para lograr tal fin, el Estado está facultado y obligado a valerse de los medios adecuados, de esta manera nace el Derecho Penal, que por su naturaleza esencialmente punitiva va a conservar el orden social.

El Derecho penal se divide en parte general y parte especial. **En la parte general** se subdivide en Introducción, Teoría de la Ley Penal, Teoría del Delito (estudio del delincuente), Teoría de la Pena y de las Medidas de Seguridad. **En la parte Especial**, se subdivide en **Delitos en particular** y Penas y Medidas de Seguridad aplicables a casos concretos.

Nosotros nos vamos a dirigir en forma genérica al estudio del delito y a su concepto y mencionaremos también el concepto de Derecho Penal.

Raúl Carrancá y Trujillo expresa que el Derecho Penal objetivamente considerado es: "El conjunto de leyes mediante las cuales el Estado define los delitos, determina las penas imponibles a los delincuentes y regula la aplicación concreta de las mismas a los casos de incriminación". (74)

En algunos países se emplea la denominación "Derecho Penal" y en otros "Derecho Criminal", según se tomen la pena o el delito como base de la definición.

Las normas de Derecho penal sustantivo no deben de aplicarse en forma arbitraria o caprichosa, sino de manera sistemática y ordenada, para ello existe otra reglamentación cuyo objeto es señalar el camino a seguir en la imposición del Derecho material y recibe el nombre de Derecho Adjetivo o Instrumental y, con mayor frecuencia, **Derecho Procesal**.

Fernando Castellanos, define al **Derecho Procesal** como: "El conjunto de normas relativas a la forma de aplicación de las reglas penales a casos particulares". (75)

Ahora bien, por lo que se refiere al **concepto de delito**, debemos decir que la cual deriva del verbo latino "**delinquere**", que significa abandonar, apartarse del buen camino, alejarse del sendero señalado por la ley.

---

<sup>74</sup> CARRANCA Y TRUJILLO, RAUL. Derecho Penal Mexicano (Parte General). 1ª. Edición. Editorial Pomúa, S.A. México, 1974. Pág. 17.

<sup>75</sup> CASTELLANOS, FERNANDO. Lineamientos de Derecho Penal. 6ª. Edición. Editorial Pomúa, S.A. México, 1971. Pág. 22.

Al respecto, **Fernando Castellanos** dice: "Noción Jurídico Formal. La verdadera **noción formal del delito** la suministra la ley positiva mediante la amenaza de una pena para la ejecución o la omisión de ciertos actos, pues formalmente hablando, expresa, **el delito se caracteriza por su sanción penal; sin una ley que sancione una determinada conducta, no es posible hablar de delito**". (76)

El delito está íntimamente ligado a la manera de ser de cada pueblo y a las necesidades de cada época, de tal manera que se ha caracterizado jurídicamente por medio de fórmulas generales determinantes de sus atributos esenciales.

Desde este punto de vista jurídico se han elaborado definiciones del concepto delito de carácter formal y substancial; de tal manera que existen diversas definiciones.

De acuerdo al Diccionario Larousse, **delito** es: "Violación de la ley, de importancia menor que la del crimen".

Rafael de Pina expresa el concepto de **delito** en la forma siguiente: " El acto u omisión constitutivo de una infracción de la ley penal". (77)

Por último, el concepto de **delito** lo tenemos clasificado en nuestro Código Penal para el Distrito Federal, en el artículo 2º que dispone: " **Es el acto u omisión que sancionan las leyes penales**".

---

<sup>76</sup> CASTELLANOS, FERNANDO. Lineamientos de Derecho Penal. 6ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, D.F. Pág. 116.

<sup>77</sup> DE PINA VÁRA, RAFAEL. Diccionario de Derecho. 13ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1985. Pág. 206.

En este mismo artículo, se indica que el **delito** puede ser:

- I. **Instantáneo**, cuando la consumación se agota en el mismo momento en que se han realizado todos sus elementos constitutivos;
- II. **Permanente o continuo**, cuando la consumación se prolonga en el tiempo, y
- III. **Continuado**, cuando con unidad de propósito delictivo, pluralidad de conductos y unidad de sujeto pasivo, se viola el mismo precepto legal.

**El Artículo 8°** del Código Penal vigente, nos indica que: "Las acciones u omisiones delictivas solamente pueden realizarse dolosa o culposamente".

Las personas responsables de los delitos las encontramos clasificadas en el **Artículo 13** de esta legislación penal, en la forma siguiente:

- I. Los que acuerden o preparen su realización;
- II. Los que lo realicen por sí;
- III. Los que lo realicen conjuntamente;
- IV. Los que lo lleven a cabo sirviéndose de otro;
- V. Los que determinen dolosamente a otro a cometerlo;
- VI. Los que dolosamente presten ayuda o auxilien a otro para su comisión;



- VII. Los que con posterioridad a su ejecución auxilién al delincuente, en cumplimiento de una promesa anterior al delito; y
- VIII. Los que sin acuerdo previo, intervengan con otros en su comisión, cuando no se pueda precisar el resultado que cada quien produjo.

Los autores o partícipes a que se refiere el presente artículo responderán de cada uno en la medida de su propia culpabilidad".

**El Artículo 113** del Código Penal para el Distrito Federal preceptúa lo siguiente: "La responsabilidad por delitos y faltas oficiales solo podrá exigirse durante el periodo en que el funcionario ejerza su encargo, y dentro de un año después".

Para el efecto de esta tesis, solamente me referiré a los delitos cometidos en alta mar, buques y consulados, es decir, los delitos relacionados con el mar y las embarcaciones.

Desde las leyes marítimas más antiguas se han tipificado como delitos marítimos los cometidos en relación con el mar o con la navegación marítima.

Cuando llega a suscitarse esta situación, los buques se hallan entonces sometidos al imperio exclusivo de las leyes del Estado que les presta su nacionalidad, y es evidente que no habrá ninguna otra legislación que aplicar, sino aquella propia de la nacionalidad del buque.

De acuerdo al criterio de Pasquale Fiore: " Por lo que hace a los delitos cometidos en los buques debe hacerse una distinción muy importante entre los cumplidos en alta mar y los cumplidos en las aguas territoriales de un Estado, o en un puerto extranjero en que dicho buque ha hechado el ancla, y aún entre los que tiene lugar en un buque de guerra y un buque mercante". (78)

En forma genérica, nuestro ordenamiento jurídico carece de una sistematización adecuada para los delitos marítimos, por tal motivo, en la Ley Penal no existe mención alguna que exprese normas penales marítimas. Los delitos que se cometen en el mar están tipificados en el Código Penal Federal, en la Ley de Navegación y en el Código de Justicia Militar.

La mayoría de los delitos comunes pueden perpetrarse en el mar, pero nuestro Código Penal, no tienen, por ser marítimos, una especificación que diga que los delitos cometidos en el mar, van a tener la misma sanción que los que se cometan en tierra y que se va aplicar el mismo procedimiento de nuestra legislación penal.

En la practica, pocos son los actos delictivos que se cometen específicamente en relación con el mar, en virtud de que, actualmente existe mucha disciplina dentro de los barcos en su tripulación y existen pocas probabilidades de que se susciten estos actos delictivos y a su vez no tienen su equivalente en actividades terrestres. Los delitos que se pueden dar más comunmente y se encuentran regulados en el Código Penal para el Distrito Federal son:

- Lesiones (Art. 288)
- Injurias (Art.354)
- Difamación (Ar.350)
- Calumnias (Art.356)

---

<sup>78</sup> FIORE, PASQUALE. Tratado de Derecho Internacional y de la Extradicción. Editorial Reus. Madrid, 1880. Pág. 6.

- Fraude (Art.386)
- Violación (265)
- Abandono de Personas (Art. 335)
- Homicidio (Art. 302)
- Robo (Art. 367), y
- Piratería (Art. 146)

El delito se produce, cuando se ofende a la sociedad porque está alterando el orden, y esta situación se puede dar, con los delitos contra el Derecho Internacional, entre los cuales se encuentran: **LA PIRATERÍA.**

Tradicionalmente, la piratería es considerada como crimen de alta mar, que consiste en todo acto de depredación o de violencia cometido por la tripulación de un buque privado, con propósito de interés personal, sobre personas embarcadas o sobre el buque. Nuestro Código Penal califica a la piratería como delito contra Derecho Internacional.

