

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

“ANÁLISIS JURÍDICO DE LOS PUERTOS EN MÉXICO”

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO

DE:

LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

OMAR LÓPEZ RODRÍGUEZ

ASESOR LICENCIADO: JESÚS ALEJANDRO AGUAYO TERÁN

CIUDAD UNIVERSITARIA ABRIL DE 2006



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS:

Para mi Universidad Nacional Autónoma de México.

A mis padres biológicos:

Eutimio López Martínez,
María de Jesús Rodríguez Tinajero de López,

Al Doctor en Derecho: Omar Olvera de Luna Ph D., A mi vigía y timón de mi quehacer intelectual jurídico,

Al Doctor en Derecho: Emilio Eguía Villaseñor; por compartir la técnica de postulante,

A los Licenciados en Derecho Positivo Mexicano Vigente: María de Lourdes y Aarón Omar Olvera Monroy; por las muestras entrañables de confianza y amistad en el sendero de la aplicación del Derecho,

A la Licenciada en Derecho: María de Lourdes Monroy Gutiérrez, quien me guío en el círculo de los abogados litigantes,

A la Señora: María Imelda Martínez García,

A mis compañeros de oficina jurídica; por su espíritu desinteresado y fino: Javier Moncayo Piña, Giovanni Francisco Trujillo Arciniega, Páris Eguía Torres, Violeta Salgado Martínez, Florentina Camacho Hernández, Oscar Edgar Trejo Ríos, Israel Isaac Trejo Ríos, Beatriz Moguer Ulloa y Mario Arturo Islas Ovando,

A mis amigos, y particularmente al Licenciado en Derecho: Israel Alejandro Gallegos Ramírez; por su amistad sincera,

A los miembros del tronco consanguíneo; integrantes de mi núcleo familiar.

Introducción	I
--------------------	---

CAPÍTULO I

LOS PUERTOS MEXICANOS

1.1 Antecedentes de la Navegación y los Puertos.....	1
1.2 Que es un Puerto	11
1.3 Clasificación de los Puertos	15
1.3.1 Por su navegación	16
1.3.1.1 Puertos de altura	17
1.3.1.2 Puertos de cabotaje	19
1.3.2 Por sus instalaciones y servicios.....	20
1.3.2.1 Puertos Comerciales	20
1.3.2.2 Puertos Industriales.....	22
1.3.2.3 Puertos Pesqueros	23
1.3.2.4 Puertos Turísticos	27
1.3.2.5 Puertos Petroleros	27
1.4 Función Portuaria.....	28
1.5 Problemática Portuaria.....	29
1.5.1 Deficiencias y Planeación.....	31
1.5.2 Estímulos y Fomento Portuario	34

CAPÍTULO II

MARCO JURÍDICO

2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.....	37
2.2 Ley de Puertos.....	55
2.2.1 Reglamento de la Ley de Puertos	61
2.3 Ley de Navegación.....	65
2.3.1 Reglamento de la Ley de Navegación	67
2.4 Ley Federal del Mar	73
2.5 Legislación correlacionada.....	75

CAPÍTULO III

NATURALEZA JURÍDICA DE LOS PUERTOS

3.1 Dominio Público Marítimo	82
3.2 Explotación del Dominio Público Marítimo.....	83
3.2.1 Concesiones, Permisos y Autorizaciones	84
3.2.2 Adquisición, Terminación y Revocación de los Títulos.....	88
3.2.3 Prestación de los Servicios Portuarios	93
3.3 Gestión de personas físicas y morales.....	96
3.4 Gestión de entidades paraestatales.....	108
3.5 Turismo, fuente de Divisas	109
3.6 Reestructuración inmediata de la Industria Portuaria	112

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES EN MATERIA MARÍTIMA

4.1 La Autoridad Portuaria.....	113
4.1.1 El Ejecutivo Federal.....	113
4.1.2 La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.....	115
4.1.3 La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante	116
4.1.4 La Capitanía de Puertos	123
4.1.5 El Funcionamiento de las APIS, como autoridad.....	125
4.2 La Autoridad en materia de Sanidad.....	128
4.3 La Autoridad de Migración.....	130
4.4 Autoridades sobre Aduanas.....	131
4.5 La Secretaría de Marina (Seguridad y Vigilancia)	132
4.6 Responsabilidad de las Autoridades	133

CAPÍTULO V

PROPUESTAS

5.1 Desarrollo Portuario	138
5.2 Estímulos, Fomento y Subsidio Portuario	138
5.3 Reformas al Marco Jurídico y su compilación	139
5.4 Desaparición de las APIS.....	139
5.5 Cultura Marítima.....	140
5.6 Nombramiento de Marineros en materia Portuaria.....	141
5.7 Impartición de la Cátedra de Derecho Marítimo como obligatoria en Escuelas y Facultades de Derecho	141
5.8 Creación de Juzgados Especializados en Materia Marítima.....	142

CONCLUSIONES.....	143
BIBLIOGRAFÍA.....	146
DIRECCIONES ELECTRÓNICAS CONSULTADAS	149
LEGISLACIÓN CONSULTADA	150

INTRODUCCIÓN

Expondré un análisis de lo que son los Puertos en México, puntos estratégicos para el arribo a tierra firme de embarcaciones en el transporte de personas y de cosas, lugares que dan abrigo a naves y que resguardan nuestra soberanía nacional.

El desarrollo del tema es, a consecuencia de vivir de cerca la problemática que tienen hoy en día los pilotos de puerto, los prácticos, los expertos en la conducción de las embarcaciones en los puertos, que forman el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, en especial la Delegación de Dos Bocas, situada en el municipio de Paraíso, Tabasco; diez años vividos de frente luchando por el servicio marítimo, en contra de la política gubernamental que trata de acabar con este servicio de pilotaje prestado por los profesionistas.

Comentaré la deficiencia que tienen hoy en día los puertos, y cómo el marco jurídico vigente puede llevar a pique a nuestra marina mercante, por la ambición desmedida de personas en el poder a quienes sólo les interesa aprovecharse de los recursos naturales de nuestros mares y zonas aledañas; con la publicación en el Diario Oficial de la Federación de la Ley de Navegación, que desaparece la figura del piloto mayor, incorporando las Administraciones Portuarias Integrales (APIS), que son constituidas como sociedades mercantiles, que pueden tener inversión extranjera, y que son las administradoras de los puertos en México, perdiendo así toda fuerza que, en su momento, tuvieron los capitanes de altura, a quienes por su gran pericia a bordo de embarcaciones y por su antigüedad se les daba el nombre de piloto mayor; caso contrario a lo que ocurre en la actualidad ya que resulta vergonzoso que personas inexpertas detenten el control de las administraciones portuarias integrales, así como los cargos públicos. No son marinos egresados de las escuelas mercantes o náuticas, usurpan profesiones propias de la marina, tales como el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, Director General de Marina Mercante y Director General de Puertos, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; más se asemejan a piratas, en busca del tesoro.

Me enfocaré principalmente a la regulación jurídica marítima actual de nuestro país, para demostrar que es necesaria una reforma inmediata tendiente a salvar nuestros mares y poder, con sus recursos, alimentar a millones de mexicanos que se encuentran en extrema pobreza. No volteemos las espaldas al mar.

En el primer Capítulo, se presenta, la historia de la Navegación y de los Puertos en México, algo muy importante en el crecimiento económico del país y en la seguridad nacional; así también, explicar qué es un Puerto, cómo se clasifican estas instalaciones, que actividad se desarrolla en cada uno de ellos.

Los Puertos Mexicanos tienen gran importancia desde el punto de vista jurídico y económico, ya que son los puntos clave del comercio internacional a tierra firme. Las vías de navegación como se les ha llamado, las “carreteras del mundo”, se ven transitadas por el gran volumen de carga, el (80% del comercio) que se transporta por esta vía, a muy bajos costos, y que son despachados y arriban a los Puertos.

Pero no solamente el transporte de mercancía es importante; también lo es la industria turística, reflejada en los magníficos transbordadores que existen hoy en día como el caso de “QUEEN MARY 2”, el más grande y lujoso del mundo; valdría preguntarnos ¿Cómo es posible que otros países puedan lograr estos alcances y nuestro país no lo pueda hacer, o que al menos las instalaciones portuarias los pudieran recibir?

El segundo Capítulo, se referirá a la Naturaleza Jurídica de los Puertos Mexicanos, iniciando con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, siguiendo con la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y sus Reglamentos, así como las propuestas de reforma a éstas normas jurídicas y como se relacionan otras leyes aplicables a la actividad portuaria.

En el tercer Capítulo, comentaré que actividades se pueden desarrollar en los Puertos, como se obtienen las concesiones, permisos, autorizaciones; que requisitos se deben cumplir, ante quien se solicitan, así como su autorización, obligaciones, la terminación y su revocación; las personas físicas y jurídicas colectivas que intervienen en su explotación. La historia refleja que los países que han invertido fuertes recursos económicos en la industria portuaria, son países que generan grandes riquezas.

Nuestro país se encuentra rodeado del Golfo de México, el Golfo de California, el Mar Caribe y el Océano Pacífico, cuenta con grandes extensiones de litorales, aproximadamente 10,000 kilómetros y en consecuencia una zona económica exclusiva de 200 millas, y una superficie de 2,000,000 de kilómetros cuadrados, por ello debemos de impulsar y fomentar el desarrollo portuario, para que los mexicanos exploten los puertos y nuestros mares, para que con ello se logren fuentes de trabajo, se extraigan alimentos del mar y se baje el porcentaje de pobreza que padecemos. Por lo anterior resulta necesario reformar las normas que regulan el sistema marítimo - portuario, para así motivar un estímulo, apoyo y fomento a los puertos mexicanos que provoquen un crecimiento y desarrollo de los mismos, para ser competitivos a nivel mundial, comer de ellos y sentirnos satisfechos de vivir en un país marítimo por naturaleza.

En el Capítulo cuarto, se realizará el estudio de las Autoridades en materia de Puertos, sus funciones y responsabilidades, autoridades que deben dirigirse con espíritu de cumplir con eficiencia y eficacia el desempeño que se les ha encomendado.

Acotaremos la necesidad de que se establezca un sistema de cooperación universal para detectar amenazas y adoptar medidas contra sucesos que afecten la seguridad de personas y bienes, definiendo las funciones y responsabilidades del Gobierno, para prevenir atentados y aún el mismo terrorismo, como lo ocurrido el 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos de América.

Las Administraciones Portuarias Integrales, deben desaparecer del país, no es posible que las Capitanías de Puerto de la República de México sean desplazadas por Sociedades Anónimas de Capital Variable y que éstas sean las que ejerzan el poder y control de los puertos mexicanos e incluso se les otorgue el rango de autoridades. Por lo siguiente:

La autoridad marítima radica en el Poder Ejecutivo Federal y se ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y ésta por las Capitanías de Puerto, en este orden de ideas, quien es la autoridad en los puertos es el capitán de puerto, más en la realidad quien ejerce el poder y mando sobre el puerto es el administrador portuario, quien tiene intereses diferentes. Las administraciones portuarias integrales son sociedades mercantiles que buscan el lucro, los capitanes de puerto deben salvaguardar los mares y las instalaciones portuarias, por esto propongo que desaparezcan las APIS, y tomen el control verdadero de los puertos, las capitanías de puerto.

Comentaré sobre las autoridades portuarias que intervienen en su desarrollo y analizaré sus facultades; así presento un estudio de nuestra legislación marítimo-portuaria, habrá que actualizar y ajustar a la globalización mundial.

Por último en el quinto Capítulo, se harán las propuestas en materia de Puertos. Entre otros puntos, se propone que la cátedra de Derecho Marítimo se imparta en escuelas y Facultades de Derecho como obligatoria, con la finalidad de crear y hacer nacer una cultura marítima en nuestros sentimientos y pensamientos; la creación de Juzgados especializados en Materia Marítima, para que personas con conocimientos en la materia resuelvan las controversias que son sometidas a los Tribunales, de lo contrario como ocurre, un Juez de Distrito en Materia Civil o del Fuero Común o un ministerio público, no podrá resolver el conflicto con legalidad, si nunca estudiaron la materia de derecho marítimo.

CAPÍTULO I

LOS PUERTOS MEXICANOS

1.1 Antecedentes de la Navegación y los Puertos

Hablar del derecho de la navegación, implica referirnos al conjunto de normas jurídicas reguladoras de las relaciones y situaciones con ocasión de la navegación por el mar. Navegar se ha definido por el Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española¹ como: viajar o ir por el agua en embarcación o nave.

En la historia de la navegación, siempre se ha dicho que es y ha sido un servicio de transporte de personas y de cosas, también interviene la actividad económica en la celebración de los contratos de transporte de mercancías y de pasajeros, actualmente reguladas estas figuras por la Ley de Navegación y su Reglamento entre otras; de igual forma se ha desarrollado en las áreas de recreo, competición náutica, pesca, tendido de cables, vigilancia y defensa de la soberanía del Estado ribereño.

La navegación marítima opera técnicamente en una masa líquida que permite flotar a buques y embarcaciones y trasladarse de un lugar a otro con elementos de propulsión y en el pasado por el viento, el remo, la vela, etc.

Abordaremos los antecedentes de la navegación con dos documentos jurídicos: El Código de Hammurabi y el Código de Manú, como lo estudia el autor José Luis Gabaldón García, al mencionar: “Quizá el documento legislativo más antiguo, regulador de la navegación fluvial y marítima, que se conoce sea el *Código de Hamurabi*, sexto rey de Babilonia (unos 2000 años a.C.). Grabado en un cilindro de piedra, que ha llegado hasta nosotros, contempla cuestiones muy diversas, entre ellas las relativas a la navegación acuática, (construcción de naves, contrato de embarque, abordajes en los ríos, etc.). Hasta el descubrimiento del Código de Hammurabi era el llamado Código de Manú, (más

¹ Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, Espasa Calpe, S.A., Tomo II, Edición 21ª, Madrid, 2000, Pág. 1430.

propriadamente Manava Darmasarta), revelado en la India por el dios Manú en el origen de los tiempos, el que pasaba por ser la fuente más remota conocida. En realidad no data más allá del siglo XIII a.C. en su libro octavo contiene preceptos alusivos al transporte marítimo y al flete".²

A pesar de que se tienen los antecedentes de los grandes navegantes fueron los fenicios y cartagineses (situados en la estrecha franja de tierra entre el Líbano y el mar). No se cuenta con literatura jurídica marítima conocida hasta nuestros días, posiblemente porque revistieron normas de carácter consuetudinario.

En Grecia, existió una legislación consuetudinaria, como de los fragmentos que se ha tenido noticia de los discursos de Demóstenes, referentes a la avería a la gruesa, préstamo marítimo a la gruesa (documento en la *syngrapha*) y copropiedad de naves; a Grecia se le conoció como la cuna del *nauticum foenus*.

Rodas, pequeña isla del mar Egeo, produjo su primera recopilación conocida como Lex Rhodia (Ley o Leyes de Rodas) en 475-479 a. C., que se utilizó en numerosos lugares del mundo antiguo y posteriormente pasarían al derecho romano y encontrarían también su reflejo bizantino.

Los romanos, también se ocuparon de cuestiones marítimas, las normas reguladoras de la navegación se encuentran en los edictos pretorianos, en las resoluciones de las cuestiones litigiosas examinados a la luz del derecho común y posteriormente los pretores introdujeron ciertas acciones de carácter exclusivamente marítimo como la "exercitoria actione", que era la acción que tenían las personas que habían contratado con el magister navis para demandar la indemnización al exercitore (naviero o responsable de la navegación del buque) por los daños y perjuicios que aquél les hubiera ocasionado.

² Gabaldón García José Luis, *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, Barcelona, 2002, Págs. 4 y 5.

Posteriormente, ya en la Edad Media escindido el imperio romano y fijada la corte en Constantinopla, el Derecho Marítimo tuvo su amplitud con las Leyes rodias, una de sus instituciones fue recogida con el Digesto de Justiniano, las más típicas y antiguas de las modalidades de la avería gruesa, la echazón, con el nombre de *Lex Rhodia de lactu*, tratan temas sobre la construcción y los créditos refaccionarios preferentes, las naves, las obligaciones y responsabilidades del transportista por mar, el naufragio, el demanio marítimo, el derecho de presa, etc. En ésta época la seguridad de los mares y de los puertos aumentó con el estudio de las estrellas, en que los navegantes viajaban siguiendo las estrellas, lo que tuvo como consecuencia el incremento de la navegación aún de noche.

Los historiadores destacan ya en la época del Imperio bizantino a finales del siglo VIII y principios del IX, una compilación denominada *Las Basílicas*, que en su libro LIII, del cuerpo legislativo regulaba cuestiones marítimas procedentes del *Corpus iuris*, Leyes pseudo rodias (mejor, Nomos Rhodias Nautikus), que se implantaran desde el Adriático hasta el Mediterráneo.

Como podemos observar, los orígenes del derecho de la navegación nacen en todo el mundo, con los **usos y costumbres** que hoy se aplican y los regula nuestra legislación, de allí lo manifestado por Garrigues, mencionado por José Luis Gabaldón García:³

*“El derecho marítimo brota de las fuentes genuinas de la vida marítima
y discurre por cauces peculiares.”*

Las primeras fuentes de la navegación entre otras las más destacadas son las siguientes:

³ Ibidem. Pág. 6.

- *Capiulare Navium y los Statuta Terratarium de Venecia en 1295*, y las Ordenanzas de los Magistrados de Génova, las *Ordinationes Riparie*, aprobadas por Jaime I el Conquistador, en 1258, que regulaban el tráfico en los puertos y el despacho de naves, para regir la política de la navegación en la ribera de Barcelona. Aquí al mencionar a Génova, vale la pena destacar que en este puerto se encuentra la casa de Cristóbal Colón (Cristoforo Colombo) magnífico marinero y hábil cartógrafo de todos los tiempos, por que comenzó desde joven a conocer el mar como el mismo lo escribe en una carta a los Reyes de España pocos meses antes de morir.⁴
- *Tabula Amalfitana y la ordinamenta et Statuta maris edita per consules civitatis trani (1063)*, que recoge aspectos privados del comercio marítimo de origen consuetudinario.
- *Tribunal Marítimo en Barcelona (Consulatus Maris)*, integrado por cónsules, que eran hombres prácticos del comercio marítimo y de la navegación,⁵ este tribunal era competente para conocer por materia de los litigios marítimos, observando para su resolución los usos o costumbres de la navegación. Todas estas resoluciones fueron compiladas en la década de 1260 a 1270 y se le denominó *Costums de la Mar*. Estas compilaciones sirvieron de base para elaborar la obra universal conocida como *Libre del Consolat de Mar*, que escribiera el cónsul del tribunal marítimo en la lengua catalán Pardessus, Valls Taberner, se tiene el antecedente que aparece en el año de 1370, a finales del siglo XIV, y se difundió por todo el Mediterráneo y se adoptó en la mayoría de sus puertos como fuente primordial del Derecho Marítimo. Su gran expansión se debió en sus principios de justicia y sabiduría, fue traducido en los idiomas europeos y el latín, llegó a

⁴ Folleto obtenido precisamente en la casa de la familia Colombo, en Génova, editado por la Associazione Culturale Genovese, Porta Suprema, en octubre de 2003.

⁵ Sólo México tiene inexpertos al frente de la Marina Mercante. Licenciados que desconocen la vida en el Mar y que detentan puestos públicos. En especial al Director General de Marina Mercante, Licenciado José Tomás Lozano y Pardini, que en la mesa de trabajo celebrada el 22 de octubre de 2004, en el tema de los remolcadores del Puerto de Dos Bocas, manifestó desconocer ciertos aspectos del tema y se excusó diciendo que tenía a su equipo de trabajo técnico. Lo eficaz es tener marinos como autoridades que tienen gran experiencia en la Marina Mercante.

ser un verdadero derecho común del mar que se aplicara al menos en forma supletoria en otros países. En fin, fue el único Código Marítimo europeo hasta la llegada de *las Ordenanzas de Colbert de 1681, que consagró los usos y costumbres incorporados y a distintas recopilaciones de la Edad Media.*

Las ordenanzas de Colbert, consta de los siguientes libros: Libro I titulado de los oficiales del Almirantazgo y de su jurisdicción; Libro II De los agentes y de los buques de mar; Libro III De los contratos marítimos; Libro IV de la policía de puertos, costa, radas y costas del mar; Libro V de la pesca que se hace en el mar.⁶

Luis Beltrán Montiel, en su obra, Curso de Derecho de la Navegación, menciona que estas disposiciones se trasladaron en bloque al Código Francés de 1807 y por esa vía pasaron a todos los restantes inspirados en él.

- *Los Roles de Oleron*, que se establecen a fines del siglo XI y primera mitad del siglo XII, que contiene una breve colección de resoluciones judiciales de Derecho Marítimo, éstas eran enrolladas en papel, contienen un grupo de veinticuatro capítulos redactados en lengua gascona, y divulgados principalmente en Francia, Inglaterra y Holanda. Los usos y costumbres, tiene un auge en su gran esplendor.
- *Leyes de Wisby o Derecho Marítimo de Wisby*, en la ciudad de Gotlandia, difundió la costumbre marítima observada en la zona, y gozó de gran autoridad en las ciudades del Báltico.

⁶ Se tiene el antecedente de que los puertos tenían vigilancia por la policía en esas épocas, hoy en día en el Muelle de Puerto Mío, situado en Zihuatanejo Guerrero, México, al solicitar la protección de seguridad para recibir a una embarcación turística, el Estado no dió la atención por que de por medio se encontraba un grupo de opositores, que pretendía desviar el arribo, para ello el Estado de Guerrero, decidió recibir la embarcación extranjera en el muelle público que no cumplía las condiciones de seguridad internacionales, carecía de la certificación. Aquí podemos demostrar que los intereses económicos resultan más importantes que la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y de la vida en el mar, teniendo conocimiento de ello el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, Vicente Fox Quesada, Máxima autoridad marítima del País, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina.