Cervantes Ahumada, menciona que: "en el lenguaje corriente, el vulgo llama piratas a los pescadores extranjeros que ilegalmente pescan en aguas nacionales. Jurídicamente, no se tipifica en estos casos el delito de piratería; se trata sólo de una contravención a las leyes reguladoras de la actividad pesquera".  
(<sup>79</sup>)

**El Artículo 146 del Código Penal dice: "Serán considerados piratas:**

- I. Los que perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;

<sup>79</sup> CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Herrero, S.A. México, 1984. Pág. 966.

- II. Los que, yendo a bordo de una embarcación se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y
- III. Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el corso sin carta de marca o patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves".

Para Pasquale Fiore, será considerado como acto de **piratería**: " Todo robo con violencia o depredación en altamar con intención de robar y saquear, sin distinguir si los autores de tales hechos enarbolan el pabellón de su Estado, y tienen libros a bordo". (80)

Los piratas, no pudiendo ser considerados como ciudadanos de ningún Estado, pueden ser juzgados por cualquier Estado que los tenga en su poder.

Cuando los actos de piratería, son cometidos en las aguas territoriales de un Estado, su jurisdicción deberá ser reconocida con preferencia a la de todo, otro Estado.

El que tenga pruebas de que un barco es culpable de piratería, o tenga graves motivos para suponer de él tal crimen, puede apoderarse del navío, pero debe conducirlo a un puerto de un Estado, para poder llevarlo ante los tribunales.

Ningún navío puede ser condenado por piratería, sino en conformidad con las reglas del Derecho Internacional. Las leyes particulares de un Estado en las que se califica como acto de piratería, actos que no tienen este carácter en Derecho Internacional, pueden ser únicamente aplicados a los navíos de los Estados que las dictó.

---

<sup>80</sup> FIORE, PASQUALE. Tratado de Derecho Penal Internacional y de la Extradicción. Editorial Reus. Madrid, 1880. Pág. 69.

En nuestro ordenamiento, la piratería se encuentra tipificada en tres normas distintas: en la Convención de Ginebra sobre Alta Mar, en el Código Penal para el Distrito Federal en materia local y para toda la República en materia federal y en el Código de Justicia Militar.

En la Convención se establecen los hechos que deben considerarse constitutivos de piratería; pero no se establece la penalidad aplicable, por lo que esta debe ser establecida por la ley interna, y agrega dicha Convención, que un buque y una aeronave podrán conservar su nacionalidad, a pesar de haberse convertido en piratas (artículo 18), en Alta Mar o en cualquier otro lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, incautarse los bienes y someter a las personas a la jurisdicción de sus tribunales (artículo 19).

Como conclusión del tema relativo a los delitos cometidos en alta mar, nos damos cuenta que en nuestra legislación penal no tenemos de manera específica un capítulo donde mencione la tipificación un delito cometido a bordo de una embarcación estando navegando y menos de una sanción establecida para ello. Al realizar un análisis de nuestro Derecho Marítimo, encontramos que dicho ordenamiento jurídico carece de una sistematización adecuada a los delitos marítimos, se hizo un breve estudio comparativo entre la sistematización establecida por el Código Italiano de la navegación y nuestras leyes, y entre otros rubros, se encuentran los delitos contra la persona, bajo este rubro, el Código Italiano de Navegación tipifica el homicidio de un superior, la trata de esclavos, el abuso de autoridad, el desembarco y abandono abusivo de una persona, el abandono de un componente de la tripulación, enfermo o herido; la omisión de auxilio a un ciudadano abandonado en país extranjero, la negativa de asistencia a naves y personas en peligro y la falta a bordo, por culpa del capitán, de los víveres necesarios para la alimentación de las personas embarcadas. De todos estos delitos, en la legislación mexicana solamente lo menciona la negativa de auxilio a personas o naves en peligro.

Por lo expuesto, es necesario hacer hincapié en que nuestro Código Penal debe mencionar expresamente la tipificación y sanción de los delitos cometidos en alta mar o, en su caso, los consumados a bordo de una embarcación estando navegando.

## TEMA IV.

### 1. AUTORIDADES EN LOS BUQUES MERCANTES.

Para conocer quienes son las autoridades en los buques mercantes, primero vamos a definir el concepto de **autoridad** y luego el concepto de **buque mercante**.

El concepto de autoridad, tiene varias acepciones, a saber:

De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española **autoridad** es:

"Carácter o representación de una persona por su empleo, mérito o nacimiento. 2.- Potestad, facultad. 3.- Potestad que en cada pueblo ha establecido su constitución para que le rija y gobierne, ya dictando leyes, ya haciéndolas observar, ya administrando justicia. 4.- Poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada, como el padre sobre los hijos, el del tutor sobre el pupilo, el del superior sobre los inferiores. 5.- Persona revestida de algún poder, mando o magistratura. 6.- Crédito y fe que, por su mérito y fama, se da a una persona o cosa en determinada materia. 7.- Ostentación, fausto, aparato. 8.- Texto, expresión o conjunto de expresiones de un libro o escrito, que se citan o alejan en apoyo de lo que se dice. Pasado en autoridad de cosa juzgada. For. Se dice de lo que está ejecutoriado. 2. Fig. Se dice de cualquiera cosa que se da por sabida y de que es ocioso tratar".<sup>(81)</sup>

<sup>81</sup> REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Decimoséptima Edición. Talleres Tipográficos de la Historia Espasa - Calpe, S.A. Madrid, 1947. Pág. 141.

De acuerdo con el Diccionario Jurídico Mexicano, **autoridad** es:

" Entre las varias versiones que da el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, las más próximas a derecho son: 1) potestad, facultad; 2) poder que tiene una persona sobre otra que le está subordinada, y 3) persona revestida de algún poder, mando o magistratura ". <sup>(82)</sup>

La Enciclopedia Omeba, define a la **autoridad** como:

"La potestad que inviste una persona o corporación para dictar leyes, aplicarlas o ejecutarlas, o para imponerse a los demás por su capacidad o influencia. Es la facultad y el derecho de conducir y de hacerse obedecer dentro de ciertos límites preestablecidos. La autoridad es una investidura temporal que viene de la ley o del sufragio. Para realizar su función o misión, la autoridad necesita del poder, pero, a veces, se basta a sí misma. En cambio el ejercicio del poder sin autoridad es violencia, dictadura o tiranía. La primera cuestión a examinar es la que se relaciona con la fuente de donde emana el derecho de ejercer la autoridad. La naturaleza, Dios y el consenso son las señaladas por la filosofía política, según sus tendencias, para explicar los orígenes del mando ". <sup>(83)</sup>

---

<sup>82</sup> DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Tomo I, A-B. Editorial Porrúa, S.A. México, 1985. Pág. 246.

<sup>83</sup> ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Tomo I A. Editorial Bibliográfica Argentina, S.R.L. Buenos Aires Argentina, 1954. Pág. 979.



Una vez que tenemos el significado del término autoridad, nos vamos a remitir al concepto de Embarcaciones Mercantes, cuya definición la obtendremos del contenido del Artículo 2º. de la Ley de Navegación vigente, que señala lo siguiente:

"Embarcaciones Mercantes, son aquellas que tienen por objeto transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración o captura de recursos naturales, construcción o recreación".

Las embarcaciones o artefactos navales se encuentran clasificadas en el artículo 9º. de la Legislación citada en la siguiente forma:

I.- Por su uso: a) De transporte de pasajeros; b) De transporte de carga; c) De Pesca; d) De recreo y deportivas; Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores; y f) Artefactos Navales.

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

El Maestro Raúl Cervantes Ahumada expresa que, para los efectos de la Convención de Ginebra Sobre Derecho del Mar, Subsección C, Artículo 29, se entiende por **Buque de Guerra**:

"Todo buque perteneciente a las fuerzas armadas de un Estado que lleve los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad, que se encuentre bajo el mando de un oficial debidamente designado por el gobierno de ese Estado cuyo nombre aparezca en el correspondiente escalafón de oficiales o su equivalente, y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las fuerzas armadas regulares". (84)

También debemos considerar que el concepto de buque es un concepto jurídico, no material. Una embarcación destinada al recreo será yate, y si se le destina 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.

La expresión buque llevará siempre implícito el calificativo de mercante y se le aplicará un régimen administrativo marítimo, solo a los buques se les aplican las normas del derecho comercial marítimo.

Habiendo identificado los tipos de embarcaciones, vamos a mencionar quienes las dirigen y que autoridades van a intervenir en ellas, cuáles son las facultades y responsabilidades que le corresponden al capitán de un buque.

Al hablar de las autoridades de los buques, el Maestro Omar Olvera De Luna, expresa lo siguiente: "Es necesario mencionar brevemente que en la primera época de la historia de la navegación, el capitán fue el primer propietario, jefe, incluso técnico, de la expedición, otorgándosele más tarde facultades

---

<sup>84</sup> CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Herrero, S.A. México, 1989. Pág. 108.

comerciales, administrativas y penales, además de las propiamente técnicas. Sin embargo, como consecuencia de la generalización de la navegación transoceánica, la introducción en gran escala de la propulsión mecánica, la creciente facilidad en las comunicaciones, el rápido ritmo que se le exige a las operaciones comerciales marítimas, y a algunos otros factores, todo ha contribuido a mermar las atribuciones del capitán, ya se ha asignado una parte de las tareas que antaño le estaban clásicamente encomendadas, a otras personas que pudieran llevarlas a cabo en mejores condiciones y con mayor eficacia. Como consecuencia de todo esto, el resultado ha sido el robustecimiento del cargo de capitán como indiscutible jefe técnico de la expedición, desapareciendo el contraste que existía anteriormente entre el **capitán y el piloto**". <sup>(85)</sup>

Es conveniente distinguir entre las funciones que tiene el Capitán del buque y las que le corresponden al Piloto.

Autor citado en el párrafo anterior expresa: "El capitán del buque, como responsable de la navegación, ejerce el mando del buque, elige la derrota de seguir, auxiliado por el piloto y toma las decisiones oportunas, siendo el responsable de conducir a la tripulación, al pasaje y a la mercancía a su puerto de destino en condiciones de seguridad, es decir, el capitán tiene en sus manos la suerte de centenares de personas y de cuantiosos intereses en circunstancias normales y en contingencias de tiempo y de lugar que pueden ser en extremo peligrosas. Precisamente por todas estas situaciones, se exige al capitán condiciones óptimas de integridad física y moral, y probadas aptitudes técnicas". <sup>(86)</sup>

---

<sup>85</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Pág. 91.

<sup>86</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Pág. 92.

En algunas naciones existen varias categorías de capitanes, basándose la clasificación en los límites geográficos de la navegación, y para las categorías inferiores en el tonelaje de las naves.

En nuestro país solamente existen los capitanes de altura y los capitanes de marina. El cargo de capitán, tanto en el aspecto privado como en el público implica que, las facultades inherentes al capitán se caracterizan por una amplia autonomía. La razón de ésta estriba en el alejamiento del buque respecto del puerto de su matrícula a lugares donde no llega ni el poder de mando del naviero, ni el poder coactivo del Estado a que pertenece el buque.

Un capitán para poder desempeñar su cargo, debe tener una preparación profesional y amplia experiencia, es decir la práctica las vivencias adquiridas a lo largo de su carrera como marino, tomando conciencia en las decisiones y alternativas que debe tomar en beneficio de la tripulación a su mando.

Asimismo, el Maestro Olvera de Luna, indica que: "El capitán tiene que actuar en nombre propio, como si el buque y cuanto contiene fuesen de su propiedad. Sólo esta amplitud de atribuciones le permitirá resolver rápidamente, sin esperar instrucciones, las situaciones graves o comprometidas que se presenten durante la navegación. Además, sustraído por la distancia a la esfera de dominación de las autoridades terrestres, surge la necesidad de confiar a alguien, de las personas que viajan a bordo, las funciones de Derecho público inexcusables para el buen régimen jurídico de esta pequeña sociedad flotante que es el buque. Por esta exigencia, el Estado confía su representación a la misma persona elegida por el naviero, para representarle a él. La especialidad de la figura jurídica del capitán consiste en que siendo un empleado a las órdenes del naviero, es al mismo tiempo un funcionario público a bordo. A su carácter privado se superpone su calidad oficial y pública".<sup>(87)</sup>

---

<sup>87</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Págs. 92 y 93

El capitán de un buque viene a ser un amplio conocedor de diversas ramas del ámbito marítimo, haciéndolo acreedor de aptitudes suficientes para desempeñar su cargo, como las que menciona el Maestro Omar Olvera De Luna, a saber:

**1) "Capacidad del capitán.** De la duplicidad de naturaleza del cargo de capitán deriva la complejidad de sus funciones y, como consecuencia, la variedad de requisitos que la ley exige para desempeñar aquel cargo y que afectan a la capacidad política, jurídica y técnica del capitán.

**2) El poder de mando del capitán.** La autoridad que el capitán despliega sobre personas y cosas existentes en el buque tiene doble origen: el nombramiento que obtuvo y la delegación de autoridad que recibe del Estado. El conjunto de facultades que en este carácter se concentran en el capitán se designan en la doctrina con el nombre de "poder de mando", o "poder náutico", o "poder a bordo". De acuerdo a lo manifestado, nos damos cuenta que, se advierte la mezcla de los puntos de vista jurídico-públicos y jurídico-privados, predominando los primeros. Este poder del capitán supone de una parte el ejercicio de un dominio sobre determinado espacio, es decir, el buque, y de otra el ejercicio de un señorío sobre determinadas personas (dotación del buque y pasajeros)".<sup>(88)</sup>

De tal manera que, el capitán de un buque no sólo tiene responsabilidades, sino también ciertas obligaciones derivadas de su propio cargo, como son las que indica el autor referido:

**"Obligaciones del capitán como jefe del buque.** En este concepto tiene obligaciones de carácter técnico de la navegación, obligaciones administrativas, obligaciones como funcionario público y obligaciones comerciales.

---

<sup>88</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Pág. 93.

a) **Obligaciones técnicas** de las que ya se ha hablado; todas ellas giran alrededor de la facultad de dirigir el buque a su destino, cumpliendo las leyes y reglamentos de navegación.

b) **Obligaciones de carácter administrativo.** Las principales son:

**Antes del viaje:**

- \* Hacer un reconocimiento del buque para cerciorarse de que el aparejo y las máquinas se encuentren en buenas condiciones y con los pertrechos necesarios para una buena navegación.
- \* Permanecer a bordo con la tripulación mientras se recibe la carga, vigilando que se estibe correctamente, no permitiendo que se embarquen mercancías o materias explosivas o simplemente peligrosas, ni que la carga estorbe las maniobras marineras, comprometiendo así la seguridad.
- \* Tener a bordo un inventario detallado del casco, máquinas, pertrechos y aparejos, así como toda la documentación: códigos y reglamentos, Diario de Navegación y otros libros necesarios.

**Durante el viaje:**

- \* Cumplir los Reglamentos de Aduanas, Sanidad y otros.
- \* Disponer en caso de urgencia las reparaciones procedentes para poder continuar el viaje, adquiriendo cuantos efectos convenga.

- \* En caso de peligro no abandonar el buque sino después de que, para salvarlo, hayan sido agotados los medios sugeridos por el arte náutico y después de haber escuchado la opinión de los oficiales a bordo y de dos o tres marineros viejos y experimentados. El capitán debe ser siempre el último en abandonar el buque, llevando consigo el Diario, los demás papeles de a bordo y cuando pueda, los objetos preciosos. El estado de peligro impone al capitán una serie de imperativos categóricos, desde la invocación de socorro mediante señales ópticas, acústicas y radiotelegráficas hasta la organización de medios de salvamento, agrupamiento del personal de a bordo, señalamiento de cometidos respectivos, distribución de salvavidas, aprestamiento de embarcaciones y aparejos flotantes, etc.
- \* Imponer las penas correccionales que sean de su competencia de conformidad con las normas reglamentarias e incoar las oportunas sumarias en caso de delito, con obligación de presentarlas a la autoridad competente a la llegada a puerto.
- \* Pedir práctico donde sea menester ( esto es cuando un buque grande llega a un puerto, y se solicita la ayuda de un práctico para que poco a poco vaya entrando el barco al muelle con la intervención del práctico), especialmente en las entradas y salidas que no sean conocidas del capitán u oficiales.
- \* Hallarse en cubierta y dirigir las maniobras de entrada y salida, salvo el caso en que se encuentre a bordo un práctico.
- \* Observar los preceptos de luces y señales de navegación.