- *Las Partidas de Alfonso X el Sabio, de Castilla*, escritas a mediados del siglo XIII. La partida V, es la que se ocupa de regular el Derecho Marítimo y trata los temas de las naves, los capitanes, Mayorales, tripulación, fletamentos, averías comunes y los naufragios.
- *Les us et coutumes de la mer*, de Cleirac (Burdeos, 1647), Francia tuvo grandes trabajos sobre Derecho Marítimo en el que surge este trabajo científico calificada por Bonnecase como “Tratado doctrinal de primer orden”, contiene recopilaciones de Roles de Oleron, Leyes de Wisby.
- *El Guidon de la Mer (El Gallardete de Mar)*, por autor desconocido y fecha incierta probablemente a finales del siglo XV o principios del XVI, estudia al seguro marítimo.
- *Las ordonnances touchantes la marine*. Que surgen en Francia, promulgadas en 1681, contienen una ordenación sistemática de todas las normas públicas y privadas reguladoras de la navegación por mar.
- *Ordenanzas para los seguros marítimos, de 1555*, por el prior y cónsules de la Universidad de mercaderes de Sevilla, que llevaban unidos los modelos de pólizas de seguro para mercancías y para naves en los tráficos de ida y de vuelta con las indias. Se utiliza el papel en la navegación. Anteriormente tenían vigencia las Ordenanzas de Burgos de 1538.
- En 1728 se proliferan los “registros” que eran personas autorizadas para navegar a América y se constituye la primera compañía naviera estatal la “Real Compañía Guipuzcoana de Navegación” que obtuvo el monopolio del cacao.

- *Las Ordenanzas de Bilbao de 1737*, cuerpo legal marítimo mercantil que más autoridad alcanzó en España, posteriormente surgieron otras más como: Ordenanzas de la Armada, en 1715 se crea la Secretaría de Marina e Indias, Ordenanzas de Patiño, Ordenanzas de Arsenales de 1723, Ordenanzas de la Armada Naval de 1769, Ordenanzas del Ejército extensivas a la Marina en 1769, Ordenanzas de Arsenales de 1776, Ordenanzas de Mazarredo de 1793, etc. Las Ordenanzas de Bilbao tenía su propio lema:

“cada plaza, cada puerto, cada consulado, se gobierna por los prácticos locales.”

Las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. Y M. L. Villa de Bilbao,⁷ requirieron de muchos días según por el crecido volumen para su estudio y aprobación, elaboradas por seis personas con mayor satisfacción en el comercio, así fue acordado y posteriormente se agregaron cuatro más comerciantes, todos estos conocedores fueron los que resultaron tener más práctica e inteligencia en el comercio marítimo y su finalidad de las ordenanzas fue: aclarar dudas, confusiones, prevenir pleitos y discordias entre los comerciantes y evitar en lo posible las dilaciones y los daños que en los pleitos se originaban,⁸ utilizando los usos y costumbres.

A lo largo de la historia, las relaciones jurídicas originadas en la navegación por agua se han regido por los usos y costumbres de los comerciantes, como hoy lo tenemos en los artículos 5 fracción V, 97, 102, 116 de la Ley de Puertos, dándole un carácter especial. Los usos implican la reiteración de actos uniformes, realizados durante un gran periodo de tiempo con la convicción de su obligatoriedad por parte de la comunidad. Usos y costumbres locales y de carácter internacional que tienen aplicación.

⁷ Estas ordenanzas fueron aprobadas y confirmadas por las Majestades de los señores Don Felipe V el 2 de diciembre de 1737, y Don Fernando VII en 27 de junio de 1814, en 395 páginas, fueron impresas en la imprenta de Don Miguel de Burgos, en 1819, posteriormente fueron reimpresas con superior permiso a costa de la Universidad y Casa de Contratación, con inserción de los reales privilegios, y la provisión de 9 de julio de 1818 que contienen las alteraciones hechas a solicitud del mismo consulado y comercio sobre los números 3, 5, 8, 9, 16 y 23 del capítulo segundo, el número 16 del capítulo quinto, y de los números 6 y 7 del capítulo sexto, la reimpresión fue certificada por Don Bartolomé Muñoz de Torres, del Consejo de S.M., su secretario, Escribano de Cámara más antiguo y de Gobierno del Consejo.

⁸ *Ibídem*

La navegación la dividen los autores en dos épocas: la del periodo de la navegación por vela, que arranca desde remotas épocas y se prolonga en el tiempo hasta la aparición y subsiguiente aplicación de la industria y actividad naval de los grandes inventos y adelantos del siglo XVIII; la segunda del periodo moderno, que comienza a mediados del siglo XIX, hasta nuestros días. En la que se ha sufrido muchos cambios importantes en la industria del tráfico marítimo y en la técnica navegatoria como el cambio de la vela por el vapor con elemento de propulsión, cambiar la madera por el hierro en la construcción de los cascos de las embarcaciones, la telegrafía, etc. Las ventajas del buque de hierro a propulsión mecánica, respecto del velero de madera trajo como consiguiente: mayor seguridad en la navegación por la duración y resistencia e impermeabilidad del hierro, aumento del peso en el transporte, mayores dimensiones y mayor velocidad. Por lo que se refiere a los puertos, esto trae consecuencias en que el tiempo que permanece un barco en puerto es menor, las estadías como se le conoce en Derecho Marítimo al tiempo en que permanece, y los costos bajan considerablemente. El reto de los puertos mexicanos es atender el barco en pocas horas, descargarlo, cargarlo, brindar los servicios que requieran y que siga su navegación. A nivel Internacional los puertos mexicanos son en los que se pagan más impuestos.

Las Ordenanzas de Bilbao, también fueron aplicadas en México, durante varias décadas, en la época de la Colonia, y éstas fueron las bases para que nuestro sistema legal haya regulado el derecho de la navegación en nuestra Constitución y la expedición de nuestro primer Código de Comercio de 1854, nos mueve a señalar como primer antecedente de importancia del Derecho Marítimo en general y del derecho de la navegación en el México independiente.

El antecedente que se tiene de los puertos regulados por la Constitución de Cádiz de 1812, se encuentra como facultad de las Cortes, contenida en su artículo 131 en su facultad décima; la facultad legislativa para habilitar puertos y aduanas marítimas, que es el primer antecedente en materia portuaria en el artículo 13 fracción XX del Acta Constitutiva de la Federación Mexicana del 31 de enero de 1824.⁹

⁹ Enríques Rosas José David, *Historia del Derecho Marítimo Mexicano*, Ed. Gobierno del Estado de Colima, México, Pág. 38 y 39.

La historia nos refleja que los mexicas, se dedicaron a la navegación con gran auge, en la enorme ciudad de Tenochtitlán, desarrollaron la navegación lacustre y fluvial, sólo queda los recuerdos nostálgicos cuando se navega en las trajineras en la delegación Xochimilco.

Carlos J. Sierra, historiador lacustre de la ciudad de México, nos enriquece con su obra intitulada Historia de la Navegación de la Ciudad de México, reviviendo cada instante de la vida marítima en esos tiempos de la siguiente forma:

“La ciudad de México, ha pasado por vigorosas transformaciones desde la época prehispánica hasta la contemporánea. . . canales o acequias fueron durante más de cuatro siglos rutas de aprovisionamiento, comercio e industria en el corazón de la ciudad de México, su importancia en la vida económica hizo posible la existencia de pueblos que en el devenir de los años alcanzaron la estructura de ciudades; las canoas como vehículos de combate primero, transporte después y diversión finalmente, forman un compendio curioso, ciertamente, pero de una trascendencia tal que indicó en la transformación constante de la urbe indígena, colonial y moderna. . . la ciudad de canoas ya no existe; la navegación en vapor fue una ilusión que se disipó con la desecación de los lagos del Valle de México; pero no olvidemos que en un tiempo algunas calles por donde ahora se viaja de acuerdo a los medios mecánicos que ha impuesto la civilización, fueron canales heridos por el remo o la pértiga. Último vestigio de lo que fue se aprecia vivamente en Xochimilco. . . el agua vino a ser camino ineludible para la supervivencia . . . Tenochtitlán surgió en el esfuerzo de sus primeros pobladores, rodeada de líquido elemento se aprovechó de él para defenderse de sus enemigos como para alimentarse y de ahí ineludible la práctica de la navegación, la primitiva ciudad tuvo sus calles principales de agua, de tal manera que para trasladarse de una a otra parte fue necesario hacerlo en canoas o acallis . . . que a principios del siglo XVI se extraía en botes canoas más de un millón de pescados para consumo de las ciudades de Valle¹⁰ . . . aumentada la

¹⁰ La población de Tenochtitlán, tenía en su dieta diaria pescado, hoy en día no se encuentra en el alimento del mexicano, y lo que es peor que teniendo los recursos naturales no se explote para dar fuentes de trabajo en la pesca, venta y consumo diario.

población, convertida México en la metrópoli de un gran imperio, el número de las acallis de todas partes hubo de crecer en gran cuantía, no siendo increíble lo que aseguró Alonso Zuaro, están alrededor de ella todos los días del mundo por la dicha laguna sesenta y setenta mil canoas de las grandes, en que mueven provisionalmente a la ciudad.”¹¹

Como en estos pasajes históricos reflejan la obra citada, refiere que el pueblo azteca se hizo sumar a un número superior de cincuenta mil canoas y barcas, a parte de otras embarcaciones pequeñas. Moctezuma II, en esas épocas se dió cuenta que ya los españoles usaban la vela en las naves, y por más que remasen, no alcanzarían al navío español.

El mismo autor, nos hace la señalización de los primeros puertos en la Ciudad de México, que existieron:

“Hacia el oriente de la ciudad destruida, en un sitio que más tarde fue conocido con el nombre de San Lázaro, se levantó una fortaleza para dar abrigo a los bergantines, de manera que éstos quedaran seguros y en condiciones de entrar o salir en casos necesarios; el lugar fue conocido en su tiempo con el de Atarazanas, nombre que más adelante derivó a una plazuela vecina al mercado de la Merced. . .a fines del siglo XVIII, se promovió como medida hidráulica el establecimiento de compuertas que regularan el nivel de los acalotes o zanjas de los embarcaderos de Chalco de modo que las canoas se movieran en mayor volumen de agua que de cieno. . . La imagen se fue oscureciendo; la visión que las aguas ofrecían se hizo menos nítida y apenas quedó en la ciudad el célebre muelle de Roldán, en la Merced, donde seguían llegando los productos embarcados en Chalco; a pesar de todo es espectáculo en la Merced, no era menos interesante; pronto también desaparecería. . . Manuel Payno, quien no menos sorprendido apuntó en alguna ocasión que era casi inaudito creer en una ciudad como la de México situada en la mesa

¹¹ Sierra Carlos J., *Historia de la Navegación en la Ciudad de México*, Colección popular de la Ciudad de México, México, 1973. Págs. 1 y siguientes.

*central de la altísima cordillera de la Sierra Madre pudiera existir un puerto, pero así fue en efecto, y era el puerto de los lagos del Valle que se llamó San Lázaro.*¹²

Pero no sólo tuvimos puertos, sino también astilleros, lugares en donde se construyen las embarcaciones y el primero en México, se tiene el antecedente que ocurrió en Tlaxcala en el barrio de San Buenaventura Atempan, donde se construyeron doce bergantines a solicitud de Cortés para asaltar a Tenochtitlán, el primero lo construyó Martín López y Miguel Pérez, sirviendo de modelo para la construcción de los doce, que desclavados se llevaron a Texcoco por ocho mil indígenas y allí fueron armados, se abrió una acequia ancha y honda y se procedió a botarlos a la laguna de Texcoco.

1.2 Que es un Puerto

México por estar situado geográficamente entre los dos océanos más grandes del mundo: el Atlántico y el Pacífico, es un país marítimo por naturaleza, por ello resulta importante hablar de los Puertos y de la navegación.

Nuestro país rodeado por Mar, debería ser una de las potencias reconocidas a nivel mundial, como es el caso de China, Dinamarca, Francia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido de la Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Reino de los Países Bajos, Alemania, Suecia, de esta forma nos lo hace saber el autor y maestro José Eusebio Salgado y Salgado,¹³ las autoridades y los políticos deberían de enfocar la atención a sus aguas, a los mares, a la navegación, a sus puertos.

Iniciaré con los conceptos sobre los puertos:

¹² *Ibidem* Pág. 23 a 46

¹³ Salgado y Salgado José Eusebio, *Derecho Marítimo*, Ed. McGraw-Hill, México, 1999, Pág. 1.

1.- José Domingo Ray, en su obra, *Derecho de la Navegación*, acude a Alpina para dar el concepto siguiente: “El *portus* según Ulpiano, era el lugar por el que importaban y del que se exportaba mercaderías. El diccionario de la Real Academia Española, lo define como “lugar de la costa defendido de los vientos y dispuesto para la seguridad de las naves y para las operaciones de tráfico y armamento.”¹⁴

Vemos, como en la primera parte de su concepto, es eminentemente comercial por hablar de importar y exportar. Termino limitado para entender lo que un puerto puede abarcar. Pudiendo entrar a la confusión que para importar y exportar, sólo se puede hacer por vía marítima, lo cual es erróneo. Al traer a la lectura al diccionario de la real academia ya utiliza una segunda función, “seguridad” para las naves y sus operaciones, pero sigue siendo pobre, por no ser las únicas funciones o servicios que se prestan en los puertos.

2.- La Ley de Navegación de Argentina en su artículo 29, en forma descriptiva denomina puerto: “al ámbito espacial que comprende por el agua: los diques, dársenas, muelles, radas, fondeaderos, escolleras y canales de acceso y derivación y; por tierra, el conjunto de instalaciones, edificios, terrenos y vías de comunicación indispensables para la normal actividad y desarrollo de la navegación.”

Éste precepto, ya trata los espacios marítimos como terrestres, lo que me parece más completa la percepción, pero seguiré abundando en el tema.

3.- Por su parte, el autor venezolano Santos Carrascal Sabino, entiende por puertos: “son espacios acuáticos, generalmente producto de la Naturaleza aunque los hay artificial que permiten el estacionamiento de los buques, facilitando en condiciones de seguridad las operaciones comerciales y el transporte marítimo y todas las necesidades propias de la navegación.”¹⁵

¹⁴ Domingo Ray José, *Derecho de la Navegación*, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1992, Pág. 611.

¹⁵ Carrascal Sabino Santos, *Derecho Internacional Marítimo en época de paz*, Ed. Grupo Editorial Carnero, Venezuela, Caracas, 1998, Pág. 83.

Utiliza el término de “estacionamiento”, como si se tratara de un acomodador de carros, que para ejemplificar es bueno, pero en términos marítimos es una falta de respeto al referirse de esta forma a la conducción de una embarcación efectuando maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque, como lo prevé el artículo 48 de la Ley de Navegación, en su capítulo III, del Pilotaje, al ordenar:

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

4.- El mismo autor, cita a Sir Samuel Evans, que define a los puertos: “como un lugar al cual los buques habitualmente se dirigen para cargar y descargar, embarcar o desembarcar.”¹⁶

5.- El ejemplar maestro Raúl Cervantes Ahumada, nos comenta: “Los puertos marítimos son: “lugares habilitados por el Ejecutivo Federal para prestar servicios a los barcos que a ellos arriben o que de ellos zarpen. Son las puertas de entrada a tierra firme, como lo indica su etimología del latín *porta*: puerto. Las basílicas definen: *portus est locus conclusus quo importantur et unde exportantur merces.*”¹⁷

A diferencias de los autores que anteceden, podemos distinguir como una persona que se dedicó en vida al derecho marítimo, no pierde el lenguaje propio de la materia, incluyendo a su concepto el prestar los servicios, el avituallamiento.

¹⁶ Ibidem

¹⁷ Cervantes Ahumada Raúl, *Derecho Marítimo*, Ed. Herrero, México, 1970, Pág. 144.

6.- En la Conferencia Internacional de Trabajo, 90ª reunión en 2002, sobre trabajo portuario definieron: “Técnicamente el puerto puede ser un lugar de intensa actividad comercial, de descanso y de seguridad para los buques, un refugio natural o habilitado en el cual un buque puede cargar o descargar su carga. El puerto es así mismo un lugar acondicionado para asegurar una conexión entre las vías de transporte marítimo o fluvial y las vías terrestres o aéreas.”¹⁸

7.- En el Manual de Dimensionamiento Portuario, Publicado por Puertos Mexicanos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, define al puerto como: “El conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permiten al hombre aprovechar de la costa más o menos favorable para realizar operaciones de intercambio de mercancías entre el tráfico terrestre y marítimo, añadiendo el embarque o desembarque de pasajeros. En la actualidad, y en especial a los países en vías de desarrollo como en México, el puerto es también un polo de desarrollo desde el punto de vista económico social, pues en él y sus respectivas ciudades se gestan actividades que procuran empleos al desarrollar riquezas que potencialmente tienen las costas y esteros donde se ubican. También el puerto en algunos casos se ha convertido en centro de consolidación de mercancías, materias primas y productos elaborados en un área industrial que en mayor escala forman los puertos industriales. Para las actividades que se desarrollan se requiere de obras e instalaciones cuyas dimensiones puedan satisfacer requerimientos de una tecnología de transporte y estar en posibilidades de prestar servicios eficientes.”¹⁹

Cada autor tiene un criterio especial de definir a los puertos, para efectos jurídicos nos deberemos estar a la definición de puertos, que establece la Ley de Puertos en su artículo 2 fracción I, al ordenar:

¹⁸ Conferencia Internacional del Trabajo 90ª reunión en 2002, *Trabajo Portuario*, en Ginebra, Suiza, Pág. 16.

¹⁹ *Manual de Dimensionamiento Portuario*, Publicado por Puertos Mexicanos, Órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Pág. 2.3

“Artículo 2.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por: . . .

***Puerto:** El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.”*

1.3 Clasificación de los Puertos

Los puertos han surgido por la necesidad de participar en las corrientes del comercio internacional aprovechando el medio acuático para transportar personas y bienes y en la actualidad, su establecimiento está determinado por factores tan importantes como son el incremento de la población y el requerimiento de las necesidades alimentarias y energéticas a costos bajos; el traslado de mercancías de largas distancias entre las fuentes de producción y los centros de comercio; la construcción de terminales marítimas especializadas para prestar el servicio de mercaderías como el crudo, derivados del petróleo, productos agrícolas entre ellas el maíz, trigo, sorgo y azúcar, fertilizantes, cemento a granel, minerales, vehículos, etc., la forma más rápida de cargar y descargar las embarcaciones reflejando en cortas estadías aumento de capital en el negocio y recepción de divisas en la ciudad y el puerto que las recibe.

La Ley de Puertos publicada por Carlos Salinas de Gortari, en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, en su artículo 9 clasifica a los puertos:

Artículo 9.- Los puertos y terminales se clasifican:

I. Por su navegación en:

a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

b) De cabotaje, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:

a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;

b) Industriales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;

c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

d) Turísticos, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

1.3.1 Por su navegación

Por su navegación, los puertos se clasifican en puertos de altura y de cabotaje o bien existen los puertos mixtos que prestan ambos servicios.

1.3.1.1 Puertos de altura

Estos puertos pueden recibir embarcaciones mayores, entre los que sobresalen: Ensenada, Manzanillo, Veracruz, Altamira, Coatzacoalcos y Cozumel.

Los puertos deben estar abiertos a la navegabilidad de los buques no importando su bandera, en tiempos de paz, así lo determina la Ley de Navegación en su artículo 30, que literalmente dice:

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

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

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

Y al referirme a la paz, es preciso transcribir la Ley para Conservar la Neutralidad del País, publicada por el Presidente Lázaro Cárdenas, el 10 de noviembre de 1939, que es aplicable a los puertos situados en la República Mexicana, como lugares estratégicos que resguardan nuestra soberanía nacional:

*“LEY PARA CONSERVAR LA NEUTRALIDAD DEL PAÍS
TEXTO ORIGINAL.*

Ley publicada en la Sección Primera del Diario Oficial de la Federación el viernes 10 de noviembre de 1939.

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

*LÁZARO CÁRDENAS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus
habitantes, sabed:*

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

DECRETO:

"El Congreso de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

LEY PARA CONSERVAR LA NEUTRALIDAD DEL PAÍS

*ARTÍCULO PRIMERO.- No serán admitidos ni podrán permanecer en **puertos**,
fondeaderos o aguas territoriales mexicanos, los submarinos de potencias beligerantes
equipados para usos de guerra.*

*ARTÍCULO SEGUNDO.- No será admitido ni podrá permanecer en **puertos**, fondeaderos
o aguas territoriales mexicanos, ningún barco destinado o armado para guerra de corzo.*

*ARTÍCULO TERCERO.- No será admitido sobre territorio mexicano, ni podrá permanecer
en el mismo o sobre las aguas territoriales, ningún aeroplano o nave aérea militares de
país beligerante.*

*ARTÍCULO CUARTO.- No se permitirá que los aeroplanos que se encuentren a bordo de los barcos beligerantes, se separen de los mismos mientras dichos **barcos** permanezcan en **puertos**, fondeaderos o aguas territoriales mexicanos.*

Miguel Moreno, D. P.- Guillermo Flores Muñoz, S. P.- José Zavala Ruiz, D. S.- Mauro Angulo, S. S.- Rúbricas."

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido la presente Ley en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la ciudad de México, D. F., a los cinco días del mes de octubre de mil novecientos treinta y nueve.- Lázaro Cárdenas.- Rúbrica.- El Secretario de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores, Eduardo Hay.- Rúbrica.- Al C. Lic. Ignacio García Téllez, Secretario de Gobernación.- Presente.

EL DECRETO QUE DA ORIGEN A LA PRESENTE LEY NO SEÑALA DISPOSICIONES TRANSITORIAS EN RELACIÓN CON LA PUESTA EN VIGENCIA DE LA MISMA; EN CONSECUENCIA, SERÁN APLICABLES SUPLETORIAMENTE LAS REGLAS GENERALES DE INTERPRETACIÓN DE LAS NORMAS PREVISTAS EN EL ARTICULO 3. DEL CÓDIGO CIVIL VIGENTE PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMÚN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL.

1.3.1.2 Puertos de cabotaje.

Como ha quedado citado en líneas anteriores, se entiende como puertos de cabotaje, aquellos puertos que atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales, es decir; se encuentran limitados por sus instalaciones físicas y geográficas, no pueden recibir embarcaciones de gran calado y tonelaje, a diferencia de los puertos de altura.

1.3.2 Por sus instalaciones y servicios

Otro criterio para clasificar a los puertos, es aquél que considera la naturaleza de su función económica, sin que ello signifique que no puedan darse otras dentro de sus recintos portuarios, dividiéndose en puertos: comerciales, industriales, pesqueros, turísticos, petroleros, entre otros.