## Al llegar a puerto:

- \* En caso de haber entrado en arribada, presentarse a la autoridad marítima o consular antes de 24 horas después de la entrada, formulando declaración sobre identificación del buque y travesía, para justificación de la arribada.
- \* Poner a un buen recaudo los documentos y pertenencias de los tripulantes fallecidos en el viaje, con detallado inventario levantado ante testigos.
- \* Hacer visar su Diario Náutico por la autoridad marítima o consular y presentar la Relación de Mar (protesta de mar) en caso de acontecimientos extraordinarios que interesen al buque, a las cosas cargadas y a las personas.

c) **Obligaciones como funcionario público.** El capitán, como funcionario público debe:

- Formalizar, como encargado del Registro Civil, las actas de nacimientos ocurridos en el buque, actas de matrimonios y defunciones; el capitán está facultado para autorizar matrimonios celebrados a bordo cuando exista inminente peligro de muerte;
- Como notario, el capitán autorizará los testamentos marítimos". (<sup>89</sup>)

Como podemos ver, las responsabilidades de un capitán son amplias, ya que de él depende que su personal o tripulación cumpla debidamente con sus funciones, como es el caso del Jefe de Máquinas, quien es el encargado de todo lo que le concierne al buen funcionamiento de la embarcación. De la misma manera ocurre con la responsabilidad del capitán en relación con comportamiento de la tripulación, respecto a la disciplina de ellos, y en su caso, de suscitarse alguna

---

<sup>89</sup> CFR OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Págs. 93 y 94.



indisciplina, el capitán tiene que dar solución a esas situaciones y asumir las consecuencias como autoridad del buque, ejemplo de ellas son los siguientes:

### **Responsabilidades del capitán:**

- I. Responsabilidad penal.- a) Delitos o faltas que originen un daño al buque o al cargamento por impericia o descuido. b) Sustracción cometida por algún miembro de la tripulación, determinativa de actuaciones judiciales o para-judiciales por parte del capitán, de las cuales nace una responsabilidad civil para el naviero, salvo el derecho a repetir contra el causante. c) Riñas y alteración del orden a bordo en la medida en que haya habido insuficiencia de aplicación de los resortes de su autoridad, a cuyo efecto es civilmente responsable el capitán por los daños y perjuicios resultantes. d) Indemnizaciones consiguientes a inadecuada aplicación del reglamento de abordajes.
  
- II. Responsabilidades a disposiciones administrativas: pérdidas, multas y confiscaciones impuestas por contravenir leyes y reglamentos de Aduanas, Policía, Sanidad y Navegación, y algunas otras responsabilidades que están implícitas en las obligaciones y facultades del capitán". (<sup>90</sup>)

En un principio, cuando mencioné las atribuciones del capitán en el buque, hice referencia también al piloto. La figura del piloto es tradicional en el Derecho Marítimo, en muchas Naciones es un oficial permanente del buque; en otras, al piloto se le llama "práctico" en la navegación que toma el capitán para que le ayude en la conducción del buque en los pasos difíciles o desconocidos al entrar a los puertos y al salir de ellos. En ambos casos la seguridad del buque está

---

<sup>90</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Pomúa, S.A. México, 1981. Pág. 96.

encomendada a la pericia del piloto, especialmente en puertos, canales, ensenadas y ríos.

Por que se refiere a las actividades o funciones de un piloto, son, en opinión del autor citado:

"El piloto, como oficial permanente de un buque está encargado especialmente de dirigir la derrota de éste. Por tal razón su misión a bordo impone al capitán el acuerdo con el piloto para variar el rumbo y tomar el más conveniente para el buen viaje; en caso de desacuerdo, siendo el capitán el jefe supremo del buque, el piloto ha de someterse a su autoridad y prestarle obediencia. Independientemente de las funciones técnicas que desempeña, el piloto es el segundo jefe del buque y en tales circunstancias, sustituirá al capitán en caso de ausencia, enfermedad o muerte, asumiendo sus atribuciones, obligaciones y responsabilidades.

Las obligaciones del piloto giran alrededor de su misión genuina que es la dirección del rumbo del buque. Este, ha de ir provisto de las cartas de los mares en los que va a navegar y de las tablas e instrumentos de reflexión que sean necesarios para registrar diariamente las distancias, los rumbos navegados, la variación de la aguja, el abatimiento, la dirección y fuerza del viento, el estado atmosférico, etcétera. En la practica los instrumentos mencionados los suministra la empresa naviera y el cuaderno de Bitácora se lleva en común por todos los oficiales de Puente, sirviendo de base para las anotaciones del capitán en el Diario de Navegación". (91)

---

<sup>91</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Pág. 97.

Es conveniente especificar que las funciones del capitán del buque son muy diferentes a las del piloto, pues el primero va a dirigir la embarcación durante el trayecto del viaje, y el segundo va a introducir la embarcación al puerto de arribo, en donde va a estar varado el buque durante su estancia, por lo que cabe mencionar que:

"El piloto no puede usurpar el mando del capitán, quien debe ejercerlo personalmente al entrar a los puertos, ensenadas, canales y ríos, y al salir de ellos, pero sí tiene la facultad de establecer el rumbo y ordenar toda clase de maniobras, de velas, anclas, cabos y amarras, para todo lo que se refiere a la seguridad del buque. Los pilotos que no tienen la categoría de oficiales permanentes de un buque, son en realidad, "prácticos", expertos marinos especializados en la conducción de las naves en el interior de los puertos, canales y, en general, en todos los parajes donde sea necesario un exacto conocimiento de las aguas, de las profundidades y de las reglas especiales de navegación". (92)

El Reglamento de Inspección Naval de Cubierta de nuestro país dispone que un buque mercante constará de un Capitán con categoría de Capitán de Altura, Capitán o Piloto, según el tonelaje.

La Ley de Navegación vigente, en su artículo 6º. expresa que:

"La Autoridad Marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

- I. La Secretaría, por sí o a través de las capitanías de puerto;
- II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanos; y

---

<sup>92</sup> OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª. Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981. Pág. 97.

III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine..."

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

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

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

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

Artículo 25.- "El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

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

En conclusión, tenemos que el capitán del buque es la primera autoridad a bordo; en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas.

El tema de la autoridad en los buques mercantes, tiene gran importancia porque me estoy refiriendo a los casos en que se está cometiendo un delito en esos buques, y ante la posibilidad de que un individuo, cometa un ilícito, cuando el

buque esté en alta mar, esa situación la tiene que atender alguien que tenga autoridad en el barco y esa autoridad es el Capitán de dicho barco.

Nuestra legislación mexicana expresa en su artículo 4º. de la Ley de Navegación que:

"Las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción. Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana".

Para determinar una autoridad dentro del buque mercante, es necesario conocer la Legislación Marítima, siendo las más importantes:

- \* Ley de Navegación y su Reglamento.
- \* Ley General de Bienes Nacionales.
- \* Ley Federal del Mar.
- \* Ley de Puertos y su Reglamento.
- \* Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- \* Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

## **2. REGLAS PARA PROCEDER EN CONTRA DE QUIEN HA COMETIDO UN DELITO A BORDO DE UN BUQUE MERCANTE.**

Comunmente conocemos y aprendemos lo ordinario del procedimiento penal mexicano sin reparar que existen algunos casos extraordinarios que, por las circunstancias en que son cometidos, no permiten un tratamiento como el de la generalidad de los casos. Dentro de estos hechos extraordinarios se encuentran los delitos cometidos a bordo de embarcaciones mercantes mexicanas, en el momento en que se encuentran dentro o fuera del mar territorial mexicano. Hemos apuntado que esos hechos delictivos pueden consistir desde pequeñas lesiones y robos hasta hechos graves como serían el homicidio, la destrucción o incendio de la nave, etc.

Existen varios principios fundamentales en el Derecho Penal que están contemplados en los artículos 17 Constitucional en cuanto a que "Ninguna persona podrá hacerse justicia por sí misma, ni ejercer violencia para reclamar su derecho"; en el artículo 18 en cuanto a que "Solo por delito que merezca pena corporal habrá lugar a prisión preventiva."; en el artículo 16 en lo que se refiere a que "En los casos de delito flagrante, cualquier persona puede detener al indiciado poniéndolo sin demora a disposición de la autoridad inmediata y ésta con la misma prontitud, a la del Ministerio Público"; y en el artículo 21 respecto a que "La investigación y persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público, el cual se auxiliará con una policía que estará bajo su autoridad y mando inmediato".

Para el planteamiento y solución de varias interrogantes, podemos partir de un ejemplo hipotético en el que un marinero priva de la vida a otro marinero en una embarcación mexicana.

La primera de las interrogantes que surgen es la siguiente: ¿cualquier persona puede detener en flagrancia al presunto responsable del hecho? La respuesta a esta interrogante la encontramos en el párrafo cuarto del artículo 16 Constitucional, que nos indica: que cualquier persona puede efectuar una detención en los momentos en que el delincuente está realizando el hecho delictivo. No obstante, el artículo 16 Constitucional expresamente dispone que realizada una detención en flagrancia, el presunto responsable debe ser puesto a disposición de la autoridad inmediata. Este concepto de autoridad inmediata ha sido entendido como la autoridad más próxima que tenga alguna función de policía o relacionada con la persecución de los delitos.

Igualmente cabe la interrogante ¿Qué ocurre si no existe flagrancia en el delito que hemos cometido?

El desarrollo de esta última interrogante, así como de la prosecución de la anterior, nos lleva a realizar las siguientes consideraciones:

La Ley de Navegación, dispone que son autoridades marítimas las siguientes: La Secretaría de Marina, los Capitanes de Puerto, el Capitán de la embarcación mercante mexicana y los Cónsules Mexicanos en el extranjero.

Los artículos 7º. y 8º. del Ordenamiento Legal invocado, refieren las atribuciones de la Secretaría de Marina y de la Capitanía de Puerto y las fracciones XV, X y XI respectivamente, de manera muy general conceden atribuciones de carácter policial y en relación a delitos. A su vez el artículo 25 de la citada Ley de Navegación señala una serie de funciones que realiza el capitán de la embarcación entre las que destacan las contempladas en las fracciones I, III y V que indican los siguientes puntos: "Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de sus objetivos"; "actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal"; y "ejercer su autoridad sobre las personas y las cosas".



Asimismo, el artículo 26 del mencionado cuerpo legal indica que toda embarcación mayor de transporte tiene que contar con "un oficial de guardias" que propiamente es un asociado ejecutor con el capitán de la embarcación; de igual manera se establece que el capitán de la embarcación puede delegar funciones o realizar encomiendas a cualquier miembro de la tripulación.

La Ley de Navegación no contiene normatividad pormenorizada en lo que se refiere a delitos cometidos a bordo de la embarcación, y solamente los artículos 133 a 135 nos señalan el levantamiento de "actas de protesta" ante todo accidente o incidente marítimo, así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario que se relacione con la navegación o el comercio marítimo. A pesar de esta normatividad de las "actas de protesta", estimamos que no son aplicables a la comisión de delitos, por las razones que a continuación plasmamos.

Primeramente tenemos que hacer la distinción entre los delitos que a bordo de las embarcaciones mercantes se cometen en altamar, los delitos que se cometen en mar territorial extranjero y los delitos que se cometen en mar territorial mexicano. Esto quiere decir, que por razón de método, tenemos que conocer si la embarcación mercante estaba en alta mar, es decir, en aguas internacionales, o dicho en otra forma, en aguas que no corresponden a nación alguna; o si la embarcación se encuentra en aguas que forman parte del territorio de algún país que no sea la Nación mexicana; o bien, si la embarcación está en las aguas territoriales mexicanas.

Si se trata del caso en que la embarcación se haya en alta mar, se trata de la hipótesis contemplada en el artículo 5º., fracción I del Código Penal para el Distrito Federal en materia del fuero común, y para toda la República en materia del fuero federal, que señala que "se considerarán como ejecutados en territorio de la República, los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en altamar a bordo de buques nacionales.

Por cuanto toca a los delitos que se cometen en una embarcación que está surta en puerto o está en aguas territoriales de otra Nación, dispone también el citado artículo 5°. Fracción II que se considera ejecutado el delito en territorio de la República si fueran el caso de que el delincuente no haya sido juzgado en la Nación a la que pertenece el puerto.

Y por cuanto toca a los delitos que se cometen en puertos o aguas territoriales de México, el artículo 1° del citado Código, señala que es aplicable en toda la República y serán de la competencia de los tribunales federales. De conformidad con el artículo 23 a 27 de la Ley Federal del Mar, el mar territorial abarca una distancia de 12 millas marinas (22 224 metros) a partir de lo que podríamos denominar la costa.

Esta extensión es un territorio de carácter federal en tanto que no pertenece a ninguna de las entidades federales del Estado mexicano.

En este orden de ideas podemos afirmar que de acuerdo con los artículos 1° y 5° fracción I y II del citado Código Penal y 50, fracción I Incisos a) y b) de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, los delitos que se cometen a bordo de embarcaciones mexicanas son delitos del orden federal y en tal sentido, serán las autoridades federales y los ordenamientos de carácter federal los que tengan aplicación en los casos de delitos cometidos en embarcaciones mexicanas en cualquiera de los tres supuestos expresados con anterioridad.

La característica de que estos delitos sean federales nos lleva a considerar que las Autoridades Procuradoras de Justicia y Administradoras de Justicia son precisamente las que tienen ese carácter.

Así las cosas, será el Ministerio Público de la Federación, la autoridad encargada de llevar a cabo las diligencias de averiguación previa y la integración del expediente respectivo; en el ámbito jurisdiccional corresponderá a un juez de Distrito el sustanciar el correspondiente procedimiento penal hasta la resolución que lo concluya. En el ámbito normativo, serán la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, el Código Penal Federal y el Código Federal de Procedimientos Penales, los que sirvan de apoyo y fundamento.

En la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República publicada en el Diario Oficial de la Federación correspondiente al 10 de mayo de 1996, encontramos una referencia muy interesante de los capitanes, patrones o encargados de naves nacionales.

Se trata del Artículo 19, que textualmente indica lo siguiente:

"Son auxiliares del Ministerio Público de la Federación:

**I. Directos**, y por lo mismo se integran a la Institución:

- a) La Policía Judicial Federal;
- b) Los Servicios Periciales; y

**II. Suplementarios:**

- a) Los Agentes del Ministerio Público del fuero común y de las Policías Judicial y Preventiva, en el Distrito Federal y en los Estados de la República, previo acuerdo, entre las autoridades federales y locales en los términos del artículo 12, fracción II, de la presente Ley;

- b) Los cónsules y vicecónsules mexicanos en el extranjero;
- c) Los capitanes, patronos o encargados de naves o aeronaves nacionales; y
- d) Los funcionarios de las dependencias del Ejecutivo Federal en los casos a que se refiere el artículo 31 de esta Ley.

El Ministerio Público de la Federación ordenará la actividad de los auxiliares suplementarios, en lo que corresponde exclusivamente a las actuaciones que practiquen en auxilio de la Institución".

Del precepto antes transcrito se deriva el carácter de auxiliar "suplementario del Ministerio Público de la Federación", y corresponde determinar cuál es el alcance de esa calidad, lo cual se hará en lo sucesivo.