1.3.2.1 Puertos Comerciales

La forma en que son transportadas las mercancías vía marítima, es a través de contenedores, que son cajas de metal, selladas para dar seguridad a los comerciantes y sólo son abiertas en las aduanas.²⁰ Esta es una tendencia mundial en el transporte de las mercancías vía marítima y terrestre. A menudo vemos en las calles que estas cajas, los contenedores son transportadas por camiones a su destino final. Estos puertos reciben los barcos porta-contenedores que por sus dimensiones son grandes embarcaciones, hay que recordar que las mercancías que son llevadas dentro de los contenedores son de alta densidad económica, y que los puertos deben tener una infraestructura enorme, para el manejo de los contenedores, grúas de pórtico, patios para contenedores, vías férreas para su traslado o bien tracto-camiones con planchas para colocar los contenedores. Los barcos modernos tienen ya un sistema integrado para la descarga de los contenedores, que entran los tractocamiones directamente al barco, engancha el contenedor y sale cargado, las grúas son menos usadas, lo que permite que las estancias en los puertos sean menor y los costos se reducirán con gran importancia.

²⁰ Aunque son selladas, esto no brinda una seguridad del cien por ciento, se tiene el antecedente que del punto de embarque al punto de destino, la mercancía ha desaparecido, sin dejar huella en el momento del vaciamiento de la mercancía.

Entre los puertos más importantes del país sobresale Manzanillo, Colima; Ensenada, Baja California; San Carlos, Baja California; Guaymas, Sonora; Mazatlán, Sinaloa; Lázaro Cárdenas, Michoacán; Salina Cruz, Oaxaca, etc., por lo que hace al Océano Pacífico y en el Golfo de México: Veracruz, Veracruz; después siguen Coatzacoalcos, Veracruz; Altamira, Tamaulipas; Tampico, Tamaulipas; Progreso, Yucatán.

Las empresas Navieras que se dedican a ofrecer los espacios en los barcos para el transbordo de contenedores son pocas en México con gran experiencia como Navemar, S.A. de C.V., Navemar Internacional, S.A. de C.V., Bukers de México, S.A. de C.V., CCC Fabricaciones y Construcciones, S.A. de C.V., Compañía de Transportes del Mar de Cortés, S.A. de C.V., Compañía Naviera del Golfo, S.A. de C.V., Condux, S.A. de C.V., Construcciones Marítimas Mexicanas, S.A. de C.V., Constructora y Arrendadora México, S.A. de C.V., Corporación de Servicios Petroleras de Campeche, S.A. de C.V., Cotejar, S.A. de C.V., Cruceros Marítimos del Caribe, S.A. de C.V., Draga Mex, S.A. de C.V., Industrial Perforadora del Caribe, S.A. de C.V., Marítima Chankanaab, S.A. de C.V., Marítima Mexicana, S.A. de C.V., Mexicana de Servicios Subacuáticos, S.A. de C.V., Naviera Armamex, S.A. de C.V., Naviera Integral, S.A. de C.V., Naviera Saltamar, S.A. de C.V., Naviera Tamaulipas, S.A. de C.V., Ofshore de México, S.A. de C.V., Perforaciones Marítimas Mexicanas, S.A. de C.V., Servicios Marítimos de Campeche, S.A. de C.V., Transportes Marítimos de Yucatán y del Caribe, S.A. de C.V., y otras más no socias de la Cámara Mexicana de la Industria y del Transporte Marítimo, lugar donde preste mi servicio social.

1.3.2.2 Puertos Industriales

Son en los que se combina el tráfico marítimo con la manufacturación de diversos productos y su comercialización portuaria a través de la vía marítima. Es importante mencionar que en este concepto existe un frente de agua asociado al terreno industrial. Por sus instalaciones sirven a las industrias establecidas en sus inmediaciones y que los aprovechan para mover grandes volúmenes de materias primas, insumos o sus productos manufacturados. En México, los puertos más desarrollados en esta estructura son: Lázaro Cárdenas, Michoacán y Altamira, Tamaulipas. La segunda posición de estos puertos sirve para aquellos comerciantes que no teniendo sus empresas cerca de los puertos, los utilizan para exportar a países extranjeros o bien para la recepción de insumos. Uno de los puertos más importantes en México para PEMEX, es el de Dos Bocas, situado en el municipio de Paraíso Tabasco, para eliminar el manejo del petróleo crudo de exportación utilizando dos monoboyas rotatorias localizadas a 21 kilómetros costa afuera conectadas a tres oleoductos, en las que sus costos de operación son muy elevados, la finalidad es tener un puerto más profundo con grandes extensiones de terrenos en zonas aledañas en Paraíso Tabasco, desarrollar el puerto de exportación petrolera más importante de México, con instalaciones, servicios y sistemas de clase mundial; con autosuficiencia financiera, propiciando la atracción de la inversión privada en productos y servicios conexos y en actividades comerciales e industriales no petroleras, en armonía con el entorno urbano y el medio ambiente;²¹ de igual forma en la actualidad se está ampliando el muelle del puerto de Dos Bocas con la construcción de cámaras de refrigeración para el traslado principalmente del plátano.²²

²¹ Folleto API, Dos Bocas, hacia un puerto de clase mundial, Administración Portuaria Integral.

²² Este Puerto es uno de los más importantes del país, Petrolero por excelencia. Aquí los barcos petroleros arriban y los Pilotos de Puerto son los encargados de hacer las maniobras para atracar el barco en las monoboyas flotantes costa afuera y se colocan las mangueras al barco para cargar la embarcación de petróleo. Mientras se hace la carga, los Pilotos de Puerto deben permanecer abordo, una vez satisfecho la operación los Prácticos separan la embarcación de la monoboya flotante nuevamente con maniobras y con la ayuda de remolcadores y cabos, hecho lo anterior son regresados a puerto por medio de lanchas. El Gobierno del Estado de Tabasco construyó una carretera de varios carriles del Municipio de Cárdenas a Paraíso Tabasco, Dos Bocas el Puerto con fines progresivos.

1.3.2.3 Puertos Pesqueros

En estos la actividad portuaria fundamental es la pesca, complementada con plantas industriales que procesan o congelan los productos capturados en el mar, es así que se tienen los parques industriales pesqueros en Puerto Peñasco, Guaymas, en el estado de Sonora; Mazatlán, Sinaloa; Alvarado, Veracruz; Campeche y Ciudad del Carmen en el estado de Campeche y Yukalpetén, en Yucatán, entre otros. Sobresaliendo entre ellos Mazatlán, requiriendo hoy en la actualidad ampliar su longitud de atraque.

Se tiene un proyecto de la construcción de un dique seco flotante en el puerto de Ensenada, con lo que seguramente habrá una transformación en la industria pesquera de ver las playas algunos pesqueros con su producto perecedero a un lugar en donde se piensa que construirán cámaras de refrigeración para la conservación del pescado facturado para el consumo humano, lo que traería como consecuencia mayor número de empleos, venta y consumo de pescado y sus derivadas y lo más importante impulsar el desarrollo pesquero. Es vergonzoso ver por ejemplo en el puerto de Ciudad del Carmen Campeche, las escasas embarcaciones dedicadas a la pesca y su aspecto deja mucho que decir, son viejas, casi inservibles, se ha perdido el interés en ésta materia, y lo que se propone con este trabajo es hacer que haga conciencia a nuestro gobierno para que se reactive la industria portuaria y pesquera del país.

Existiendo grandes extensiones naturales para explotar, es triste que México, no tenga lugares para congelar todo el producto capturado. Este proceso aún es muy rudimentario se pesca el producto, lo mantienen congelado con hielo, llegan a puerto y es vendido a los extranjeros, pudiendo mantenerlo refrigerado en tierra. Se debería invertir en plantas de refrigeración para su conservación proporcionando consumo de energía eléctrica, ingresos para el estado ribereño, fuentes de empleo, posibilidades de fomentar el producto del mar en la dieta diaria, a bajos costos.

La pesca, es regulada por La Ley de Pesca y su Reglamento, que en una Ley de orden público, como lo determina el artículo 1:

“Artículo 1.- La presente Ley es de orden público, Reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo relativo a los recursos naturales que constituyen la flora y fauna cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua. Tiene por objeto garantizar la conservación, la preservación y el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y establecer las bases para su adecuado fomento y administración.”

La construcción de embarcaciones pesqueras es mínima en este sentido, solo se construyen para reponer aquellas que han llegado al final de su vida útil y a la reparación de las mismas.

Para solucionar la problemática que padece el sector pesquero, el autor José Luis López Chavarría, expone las siguientes conclusiones: “Resulta contradictorio que la práctica de la pesca en México, a pesar de tener antecedentes muy remotos, que podemos ubicar desde las culturas prehispánicas, haya podido encontrar las fórmulas que le permitan lograr un pleno desarrollo. A lo largo del siglo XIX la legislación nacional pesquera se concretó en preconizar la libertad para su ejercicio, y a otorgar ciertos beneficios fiscales a los pescadores nacionales, pues se pensó que contribuirían al progreso de este sector; sin embargo, las difíciles condiciones financieras del país y a la inestabilidad política, impidieron que se pudiera cumplir dicho propósito. En el presente siglo, el constituyente de 1916-1917 no se ocupó de regular de manera particular la actividad pesquera, por lo que ha sido la legislación ordinaria la encargada de detallar esta cuestión, nuevamente los propósitos que han inspirado los diversos ordenamientos expedidos no han podido cumplirse, lo que se refleja en la profunda descapitalización, la vetusta flota pesquera, la inadecuada estructura portuaria y los escasos beneficios económicos generados entre ellos. La compleja problemática que reviste la materia que nos ocupa, requiere para su solución de factores de muy diversa naturaleza. Como jurista, creemos que sería conveniente la inclusión del derecho pesquero dentro de las asignaturas en el plan de estudios de las facultades y escuelas de derecho. . . es

indudable que sin una mayor especialización, y una cultura más extensa, que se traduzca en la valoración de la actividad pesquera, dado los beneficios que ella representa como fuente de alimentación, laboral y económica; de mayores estímulos económicos y mejor capacitación, difícilmente se podrán superar los obstáculos que la ahogan."²³

La Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, en la seriación de asignaturas, no contempla la cátedra de derecho pesquero.

Los puertos pesqueros en el Océano Pacífico, en el Golfo de México y el Caribe, son los siguientes:²⁴

Baja California: 4 puertos.- El Sauzal, Ensenada, Isla Cedros y San Felipe.

Baja California Sur: 10 puertos.- Bahía Tortugas, Bahía Ballenas, Matancitas o Puerto López Mateos, San Carlos, Península Magdalena, Todos Santos, Cabo San Lucas, Pichilingue, Mulegé, Santa Rosalía.

Sonora: 11 puertos.- Golfo de Santa Clara, Puerto Peñasco, Bahía de San Jorge, Punta Chueca, Bahía Kino, Guaymas, Paraje Nuevo, Bahía de las Guásimas, Isla de Huivulai, Yavaros y Huatabampo.

Sinaloa: 9 puertos.- Topolobampo, Navachiste, Perihuate, Altata, Patahue, La Reforma, El Castillo, Mazatlán (Alfredo B. Bonfil) y Teacapán.

Nayarit: 6 puertos.- Boca de Cuautla, Isla de Mexcaltitlán, San Blas, Chacala, Cruz de Huanacastle y Nuevo Vallarta.

Jalisco: 5 puertos.- Puerto Vallarta, Pérula, Tenacatitla, Melaque y Barra de Navidad.

Colima: 4 puertos.- Manzanillo, Laguna de Cuyutlán, El Chupadero y Boca de Apiza.

²³ López Chavarría José Luis, *Derecho Pesquero*", Ed. McGraw Hill, México, 1997, Págs.51 y 52.

²⁴ Bustamante Ahumada Roberto, *El Desarrollo Costero de México*, Ed. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Academia de Desarrollo Costero, México. (Sin fecha de publicación), Págs. 134 a 136.

Michoacán: 3 puertos.- Maroata, Caleta de Campos y Lázaro Cárdenas.

Oaxaca: 9 puertos.- Corralero, Chacahua, La Pastoría, Puerto Ángel, Puerto Escondido, Salina Cruz, La Ventosa, San Francisco del Mar y Santa María del Mar.

Chiapas: 3 puertos.- Boca del Cielo, La Palma y Puerto Madero.

Tamaulipas: 5 puertos.- El Mezquital, La Carbonera, La Pesca, Laguna de San Andrés y Tampico.

Veracruz: 12 puertos.- Laguna de Pueblo Viejo, Tampachiche, Tamiahua, Tuxpan, Río Cazones, Nautla, Tecolutla, La Antigua, Veracruz, Alvarado, Sontecomapan y Coatzacoalcos.

Tabasco: 5 puertos.- Sánchez Magallanes, Boca de Panteones, Tupilco, Chitepec y Frontera.

Campeche: 7 puertos.- Ciudad del Carmen, Sabancuy, Seybaplaya, Champotón, Lerma, San Francisco y Punta Arenas.

Yucatán: 10 puertos.- Celestún, Sisal, Chuburná, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, Dzilam de Bravo, San Felipe, Río Lagartos y El Cuyo.

Quintana Roo: 7 puertos.- Holbox, Chiquilá, Puerto Juárez, Isla Mujeres, Cozumel, Xcalac y Chetumal.

1.3.2.4 Puertos Turísticos

Son aquellos en que la actividad turística ligada con el mar es la preponderante, tal es el caso de Cozumel, Puerto Vallarta, Jalisco; Cabo San Lucas, Baja California Sur; Acapulco, Zihuatanejo, etc. Cabe señalar, que en otros países de gran tradición marítima turística existen marinas, como algunas de la costa de California y Florida en los Estados Unidos de América, que dan acomodo a miles de yates. En base a la infraestructura náutica, de los servicios, a las embarcaciones y a sus instalaciones en tierra, los puertos turísticos se clasifican en: puertos de abrigo, marinas, campo náutico residencia. Es increíble la comparación de las marinas de los Estados Unidos de América que se encuentran llenas de embarcaciones a las de México, dada la inseguridad a las embarcaciones y a los tripulantes, los piratas en aguas mexicanas y los costos tan elevados.

1.3.2.5 Puertos Petroleros

Su nombre es claro, puertos en los que su actividad principal es el manejo del petróleo crudo y sus derivados. Se manejan grandes buques de 200,000 toneladas de peso muerto y más. Los principales exportadores de petróleo son: Cayo Arcas, Campeche; Dos Bocas, Tabasco y Coatzacoalcos, Veracruz; Pajaritos, Salina Cruz, Oaxaca y Tampico, Tamaulipas.

El 90% de las empresas registradas en el organismo privado trabajan exclusivamente para PEMEX, pero su flota tiene un grado de obsolescencia, por que cuentan con más de veinticinco años de antigüedad.

1.4 Función Portuaria

En los puertos termina una fase y empieza otra. Es un eslabón entre el enlace de los transportes lo que se conoce como el transporte multimodal o combinado.

En los antecedentes históricos y condiciones de desarrollo de Marina Mercante Mexicana, nos dice cual es la función de los puertos en la forma que sigue:

“Al puerto llegan las mercancías por vía terrestre o fluvial, pudiendo efectuarse entre otras, las siguientes: descarga, transporte al costado del buque, a un almacén o tinglado cubiertos o a una superficie descubierta, manipulación y apilado de la mercancía en el almacén, desapilado y manipulación, transporte desde el almacén hasta el costado del buque, carga hasta la bodega, estiba; cada una de estas operaciones puede realizarse de diferentes formas y su costo puede ser muy elevado, hasta el extremo de que en muchos casos el costo de todas estas manipulaciones es superior al flete marítimo, de allí la importancia de una buena organización portuaria que permita reducir estos costos, pero además, el puerto en general no se limita a estas funciones mencionadas de tipo comercial, sino que en muchos casos es el núcleo de una zona industrial a la que sirve, estando instalados en él importantes industrias que dan salida a sus productos directamente al puerto, evitando así un transporte terrestre que en muchos casos, encarecería de tal manera el costo de la mercancía en condiciones que la haría incapaz de competir en el mercado. Igualmente, en él están instalados almacenes o silos para recepción y distribución de mercancías a granel.”²⁵

En el puerto también existe un sin número de servicios para atender a las embarcaciones como son las siguientes: pilotaje, remolque, lanchaje, amarre y desamarre, maniobras, almacenaje y alijo, equipos contra incendios, suministro de agua, suministro de combustible, suministro de energía eléctrica, de iluminación, talleres de

²⁵ Página electrónica: <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

reparación, diques secos o flotantes, drenaje sanitario y pluvial, comunicaciones, manejo de desechos, sanitarios y médico de urgencias, avituallamiento, agenciamiento de buques, agenciamiento aduanal, etc. Lo óptimo de un puerto es que éste tenga todos los medios de transporte inmediatos como son patios de contenedores, grúas, montacargas, vías férreas, buenas carreteras, aeropuertos inmediatos, etc., para con ello hacer más rápido el movimiento de carga y transporte.

1.5 Problemática Portuaria

El sistema portuario debe responder a las necesidades de la globalización del mundo cambiante para competir con los demás países, al respecto el maestro José Eusebio Salgado y Salgado, nos comenta: "México es, ha sido y siempre será un país marítimo por naturaleza, pues Dios para los creyentes, o aquél para los que no lo son, lo colocó entre los dos océanos más grandes del mundo: el Atlántico y el Pacífico. Esa situación geográfica estratégica y vital, ha sido muy deseada por grandes potencias marítimas, como sería el caso de China, Dinamarca, Francia, Italia, Japón, Noruega, Reino Unido de la Gran Bretaña, e Irlanda del Norte, Reino de los Países Bajos, República de Alemania, Suecia, entre otros."²⁶ Siendo entonces México un país marítimo por naturaleza se debe nacer con una cultura marítima para que crezca el país en esta rama que ha sido olvidada.

Los puertos han sido entregados a intereses privados nacionales y extranjeros, colocándolos fuera de la realidad marítima. El expresidente Carlos Salinas de Gortari, con la publicación de la Ley de Navegación, estableció un monopolio de los puertos para particulares al privatizarlos, otorgando concesiones a sociedades mercantiles para que los administren. Figura jurídica copiada de otros países de Europa, en donde se constituyen empresas del estado para la administración de los puertos. Los puertos son administrados por sociedades mercantiles que tienen concesiones por un periodo de cincuenta años, y pueden ser prolongadas por otro periodo igual, no olvidado que quien los administra son particulares con inversiones nacionales y extranjeras, y esto se contrapone a nuestro artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

²⁶ Salgado y Salgado José, ob cit, Pág. 1.

Artículo 27.- *La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.*

...

La capacidad para adquirir el dominio de las tierras y aguas de la Nación, se regirá por las siguientes prescripciones:

I.- Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas.

La Ley de Inversión Extranjera en su artículo 7, permite a los extranjeros tener inversiones en las Administraciones Portuarias Integrales (APIS) hasta en un 49%, violando las garantías individuales de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Artículo 7.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

...

III.- Hasta el 49% en:

...

t) Administración portuaria integral;

Concluyendo que la administración de los puertos debe estar en manos de mexicanos, por ser la fortaleza de defensa de nuestro país. Esto sí daría un fomento mayor para lograr una mayor participación de la sociedad y el crecimiento de los puertos. Los puertos deben alcanzar niveles internacionales de eficiencia para ser competitivos con otros puertos del resto del mundo.

1.5.1 Deficiencias y Planeación

Si bien es cierto que los puertos se han modernizado, esto no responde a un plan macroeconómico, teniendo en cuenta las necesidades del país y los cambios tecnológicos que se avecinan con las tendencias internacionales.

Todos los puertos de la República Mexicana, por muy pequeños que sean, deben estar contemplados en un plan nacional portuario, para armonizar la oferta de facilidades portuarias, la demanda y las necesidades del comercio exterior nacional. Margarita Chávez Alcázar, citando a Luis Alberto Amado Castro, nos señala: “México, en una actividad altamente competitiva y de uso intensivo de capital, como es el transporte marítimo; a nivel nacional no contamos con ningún programa específico.”²⁷ Al no tenerlo se deberá tener como una iniciativa existiendo las Comisiones de Marina Mercante en la Cámara de Diputados y de Senadores.

Es necesario promover el desarrollo de los puertos, mediante la incorporación de sectores especializados, de expertos marinos para que con su experiencia realmente crezcamos en nuestro mundo marítimo.

²⁷ Chávez Alcázar Margarita, *Perfil del Sector Marítimo Portuario de México en el Tercer Milenio Una Propuesta Global*, Editorial Grupo Cham, México, 2000, Pág. 23.

La participación extranjera en puertos, debe eliminarse. En este renglón no se debe olvidar que se atenta contra la seguridad nacional, por lo que se deberá modificar la Ley de Navegación, su Reglamento y la Ley de Inversión Extranjera, entre otras Leyes.

Hay que recordar que existe un artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y el diputado Cándido Aguilar en la reforma de éste artículo un martes 16 de enero de 1917, defendía la posición de que sólo a los mexicanos debe encomendarse la vigilancia efectiva y la conservación del orden público, reflejando un puro y alto patriotismo:

“El amor a la Patria, nos dice el diputado Aguilar, brota de los vínculos de la sangre, nace y se revístese en el hogar con los sentimientos de cariño que naturalmente ligan al hombre con la tierra donde ha nacido y ha vivido cultivando los afectos más profundos. Opina el diputado que el requisito de mexicano por nacimiento se exija igualmente a los capitanes, pilotos y maquinistas de los buques mercantes, bastando en estos que los patronos y sobrecargos tengan la calidad de mexicanos por nacimiento y que las dos terceras partes de la tripulación se compongan de mexicanos. Hace observación que otros países poderosos y cultos han actuado en el sentido indicado y que es práctico aprovechar las lecciones de la experiencia. Expone finalmente, que en los momentos difíciles para el Gobierno revolucionario, los dueños y encargados de nuestros buques mercantes, lejos de cooperar con el Gobierno, cuando tanta falta hacían transportes por la vía marítima, se apresuraron a abandonar en el extranjero dichos buques sin oposición alguna por parte de la tripulación, porque siendo ellos mexicanos nacionalizados y aún extranjeros, vieron con tibieza y aún con agrado estas actitudes antipatrióticas.”²⁸

²⁸ *Nacionalización de la Marina y Día de la Marina, Artículo 32*, Editorial Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 1987, Págs. 8 y 9.