La idea de auxiliar del Ministerio Público surge con apoyo en el artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales, cuyo texto era el siguiente:

"Los servidores públicos y agentes de policía judicial, así como los auxiliares del Ministerio Público Federal, están obligados a proceder de oficio a la investigación de los delitos de orden federal de que tengan noticia, dando cuenta inmediata al Ministerio Público Federal si la investigación no se ha iniciado directamente por éste. La averiguación previa no podrá iniciarse de oficio en los casos siguientes:

- I. Cuando se trate de delitos en los que solamente se pueda proceder por querrela necesaria, si ésta no se ha presentado;
- II. Cuando la ley exija algún requisito previo, si éste no se ha llenado.

Si el que inicia una investigación no tiene a su cargo la función de proseguirla, dará inmediata cuenta al que corresponda legalmente practicarla.

Cuando para la persecución de un delito se requiera querrela u otro acto equivalente, a título de requisito de procedibilidad, el Ministerio Público Federal actuará según lo previsto en la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, para conocer si la autoridad formula querrela o satisface el requisito de procedibilidad equivalente".

Como se observa del primer párrafo de ese precepto, la idea es que los servidores públicos y los Agentes de la Policía Judicial y los Auxiliares del Ministerio Público Federal procedieran a la investigación inmediata de los hechos delictivos de carácter federal de los cuales tuvieron conocimiento para evitar la destrucción o pérdida de las huellas o vestigios del hecho delictivo en pro de una expedita procuración de justicia; y de que se diera noticia de ello de manera inmediata al Ministerio Público Federal.

De acuerdo con lo anterior, la investigación por un delito federal perseguido de oficio, podrá iniciarse por parte de cualquier servidor público, por parte de los Agentes de la Policía Judicial y por parte de los Auxiliares del Ministerio Público

de la Federación. Todos estos funcionarios propiamente ejercían las atribuciones de los agentes del Ministerio Público de la Federación. De hecho, algunos de los auxiliares realmente actúan y siguen actuando como agentes del Ministerio Público de la Federación por Ministerio de Ley, en virtud de que las circunstancias de tiempo, de lugar u otras, hacen imposible la presencia de un Agente del Ministerio Público Federal formal y previamente designado. Con anterioridad a la actual Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, los jefes de las Oficinas de Correos de lugares remotos en cierto tipo de casos actuaban con el carácter de Agentes del Ministerio Público Federal por ministerio de Ley.

Actualmente el Artículo 31 de la Ley Orgánica indica que algún servidor público del Gobierno Federal puede suplir en caso de falta, excusa o ausencia del Agente del Ministerio Público de la Federación formalmente designado, pero que el suplente debe contar con el título de Licenciado en Derecho y observar las normas regulatorias de la función respectiva.

Con anterioridad los auxiliares del Ministerio Público podrían de "**motu proprio**" iniciar legalmente la investigación de un delito federal y, dentro de esos auxiliares, quedaban incluidos los capitanes o encargados de buques o embarcaciones.

No obstante el Artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales fue reformado en diversas ocasiones y a partir del año de 1994 con motivo de las reformas que aplicaron el día 10 de enero de ese año en el Diario Oficial de la Federación, su texto quedó de la siguiente manera:

"El Ministerio Público y sus auxiliares, de acuerdo con las órdenes que tienen de aquéllos, están obligados a proceder de oficio a la investigación

de los delitos de que tengan noticia. La averiguación previa no podrá iniciarse de oficio en los casos siguientes:

- I. Cuando se trate de delitos en los que solamente se pueda proceder por querrela necesaria, si ésta no se ha presentado;
- II. Cuando la ley exija algún requisito previo, si éste no se ha llenado.

Si el que inicia una investigación no tiene a su cargo la función de perseguirla, dará inmediata cuenta al que corresponda legalmente practicarla.

Cuando para la persecución de un delito se requiera querrela u otro acto equivalente, a título de requisito de procedibilidad, el Ministerio Público Federal actuará según lo previsto en la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, para conocer si la autoridad formula querrela o satisface el requisito de procedibilidad equivalente".

Se podrá apreciar que el texto vigente del artículo 113 en cita ha modificado sustancialmente el cúmulo de atribuciones de los auxiliares del Ministerio Público Federal, puesto que ya no pueden proceder oficiosamente a la investigación de los delitos federales que lleguen a su conocimiento, pues el precepto indica que los auxiliares deben proceder "de acuerdo con las órdenes que tienen de aquéllas" y aunque evidentemente la palabra "aquéllos" resulta del todo incorrecta pues debió ser "aquél ", se entiende que es el Ministerio Público Federal específicamente el agente que tenga a su cargo la investigación del caso.

Los efectos jurídicos de la modificación en el Artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales de alguna manera garantizan que no se inicie una investigación por delito federal sin la previa intervención de un Agente del Ministerio Público Federal, pero desde otro punto de vista pueden generar dilaciones, obstáculos e insuperables impedimentos en las investigaciones.

De acuerdo con el texto vigente del Artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales, un Capitán de buque no puede iniciar las indagaciones propias de un delito que se cometió a bordo ni la investigación del expediente y actas en que ello conste, sino hasta contar con las órdenes expresas que reciba por parte de un Agente del Ministerio Público Federal que ya haya iniciado la investigación, lo cual puede resultar ilógico y absurdo porque en no pocas ocasiones ese ilícito se comete durante la travesía, lo cual implica que no existe Agente del Ministerio Público que pueda iniciar en el barco y en el momento la investigación.

Para reforzar la normatividad del citado artículo 113 del Código Federal de Procedimientos Penales vigente, el último párrafo del artículo 19 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, dispone la división de los Auxiliares del Ministerio Público Federal en Directos y Suplementarios y señala expresamente que sólo reciben las actuaciones que expresamente le ordene el Agente del Ministerio Público Federal; sin esa orden, los capitanes y encargados de buques y embarcaciones no pueden levantar actos ni practicar diligencias de investigación algunas por delitos hasta en tanto no exista orden expresa de un Agente el Ministerio Público Federal.

Esta situación, reiteramos nos parece incorrecta.

No obstante lo anterior, la Ley de Navegación contiene un Capítulo (VII) dentro del Título 6º que incorrectamente se denomina investigación de accidentes



marítimos, y señalamos que es incorrecto porque se refiere a todo accidente o incidente, y de acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española incidente quiere decir "aquella cuestión distinta de la principal pero que se relaciona con ella", lo que nos lleva a consideración de que lo principal es la navegación y lo incidental cualquier cosa que ocurre cuando aquella se está realizando.

Es incuestionable que un hecho cometido a bordo de la embarcación es un incidente y por lo tanto el capitán de la embarcación o, el oficial que le siga en mando debe levantar la denominada "acta de protesta". En algunas ocasiones pueden intervenir los miembros de los tripulantes y cónsules extranjeros.

Es importante transcribir el artículo de la Ley aludida:

**ARTÍCULO 133.** "El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le sigue el mando está obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo así como de cualesquiera otros hechos de carácter extraordinario relacionados con la navegación o el comercio marítimos; misma que será firmada por los que intervengan en ella.

En materia de abordaje estarán legitimados para levantar el acta de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas.

Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen".

La Ley de Navegación no indica de manera exacta y precisa que debe contener el acta de protesta, pero en tanto que el primer párrafo del artículo 133 señala que debe ser firmado por los que en ella intervengan, es deducible que se trata de un acta en la que se hacen constar hechos que el Capitán o quien la levante han percibido, así como la declaración de personas relacionadas con el incidente, y desde luego el Capitán o quien la levante puede llevar a cabo la adición al acta de objetos, documentos y cualquier otro tipo de casos que sean relevantes para lo que se hace en el acta que es el incidente.

La Ley de Navegación dispone que el acta de protesta debe de ser entregada ante el Capitán de Puerto conforme a lo siguiente:

**ARTICULO 134.** El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:

- I. Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o, en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;
- II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;
- III. De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima podrá requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños

ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad; y

- IV. Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto".

El acta de protesta y el procedimiento de investigación que deriva de ella puede referirse a un hecho delictivo. Para robustecer este criterio, basta considerar que el Artículo 135 de la Ley de Navegación dispone que concluida la investigación el expediente y los objetos han de ser puestos a disposición de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y, si esta Autoridad aprecia, estima o considera que puede existir un hecho delictivo, tiene que turnar las actuaciones al Ministerio Público Federal (fracción II y III).