En este mismo sentido es necesario elevar un aspecto patriótico y no permitir la entrada de capitales en las administraciones portuarias integrales, por resguardarse la soberanía de país en los puertos y zonas aledañas. No se debe autorizar la entrada de pilotos particulares y extranjeros en los puertos como lo pretende hacer el actual Coordinador de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (Ingeniero César Patricio Reyes Roel) en el año de 2005 y 2006.

Es necesario tener una cultura marítima en nuestro país con la enseñanza y el aprendizaje del derecho marítimo partiendo desde nuestras universidades, ya que la materia es solamente optativa en algunas universidades y en otras no la tienen y peor aún en el Derecho Pesquero que no se cuenta ni como materia optativa.

Luis F. Musolino, define a la cultura marítima de la siguiente manera: “La cultura es la combinación de los conocimientos adquiridos en la escuela, más lo que se internaliza en el hogar y en la interrelación con los demás habitantes de una región determinada. Y allí suele tener preponderancia los aspectos geográficos, que algunas veces limitan, y otras facilitan la evolución del pueblo que habita ese suelo. Cultura no es educación, es mucho más que eso. Es una combinación de conocimientos, habilidades, actitudes, costumbres, intenciones y ambiciones de un pueblo. . . la cultura marítima es una porción de la cultura general. Es la combinación de conocimientos, habilidades, actitudes, costumbres, intenciones y ambiciones de un pueblo con respecto al mar, los ríos y los lagos que forman parte de un territorio, o adyacentes a él. Los habitantes de países con grandes extensiones de costas deberían poseer cultura marítima, en el sentido de tener conocimientos sobre su geografía, su economía, su potencia y las actividades que se llevan a cabo en relación con esos ámbitos acuáticos.”²⁹

Al estar rodeado de mar, es necesaria una cultura marítima y eso se logra con esfuerzos.

²⁹ Musolino Luis F. *Cultura Marítima*, Ediciones Poligrafik Proamar, Argentina 1999, Pág. 14 y 15.

1.5.2 Estímulos y Fomento Portuario

El gobierno mexicano, debe aprender de los demás países, como Estados Unidos de América, al subsidiar su marina mercante. Los americanos subsidian en un 75% del valor de una embarcación lo que les permite la construcción en un astillero, lo que México no cuenta con ningún programa específico. Otro país es el caso de Panamá, que en materia fiscal recaba un pago anual de las empresas navieras, y tiene una flota marítima inmensa, con pagos mínimos, los navieros buscan banderas extranjeras de conveniencia. Ejemplos como estos podemos enumerarlos, así que tenemos la necesidad de aprender de las primeras potencias mundiales.

Se requiere proponer una iniciativa para la Ley de Fomento a la Industria del Transporte Marítimo, para con ello incrementar las fuentes de empleo, las inversiones en los astilleros su mano de obra incrementaría al igual que la construcción de embarcaciones, que los pagos fiscales sean mínimos similares a los de los países de bandera de conveniencia todo ello contribuiría directa e indirectamente a la modernización de los puertos, para prestar servicios de calidad, eficientes, seguros, etc. Competir con otros países.

Desaparecer la figura del testaferro o el prestanombre, en el ambiente marítimo es bien sabido que empresas navieras mexicanas operan las embarcaciones mexicanas con capitales de extranjeros, lo que va en contra de la seguridad de nuestra soberanía y de nuestros mares e instalaciones portuarias.

Hablando de la seguridad nacional, citaremos los objetivos de la Secretaría de Marina, por el Vicealmirante C.G. DEM. Marco Antonio Peyrot González, que hiciera publicidad el 11 de septiembre de 2000:

“Objetivos de seguridad nacional:

En las aguas marinas mexicanas se distinguen los siguientes objetivos de seguridad nacional:

- 1.- Defender la soberanía e integridad del territorio nacional.*
- 2.- Proteger las instalaciones estratégicas y los recursos naturales.*
- 3.- Proteger el patrimonio marítimo y sus recursos para que los mexicanos de hoy y del mañana los aprovechen para su beneficio y satisfacción.*
- 4.- Controlar el tráfico marítimo para asegurar a los buques que naveguen por nuestras aguas jurisdiccionales, mismos que estarán apoyados por las adecuadas ayudas a la navegación, y el señalamiento marítimo y la cartografía exacta para que su navegación sea segura.*
- 5.- Mantener un estado de derecho y orden público.”³⁰*

Es necesario establecer un programa nacional de desarrollo de la industria del transporte marítimo y sistema portuario, incentivar una cultura marítima para estar en posibilidades de cumplir con los compromisos suscritos en los convenios internacionales. En este tema, José Eusebio Salgado y Salgado concluye:

“Hoy día, pretendemos contribuir a la modificación de la legislación marítima nacional, principalmente las Leyes de puertos y de navegación, por tener muchas disposiciones contradictorias, ser incompletas, pues deja muchas figuras jurídicas marítimas fuera de regulación, da conceptos ya totalmente superados en el ámbito internacional, oponiéndose convenios internacionales debidamente ratificados o adheridos por nuestro país, y lo que es más grave, a la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.”³¹

³⁰ Plan de Desarrollo de la Secretaría de Marina.

³¹ Salgado y Salgado José Eusebio, Op cit. Pág. 15.

Con nuestros legisladores actuales, tal parece que vamos en retroceso. Nuestra legislación en materia de puertos debe ser elaborada por expertos y preparados maritimistas. Como elaboraron las Ordenanzas de Villa de Bilbao, ya citado anteriormente o bien los integrantes del Consulado del Mar, en el que se reunían los hombres con gran experiencia en el comercio marítimo y ante ellos acudían las personas que tenían conflictos en materia marítima y la problemática era resuelta en tres días a más tardar y sus resoluciones en la mayoría no eran apeladas, así que como dijo el diputado Cándido Aguilar, hay que aprender de otros países y del pasado.

Utilicemos las Comisiones de Marina Mercante de la Cámara de Diputados y de Senadores, que produzcan y no sean un estorbo para la sociedad.

CAPÍTULO II MARCO JURÍDICO

2.1 Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

El marco jurídico de la legislación marítima mexicana, encuentra su base fundamental en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en sus artículos 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134:

- **El artículo 27**, regula la propiedad de las aguas y mares de la nación comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, la zona económica exclusiva con una extensión de 200 millas náuticas y el derecho de la propiedad de los mexicanos así como de los extranjeros, el precepto dice:

“Artículo 27.- La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

...

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; . .

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional; . . .

La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las Leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. . .

La capacidad para adquirir el dominio de las tierras y aguas de la Nación, se regirá por las siguientes prescripciones:

I.- Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. . .

En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas. . .”

Este artículo, contiene una limitación para los extranjeros de adquirir bienes sobre tierras y aguas en una faja de cincuenta kilómetros en las playas. El numeral es muy claro, y en la realidad no se aplica. Las Administraciones Portuarias Integrales en los puertos (APIS), se encuentran ubicadas en menos de un kilómetro de las playas, y las APIS, al constituirse como sociedades mercantiles tienen permitido que participen socios con capital extranjero, de acuerdo a la Ley de Inversión Extranjera en su artículo 7, fracción III, inciso t) hasta en un 49% por ciento; quiere decir, que los extranjeros si pueden adquirir bienes sobre tierras y aguas. Situación que debería ser analizada por el Congreso de la Unión, y reformar la Ley de Inversión Extranjera y la Ley de Navegación, para cumplir con el principio constitucional.

De este tema, hay obra escrita por Diego Robles Farías, con el que no se comparte su punto de vista, ya que en su introducción, señala:

“En estas circunstancias se promulga la Ley de Inversión Extranjera de 27 de diciembre de 1993, la que de inmediato recibe el beneplácito de la comunidad internacional, que la considera como un ordenamiento moderno y ágil para permitir el arribo de la inversión extranjera a nuestro país. Como un necesario complemento, más de cuatro años después de promulgar el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras, y se termina en forma definitiva con una complicada aplicación de antiguas disposiciones reglamentarias contenidas en el anterior Reglamento de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y regular la Inversión Extranjera. . . La ciencia del derecho no puede permanecer ajena a esa dinámica cambiante y universalizada que trae como consecuencia como una reacción natural de la evolución que nos condiciona, veloces modificaciones a nuestras Leyes, respecto de las que estamos obligados los juristas a profundizar y comentar.”³²

³² Robles Farías Diego, *El Régimen Jurídico de los Extranjeros que participan en sociedades mexicanas*, Ed. Themis, México, reimpresión, 2000, Págs. XI a XIII.

Para este autor la inversión extranjera fue un “complemento de lo que el país necesitaba”, y no es así o por lo menos a lo que hace al servicio portuario, a las Administraciones Portuarias Integrales, en donde los extranjeros no deben participar en nuestro país. Pero sólo en nuestro país recibimos a los extranjeros para que ocupen lugares privilegiados, y que no se da la reciprocidad con sus países, me pregunto ¿Cuántos mexicanos tienen inversiones de un 49% en una administración de un puerto en otro país?, en lugares estratégicos, las puertas de entrada a tierra firme, como lo señalaba el maestro Raúl Cervantes Ahumada. El derecho, claro que es cambiante y tiene que ir de la mano con la globalización, por eso en materia de precedentes existen jurisprudencias y contradicción de jurisprudencias por el transcurso del tiempo, que deberán de desaparecer de la Ley de Amparo en sus artículos 192 y siguientes, por que dos cosas distintas no pueden existir en el derecho, deléguense derechos y obligaciones a los extranjeros para invertir en México, pero no en zonas reservadas sólo para los mexicanos, por ello su libro podrá ser todo, pero menos profundo de conocimiento por que no existen “veloces” y lentas modificaciones, terminología que no es para un jurista, al respecto Manuel Ovilla Mandujano, escribe:

“Los abogados, como otros especialistas en diferentes artes, ciencias o técnicas, es indubitable que contamos con una terminología propia que nos sirve de medio de comunicación entre sí o con quienes no son expertos en el derecho, vocablos que al mismo tiempo, forman parte del acervo cultural de una sociedad, la cual los interpreta con un criterio particularmente propio.”³³

No hay que perder de vista lo que prevé el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en el tema de servicios portuarios, en donde México se compromete a permitir inversiones canadienses y estadounidenses, sin que exista reciprocidad con los Estados Unidos de América: “Servicios Portuarios: El TLC también contiene disposiciones que liberalizan actividades portuarias relacionadas con el transporte marítimo. A partir de la entrada en vigor del Tratado, México permitirá el 100 por ciento de inversión canadiense y

³³ Ovilla Mandujano Manuel, *El Lenguaje de los Abogados*, Ed. Pemex, México, 2000, Pág. 7.

estadounidense en instalaciones y servicios portuarios, tales como grúas, muelles, terminales y estiba, para empresas que manejen su propia carga. Cuando esas empresas manejen carga de terceros, podrá haber 100 por ciento de inversión canadiense y estadounidense únicamente con previa autorización de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras. Canadá y Estados Unidos seguirán la inversión mexicana irrestricta en estas actividades.”³⁴

- **El artículo 32**, contiene un espíritu nacionalista o patriota, de que sólo los mexicanos podrán tripular una embarcación que amparen la bandera o insignia mercante mexicana, como ya lo defendiera el diputado Cándido Aguilar, comentado en el capítulo anterior, que hoy en día es cuestionado por la naturaleza jurídica de la doble nacionalidad. El precepto dispone:

“Artículo. 32.- . . . En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo. . . .”

El autor Adolfo Montalvo Parroquín, al comentar la reforma a los artículos 22 y 50 de la Ley de Navegación concluyó: “La reforma realizada a este precepto legal es para restringir aún más la doble nacionalidad; no me explico el temor del legislador de que los binacionales ocupen estos cargos, seguramente prevén algún tipo de fraude; si esto lo hubieran considerado antes de plantear todas estas reformas; mejor no se hubiesen realizado, ya que únicamente se es binacional de palabra, pues prácticamente no pueden hacer nada ni ocupar ningún cargo.”³⁵

³⁴ *Resumen del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, elaborado por los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América, impreso en México, 1992, Pág. 30.

³⁵ Montalvo Parroquín Adolfo, *La Doble Nacionalidad*, Ed. Delma, México, 1999, Pág. 123.

El artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, fue defendido por marinos mexicanos que, realizaron una guardia nacional en el Ángel de la Independencia, cuando figuraba como Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Ernesto Zedillo Ponce de León, quien pasó en su vehículo custodiado por elementos de seguridad, pasadas dos horas aproximadamente llegó una comisión para decir que un particular del señor Presidente iba a recibir a un grupo de diez personas, y así fue, posteriormente dieron instrucciones al Secretario de Comunicaciones y Transportes para que recibiera al Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, por último se formó la comisión de trabajo en donde se discutió la problemática ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de lo ocurrido se tuvo la vivencia personalmente.

En el periódico “La Prensa” del 3 de Diciembre de 1993, página 12, se encuentra la noticia “Hicieron plantón en San Lázaro pilotos de Marina Mercante, al considerar que el proyecto de la Nueva Ley viola el artículo 32 y que afectaría los intereses de algunos miembros de la Marina, porque pasarían de empleados federales a la iniciativa privada, pilotos de la Marina Mercante realizaron ayer un plantón en la entrada principal del Palacio Legislativo de San Lázaro. En forma ordenada, sin gritar consignas ni con mantas, dieciocho pilotos de dicha dependencia se presentaron a la Cámara de Diputados”.

En la misma fecha, 3 de Diciembre de 1993, el Periódico El Herald, en su página 2A, publicó: “Pilotos de la Marina Mercante, en plantón indefinido, en la puerta central del Palacio Legislativo, piden rechazar la iniciativa de Ley de Navegación, aducen que viola el artículo 32 Constitucional”.

Un año más tarde, el 5 de Marzo de 1994, el Periódico Reforma en su sección Internacional, página 3A da a conocer la noticia: “Montan guardia de luto en el Ángel, piden cambio de directivos, rechazan marinos ser dirigidos por personas ajenas a la actividad. Marinos Mercantes montaron ayer una guardia de luto en el Ángel de la Independencia, para pedir que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cambie varios nombramientos directivos y designe a marinos con experiencia.

Las actividades propias de la Marina deben ser ocupadas por Marineros Mercantes y no por personas ajenas a esta actividad, es por eso que hoy se está formando la guardia de luto en el Ángel de la Independencia, en independencia de las actividades de cada uno de los profesionistas que existen en el país, informó Omar Olvera de Luna. El asesor jurídico de los Marineros Mercantes agregó que la SCT nombró a personas ajenas al gremio para ocupar puestos de dirección pública sin consultar a los miembros de los diversos colegios nacionales, cuando existen marineros egresados y preparados para ocupar los cargos. Los marineros que representan a colegios de doce Estados de la República, estaban vestidos con uniforme de gala y montaron la guardia en los cuatro lados del monumento sosteniendo mantas donde solicitan al Presidente Carlos Salinas salvar la actividad marítima mercante”.

- **El artículo 42**, regula la forma de como se integra el territorio nacional, entre ello las islas, cayos, arrecifes, la plataforma continental, las aguas de los mares territoriales y de acuerdo con la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay, firmada el 10 de diciembre de 1982 y aprobada el 29 de diciembre de 1982, tiene una extensión de 12 millas náuticas, conforme al artículo 3, la anchura del mar territorial.

“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;

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;

VI.- El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio Derecho Internacional.”

Alonso Gómez Robledo Verduzco, refiriéndose a la soberanía del Estado ribereño expresa: “El Estado ribereño es también competente para garantizar la seguridad de la navegación y en materia aduanera y sanitaria, además, tiene el derecho de establecer vigilancia sobre las embarcaciones, que puede ir desde el derecho de visita, hasta la captura, detención y confiscación de artículos prohibidos.”³⁶

J. Saura Estapá, comenta el artículo 3 de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar: “El límite de las 12 millas ha sido adoptado de forma prácticamente universal y ningún autor duda hoy de su carácter oponible erga omnes, con independencia de la Convención, como norma consuetudinaria. Sin embargo, no siempre ha sido así y, de hecho, esta situación pacífica contrasta con la vida polémica que sobre la anchura que hubiera de tener el Mar Territorial ha existido a lo largo del presente siglo. Como veremos en los siguientes apartados, dicha polémica se inicia en la conferencia de codificación de La Haya, en 1930, donde se hunde el mito de la regla de las 3 millas y continúa después de la Segunda Guerra Mundial con reclamaciones que van desde esas 3 millas hasta las 200, si bien empieza a crearse un consenso alrededor de las 12 millas que cristaliza a principios de los años 70, tanto fuera como del marco de la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.”³⁷

- **El artículo 48**, establece la titularidad de la jurisdicción al Gobierno Federal sobre los territorios:

“Artículo 48.- Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.”

³⁶ Gómez Robledo Verduzco Alonso, *Derecho del Mar*, Ed. McGraw-Hill, México, 1995, Pág. 18.

³⁷ Saura Estapá Jaume, *Limites del Mar Territorial*, Ed. José María Bosch, Editor, S.A., Barcelona, 1996, Pág. 11.

Hoy en día, existe una jurisdicción sobre nuestros mares y territorios, en la antigüedad, en Roma, reservaban para los juristas romanos el privilegio de establecer por primera vez cuál debía ser el régimen de alta mar, aunque ellos se referían al mar en general, ya que todavía no se concebía la idea del mar territorial. Ulpiano decía que por naturaleza estaba abierto a todos (*mare quod natura omnibus patet*) y Celso, equiparándolo al aire, decía que era una cosa común a toda la humanidad (*mare communem usum omnibus ut aeris*).³⁸

- **El artículo 73**, establece las facultades del Congreso de la Unión, de dictar Leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra y para expedir Leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra, sobre vías generales de comunicación, sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal y aquellos ordenamientos legales tendientes a la promoción de la inversión mexicana en materia de transporte marítimo.

El antecedente inmediato de este artículo se encuentra en el artículo 73 del Proyecto de Constitución de Venustiano Carranza, mismo que el constituyente de 1917 reprodujo con algunas variantes; ambas disposiciones se inspiraron en el artículo 72 reformado de la Ley Fundamental de 1857. Lo anterior es retomado de la obra “Los Derechos del Pueblo Mexicano”.

“Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

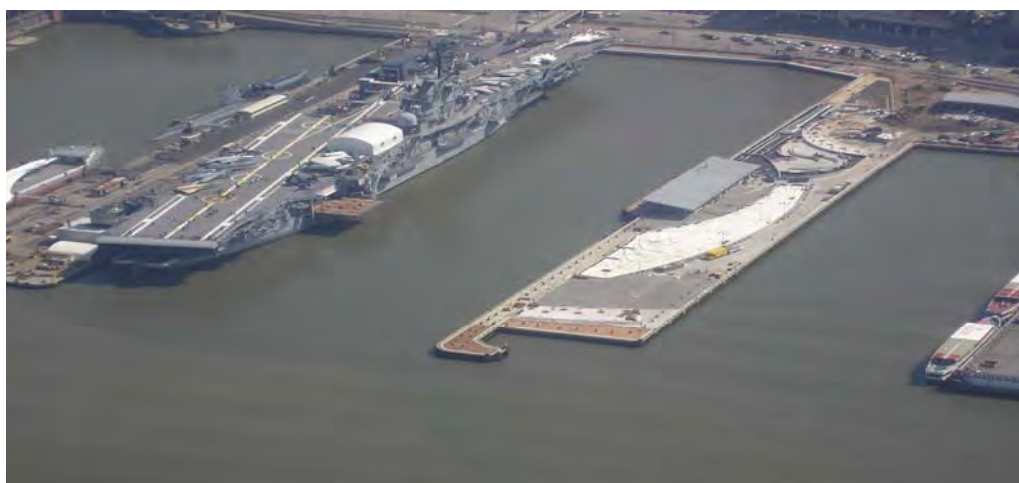
*...
XIII.- Para dictar Leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir Leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.*

*...
XVII.- Para dictar Leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos, para expedir Leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.*

*...
XXIX-F.- Para expedir Leyes tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de tecnología y la generación, difusión y aplicación de los conocimientos científicos y tecnológicos que requiere el desarrollo nacional.”*

³⁸ Sobarzo Alejandro, *Régimen Jurídico del Alta Mar*, Editorial Porrúa, México, 1985, Pág. 2.

Nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, consagra al Derecho Marítimo de Guerra, precepto que en la actualidad no es de aplicarse por que no contamos con barcos de guerra, nuestros mares son resguardados por unas escasas embarcaciones varias de ellas de reciente creación, que tiene un cañón estupendo, pero comparándolas con las grandes potencias mundiales, no podremos enfrentar una guerra por mar, recordando que las grandes guerras son por mar como los inolvidables portaaviones de los Estados Unidos de América. Nuestro país no tiene portaaviones, submarinos, carecemos de elementos para hacer frente a una batalla por vía marítima. El gobierno de los Estados Unidos de América, en el puerto de San Diego, mantiene atracados sus portaaviones, en Nueva York se encuentra un porta avión que es utilizado como museo denominado "Intrepid" como se muestra en la siguiente fotografía, los cuales están abiertos al público, cualquier persona puede abordarlos sin ningún problema, lo que no ocurre en nuestro país, no se puede entrar a los muelles, mucho menos abordar las embarcaciones, en algunas ocasiones lo hemos logrado.



El Derecho de Guerra, es cruel, pero nos hemos acostumbrado a los noticieros que nos reportan las guerras en el mundo. Salvador Borrego E., nos dice que *“la crueldad de la guerra en el transcurso del tiempo no ha variado, desde las lanzas que eran crueles hasta como las utilizadas por cañones, ametralladoras, tanques, aviones, barcos y submarinos. Y que si se podría comparar la muerte de un soldado que era atravesado por una lanza hace 700 años, sería tan dolorosa como la de un marino que es aplastado en un sumergible.”*³⁹

³⁹ Borrego E. Salvador, *Guerra Submarina*, México, 2003, Pág. 5.

Este precepto le otorga una autonomía al derecho marítimo a nivel constitucional, distinto a cualquier otro como el derecho civil o mercantil, aunque para la Barra Mexicana de Abogados, “El Derecho Marítimo forme parte del mercantil; y para José David Enrique Rosas, en su libro Historia del Derecho Marítimo Mexicano en la página 23 dice “El Derecho Marítimo en México es reconocido a nivel constitucional como una disciplina jurídica autónoma, necesariamente distinto aunque relacionado a la Legislación Mercantil y a la Legislación en materia de vías generales de comunicación”, resultando necesario una codificación marítima.