No obstante lo anterior, al procedimiento estimamos que si el hecho personalmente delictivo es tan evidente y flagrante el caso debe ser turnado de manera directa al Ministerio Público de la Federación en cumplimiento al Artículo 116 del Código Federal de Procedimientos Penales que indica lo siguiente:

"Toda persona que tenga conocimiento de la comisión de un delito que deba perseguirse de oficio, está obligada a denunciarlo ante el Ministerio Público y en caso de urgencia ante funcionario o agente de policía".

Se podría pensar, inclusive, que no sería necesario levantar acta alguna en esos manifiestos casos de delito, bastando el simple aviso del Ministerio Público de la Federación

### **3. MEDIDAS QUE PUEDEN APLICARSE EN CONTRA DE QUIEN HA COMETIDO UN DELITO A BORDO DE UN BUQUE MERCANTE.**

Los ordenamientos marítimos no contemplan menciones expresas acerca de cuáles son las medidas que se pueden aplicar a bordo de un buque, en contra de quien ha llevado un hecho delictivo.

Parecería que lo más simple sería entregar al probable responsable a la corporación de policía más cercana, y ésta a su vez, al Ministerio Público de la Federación para los efectos de la determinación de las responsabilidades que proceda. No obstante esto que parece un procedimiento simple y llano, realmente no soluciona el problema, porque no en todos los casos existe una corporación de policía inmediata; por otra parte, existen medidas apremiantes que necesariamente se han de tomar para dar seguridad a personas y lugares.

Así mismo, es prudente mencionar que de acuerdo con nuestras leyes existen ciertos casos que ocurren a bordo de buques extranjeros que se encuentran surtos en puerto nacional y que se encuentren en aguas territoriales de la República, dado que en estos casos la fracción III del Artículo 5º. del Código Penal dispone, a contrario sensu, que tratándose de hechos delictivos en los que no se turba la tranquilidad pública y en los que el delincuente y el ofendido pertenecen a la tripulación, las autoridades mexicanas pueden abstenerse de tomar conocimiento de los hechos. En este sentido es conveniente recordar el texto íntegro del citado artículo 5º.:

“Se considera como ejecutados en territorio de la República:

- I. Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;
- II. Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso nacional a que pertenezca el puerto;
- III. Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido, no fuere de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad;
- IV. Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, y
- V. Los cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas.”

Se ha sabido que en los buques menores y mayores de 500 toneladas, existen algunos camarotes que tienen la finalidad de servir como pequeñas celdas; además, este tipo de buques generalmente cuentan con un pequeño arsenal para efectos de seguridad interna y externa. Estas dos prácticas realmente constituyen una añeja costumbre que nos lleva a la reflexión, de que las medidas de aseguramiento y las medidas de defensa son cuestiones que deben preverse normalmente en los buques.

Bajo qué argumentos y qué disposiciones se pueden llevar a cabo medidas de seguridad en los buques que se encuentran en altamar y en que consistirían esas medidas.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el Artículo 16 a pesar de las múltiples reformas que ha sufrido, ha establecido y establece que el delincuente sorprendido en flagrancia puede ser detenido por cualquier persona, con la obligación de que ese detenido sea entregado sin demora a la autoridad inmediata, para que ésta lo haga llegar al Ministerio Público.

El Párrafo Cuarto del Artículo 16 es el siguiente:

“En los casos de delitio flagrante, cualquier persona puede detener al indiciado poniéndolo sin demora a disposición de la autoridad inmediata y ésta, con la misma prontitud, a la del Ministerio Público”.

Este precepto constitucional otorga a cualquier persona de los buques la facultad de detener en caso de flagrancia; no siendo el Capitán el que realice la aprehensión o la mande realizar, el detenido debe ser puesto a disposición de dicho Capitán, pues éste es la "autoridad inmediata" de acuerdo con las

circunstancias del caso; el Capitán a su vez, deberá ponerlo a disposición de la autoridad portuaria, aunque existirán casos y circunstancias en los que esto no pueda acontecer, ya por no aceptar dicha autoridad portuaria o porque se trate de una autoridad extranjera que no desee tomar conocimiento del caso. Existen otros preceptos legales que pudieran ser invocados para justificar detenciones en las naves, las cuales se refieren a la legítima defensa propia y a favor de terceros. En materia federal el Artículo 15 del Código Penal, en la fracción IV, hace referencia a la institución jurídica de la legítima defensa.

Este precepto, en el párrafo primero indica lo siguiente:

Artículo 15 "El delito se excluye:

IV. Se repela una agresión real, actual o inminente, y sin derecho, en protección de bienes jurídicos propios o ajenos, siempre que exista necesidad de la defensa y racionalidad de los medios empleados y no medie provocación dolosa suficiente e inmediata por parte del agredido o de la persona a quien se defiende.

Se presumirá como defensa legítima, salvo prueba en contrario, el hecho de causar daño a quien por cualquier medio trate de penetrar, sin derecho, al hogar del agente, al de su familia, a sus dependencias, o a los de cualquier persona que tenga la obligación de defender, al sitio donde se encuentren bienes propios o ajenos respecto de los que exista la misma obligación; o bien, lo encuentre en

alguno de aquellos lugares en circunstancias tales que revelen la probabilidad de una agresión;"

Se podría pensar que en tanto la persona asegurada ha hecho cesar la agresión, no existe razón alguna para justificar la circunstancia de legítima defensa de lo que se trata de hechos präteritos. A pesar de ello he sabido que la legítima defensa no solo mira a la agresión que está sucediendo, sino que también contempla de denominada agresión inminente que es una agresión inmediata en el futuro, en cuyo caso las medidas de salvaguarda y protección que se implican en los buques, tienen como finalidad el evitar nuevas agresiones o nuevos hechos delictivos.

Otro de los preceptos que pueden ser invocados para justificar las medidas de protección a bordo de los buques, es el referente al estado de necesidad en tanto que, si bien no se puede determinar si habrá o no una nueva agresión, resulta prudente lesionar la libertad provisional del infractor con miras a evitar la lesión a bienes jurídicos de los demás tripulantes como son, desde luego, la vida, la integridad física, la salud, la misma libertad y el patrimonio.

En cuanto a las medidas que pudieran aplicarse creemos que están la de privación de la libertad y la de vigilancia de algún miembro de la tripulación.



#### **4. FORMALIDADES PARA ENTREGAR AL PROBABLE RESPONSABLE DEL DELITO A LAS AUTORIDADES.**

Por formalidades entendemos el modo de ejecutar alguna cosa. En este sentido nos referimos a cómo debe entregarse al probable responsable a las autoridades.

En tanto que el Artículo 133 de la Ley de Navegación obliga a levantar el acta de protesta a los capitanes y a los miembros de la tripulación, ante todo accidente o incidente marítimo, es incuestionable que esa acta debe levantarse y entregarse a la autoridad inmediata.

De conformidad con el Artículo 134 de la Ley invocada, el acta de protesta es una actuación formal, dado que las fracciones II, III y IV del citado precepto nos hablan de sus requisitos. El primero de ellos consiste en que se asienten de manera detallada y circunstanciada los hechos, actos u omisiones por parte del denunciante y que constituyan la materia misma de la denuncia.

De oficio o a petición del denunciante se tomará testimonio a las personas involucradas en los hechos denunciados o que los conozcan; y otras actuaciones podrán hacerse constar en actos administrativos, los cuales pueden referirse a diversas cuestiones como abstención de pruebas, descripción de lugares y cosas, etc.

## 5. EXCESOS Y SANCIONES.

En el punto que antecede hemos hecho el comentario de que las detenciones en legítima defensa, en estado de necesidad y en ejercicio del derecho constitucional de la detención en flagrancia, son hechos que con frecuencia se presenta en las embarcaciones.

Así como esas detenciones pueden ser lícitas o conforme a derecho, igualmente pueden resultar ilícitas desde su origen o en el desarrollo de las mismas, si no existe flagrancia, si no es necesario un acto de defensa o no es necesario o no existe un bien mayor que salvar, por lo que estaremos en presencia de una detención arbitraria constitucional del delito de privación ilegal de la libertad. Por el contrario, si existe justificación en el origen pero hay un exceso en el acto de la defensa, en el estado de necesidad o en el ejercicio de un derecho el caso debe ser tratado como delito y sancionarse en los términos que señala el Artículo 16º. del Código Penal que a continuación se transcribe:

**ARTÍCULO 16.-** "Al que se exceda en los casos de defensa legítima, estado de necesidad, cumplimiento de un deber o **ejercicio de un derecho** a que se refieren las fracciones IV, V y VI del Artículo 15, se le impondrá la pena del delito culposo".