- **El artículo 76** en su fracción I, establece las facultades del Senado, para aprobar los tratados internacionales y las convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de los estados Unidos Mexicanos:

“Artículo 76.- Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Analizar la política exterior desarrollada por el Ejecutivo Federal con base en los informes anuales que el Presidente de la República y el Secretario del Despacho correspondiente rindan al Congreso; además, aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.”

- **El artículo 89**, establece las facultades del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, como máxima autoridad, la de celebrar tratados y ratificarlos con aprobación del Senado y la de habilitar toda clase de puertos y establecer aduanas.

Como máxima autoridad ha delegado la protección y seguridad de nuestros recursos naturales que se encuentran en el suelo y aguas adyacentes de nuestro mar territorial y la zona económica exclusiva a tres secretarías de estado, a saber:

1.- La Secretaría de Marina (que resguarda nuestra seguridad y vigilancia de nuestros mares).

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 30 dice: *A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos: . . . IV.- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;. . . VII.- Organizar y administrar el servicio de policía marítima; . . . IX.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada. . .*

La Ley Orgánica de la Armada de México en su artículo 1, contempla como su objetivo la defensa exterior y coadyuvar con la seguridad del país, en su artículo 2 sus atribuciones y en su artículo 5 establece que el presidente de la República es el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, preceptos que señalan:

Artículo 1.- *La Armada de México es una institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país.*

Artículo 2.- *Son atribuciones de la Armada de México, las siguientes: . . . III. Realizar acciones para salvaguardar la soberanía y defender la integridad del territorio nacional en el mar territorial, zona marítimo-terrestre, islas, cayos, arrecifes, zócalos y plataforma continental; así como en aguas interiores, lacustres y ríos en sus partes navegables, incluyendo los espacios aéreos correspondientes, así como vigilar los derechos de soberanía en la zona económica exclusiva; IV. Proteger el tráfico marítimo, fluvial y lacustre, en el área de jurisdicción federal y donde el Mando Supremo lo ordene y, en coordinación con otras autoridades competentes mediante convenios, establecer por instrucción del Mando Supremo las áreas de control al mismo, incluidos los respectivos espacios aéreos; V. Salvaguardar la vida humana en la mar y en las aguas interiores, mediante operaciones de búsqueda, rescate y salvamento en las aguas marinas nacionales e internacionales y en todas aquellas en las que el Mando Supremo lo ordene;*

VI. Proteger instalaciones estratégicas del país en su área de jurisdicción y donde el Mando Supremo lo ordene;. . . VIII. Proteger los recursos marítimos, fluviales y lacustres nacionales; IX. Garantizar el cumplimiento del orden jurídico en las zonas marinas mexicanas por sí o coadyuvando con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, robo de embarcaciones pesqueras, artes de pesca o productos de ésta, tráfico ilegal de personas, armas, estupefacientes y psicotrópicos, en los términos de la legislación aplicable;. . .

Artículo 5.- *La Armada de México, para el cumplimiento de su misión, ejercicio de sus atribuciones y desarrollo de sus operaciones navales, comprende los siguientes niveles de Mando: I) Mando Supremo; II) Alto Mando; III Mandos Superiores en Jefe; IV) Mandos Superiores, y V) Mandos Subordinados. El Presidente de la República es el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas. Para efectos de esta Ley se le reconocerá como Mando Supremo de las Armadas de México.*

En el libro de Políticas de la Armada de México, relata una serie de visiones, principios y objetivos de la Armada de México, de los que se precisa a continuación:

“Construir una Armada de respuesta efectiva, acorde al desarrollo del país que cumpla en términos eficientes y eficaces las demandas que la Nación hace a los hombres de mar, garantizando la soberanía, independencia y la integridad territorial, que propicie el desarrollo sostenido y sustentable del Poder Marítimo Nacional. . . la eficiencia y efectividad de la Armada en el área marítima es un requisito para la seguridad del país. El propósito de la Armada a lo largo de la historia ha estado ligado directamente al bienestar económico, político y la fuerza. La Armada de México salvaguarda la capacidad de nuestro país para hacer uso de los mares y debe estar preparada para enfrentar amenazas a los mismos. . . hemos de tener presente la misión de la Armada en todo momento, aunque nuestra función principal es la defensa de la soberanía en el territorio marítimo.”⁴⁰

⁴⁰ *Libro de Políticas de la Armada de México*, Editado por la Secretaría de Marina – Armada de México, Estado Mayor General, en México, 2004, Pág. 12, 21 y 23.

2.- La Secretaría de Agricultura Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, que vela por la protección del medio ambiente marino.

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 35 prevé:

Artículo 35.- *A la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación corresponde el despacho de los siguientes asuntos: . . . XXI.- Fomentar la actividad pesquera a través de una entidad pública que tendrá a su cargo las siguientes atribuciones: a) Realizar directamente y autorizar conforme a la Ley, lo referente a acuicultura; así como establecer viveros, criaderos y reservas de especies acuáticas; b) Promover, fomentar y asesorar técnicamente la producción, industrialización y comercialización de los productos pesqueros en todos sus aspectos, en coordinación con las dependencias competentes; c) Estudiar, proyectar, construir y conservar las obras de infraestructura pesquera y de acuicultura que requiere el desarrollo del sector pesquero, con la participación de las autoridades estatales, municipales o de particulares; d) Proponer a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación la expedición de las normas oficiales mexicanas que correspondan al sector pesquero; e) Regular la formación y organización de la flota pesquera, así como las artes de pesca, proponiendo al efecto, a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, las normas oficiales mexicanas que correspondan; f) Promover la creación de las zonas portuarias, así como su conservación y mantenimiento; g) Promover, en coordinación con la Secretaría de Economía, el consumo humano de productos pesqueros, asegurar el abasto y la distribución de dichos productos y de materia prima a la industria nacional.*

3.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene a cargo la marina mercante.

Ley Orgánica de Administración Pública Federal en su artículo 36, precisa las facultades de ésta Secretaría:

Artículo 36.- A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos: . . . XIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante; XV.- Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre y de telecomunicaciones, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas; XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua; XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante; XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima; XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina; XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

Por su parte el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su artículo 1, nos describe el ámbito de su competencia:

Artículo 1.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le confieren la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras Leyes, así como los Reglamentos, decretos, acuerdos y órdenes del Presidente de la República.

Para el despacho de los asuntos de competencia de puertos, cuenta con el servidor público del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, quien le sigue en su orden jerárquico son la Dirección General de Marina Mercante y la Dirección General de Puertos.

- **Artículo 89**, El antecedente Legislativo para habilitar puertos se encuentra en el artículo 13 fracción XX del Acta Constitutiva de la Federación Mexicana del 31 de enero de 1824. Primer antecedente en materia portuaria

“Artículo 89.- Las facultades y obligaciones del Presidente, son las siguientes:

...

XIII.- Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.”

El artículo 104 Constitucional, le da el carácter de federal al derecho marítimo, que lo refleja en el artículo 3º de la Ley de Puertos y 3º de la Ley de Navegación.

“Artículo 104.- Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

...

II.- De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.”

La Constitución Federal, prevé que los Tribunales de la Federación deben conocer de todas las controversias que versen sobre Derecho Marítimo. La pregunta sería ¿Cómo van a resolver una controversia cuando los secretarios de acuerdo, Jueces de Distrito, Magistrados Unitarios, Magistrados Colegiados no conocen el Derecho Marítimo, por que nunca cursaron por lo menos la materia de Derecho Marítimo que es optativa en nuestra Universidad y en algunas escuelas o facultades ni siquiera la contemplan como optativa, menos aún como materia obligatoria?

El desconocimiento del Derecho Marítimo en la administración de justicia es grave, siendo federal; los litigantes vemos que jueces del fuero común conocen de estas controversias, siendo incompetentes para conocer de ellas por disposición de la Ley; por otra parte la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, Subprocuraduría de Averiguaciones Previas, Fiscalía para Delitos Financieros, conoce de asuntos Marítimos, de igual forma son incompetentes.

Por ello resulta necesario y en este estudio se propone que la materia de Derecho Marítimo debe ser cursada como obligatoria y tener una cultura marítima como lo hacen otros países entre ellos Argentina. Nuestro país tiene un gran desconocimiento en esta ciencia jurídica y deben ser preparadas nuestras autoridades para conocer y resolver las controversias que se presenten en esta materia. Como lo anuncia el Consejo de la Judicatura Federal, con la especialidad de materias.

Al respecto el maestro José Eusebio Salgado y Salgado, en su libro Derecho Marítimo, citado anteriormente, con gran estilo nos refiere:

“Finalmente es muy importante que nos ocupemos de los procedimientos y procesos marítimos, pues sobre estas embarcaciones se ha escrito muy poco en nuestro país, incluso no existe un Código de Procedimientos Marítimos, que urge se emita, en donde se hable de los Tribunales Marítimos o Jueces Marítimos Federales, que deben de estar dentro del sistema del Poder Judicial Federal de nuestro país, con jueces debidamente preparados en la materia.”

Carecemos de jueces y de juzgados en materia marítima. El Poder Judicial Federal tiene Juzgados de Distrito en materia civil, que son los que conocen hoy en día de esta materia. Sólo el Estado de Jalisco cuenta con juzgados de lo mercantil, distintos de los jueces de lo civil, lo anterior sirva como ejemplo que cuando un Estado quiere ser distinto de los otros, se puede lograr.

El antecedente de los Juzgados de lo Mercantil en Guadalajara, se debe a los consulados que se crearon a partir de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, los consulados eran agrupaciones de comerciantes que se asociaban en grandes corporaciones profesionales para la defensa y protección de los intereses económicos de sus miembros y tenían la peculiaridad de estar integrados no solamente por comerciantes, sino también por hacendados, agricultores y navieros. El objetivo del Consulado era la

pronta y gratuita administración de Justicia en los negocios puramente de comercio, de dar a cada uno lo que le corresponda y nada más, lo justo y lo conveniente. Los procedimientos ante el Consulado debía iniciarse mediante una demanda verbal para que se intentare la conciliación entre las partes en audiencia ante el Prior y Cónsules, estando prohibido admitir demandas por escrito antes de que se desahogare esa primera diligencia, los que no se resolvían en ésta forma pasaban a la etapa escrita.⁴¹

El Consejo de la Judicatura Federal, da publicidad de que existe especialización de Juzgados, esperemos que pronto exista especialización de Juzgados de Distrito en materia Marítima.

- **El artículo 118 Constitucional**, establece los derechos de tonelaje. Y que por su parte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en la Coordinación de Puertos y Marina Mercante, tiene a su cargo una Dirección de Tarifas que se encarga de estos conceptos.

“Artículo 118.- Tampoco pueden, sin consentimiento del Congreso de la Unión:

l.- Establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones o derechos sobre importaciones o exportaciones.”

- **El artículo 123 Constitucional**, regula la relación obrero patronal, que desempeñan a bordo de las embarcaciones, en los puertos y terminales marítimas y en la Ley Federal del Trabajo en el Título Sexto, de los Trabajos Especiales, Capítulo III, de los trabajadores de los buques, del capítulo VII, del trabajo de maniobras de servicio público en zonas bajo jurisdicción federal.

⁴¹ Cruz Barney Óscar, *El Tribunal de Alzadas de Nacional Consulado de Puebla*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, Págs. 2, 3, 7, 8 y 10.

En materia Marítimo Portuaria, la administración de justicia laboral es más definida que en cualquier otra materia, la competencia de las Juntas Especiales es muy particular y se especializa, conociendo de las controversias obrero patronales del servicio marítimo portuario, la Junta Especial número 3 de la Federal de Conciliación Arbitraje, ubicada en la Ciudad de México, Distrito Federal.

“Artículo 123.- Toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; al efecto, se promoverán la creación de empleos y la organización social para el trabajo, conforme a la Ley.

El Congreso de la Unión, sin contravenir a las bases siguientes deberá expedir Leyes sobre el trabajo, las cuales regirán: . . .

XXXI.- La aplicación de las Leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:

. . .

b).- Empresas: . . .

3.- Aquéllas que ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la Nación.

También será competencia exclusiva de las autoridades federales, la aplicación de las disposiciones de trabajo en los asuntos relativos a conflictos que afecten a dos o más Entidades Federativas; contratos colectivos que hayan sido declarados obligatorios en más de una Entidad Federativa; obligaciones patronales en materia educativa, en los términos de Ley; y respecto a las obligaciones de los patrones en materia de capacitación y adiestramiento de sus trabajadores, así como de seguridad e higiene en los centros de trabajo, para lo cual, las autoridades federales contarán con el auxilio de las estatales, cuando se trate de ramas o actividades de jurisdicción local. . .”

2.2 Ley de Puertos

La Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993, siendo Presidente Carlos Salinas de Gortari, Presidente **Constitucional** de los Estados Unidos Mexicanos, como crítica, el cargo con el que se ostentó no existe de conformidad con el artículo 80 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que ordena:

“Artículo 80.- Se deposita el ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la Unión en un solo individuo, que se denominará “Presidente de los Estados Unidos Mexicanos”.”

La palabra Constitucional, no se encuentra prevista en nuestra carta magna. El entonces Presidente Carlos Salinas de Gortari, en la exposición de motivos del 1º de junio de 1993, hablaba de que el país requería de modernización del sistema portuario como lo hace la mayoría de las naciones del mundo y busca defender y proyectarse hacia el futuro, para con ello elevar la calidad de vida de todos los mexicanos. Situación que no se ha reflejado.

Las estrategias de modernización y fomento de la infraestructura de comunicaciones y transportes permitiría apoyar las políticas de crecimiento y estabilidad económica, integración y desarrollo de empleos para los usuarios de puertos, terminales, marinas, agentes navieros y aduanales, y en general los exportadores e importadores. En la vida real no existe apoyo ni fomento al sistema portuario por lo que están olvidados nuestros mares y nuestras costas.

Se pretendía regular los bienes y servicios portuarios que se enlazan con el ferrocarril y el autotransporte en un concepto multimodal o combinado, situación que no se ha concretizado en comparación a otros países, y el ejemplo, fue el observar el puerto de Génova en Italia, un verdadero puerto que cuenta con sistema férreo, autotransporte, aeropuerto e incluso tiene sus propios astilleros que es el lugar en donde se construyen las embarcaciones y las reparan.

Teniendo México una longitud de más de 10,000 kilómetros de litorales se debe poner más atención a nuestros mares y aprovecharlo como desearía hacerlo cualquier otro país que se ve limitado por no tener acceso al mar.

La Ley de Puertos establece que se requiere de fuertes inversiones para impulsar un mejor desarrollo y crecimiento en la infraestructura de mar y tierra, pero no prevee que las inversiones podrían ser de extranjeros. Con un sentido antinacional.

Se pretendía prestar un servicio modernizado para producir ahorros en estadías de las embarcaciones, y hasta la fecha la falta de competencia entre prestadores de servicios ha limitado los aumentos en su productividad para el desarrollo del comercio. En volúmenes de carga comparada con otros países que tienen menos litorales, nos encontramos en el trigésimo séptimo lugar a nivel mundial, estadística reflejada en 1990.

Esta Ley derogó disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en vigor a partir de 1963 y de la Ley General de Vías de Comunicación publicada en 1940.

La Ley propició la creación de la figura de la Administración Portuaria Integral, (APIS) para que en un puerto o grupo de puertos, sus titulares asuman con autonomía operativa y financiera las actividades administrativas que correspondían a Puertos Mexicanos, incluidas las de construcción, planeación, promoción y fomento, así como la operación de los sistemas internos de vigilancia y seguridad. Olvidándose de la figura del capitán de puerto, que es quién tiene el mando del puerto.

En la actualidad el administrador portuario, es quién ordena todas las operaciones en los puertos, y el capitán de puerto pasa a segundo término, un empleado de la API, figura que han dejado perder los marinos. En el diplomado de Derecho Portuario, de la Universidad de Estudios de Posgrado, Jorge Saldaña Niebla, de la Coordinación de Puertos Y Marina Mercante, al hablar de esta contradicción, sostuvo que el administrador portuario se transportaba en una cherokee del año mientras que el capitán de puerto manejaba una cheyenne de modelo viejo.

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, ha introducido nuevos pilotos de puerto particulares, en varios puertos de la república a través de la celebración de contratos, siendo los nuevos pilotos de puerto empleados del administrador portuario, e insisten en la celebración de los contratos con los pilotos de puerto del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, para mantener el control del puerto. Lo grave no consiste en tener más pilotos en puerto, sino que los nuevos pilotos y aspirantes a pilotos, no tienen la experiencia suficiente para desarrollar estas prácticas poniendo en peligro a las embarcaciones, a los tripulantes, a las instalaciones portuarias y a los pueblos inmediatos.

Las APIS, son constituidas como sociedades mercantiles, en términos de la Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 6. En la actualidad para constituirse una sociedad anónima de capital variable se requiere de un capital mínimo de cincuenta millones de pesos, ahora cincuenta mil nuevos pesos, de acuerdo con el Decreto por el que se crea una nueva unidad del Sistema Monetario de los Estados Unidos Mexicanos, publicado el 22 de junio de 1992 en el Diario Oficial de la Federación, y un puerto no puede ser administrado en estos términos, lo que es una simulación de actos jurídicos, un puerto no vale cincuenta mil pesos.

La Ley de Puertos y en general a todas las disposiciones de Derecho Marítimo, deben ser compiladas en una Legislación Marítima que cumpla las expectativas de un marco legal moderno, para el desarrollo y la reestructuración de los puertos mexicanos, fomentando las actividades portuarias en apoyo al desarrollo económico del país y cumplir el principio de la eficiencia. La finalidad es alcanzar niveles internacionales de eficiencia para el enlace de los modos de transporte, sean eficaces y así el comercio del país sea competitivo a nivel mundial.

La iniciativa también marcó el punto de existir una libre competencia en los servicios portuarios y evitar prácticas monopólicas. Y yo les preguntaría a qué se le llama cuando una API tiene la vida jurídica de cincuenta años, que los notarios por costumbre lo hacen indebidamente y la concesión puede ser prorrogada por otro periodo del mismo término. Quiere decir que la API podrá tener la vigencia de cien años y para los legisladores a esto no se le llama monopolio. Un poderío en pocas manos. Los servidores públicos se convierten en piratas en busca del botín.

Luis Martínez Wolf, escribe de las APIS, de la forma que a continuación se transcribe:

“Coordinación de Puertos y Marina Mercante. ¿Naufraga? Mediante los sistemas electrónicos de internet, han estado circulando desde hace varias semanas, ya meses, una serie de denuncias en contra del organismo responsable de las Administraciones Portuarias Integrales APIS, de todo el País, el responsable aparente de estas denuncias, da pelos y señales de hechos y deshechos de funcionarios de SCT, bien informado y con referencias de los expedientes judiciales en que se denuncia el desorden y corrupción imperante en las APIS y las Capitanías de distintos Puertos del País. La contraloría y los mexicanos no oímos. Con relación a las Administraciones Portuarias Integrales y Capitanías de Puerto, las denuncias están dirigidas contra el Lic. Leonardo Lazo Margain, influyente personaje que interviene con el carácter de Director de Capitanías y por extensión o tolerancia, ha desplazado o usurpado la responsabilidad que por dispositivo de Ley debiera ser privativa del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante Ing. Cesar Patricio Reyes Roel; o Lazo Margain opaca con sus influencia a Reyes Roel, o este por ignorancia de la materia, deja hacer al Director de Capitanías; sea como sea, las cosas andan mal en el ámbito de la Marina Mercante Nacional. El Ing. Reyes Roel llegó al ámbito marítimo apoyado por la Armada de México, donde había servido en cuestiones oceanográficas, por su carácter de Diputado Federal, Presidente de la Comisión de Marina, su intervención debía haberse constreñido a los asuntos propios de la Armada de México, cambió su actividad cuando su responsabilidad fue ampliada en Sept. del 2000, por gestiones realizadas a iniciativa de la Cámara de Senadores, las comisiones de Marina tomaron a su cargo todos los asuntos legislativos relacionados con puertos y Marina Mercante; Reyes Roel con el también Diputado Federal Tomás Lozano y Pardinás, acometieron una vigorosa tarea de acercamiento con todos los actores de la cuestión marítima, concluyeron que el principal obstáculo para el desarrollo marítimo de México estaba en una deficiente legislación, ante ello se dedicaron a la tarea de elaborar una nueva Ley de Marina Mercante y Comercio Marítimo. La Ley no pudieron sacarla durante su periodo legislativo, pero el aprendizaje fue aprovechado por estos dos Diputados para influir en el ánimo de quienes deciden, poco antes del término de su periodo legislativo, Reyes Roel fue designado Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, heredó la presidencia de la Comisión de Marina al Dip. Lozano y Pardinás, quien al terminar su gestión, pasó a ocupar la Dirección General de Marina Mercante, junto a Reyes Roel. Las

cosas en Puertos y Marina Mercante no andaban muy bien con el anterior coordinador, como siempre, el nuevo funcionario ofreció limpiar la casa y realizar las tareas necesarias para impulsar la Marina Mercante, se dieron los cambios y resultó la cosa peor que antes, nombramiento de cuates, compadres y recomendados, la ignorancia o no idoneidad para el puesto de los nuevos jefes, les impulsó a dejar en su puesto al mariscal de las APIS, le tuvieron miedo o se demostró que está bien amarrado con el Secretario Cerisola, el caso es que no se pudo hacer nada para componer el desorden en Puertos y Marina Mercante, Lazo Margain, pone, quita y hace lo que se le antoja, la política del laissez faire, laissez passer aplicada por Reyes Roel, afirmó la dictadura del supuesto subalterno Director de Capitanías. El aniquilamiento de la Marina Mercante está mas activo que nunca, en el 2003 se otorgaron mas de 400 permisos a embarcaciones extranjeras para realizar actividades de cabotaje; uno de los escasos barcos mexicanos en tráfico de altura, un azufrero, ya ha sido desplazado por uno extranjero, el despilfarro e influyentismo orientado a transar con los cuates, permite desorden y dispendio en las APIS, lo prioritario a favor del erario nacional, se subordina al gasto dispendioso, a capricho y voluntad del “Gran Jefe” Lazo Margain. A los profesionales expertos en la cuestión marítima se les ha excluido, recientemente el agregado a la embajada mexicana en Londres, asignado a la Organización Marítima Internacional, OMI, fue despedido, para poner en su lugar a un novel Licenciado en Derecho que como único antecedente, tenía el haber ayudado a los jefes a pergeñar la fallida Ley de Navegación, que anda rebotando en los pasillos del Congreso. Desde 1986, despachaba en la OMI un Profesional Marino Mercante en ese delicado y muy especializado encargo. Una de las mas recientes pifias de la Coordinación fue el haber dispuesto o aceptado la creación del aparato que involucra a México en el programa o código de Seguridad en barcos y Puertos, producto de la paranoia gringa derivada del 11 de septiembre, sus programas antiterrorismo obligan a las naciones signatarias del código a crear un costosísimo aparato de inspectores que revisen hasta la quilla de barcos e instalaciones portuarias. Los locos espantados por el terrorismo son los gringos, nosotros pagaremos una fortuna para cumplir las órdenes de nuestros amos del norte, sin Marina Mercante y con puertos que sirven a embarcaciones extranjeras, tendremos que pagar con dinero que no tenemos. En la API de Veracruz, la joya de la corona, Lazo Margain gasta lo increíble botando recursos, remodelando un edificio, dizque para ambientar APIVER con su entorno, mientras tanto, la bahía se inunda . . . , aguas residuales sin tratar, por el desprecio de la empresa a cumplir la normatividad que

le marca el plan Maestro para el desarrollo portuario. ¿Qué nos pasa? ¡AGUAS!
www.barloventeando.com Luis Martínez Wolf.”⁴²

Como observamos, es muy triste el papel de las autoridades en el ramo marítimo portuario, criticado por un veracruzano.