## CONCLUSIONES

1ª. Los principales delitos que se cometen en una embarcación son: riña, lesiones, robo, violación, homicidio, los cuales no se encuentran claramente especificados en el Código Penal, cuando se cometen en alta mar. En efecto, el artículo 5º. Fracción I y II de la misma legislación, expresa que se considerarán como ejecutados en territorio de la República los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales, y los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de la República, pero no menciona claramente los casos en que el robo, de una embarcación estando en alta mar, ya que el concepto delitos abarca todos los ilícitos penales, lo cual da lugar a la aplicación de leyes complementarias.

Por lo anterior considero apropiado y necesario la reforma del Código Penal para que incluya un capítulo específico para los delitos cometidos en alta mar.

2ª. Debido a la ausencia de esta normatividad específica, en muchas ocasiones los delitos cometidos en alta mar quedan impunes.

3ª. Debido también a la carencia de la normatividad específica, generalmente la mayor parte de los hechos delictivos cometidos en los buques no llegan al conocimiento de las autoridades competentes, lo que provoca la aplicación en los buques de diversos tipos de costumbres entre la tripulación, haciéndose justicia por sí mismos, situación que contraviene lo establecido en el artículo 13 Constitucional, que prohíbe la existencia de leyes privativas.

4ª. Sería deseable que la Ley de Navegación fuera reformada en lo relativo a los incidentes cometidos en los barcos, para crear un capítulo en donde se

establezcan los procedimientos que permitan llegar al conocimiento de la verdad, de tal manera que no se conculquen derechos de las personas que intervienen en ellos, como son los correspondientes, a las actas de propuesta para especificar detalladamente los hechos ocurridos, de tal forma que las autoridades que revisen dicha acta, tengan una mayor claridad y certeza respecto a los mismos, sobre todo en lo que corresponde a los incidentes penales.

5ª. Con la Nueva Reglamentación para los delitos cometidos en alta mar puede preverse, entre otras situaciones, el caso de los "pavos" (ayudantes de los pescadores que se dedican a limpiar el pescado y el camarón capturado), que son menores de edad, sin preparación académica, que tienen la inquietud de embarcarse en los barcos pesqueros, con documentación de otros individuos; lo que provoca situaciones graves, entre ellas, cuando el barco sufre algún percance, o, la provocación de una riña entre la propia tripulación, llegando al extremo de cometer homicidio entre ellos y desaparecer los cuerpos echándolos al mar, de tal manera que si se diera cualquiera de estas posturas, los familiares del sujeto afectado no pueden reclamar la desaparición de estos individuos, toda vez que "los pavos" afectados se embarcan con documentación ajena y legalmente no existe su registro en la lista de la tripulación.

6ª. En relación con lo anterior, es necesario que el Código Penal establezca la prohibición para que los menores de edad se embarquen y, que se legisle para tomar prevenciones y sanciones a los casos que, habiéndose embarcado, se proteja su integridad.

7ª. Igualmente, se requiere que nuestra Legislación Penal regule las sanciones que deben aplicarse a quienes permitan que los menores de edad se embarquen como "pavos".

## BIBLIOGRAFIA

### TEXTOS

1. ACOSTA SAIGNES, MIGUEL. Los Pochteca. El Comercio en el México Prehispánico.
2. BURGOA ORIHUELA, IGNACIO. Derecho Constitucional Mexicano. Editorial Porrúa. 9ª. Edición. México, 1994.
3. CARRANCA Y TRUJILLO, RAUL. Derecho Penal Mexicano (Parte General). Editorial Porrúa. 1ª. Edición. México, 1974.
4. CASTELLANOS, FERNANDO. Lineamientos de Derecho Penal. Editorial Porrúa. 6ª. Edición. México, 1971.
5. CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo. Editorial Herrero. 1ª. Edición. México, 1997.
6. COLOMBOS, C. JOHN. Derecho Internacional Marítimo. Editorial Aguilar. Madrid, 1986.
7. DE LA CUEVA, MARIO. La Idea del Estado. Editorial Porrúa. 1ª. Edición. México, 1975, 1986.
8. DE PINA VARA, RAFAEL. Diccionario de Derecho. Edición Décima Segunda. Editorial Porrúa, S.A. México, 1985.
9. DOMINGUEZ VARGAS, SERGIO. Nociones Elementales de Teoría Económica. Editorial Porrúa. 13ª. Edición. México, 1988.
10. FIORE, PASQUALE. Tratado de Derecho Penal Internacional y de la Extradición. Editorial Reus. Madrid, 1880.
11. GARCIA ARROYO, RAZIEL. Las Construcciones Navales en México. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica. México, 1975.
12. HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES Y LOS TRANSPORTES EN MEXICO, S.C.T. México, 1988.

13. KELSEN, HANS. Teoría General del Estado. Editorial Porrúa. 4ª. Edición. México, 1988.
14. LARIOS PEREZ, ADOLFO. Términos Náuticos. D.G.M.M. México, 1989.
15. LOS TRANSPORTES Y LAS COMUNICACIONES EN EL DERECHO MEXICANO. Talleres de Litografía Ingramex. México, 1994.
16. OROZCO VELA , OLIVERIO F. La Marina en la Historia del Comercio. Asociación de H. Escuela Naval Militar. México, 1962.
17. OLVERA DE LUNA, OMAR. Manual de Derecho Marítimo. 1ª Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1981.
18. PERFIL DE LA EDUCACION NAUTICA MEXICANA 1991. Sector Comunicaciones y Transportes. Colección Académica.
19. PORTE PETIT CANDAUDAP, CELESTINO. Apuntamientos de la Parte General de Derecho Penal. Editorial Porrúa. Décima séptima Edición. México, 1998.
20. ROLL, ERIC. Historia de las Doctrinas Económicas. Fondo de Cultura Económica. 5ª. Edición. México, 1985.
21. SEPULVEDA, CESAR. Derecho Internacional. Editorial Porrúa. 19ª. Edición. México, 1988.
22. SEPULVEDA, CESAR. Manual de Derecho Internacional para Oficiales de la Armada de México. Impresora Azteca. 1ª. Edición. México, 1981.
23. SEARA VAZQUEZ, MODESTO. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa. 17ª. Edición. México, 1998.
24. SOBARZO, ALEJANDRO. Régimen Jurídico de alta Mar. 2ª Edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1985.
25. SOLIS GUILLEN, EDUARDO. Derecho Oceánico. Derecho Marítimo Mercantil. Editorial Porrúa. México, 1987.
26. TORRES LOPEZ, MARIO ALBERTO. Las Leyes Penales (Dogmática y Técnicas Penales ). Editorial Porrúa. 1ª. Edición. México, 1993.

## DICCIONARIOS

1. DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Real Academia Española. Décima séptima Edición. Madrid, 1947.
2. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO. Editorial Porrúa. 7ª. Edición. México, 1994.
3. DICCIONARIO JURIDICO MEXICANO DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS. Tomo I. Editorial Porrúa. México, 1985.
4. DICCIONARIO PEQUEÑO LAROUSSE ILUSTRADO. Ediciones Larousse. México, 1994.
5. ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR. Ediciones Garrica, 1958.
6. ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Tomo I. Editorial Bibliográfica Argentina Buenos Aires, Argentina, 1954.
7. GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VI. Editorial Planeta. Córcega-Barcelona, 1980.
8. GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo VIII. Editorial Planeta. Córcega-Barcelona, 1980.
9. GRAN ENCICLOPEDIA LAROUSSE. Tomo X. Editorial Planeta. Córcega-Barcelona, 1980.
10. NUEVA ENCICLOPEDIA TEMATICA. El Mundo del Estudiante. Tomo 6. Editorial Cumbre. 1ª. Edición. 1981.