La Ley de Puertos se integra de los siguientes capítulos: I.- Disposiciones Generales. II.- Puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias. III.- Autoridad Portuaria. IV.- Concesiones y permisos. V.- Administración Portuaria Integral. VI.- Operación portuaria. VII.- Precios y tarifas. VIII.- Verificación. IX.- Infracciones y sanciones.

La Ley de Puertos es de orden público y observancia en todo el territorio nacional y tiene por objeto regular los puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración así como la prestación de los servicios portuarios con excepción de la Armada de México que se rige por su propia legislación.

El artículo 3, ordena que todo lo relacionado con la administración, operación y servicios portuarios es de competencia de los Poderes Federales.

El artículo 5, determina que corresponde al ejecutivo federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, mediante decreto en el que se determinará su denominación localización geográfica y su clasificación por navegación.

⁴² Martínez Wolf Luis, en la página electrónica, www.barloventeando.com, 30 de enero de 2004.

El artículo 13, regula la seguridad. La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor, podrá declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente cerrados a la navegación determinados puertos a fin de preservar la seguridad de las personas y los bienes.

El artículo 16, establece que la autoridad de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 17, dispone que en cada puerto existirá una capitanía de puerto encargada de ejercer la autoridad marítima.

El artículo 38, regula a la Administración Portuaria Integral, su planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios en puerto. Con estos dos últimos artículos se desprende perfectamente que la autoridad de un puerto radica en la capitanía de puerto y no en el administrador portuario y el artículo 23 de la misma Ley precisa que las concesiones podrán ser por un plazo de cincuenta años y prorrogadas hasta por un plazo igual. Que es el monopolio del que hablamos en este apartado.

2.2.1 Reglamento de la Ley de Puertos

Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1994, por Carlos Salinas de Gortari, quien se ostenta como Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, ilegalmente y entró en vigor al día siguiente de su publicación.

Tan importante es la compilación de las Leyes Marítimas que el propio Reglamento abrogó los siguientes: Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de abril de 1975; Reglamento General de la Policía de los Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9

de octubre de 1941; Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales de los Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 1991; Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de julio de 1952; Reglamento para la Navegación interior, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de septiembre de 1940. Reglamento de Yates, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 1940. Reglamento para la Navegación de Cabotaje, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 4 de septiembre de 1941; Reglamento para el Abanderamiento y Matricula de los Buques Mercantes Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de agosto de 1946; Reglamento para los Servicios Públicos de Cabotaje entre los Puertos Mexicanos del litoral del Golfo de México y Mar Caribe, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 del julio de 1948; Reglamento para el Servicio de Pilotaje, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1980; Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de agosto de 1980; Reglamento de los Capítulos III, IV y V de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de octubre de 1981; Reglamento de Padrón de Abanderamiento Mexicano, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de marzo de 1986.

El Reglamento tiene por objeto regular las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstos en la Ley de Puertos, así lo determina su artículo 1.

Establece la posibilidad de celebrar contratos con personas físicas o jurídico colectivas para la prestación de sus servicios, en peligro está la situación jurídica de los pilotos de puerto, las sociedades que prestan los servicios de remolque, amarre, lanchaje, de maniobras etc. Teniendo los certificados de competencia los pilotos de puerto, la concesión, los permisos, expedidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, éstos podrían ser removidos por el administrador portuario y tendría la opción de contratar directamente con terceras personas para la prestación del servicio.

Situación de alarma, de falta de seguridad en los puertos porque entonces se estarían salvaguardando intereses económicos y no la seguridad nacional del país y de las instalaciones portuarias.

Regula las concesiones de las APIS por un plazo de cincuenta años prorrogables, que se constituye en un verdadero monopolio. En materia de concesiones como requisito en el artículo 24 fracción IV, del Reglamento dice que podrán participar los interesados que demuestren solvencia moral. En los puertos se requiere la experiencia y no la moral puesto que no es un acto sagrado.

En el artículo 40, como una de las obligaciones del administrador portuario se encuentra la de formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otras los horarios del puerto. Olvidando que los puertos siempre a toda hora deben estar abiertos a la navegación, por lo que el horario deberá de ser suprimido. Al igual que la fracción I del artículo 58 que refiere que el comité de operación emitirá recomendaciones relacionadas con el funcionamiento, operación y horario de los puertos.

El Reglamento presenta deficiencias que deberán ser subsanadas ya sea en el mismo o emitir el Código de Procedimientos Marítimos por que de acuerdo a la Ley de Puertos y su Reglamento, tienen el carácter de “parte” y de “autoridad” en los procedimientos.

Las inconformidades se presentan ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las quejas ante las propias dependencias de la Secretaría, las admite y le corre traslado al presunto infractor para que manifieste lo que a su derecho convenga, ofrezca pruebas, y se emitirá una resolución.

Conforme a los artículos 3 de la Ley de Puertos y 3 de la Ley de Navegación, la jurisdicción es de materia federal, por lo que, deberían conocer de éstas quejas e inconformidades los Juzgados de Distrito, y no la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no pueden ser parte y Juzgador, o se aplica la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, laguna que existe y que debe ser resuelta.

Nuestro país, no es el único que requiere de una actualización de su legislación, así nos lo hace saber Ignacio Arrollo Martínez, catedrático de Derecho Mercantil, en la presentación del libro: “1.- La reforma de la legislación marítima española es inaplazable. La afirmación es compartida por todos los sectores del tráfico marítimo. Navieros y fletadores, cargadores y exportadores, asegurados y aseguradores, consignatarios y transitorios, astilleros y reparadores navales, peritos y liquidadores, abogados y procuradores, que de alguna manera se relacionan con el mar vienen reclamando la actualización de nuestros textos legales. Por otra parte, no son pocos los congresos, seminarios, jornadas y conferencias donde la doctrina ha tenido ocasión de pronunciarse sumándose a la petición y ofreciendo algunas pautas de cómo deben hacerse la reforma. ¿Qué sucede entonces? ¿Por qué nuestra legislación marítima sigue anclada en el venerable Código de Comercio de 1885? Pero más grave todavía ¿Por qué se ha reformado el grueso de la legislación mercantil, que prácticamente ha vaciado el cuerpo del Código de Comercio, y no se ha tocado la materia marítima? A nuestro juicio, la respuesta es formal o aparentemente sencilla, no ha querido el legislador. Por decirlo en otras palabras, el responsable del estado de nuestra legislación marítima es el Gobierno, como protagonista principal de la iniciativa parlamentaria.”⁴³

Lo mismo sucede con nosotros, nuestro cuerpo legal, sigue anclado, por que los políticos les interesa más enriquecerse que la reforma marítima. Y se comprueba con los cargos que se han otorgado como lo es al Coordinador de Puertos de Puertos y Marina Mercante Cesar Patricio Reyes Roel, que es Ingeniero Bioquímico; el director general de puertos y el director general de marina mercante, ninguno es marino, son personas inexpertas, que usurpan las profesiones de los marinos mercantes y que se debería

⁴³ Arrollo Martínez Ignacio, *La Reforma de la Legislación Marítima*, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Ed. Aranzadi, 1999, Pág. 13.

ejercitar la acción popular como lo determina el artículo 73 de la Ley Reglamentaria del Artículo 5°. Constitucional, relativo al ejercicio de las Profesiones en el Distrito Federal, que ordena:

“Artículo 73.- Se concede acción popular para denunciar a quien, sin título o autorización legalmente expedidos, ejerza alguna de las profesiones que requieran título y cédula para su ejercicio.”

Lo anterior, obedece a que el artículo segundo transitorio dice: *“SEGUNDO.- En tanto se expidan las Leyes a que se refiere el artículo 2, reformado, las profesiones que en sus diversas ramas necesitan título para su ejercicio son las siguientes: . . . Marino. . ., y los servidores públicos ejercen acciones propias de los marinos.”*

2.3 Ley de Navegación

Una más de las Leyes del Presidente Carlos Salinas de Gortari, publicada el 4 de enero de 1994, en el Diario Oficial de la Federación.

No cumplen sus objetivos plasmados en su iniciativa de Ley, que tenía como puntos especiales entre otros:

- La modernización de México
- Apertura de la economía
- Relaciones de mercado
- Aumento de competitividad
- Elevar la vida de los mexicanos
- Diversificación de turismo
- Prestación de servicios de mejor calidad

- Actualizar el marco legal
- Procuración de seguridad
- Reactivar la marina mercante
- Generar empleos
- Utilizar embarcaciones con bandera mexicana (van en decadencia)
- Un sistema de educación náutico
- Mayor apertura en los servicios de pilotaje y remolque sujeto a garantizar la seguridad de las maniobras de las embarcaciones (se perderá la seguridad de las embarcaciones con personas inexpertas).
- Elevar la eficiencia, calidad de servicios, fomentar la competencia y evitar la existencia de monopolios.

Ninguno de estos conceptos se cumplen, las autoridades sólo velan por sus intereses económicos y políticos, nos encontramos muy lejos de alcanzar niveles de competitividad a nivel mundial.

La Ley de Navegación se integra por: Título Primero Disposiciones generales; I.- Ámbito de aplicación de la Ley; II.- Autoridad marítima; Título Segundo de la marina mercante; I.- Abanderamiento y matrícula de embarcaciones; II.- Registro público marítimo nacional; III.- Empresas navieras; IV.- Agentes navieros; V.- Tripulación; VI.- Educación marítima mercante; Título Tercero.- De la Navegación; I.- Régimen de navegación; II.- Arribo y despacho de embarcaciones; III.- Pilotaje; IV.- Remolque Maniobra en Puerto; V.- Señalamiento Marítimo y ayudas a la Navegación; VI.- Inspección Naval; VII.- Prevención de la Contaminación Marina; Título Cuarto de la Propiedad de las Embarcaciones; I.- Disposiciones generales; II.- Formas de adquisición de embarcaciones; III.- Copropiedad marítima; IV.- Amarre, abandono y desguace de embarcaciones; V.- Privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales; VI.- Privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas; VII.- Hipoteca marítima; Título Quinto.- De los contratos de explotación de embarcaciones; I.- Contratos de fletamento; II.- Contrato de transporte de mercancías por agua; III.- Contrato de transporte de pasajeros por agua; IV.- Contratos de remolque transporte; Título Sexto.- De los riesgos y accidentes de la navegación; I.- Abordajes; II.- Averías; III.- Salvamento; IV.-

Hundimiento y remoción; V.- Derrelictos marítimos; VI.- Responsabilidad civil; VII.- Investigación de accidentes marítimos; Título Séptimo; Sanciones: Único.- Disposiciones generales; Transitorios.

Al entrar ésta Ley, abrogó las siguientes disposiciones: La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981, y sus reformas; La Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de febrero de 1929; y La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de diciembre de 1930.

Se derogaron en sus partes correspondientes: La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250. Los artículos 1o., fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; Los artículos 19, en lo que se oponga a la presente Ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio; y todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta Ley.

2.3.1 Reglamento de la Ley de Navegación

En comparación a las demás Leyes y Reglamentos antes comentados, este Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 1998, por Ernesto Zedillo Ponce de León, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos. Suprimió la palabra constitucional, al mencionar los anteriores Presidentes “Presidente Constitucional”.

Tiene por objeto reglamentar la actividad de las autoridades marítimas y de los particulares en asuntos marítimos y portuarios. Contempla el abanderamiento de las embarcaciones, en comparación a los demás medios de transporte, no portan la Bandera de los Estados Unidos Mexicanos. Todas las embarcaciones que naveguen en aguas nacionales deberán portar izada permanentemente la Bandera Nacional, así lo ordena el artículo 5 y siguientes.

En México son escasas las embarcaciones que son matriculadas y abanderadas conforme a las Leyes del país, en materia de impuestos los inversionistas prefieren buscar banderas de conveniencia, para evitar el pago de los impuestos en su País, entre ellos Panamá y las Bahamas.

En materia marítima, es necesario la publicación de un Código de Procedimientos Marítimos, que no se tiene y que en el Reglamento de la Ley de la Navegación, no contempla la forma o trámite en que se van a resolver las controversias. Como es el caso del artículo 35 que se refiere a la cancelación de la inscripción del programa de abanderamiento de las embarcaciones, sólo ordena que tendrá 15 días hábiles para que manifieste lo que a su derecho convenga y ofrezca pruebas.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se convierte en juez y parte, y esto no puede ser, porque los intereses son distintos y quien administra justicia debe resolver en forma imparcial conforme lo ordena el artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, además de que el Poder Ejecutivo invade la esfera del Poder Judicial violando el artículo 49 de la Constitución Federal que establece que no podrán reunirse dos o más de los Poderes en una sola persona o corporación.

En el artículo 45, referente a la inscripción del Registro Público Marítimo Nacional, cuando se niega la inscripción, se notificará al interesado, quien tendrá diez días hábiles para recurrir la resolución. Segundo caso en el que, es juez y parte.

En el mismo capítulo, artículo 48, nos habla de las notificaciones y en la fracción c) se harán por lista autorizada. Lo sorprendente es que en la práctica no existen listas.

En los artículos 57 y 88, el Reglamento refiere el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal (sic), cuando este código fue derogado y hoy se aplica en materia marítimo portuaria el Código Civil Federal, dos disposiciones distintas, es necesario que se actualice con las nuevas reformas a la ley.

Uno de los servicios principales de extrema seguridad que se realizan en los puertos, son el de pilotaje, maniobra, lanchaje, y remolque. El servicio es prestado por pilotos de puerto, también llamados prácticos, que anteriormente tenían fuerza frente a las autoridades y en todo tiempo resguardaron la soberanía nacional, formando el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto. La Reforma a la Ley de Navegación, permite al administrador portuario integral contratar el servicio de pilotos de puerto directamente, celebrando un contrato entre ambas partes, pasando a ser de independientes a trabajadores de la API. Igual pasa con los servicios de remolque, maniobra y lanchaje, que a futuro formarán los administradores portuarios su monopolio, no olvidando que la API, tiene una vigencia en su acta constitutiva de cincuenta años y que puede ser prorrogada.

Anteriormente para que un aspirante obtuviera el certificado de competencia, y poder prestar el servicio de piloto de puerto, era necesario realizar sus exámenes teóricos y prácticos, ante un jurado integrado por un capitán de puerto, un capitán de altura designado por la Secretaría y un piloto de puerto. Con las reformas del 28 febrero de 2005, han eliminado al piloto de puerto, lo que traerá como consecuencia un nuevo grupo de pilotos de puerto que se manejen con otros intereses e inversionistas poniendo en peligro la Seguridad Nacional, violando el Acuerdo por el que se dan a conocer las Enmiendas adoptadas al anexo del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el mar de 1974, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de febrero de 2004 y al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques, 1973 y su protocolo de 1978 y el Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias.

Procedo a realizar el cuadro comparativo de los preceptos del Reglamento de la Ley de Puertos, antes de la reforma y el reformado, con el que eliminan la participación de la figura de los pilotos de puerto:

Artículo antes de la reforma

Artículo reformado el 28 de enero de 2005

Artículo 98.- La Secretaría, al determinar que el solicitante ha cumplido con los requisitos a que se refieren los artículos 95 y 96 de este Reglamento, indicará las prácticas que aquél deba llevar al cabo durante noventa días hábiles.

Artículo 98. La Secretaría, al determinar que el solicitante ha cumplido con los requisitos a que se refieren los artículos 95 y 96 de este Reglamento, indicará las prácticas que aquél deba llevar al cabo durante noventa días hábiles.

Al finalizar las prácticas, el solicitante entregará a la capitanía de puerto de que se trate los comprobantes de las mismas, firmados por los capitanes de las embarcaciones en que se hayan efectuado, así como por los pilotos de puerto que lo hayan acompañado.

Al finalizar las prácticas, el solicitante entregará a la capitanía de puerto de que se trate los comprobantes de las mismas, firmados por los capitanes de las embarcaciones en que se hayan efectuado.

Cada comprobante deberá especificar el número consecutivo de maniobras, la fecha en que fueron realizadas y su tipo, así como el nombre de la embarcación, su eslora, manga y arqueado bruto.

Cada comprobante deberá especificar el número consecutivo de maniobras, la fecha en que fueron realizadas y su tipo, así como el nombre de la embarcación, su eslora, manga y arqueado bruto.

El comprobante contendrá la Leyenda de que su expedición no motiva cobro alguno.

El comprobante contendrá la Leyenda de que su expedición no motiva cobro alguno.

Artículo 99. Dentro de los veinte días hábiles siguientes a la conclusión de las prácticas, el aspirante deberá sustentar un examen teórico y uno práctico ante un jurado integrado por el capitán de puerto de que se trate, un capitán de altura designado por la Secretaría y un piloto de puerto.

Artículo 99. Dentro de los veinte días hábiles siguientes a la conclusión de las prácticas, el aspirante deberá sustentar un examen teórico y uno práctico ante un jurado integrado por el capitán de puerto de que se trate, un capitán de altura designado por la Secretaría.

Los temas que comprenderá el examen teórico serán determinados por la Secretaría con vista en las características del puerto respectivo y el temario se remitirá a la correspondiente capitanía.

Los temas que comprenderá el examen teórico serán determinados por la Secretaría con vista en las características del puerto respectivo y el temario se remitirá a la correspondiente capitanía.

Las embarcaciones en que se realizarán las evaluaciones prácticas serán designadas también por la Secretaría.

Las embarcaciones en que se realizarán las evaluaciones prácticas serán designadas también por la Secretaría.

Con esta reforma se tiene conocimiento a la fecha que han entrado en operaciones nuevos pilotos de puerto particulares, como es el caso del puerto de Mazatlán, Sinaloa y Coatzacoalcos, Veracruz pretendiendo desplazando al Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, la seguridad del país se pierde día con día.

En el sitio de Internet Transporte Siglo XXI.com,⁴⁴ existe el reportaje por Miguel Ángel Castillo Ortiz que escribe acerca de este problema en donde refleja que en la documentación enviada a la Comisión Federal de Mejora Regulatoria, la dependencia encargada de los puertos señala que en este momento operan en el país 109 pilotos de

⁴⁴ <http://transportexxi.com/revista/67/6760.shtml>

puerto, todos ellos agremiados al Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos, de los cuales 102 tienen certificados de competencia y 7 no, 48 cuentan con nombramientos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 35 con permiso, mientras 26 no lo ostentan, comenta que la apertura a la competencia del servicio de pilotaje por parte de pilotos de puerto independientes traerá como consecuencia acabar con el monopolio del Sindicato y abatirá los altos costos operativos de los puertos nacionales para ser competitivos a nivel nacional, lo que es falso, por que los pilotos no imponen las tarifas ya que éstas son controladas e impuestas por la Dirección de Tarifas de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

El permiso del servicio de pilotaje, puede ser revocado como lo señalan los artículos 93 y 103, no existiendo un procedimiento especial, y se sujetará a lo establecido en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo. Siendo el de carácter federal los puertos y los servicios que se prestan en él, debería aplicarse el Código Federal de Procedimientos Civiles y conocer de la controversia un Juez de Distrito en términos del artículo 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Las infracciones administrativas imputables a los pilotos de puerto serán del conocimiento al interesado, quien tendrá quince días para que manifieste lo que a su derecho convenga y ofrezca pruebas. Lo sorprendente es que se realice ante la propia Secretaría, y siendo una controversia de carácter marítimo es competencia del poder Judicial Federal y no del Poder Ejecutivo.

Éstas disposiciones tienen como objeto regular las actividades de la navegación marítimo portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras que desarrollan un papel muy importante en el crecimiento de los puertos, los buques, los actos, los hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

2.4 Ley Federal del Mar

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986, reglamentaria de los párrafos cuarto, quinto, sexto y octavo del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo relativo a las zonas marítimas mexicanas; es una Ley de orden público y de jurisdicción federal; rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y más allá en las zonas marinas donde la nación ejerce derechos de soberanía; considerando como zonas marinas 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.

El autor Alberto Székely, en la introducción de su libro Derecho del Mar comenta lo siguiente: “. . . sin duda como resultado de la especial y privilegiada posición del país, con litorales en cuatro mares del mundo. Dichos litorales le proporcionan a México una frontera común con el resto de la comunidad internacional, pero especialmente con dos de las zonas estratégicas más relevantes: la Cuenca del Pacífico y el Atlántico del Norte, que bañan las costas de las más fuertes potencias económicas con las que se aspira a tener los más variados intercambios y comerciar cada vez más en el futuro, como componente esencial para promover a su desarrollo”.⁴⁵

Le llamó a la Ley Federal de Mar, “*parapeto o escudo preventivo*”, ante la precariedad del Derecho Internacional. Las normas del derecho del mar se componen de: por una parte, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados y, por la otra, las zonas marinas que se encuentran dentro de un régimen de jurisdicción internacional. Las zonas marinas de jurisdicción nacional son las aguas interiores, el mar

⁴⁵ Székely Alberto, *Derecho del Mar*, Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1991, Págs. 7 y 8.

territorial, la zona contigua, la zona exclusiva de pesca, la zona económica exclusiva y la plataforma continental incluyendo a la de los puertos. Las zonas marinas de jurisdicción internacional son el alta mar y los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la jurisdicción nacional. El mar es medio de comunicación y de transporte, fuente de todo tipo de recursos naturales, especialmente alimenticio, teatro estratégico para el establecimiento y mantenimiento, a través del poderío militar. Siendo el mar tan intenso ocupando las dos terceras partes de la superficie del planeta, de allí su importancia en su estudio y para nuestro país cuenta con diez mil kilómetros de costa tanto en el Golfo de México como en el de California, en el Mar Caribe y en el Océano Pacífico. La Ley Federal del Mar, se integra de los siguientes apartados:

Ley Federal del Mar: Título Primero.- Disposiciones Generales; I.- De los Ámbitos de Aplicación de la Ley; II.- De las Instalaciones Marítimas; III.- De los Recursos y del Aprovechamiento Económico del Mar; IV.- De la Protección y Preservación del Medio Marino y de la Investigación Científica Marina; Título Segundo.- De las Zonas Marinas Mexicanas; I.-Del Mar Territorial; II.- De las Aguas Marinas Interiores; III.- De la Zona Contigua; IV.- De la Zona Económica Exclusiva; V.- De la Plataforma Continental o Insular; Transitorios.

Los autores, no dejan de señalar la importancia de nuestros litorales, tal es el caso de Alejandro Sobarzo, en el libro “Los espacios marítimos y su delimitación”, quien escribe de la siguiente forma: “Todo esto se da en el caso de nuestro país. Contamos con unos 11 mil kilómetros de litoral frente a nuestras costas amplios mares, especialmente en el Océano Pacífico. Por otra parte, las islas de Revillagigedo y Guadalupe en el Pacífico y el Arrecife Alacrán y Cayo Arenas en el Golfo de México hacen posible que nuestra zona económica exclusiva se amplíe en forma considerable y alcance aproximadamente unos tres millones de kilómetros cuadrados. . . los espacios marinos de México juegan un papel sumamente destacado en la vida económica de nuestro país, pues reservan para los mexicanos valiosos recursos, tanto vivos como minerales. Basta pensar que de las regiones marinas del Golfo de México proviene más de 75% de la producción nacional de crudo y que aún hay amplias zonas sin explotar en nuestra plataforma continental. Por otra parte, puesto que diversos estudios fortalecen las perspectivas de encontrar

importantes yacimientos en aguas profundas del Golfo, el panorama de nuestro país se presenta más halagüeño.”⁴⁶

2.5 Legislación correlacionada

Las demás Leyes aplicables en materia marítimo portuaria, se realiza en forma supletoria, cuando existe alguna omisión en la Ley o para interpretar las disposiciones con los principios generales del derecho y cuando la Ley, remite en forma precisa a alguna disposición en concreto, como lo ocurre en la figura de la Hipoteca, regulada por la Ley de Navegación en su artículo 94 que establece que para la ejecución de la hipoteca se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y conocerá del proceso el Juez de Distrito competente.

El artículo 4 de la Ley de Puertos, dice que a falta de disposición se aplicarán las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos (estando vigente sólo el capítulo IV del seguro marítimo en sus artículos 222 al 250), la Ley de Vías Generales de Comunicación y La Ley General de Bienes Nacionales; el Código de Comercio y las disposiciones de la legislación común que se aplica el Código Civil Federal.

Por su parte la Ley de Navegación en su artículo 5, ordena que a falta de disposición expresa en esta Ley y sus Reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano, se aplicarán supletoriamente: La Ley General de Bienes Nacionales, Ley Federal del Mar y Ley de Puertos, el Código de Comercio, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, el Código Civil para el Distrito

⁴⁶ Sobarzo Alejandro, y otros, *Los espacios marítimos y su delimitación, referencia especial al Golfo de México*, editado por la Secretaría de Energía, México, 1999, Págs. 9 y 10.

Federal, en materia Común, y para toda la República en Materia Federal (sic) hoy se aplica el Código Civil Federal y el Código Federal de Procedimientos Civiles, y los usos y las costumbres marítimas internacionales. En último término los usos y costumbres marítimas, ignorando que los antecedentes del derecho marítimo portuario se rigieron por los usos y costumbres marítimas como se comentó en el primer capítulo.

Los usos y costumbres marítimas que se utilizaban en el Consulado del Mar, el Código de Comercio en su artículo 373 los sigue manteniendo vigentes y que es violatorio del artículo 17 Constitucional al establecer en materia de compraventa de mercancías, que en caso de desavenencia entre los contratantes, dos comerciantes nombrados, uno por cada parte, y un tercero para el caso de discordia nombrado por éstos, resolverán sobre la conformidad o inconviniencia de las mercancías con las muestras o calidades que surgieron de base del contrato.

Por lo que se refiere al Patrimonio de la Nación es de aplicarse la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal de Mar, la Ley de Aguas Nacionales; en la operación de los servicios y de las autoridades marítimo portuarias se aplica la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y sus Reglamentos, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; en materia aduanal se aplica la Ley Aduanera y la Ley de Comercio Exterior; en asuntos de Migración se refiere la Ley General de Población y su Reglamento, la Ley de Nacionalidad y su Reglamento; en materia de Salud, la Ley General de Salud; en asuntos Obrero Patronal, es de aplicación la Ley Federal del Trabajo; en Pesca, la Ley de Pesca; en medio ambiente, la Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente; en materia común regula el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en los procedimientos el Código de Comercio, el Código Federal de Procedimientos Civiles, el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, el Código Federal de Procedimientos Penales, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, en cuanto a las conductas ilícitas penales el Código Penal Federal, por sus obras, la Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas, etc.

Nuestra marina mercante va a pique, y las autoridades como el Gobierno Federal, no hacen nada por salvarla. Se tiene al antecedente de haber publicado la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1981, entrando en vigor 180 días después de su publicación, la que fue derogada al entrar en vigor la Ley de Navegación; cuyo objeto principal era fomentar el desarrollo de la Marina Mercante de México. La licenciada Rosa Ma. Ramírez Arellano, al escribir sobre el marco jurídico de la legislación marítima mexicana, compilada al "II Seminario y exposición nacional El Transporte Integral de Carga y su Proyección al siglo XXI" nos dice al respecto: "Implanta diversas medidas y fórmulas, tales como los estímulos fiscales, apoyos económicos; exención en el pago de impuestos y derechos; se crea la reserva de carga para que determinados productos se transporten sólo en buques mexicanos y se confirma la facultad del Estado para celebrar convenios bilaterales o multilaterales, que el ejecutivo federal suscriba con la aprobación del Senado de la República, con aquellos países que tengan comercio exterior con nuestro Estado, para procurar una distribución de la carga de manera equitativa entre los países signatarios y como consecuencia asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transformación marítima de nuestro comercio exterior, asimismo se fomenta el desarrollo de la marina mercante con la ampliación de los planes gubernamentales en materia de puertos, diques, astilleros, que permitan la adecuada operación, construcción y reparación de las embarcaciones."⁴⁷ Lo que no sucede en la actualidad, diques secos flotantes, sólo se tiene uno visible en algunas ocasiones en el puerto de Veracruz, Veracruz, cuando otros países como Holanda, en el Puerto de Róterdam, tiene mas de uno, en operación, como se muestra en las fotografías:

⁴⁷ *II Seminario y Exposición Nacional, "El Transporte Integral de Carga y su Proyección al siglo XXI"*, memoria, 29, 30 y 31 de octubre, publicada en México por la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transportes, A.C., Pág. 211.



En la actualidad no existe apoyo a la marina mercante y como ejemplo reciente se tiene la huelga que se estalló en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje en el Distrito Federal a la empresa Grupo Sematur de California, S.A. de C.V., y la tripulación tiene paradas dos embarcaciones, en el mes de agosto de 2005, una en el puerto de Pichilingue en La Paz, Baja California Sur y la segunda en el Puerto de Mazatlán, estas embarcaciones brindaban el servicio público de trasbordadores en el tramo La Paz a Mazatlán, y los Gobiernos de éstos Estados no hacen nada para salvar en primer lugar el servicio público y la marina mercante. Anexo fotografías de las embarcaciones:



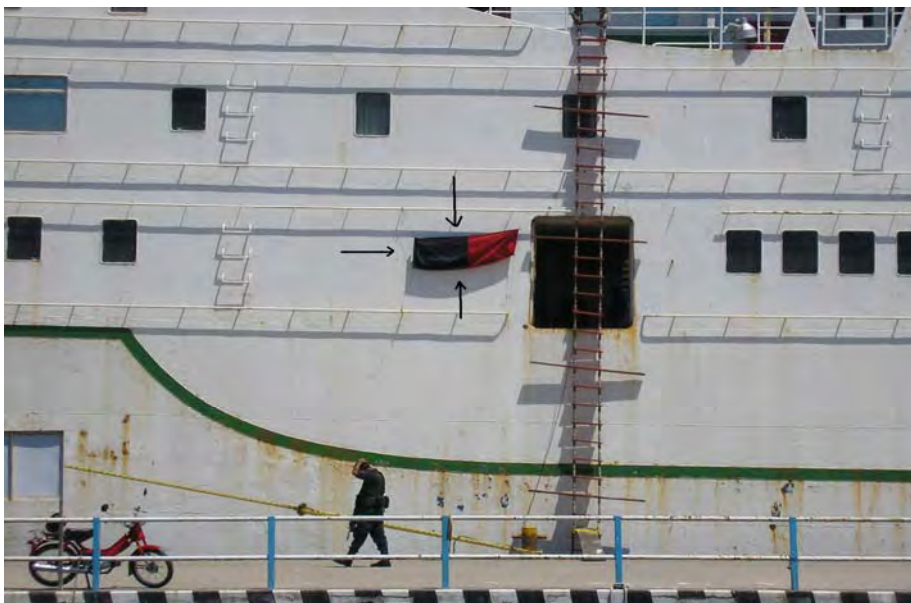
La tragedia jurídica de la marina mercante mexicana en el puerto de La Paz, tiene banderas de huelga y el Estado de Baja California Sur que requiere del impulso económico para su crecimiento, el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, se encarga de mantener al Estado de Baja California en un retraso.



EMBARCACIÓN EN EL PUERTO DE LA MAZATLÁN
CON BANDERA DE HUELGA



LA EMBARCACIÓN SE ENCONTRABA EN EL PUERTO DE MAZATLÁN, SINALOA,
CON LAS BANDERAS DE HUELGA



CAPÍTULO III

NATURALEZA JURÍDICA DE LOS PUERTOS.

3.1.- Dominio Público Marítimo.

Por disposición de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27, la propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional. Este precepto dispone que el dominio de la Nación sobre los bienes de su propiedad es inalienable e imprescriptible, y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o las sociedades constituidas conforme a las Leyes Mexicanas, no podrán realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las Leyes.

La Ley General de Bienes Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación, el 20 de mayo de 2004, que es de orden público e interés general tiene por objeto establecer los bienes que constituyen el patrimonio de la Nación, así lo prevé el artículo 1 fracción I. El artículo 3 precisa los bienes nacionales dentro de los que se encuentra los señalados en el artículo 27 párrafo cuarto, quinto y octavo, mencionados anteriormente. Están sujetos al régimen de dominio público de la federación los mismos bienes señalados en el artículo 27 párrafo cuarto, quinto y octavo, 42 fracción IV, referente a la plataforma continental y a los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; el lecho y el subsuelo del mar territorial y de las aguas marinas interiores; los terrenos ganados natural o artificialmente al mar, ríos, corrientes, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional lo anterior en términos del artículo 6 en sus fracciones I, IV Y IX.

De igual forma el artículo 7 de La Ley General de Bienes Nacionales establece que son bienes de uso común la zona federal marítimo terrestre, los puertos, bahías, radas y ensenadas.

Concluimos que el dominio público marítimo corresponde a la nación y sólo éstos, pueden ser explotados por los particulares mediante concesiones del Poder Ejecutivo. Jorge Antonio Zepeda, menciona: “Cabe mencionar que la plataforma continental los zócalos submarinos, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y los demás espacios marítimos con instalaciones portuarias costa afuera y, por ende, los puertos mismos dependen directamente del Gobierno Federal, y que corresponde al Presidente de los Estados Unidos Mexicanos la facultad de habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas y designar su ubicación”.⁴⁸

3.2.- Explotación del Dominio Público Marítimo.

Como mencionamos corresponde al Ejecutivo Federal el poder de disponer del dominio público de lo que podríamos llamar los bienes portuarios, éstos sólo pueden ser a través de las concesiones a particulares tanto personas físicas como personas jurídico colectivas y para referirnos a la administración y explotación de los servicios portuarios, anteriormente gozaban directamente de la concesión, de los permisos o autorizaciones por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por ejemplo en los servicios de pilotaje o practicaaje, lanchaje, remolcadores, etc. Pero hoy en día, para que se presten los servicios, es necesario celebrar contratos con el administrador portuario integral del puerto, bajo sus condiciones los que pasan a ser simplemente trabajadores de la API, y no los profesionales en el ramo marítimo portuario. En la actualidad siguen vigentes permisos otorgados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como los que ostentan los pilotos de puertos para prestar el servicio de pilotaje, el objetivo de los administradores es cambiar ese permiso y celebrar contratos con los prestadores de servicios, para tener el control del cien por ciento. De tener el control las administradoras

⁴⁸ Zepeda Jorge Antonio, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, editado por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V., México, Págs. 25 y 26.

portuarias, se podría correr el riesgo de poner en peligro la Seguridad Nacional, porque con la celebración de los contratos de los particulares con la API, está de por medio los intereses económicos lejos de la seguridad nacional.

La explotación de los bienes portuarios, se puede desarrollar tanto en tierra, que son en las instalaciones portuarias como en las terminales, que se caracterizan por la autonomía operativa dado que comprende zonas acuáticas y terrestres, así como obras e instalaciones.

También, la explotación de los bienes portuarios se desarrolla en las marinas que éstas, se especializan en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas, que pueden ser públicas o privadas, mientras que un puerto siempre será de carácter público, abierto a la navegación y tráfico de las embarcaciones de todo el mundo, con la única limitante de que exista una reciprocidad con el país de la embarcación o se afecte el interés público.

3.2.1.- Concesiones, permisos y autorizaciones.

El diccionario Jurídico Mexicano, define a la concesión administrativa: “Como el acto administrativo a través del cual la administración pública, concedente, otorga a los particulares, concesionarios el derecho para explotar un bien propiedad del Estado o para explotar un servicio público.”⁴⁹ En el ramo marítimo portuario, se maneja, se usa, se explota y se aprovecha tanto la propiedad del estado (dominio público federal)) como el servicio público que se presta.

⁴⁹ *Diccionario Jurídico Mexicano*, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Editorial Porrúa S.A. y la Universidad Nacional Autónoma de México, décimo quinta edición, México 2001, Pág. 566.

Antes de la publicación y entrada en vigor de la Ley de Puertos, las concesiones eran otorgadas a través de la Secretaría de Marina, posteriormente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en cumplimiento a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Con la entrada en vigor de la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y sus respectivos Reglamentos, los títulos de concesión sujetos a la Administración Portuaria Integral, se pueden delegar a terceros por medio de un contrato de cesión parcial, los derechos y obligaciones que le corresponden a una API, para el objetivo primordial de usar, aprovechar, y explotar bienes de dominio público federal; construir, operar, explotar terminales, marinas o instalaciones portuarias en donde se prestan los servicios portuarios (Artículo 27 de la Ley de Puertos).

En materia de concesiones, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la podrá otorgar hasta por un plazo de 50 años, que puede ser prorrogada por un plazo igual, según lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley de Puertos, que ordena:

Artículo 23.- La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 50 años, tomando en cuenta las características de los proyectos y los montos de inversión. Las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por un plazo igual al señalado originalmente. Para tales efectos, el concesionario deberá presentar la solicitud correspondiente durante la última quinta parte del periodo original de vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. La Secretaría fijará los requisitos que deberán cumplirse.

La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el párrafo anterior, dentro de un plazo de 120 días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la misma. Las concesiones se otorgarán mediante concurso público en términos del artículo 24 de la Ley de Puertos. Estamos ante la presencia de un monopolio, prohibido por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La Ley de Puertos en su artículo 26 establece lo que debe contener el título de concesión:

“Artículo 26.- El título de concesión, según sea el caso, deberá contener, entre otros: I. Los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento; II. La descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos; III. Los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo; IV. Las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades; V. Las bases de regulación tarifaria; VI. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica; VII. Los derechos y obligaciones de los concesionarios; VIII. El periodo de vigencia; IX. El monto de la garantía que deberá otorgar el concesionario. En el caso de terminales y marinas, ésta se cancelará una vez que se haya concluido la construcción; X. Las pólizas de seguros de daños a terceros en sus personas o bienes, y los que pudieren sufrir las construcciones e instalaciones; XI. Las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal, y XII. Las causas de revocación.”

En los títulos de concesión para la administración portuaria integral se establecerán las bases generales a que habrá de sujetarse su organización y funcionamiento y se incluirá, como parte de los mismos, el programa maestro de desarrollo portuario correspondiente.

Los permisos referentes a la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes de dominio público en puertos terminales y marinas, para la construcción de obras en los mismos, en la prestación de servicios portuarios, se otorgarán previa solicitud debidamente requisitada ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quien tiene la obligación de resolver la petición en un término que no podrá exceder de 180 días naturales.

El artículo 28 de la Ley de Puertos, prevé que no existirá en los permisos un derecho de exclusividad, por lo que se podrá otorgar otro u otros a favor de terceras personas para su explotación, en igualdad de circunstancias, por lo que se refiere a la prestación de los servicios portuarios, en términos del artículo 20 fracción II, inciso b); pero en la realidad pasa lo contrario, no hay una libre competencia, no hay igualdad, existe un monopolio en la prestación de los servicios portuarios.

“Artículo 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, solo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente: I) Concesiones para la administración portuaria integral; II) Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral; a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y b) Permisos para prestar servicios portuarios. Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social. Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones aplicables”.

Cuando se trata de la prestación de servicios portuarios fuera de puerto, no se requiere del concurso mencionado, sin embargo el artículo 24 del Reglamento de la Ley de Puertos, ordena que por las consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad sea necesario limitar la entrada de prestadores de servicios, la Secretaría convocará a concurso para el otorgamiento de permisos, conforme al procedimiento del artículo 24 de la Ley de Puertos. Los títulos de concesión, permisos y autorizaciones, deberán ajustarse a las disposiciones en materia de competencia económica.

Por seguridad nacional, en ningún caso se podrá ceder, hipotecar o de manera alguna gravar o transferir la concesión o permiso, los derechos en ellos conferidos, los bienes afectos a los mismos o sus dependencias y accesorios, a ningún Gobierno o Estado extranjero ni admitir a éstos como socios de la empresa titular de dichas concesiones o permisos.

Podrá constituir gravámenes a favor de terceros distintos a los sujetos mencionados en el párrafo anterior, por un plazo que en ningún caso comprenderá la última décima parte del total del tiempo por el que se haya otorgado la concesión, pasaran a ser propiedad de la Nación.

3.2.2.- Adquisición, terminación y revocación de los títulos.

Los títulos de concesión para la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, para la administración portuaria integral, sólo se podrá conceder a sociedades mercantiles mexicanas, el resto de las concesiones, permisos se otorgarán a ciudadanos.

La concesión es otorgada por el Poder Ejecutivo, mediante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y puede ser prorrogada y para su otorgamiento es necesario presentar la solicitud correspondiente ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y dar cumplimiento a los requisitos de Ley.

Las concesiones se otorgan mediante concurso público conforme a las reglas del artículo 24 de la Ley de Puertos:

“Artículo 24.- Las concesiones a que se refiere este capítulo se otorgarán mediante concurso público, conforme a lo siguiente: I) La Secretaría, por sí o a petición de parte que acredite su interés, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que, en un plazo razonable, se presenten proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de todos los participantes. En el caso de que medie petición de parte de la Secretaría, en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la solicitud, deberá expedir la convocatoria correspondiente o señalar al interesado las razones de la improcedencia de la misma; II) La convocatoria se publicará simultáneamente en el Diario Oficial de la Federación, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda; III) Las bases del concurso incluirán los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomarán en cuenta, según sea el caso, las contraprestaciones ofrecidas por el otorgamiento de la concesión, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes; IV) Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia moral y económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases que expida la Secretaría; V) A partir del acto de apertura de propuestas y durante el plazo en que las mismas se estudien y homologuen, se informará a todos los interesados de aquéllas que se desechen, y las causas que motivaren tal determinación; VI) La Secretaría, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer a todos los participantes. La proposición ganadora estará a disposición de los participantes durante 10 días hábiles a partir de que se haya dado a conocer el fallo; VII) Dentro de los 15 días hábiles siguientes al plazo señalado en la fracción anterior, los participantes podrán inconformarse ante la Secretaría. Vencido dicho plazo, esta última dictará resolución en un término que no excederá de 15 días hábiles; VIII) Una vez dictada la resolución, la Secretaría, en su caso, adjudicará la concesión, y el título respectivo se publicará en el Diario Oficial de la Federación a costa del concesionario, y IX) No se adjudicará la concesión cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso. En este caso, se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria. Las concesiones sobre bienes del dominio público de la Federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, se podrán adjudicar directamente por la Secretaría a los propietarios de los terrenos que

colinden con la zona federal marítimo terrestre de que se trate, conforme al procedimiento que señale el Reglamento respectivo.”

La terminación de las concesiones en materia marítima portuaria, se da por los siguientes hechos como lo ordena el artículo 32 de la Ley de Puertos:

“Artículo 32.- Las concesiones terminarán por: I) Vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiere otorgado; II) Renuncia del titular; III) Revocación; IV) Rescate; V) Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, y VI) Liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física. La terminación de la concesión no exime al concesionario de las responsabilidades contraídas durante la vigencia de la misma con el Gobierno Federal y con terceros.”

La revocación de las concesiones o permisos, procederá por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 33 de la Ley de Puertos que literalmente ordena:

“Artículo 33.- Las concesiones o permisos podrán ser revocados por cualquiera de las causas siguientes: I) No cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de las concesiones y permisos en los términos y plazos establecidos en ellos; II) No ejercer los derechos conferidos en las concesiones o permisos, durante un lapso mayor de seis meses; III) Interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada; IV) Reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas; V. No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios; VI) Ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello; VII) Ceder o transferir las concesiones, permisos o los derechos en ellos conferidos, sin autorización de la Secretaría, salvo lo dispuesto en los artículos 20 último párrafo y 30 segundo párrafo de la presente Ley; VIII) Ceder, hipotecar, gravar o transferir las concesiones y permisos, los derechos en ellos conferidos o los bienes afectos a los

mismos, a algún gobierno o estado extranjero, o admitir a éstos como socios de la empresa titular de aquéllos; IX) No conservar y mantener debidamente los bienes concesionados; X) Modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría; XI) No cubrir al gobierno federal las contraprestaciones que se hubiesen establecido; XII) No otorgar o no mantener en vigor la garantía de cumplimiento de las concesiones o permisos o las pólizas de seguros de daños a terceros; XIII) Incumplir con las obligaciones señaladas en el título de concesión en materia de protección ecológica, y XIV) Incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta Ley o en sus Reglamentos”.

El incumplimiento a las cláusulas de los contratos de cesión parcial, también constituye una causal de revocación, prevista en el artículo 33 de la Ley de Puertos, se escucha previamente al afectado, con fundamento en el artículo 52 de ésta Ley.

Por ser un servicio público, el interés público puesto en peligro puede provocar la revocación de la concesión en forma definitiva, en términos de lo previsto por los artículos 26 de la Ley General de Bienes Nacionales, 32 fracción IV de la Ley de Puertos y 20 del Reglamento de la Ley de Puertos.

Ley General de Bienes Nacionales artículo 26.- *Las concesiones sobre bienes de dominio público podrán **rescatarse** por causa de utilidad o interés público, mediante indemnización, cuyo monto será fijado por peritos.*

La declaratoria de rescate hará que los bienes materia de la concesión vuelvan, de pleno derecho, desde la fecha de la declaratoria, a la posesión, control y administración del Gobierno Federal, y que ingresen al patrimonio de la nación los bienes, equipo e instalaciones destinados directa o inmediatamente a los fines de la concesión. Podrá autorizarse al concesionario a retirar y a disponer de los bienes, equipo e instalaciones de su propiedad afectos a la concesión, cuando los mismos no fueren útiles al Gobierno Federal y puedan ser aprovechados por el concesionario; pero, en este caso, su valor real actual no se incluirá en el monto de la indemnización.

En la declaratoria de rescate se establecerán las bases generales que servirán para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario; pero en ningún caso podrá tomarse como base para fijar el valor intrínseco de los bienes concesionados.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo. Si no estuviere conforme, el importe de la indemnización se determinará por la autoridad judicial, a petición del interesado quien deberá formularla dentro del plazo de quince días, contados a partir de la fecha en que se le notifique la resolución que determine el monto de la indemnización.

Reglamento de la Ley de Puertos artículo 20.- *Las concesiones podrán ser **rescatadas** por el Ejecutivo Federal, mediante indemnización, cuando existan causas de utilidad pública. La declaratoria será publicada en el Diario Oficial de la Federación y la indemnización se determinará en los términos que fija la Ley General de Bienes Nacionales sobre el particular.*

La revocación será declarada administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ésta notificará al titular o a su representante legal del inicio del procedimiento y de las causas que le motivan, otorgándole un término de 15 días hábiles para hacer valer su defensa y ofrecer pruebas, hecho lo anterior la Secretaría de Comunicaciones y Transportes dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles. En los casos de la revocación de una concesión otorgada a una API, los derechos y obligaciones establecidos en el contrato de cesión parcial, serán asumidos por la persona que lo sustituya.

Para una pronta, completa e imparcial justicia en materia marítima portuaria, por ser de carácter federal, debiera de conocer de esta controversia un Juez de Distrito, porque el Secretario de Comunicaciones y Transportes tendrá la doble función de juzgador y parte. Los principios de seguridad jurídica, legalidad, honradez, lealtad en el servicio que se les ha encomendado, se violan en forma grave y sistemática, y por su conducta de llegarlo a hacer, apegado a estricto derecho, es un candidato a que se le promueva el juicio político, que en estas fechas esta de moda, y los servidores públicos si se preocupan, más, que de una denuncia o querrela ante cualquier autoridad de índole penal, en términos del artículo 110 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 7 fracción III y 9 de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos 7 y 8 de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos

3.2.3.- Prestación de los servicios portuarios.

La operación portuaria es el servicio que se proporciona en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como la transferencia de carga y trasbordo de personas entre las embarcaciones, la tierra u otros medios de transporte. El sector privado se ha hecho cargo de la operación en estos puntos estratégicos, desde las obras de dragado en canales de navegación, barcenas de ciaboga y paramentos de atraque, cuyo costo es cubierto por las API, así mismo se prestan los servicios portuarios entre ellos incluidos las maniobras, el pilotaje, el remolque y el lanchaje, que se viene prestando por el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto y de empresas privadas relacionadas, el manejo de básculas y locomotoras, el avituallamiento, el amarre de cabos y el suministro de combustible y lubricantes.

Lo anterior tiene apoyo en el artículo 44 de la Ley de Puertos, que establece:

“Artículo 44.- La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria. Los servicios portuarios se clasifican en: I) Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje; II) Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y III) Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto”.

El servicio de amarre y desamarre de cabos, para el atraque y desatraque de embarcaciones se presta por personas físicas o jurídico colectivas, con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o que hayan celebrado contrato mercantil con el administrador portuario, como lo dispone el artículo 65 del Reglamento de la Ley de Puertos.

El autor Santiago Hernández Yzal, habla acerca de los servicios de los puertos de los cuales corresponde a la marina y obras públicas:

“Compete a la autoridad de Marina cuanto se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarre atraque, desatraque, remolque y auxilios. Es de la competencia de obras públicas, dentro del cuadro de mayor o menor autonomía que el puerto de referencia tenga concedida, la ejecución y conservación de obras y edificios; las operaciones de carga y de descarga; la circulación por los muelles y por la zona de servicio portuario; la utilización de instalaciones para carga y descarga; el alumbrado marítimo y el balizamiento.”⁵⁰

⁵⁰ Hernández Yzal Santiago, *Derecho Marítimo I*, Editorial Cadi, Barcelona, 1968, Págs. 54 y 55.

Javier Pinacho Bolaño-Rivadeneira, dice referente de los servicios para atender a los buques: *“En el puerto existen una serie de servicios para atender a los buques que hacen escala en ellos; suministros de agua, de combustible, de pertrechos; talleres de reparación; diques secos o flotantes, etc.”*⁵¹ Este autor dentro de los servicios, contempla a los astilleros, que son propiamente talleres de reparación, como su segundo objetivo, siendo el principal la construcción de embarcaciones. En nuestro país son muy pocos los astilleros. Y por tener una gran demanda en el mundo, de existir en nuestro país traería como consecuencia fuentes de trabajo no olvidando que en el medio marítimo se comenta que la mano de obra de los mexicanos es excelente, son detallistas en esta rama de trabajo. Bastaría referirnos a talleres de reparación ya no de barcos, de contenedores que no los hay, y estas cajas de metal, contenedores, deben ser reparados, pintados y de igual forma se abrirían fuentes de trabajo bien pagados, un sector obrero que no se ha explotado y que sería necesario dárselo a saber a la Secretaría de Economía, a las cámaras empresariales, a los empresarios como una fuente no explotada, al menos en la República Mexicana.

En San Diego California, Estados Unidos de América, es sorprendente observar los astilleros, que se ubican como si fuera otra más de las empresas, que se tiene a la vista del público, sobre las avenidas principales, al lado del tren, ¿Por qué otros países si explotan estos recursos, y nuestro país no lo puede hacer? Y ya no hablemos de sus portaaviones, que tiene abiertos al público, sí todos los visitantes de cualquier nacionalidad puede subir a los portaviones que están en el puerto de San Diego, y en cambio para tratar de subir a una embarcación de la Armada de México, es muy difícil o casi imposible, entrar al puerto, no es posible, a menos de ir acompañado de un prestador de servicios portuarios.

⁵¹ Pinacho Bolaño-Rivadeneira Javier, *Tráfico Marítimo*, editado por Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Madrid, 1978, Pág. 68.

3.3.- Gestión de personas físicas y morales.

Como requisito para que operen en los servicios portuarios las personas físicas, se requiere que tengan la ciudadanía mexicana para que puedan celebrar contratos, concesión o permisos y puedan operar en las terminales, marinas e instalaciones portuarias o prestación de servicios portuarias, en las áreas que no han sido concesionadas por una API, en términos del artículo 20 fracción II y 21 de la Ley de Puertos:

“Artículo 20.- Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente . . . II) Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral; a) Concesiones sobre bienes de dominio público que, además, incluirán la construcción, operación y explotación de terminales, marinas e instalaciones portuarias, y b) Permisos para prestar servicios portuarios. Para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas, se requerirá de permiso de la Secretaría, sin perjuicio de que los interesados obtengan, en su caso, la concesión de la zona federal marítimo terrestre que otorgue la Secretaría de Desarrollo Social. Los interesados en ocupar áreas, construir y operar terminales, marinas e instalaciones o prestar servicios portuarios dentro de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios, según el caso, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones aplicables.”

“Artículo 21.- Las concesiones a que se refiere la fracción I del artículo anterior sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas. Las demás concesiones, así como los permisos, se otorgarán a ciudadanos y a personas morales mexicanos. La participación de la inversión extranjera en las actividades portuarias se regulará por lo dispuesto en la Ley de la materia.”

En consecuencia, cualquier mexicano puede participar en la prestación de los servicios portuarios, con la limitante que prevé el artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que recordando literalmente ordena:

“Artículo 32.- La Ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad. 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. En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo. Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.”

Las personas jurídico colectivas, que participan en la prestación de los servicios portuario, deberán constituirse como sociedades mercantiles, al igual que los Sindicatos, regulados por el artículo 25 fracción III del Código Civil Federal, que dice: Son personas morales: las sociedades civiles o mercantiles, los Sindicatos.

La Comisión de Marina del Senado de la República, en su glosario define: **ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API):** Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Expresa el artículo 38 de la Ley de Puertos: *“Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos. Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.”*

La administración de un puerto ha sido concesionada a una sociedad mercantil, a una Administración Portuaria Integral, S.A. de C.V., y ésta a su vez celebra contratos de concesión parcial con otras sociedades mercantiles, siendo la API autónoma en su gestión operativa y financiera.

Por disposición de la Ley de Puertos, basta que sea una sociedad mercantil, si acudimos a la Ley General de Sociedades Mercantiles en su artículo 89, fracción II analizamos que para la constitución de una sociedad anónima se requiere un capital mínimo de cincuenta mil pesos: *“Artículo 89.- Para proceder a la constitución de una sociedad anónima, se requiere: . . . II) Que el capital social no sea menor de cincuenta millones de pesos (hoy son cincuenta mil nuevos pesos) y que esté íntegramente suscrito.”* Lo que jurídicamente y económicamente se estaría ante la presencia de una simulación de actos jurídicos, porque cualquier daño que se llegara a ocasionar a una embarcación, o afectación a las instalaciones portuarias, el costo sería superior a los cincuenta mil pesos, lo cual no debiera de ser, para cumplir el objeto social de la sociedad mercantil.”

En la operación portuaria intervienen una serie de personajes como a continuación lo precisaremos:

En esta obra del comercio marítimo aparecen como personajes principales el propietario de la embarcación y el naviero, armador, que es la persona que dirige la explotación de un buque y frecuentemente, también se le llama armador y por añadidura el gestor naval, el capitán, el consignatario de buques, etc. Hablamos del comercio marítimo por que es lo que mueve a los puertos, el comercio, desde su antigüedad. El agente naviero es la persona encargada de avituallar o representar al buque en puerto en que se halle y tienen la representación legal, incluso legitimado para recibir emplazamientos de demandas y notificaciones, figura regulada por la Ley de Navegación en su artículo 19:

“El agente naviero general es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende. El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación. El agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.”

El agente consignatario se encarga de la recepción en tierra de las mercancías que han de ser embarcadas, y se hace responsable de las mismas en nombre del armador, de su carga a bordo, de la recepción de las mercancías desembarcadas y de su entrega a los destinatarios, realiza el cobro de los fletes, de la atención a las necesidades del buque como el practicaaje, atraque, suministro de pertrechos, gestiones ante las autoridades.

Participa el capitán, la más representativa en el ambiente marítimo portuario. Es el representante del armador a bordo del buque, que entre sus facultades amplísimas, puede llegar hasta la venta del buque y su cargamento. Es representante del estado y responsable de la navegación, Javier Pinacho Bolaño-Rivadeneira, le denomina “**El amo después de Dios**” teniendo atribuciones de carácter notarial y judicial, ejerce el mando del buque, es el responsable de conducir a la tripulación, el pasaje, la mercancía al puerto de destino en condiciones de seguridad.

El agente de fletamento es el intermediario entre el armador y el fletador en la ejecución de un contrato de fletamento, normalmente interviene en la preparación de la póliza de fletamento, y recibe una comisión sobre el importe del flete.

Intervienen los estibadores en la ejecución de las labores para cargar la mercancía y descarga en los puertos de origen y de destino respectivamente, trabajan en grupos o equipos llamados “collas” que depende el número de acuerdo a las características del puerto, son responsable de su operación. En el pasado la carga y descarga de la mercancía de un barco era por seres humanos, y como transcurre el tiempo, hoy en día se realiza mecánicamente en donde se elimina el servicio personal de los estibadores.

Participa el transitario, que suele denominarse aquella persona que tiene la misión de realizar el tránsito de las mercancías de un lugar a otro, su participación puede ser incluso desde la venta de la mercancía enviada de la fábrica al puerto de salida o del puerto de llegada hasta sus almacenes. En el transporte multimodal, o transportes combinados (transporte de ferrocarril, carretera o aire, es a futuro una participación muy valiosa en este tipo de operación). Estados Unidos de América, en San Francisco, San Antonio, New York, tiene concentrado su transporte multimodal, los aeropuertos están situados muy cerca de sus puertos, de sus patios de contenedores, de las terminales férreas, lo que le permite tener una amplia diversificación de bienes y personas, así como los puertos de Génova en Italia, Róterdam, en Holanda, etc. lugares en los que he tenido la oportunidad de visitar con motivo de diligencias en asuntos de derecho marítimo.

La figura del agente aduanal, interviene para realizar las operaciones de importación o exportación, y todos los tramites administrativos, en la practica una sola persona puede hacer las funciones de éste, del consignatario de los estibadores y de los servicios que llegara a necesitar la embarcación en puerto.

En la operación marítimo portuario existe el práctico, que es un técnico marítimo que le asiste al capitán y puede actuar como un asesor en las maniobras dentro del puerto, ríos o canales. Aún existiendo cartas marítimas detalladas y los derroteros, es necesario en México que un práctico, un piloto de puerto intervenga en la maniobra de entrada y salida al puerto, por Seguridad Nacional, por que los prácticos son los que conocen con gran detalle el canal de acceso al puerto, su profundidad, la corriente, el viento para asegurar o garantizar una excelente navegación, por ello desde la antigüedad se ha creado en cada puerto la institución de hombres de mar experimentados para que en las entradas y salidas de los puertos asesoren la capitanía acerca de los peligros submarinos y le indique la maniobra más apropiada para evitar accidentes. El autor José Luis Fernández Ruiz, en su obra “El práctico de puerto y en contrato de practicaje”, define al contrato de practicaje como “aquél contrato en virtud del cual el práctico, mediante una retribución que percibe del naviero, se compromete a amarrar o desamarrar un buque o a conducirlo dentro o fuera de un puerto determinado.”⁵²

He mencionado que, el práctico asiste al capitán del barco, pero el capitán en ningún momento deja de ser el responsable de la embarcación, y en cualquier momento si el capitán se percata de una maniobra que puede poner en peligro el buque, a la tripulación o a la instalación portuaria, en ese momento toma el mando del barco para realizar él la maniobra, debe de actuar en forma rápida y correcta, como lo afirma el Capitán de Corbeta R. A. B. ArdLey: “Siempre que un buque se mueva en poco espacio, pueden producirse situaciones difíciles. Tanto si es por un error de apreciación por parte del práctico, una equivocación en la respuesta del timón o de la máquina, una avería repentina de la máquina principal o auxiliar del buque, o bien un violento o inesperado chubasco de viento, la reacción del hombre que dirige la maniobra debe ser rápida y correcta.”⁵³

⁵² Fernández Ruiz José Luis, *El práctico de puerto y el contrato de practicaje*, ediciones Nauta, S.A. Barcelona, 1964, Pág. 21.

⁵³ R. A. B. ArdLey, *Pilotaje en puerto*, Ediciones Garriga, S.A., Madrid, 1959, Pág. 143.

El práctico o piloto nace en la época en que la navegación costera era la única que se practicaba y siendo los conocimientos náuticos imprecisos, es por lo que la seguridad de la navegación justificaba esta institución. En el Derecho Romano, en el Digesto, se encuentran dedicados 105 fragmentos al Derecho Marítimo. El no recurrir de ellos, se consideraba una falta grave, ya que si el navío se perdía, el armador era responsable ante los cargadores. Los conocimientos y dominio en el puerto constituyen la práctica propiamente dicha y que en definitiva es patrimonio de los prácticos en puerto.⁵⁴ Por ello, resulta infundada la reforma por medio de la cual desaparecen a los pilotos de puerto del Reglamento de la Ley de Navegación.

El servicio de pilotaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización de un piloto de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, y tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias. El práctico asesora técnicamente al capitán de la navegación y maniobra del buque, no subrogado en ningún momento el mando natural de aquél, pudiendo con la autorización del capitán dar las indicaciones necesarias, pero siempre teniendo en cuenta la condición de que éste o quien lo remplace en ese momento en el puente esté presente y pueda intervenir en caso de ser considerado necesario.⁵⁵

El maestro Omar Olvera De Luna, escribe acerca del piloto lo siguiente: “la figura del piloto es tradicional en el Derecho Marítimo. En muchas naciones es un oficial permanente del buque; en otras también se le llama piloto al “práctico” en la navegación que toma el capitán para que le ayude en la conducción del buque en los pasos difíciles o desconocidos por él al entrar a los puertos y al salir de ellos. En ambos casos la seguridad del buque está encomendada a la pericia del piloto, muy especialmente en puertos, canales, ensenadas y ríos.”⁵⁶

⁵⁴ Fernández Ruíz José L., *ob cit*, Págs. 56, 59 y 60.

⁵⁵ Gherzi Carlos Alberto, *Responsabilidad Profesional*, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Desalma, Buenos Aires, 1996, Págs.67 y 68.

⁵⁶ Olvera De Luna Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, Editorial Porrúa, México, 1981, Págs. 96 y 97.

La maniobra de buques es una tarea fascinante. Resulta quizá, la más absorbente de todas las actividades del marino. Estar en el puente de un buque rápido y sentir cómo la potencia de varios miles de caballos se ponen en acción a una simple orden del telégrafo, llevándolo suavemente al atraque designado es una experiencia inolvidable. “La ejecución de un trabajo diestro y seguro, con viento duro o en un canal difícil proporciona una satisfacción sólo comparable a la que pueda sentirse en la profesión más exigente, se dice que la brillante en los manejos de los buques es una calidad innata de ciertas personas como los pilotos de puerto.”⁵⁷

La responsabilidad del capitán y del piloto de puerto, es regulada por la Ley de Navegación en su artículo 51 establece:

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

El capitán es la persona erigida jurídicamente en jefe supremo de abordo con las siguientes atribuciones para el ejercicio de tal jerarquía. “La etimología de este vocablo ya lo indica, el mérito de la *raía latina caput navis* o **cabeza del buque**, de la que probablemente procede la voz castellana actual. De todos modos la acepción inglesa de master y la misma alemana de schiffer, la primera de las cuales significa genéricamente **amo o dueño** y la segunda **dueño** en el sentido de detentador de la propiedad, ya representan un cierto estadio de la explotación comercial del buque en que, quien lo mandaba efectivamente, tenía muchos de los atributos del dominus.”⁵⁸

⁵⁷ R. A. B. ArdLey, *ob cit*, Pág. 15.

⁵⁸ Hernández Yzal Santiago, *Derecho Marítimo II*, Editorial Cadi, Barcelona, 1969, Pág. 53.

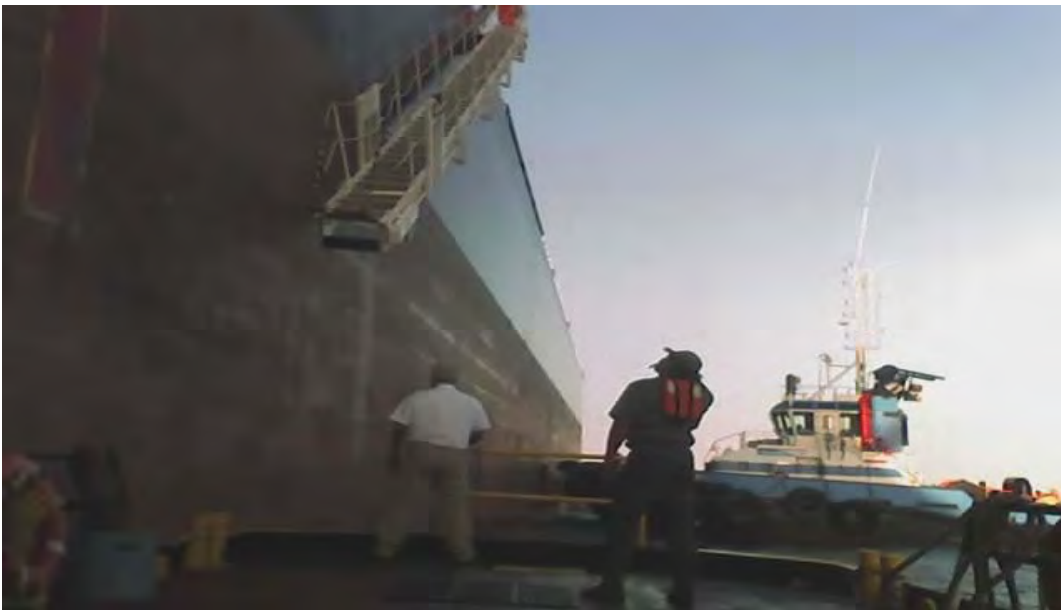
Lo anterior, tiene su fundamento legal en la Ley de Navegación, cuya disposición expresa:

“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.”

Los capitanes de las embarcaciones, tienen las siguientes atribuciones que les confiere la Ley de Navegación en su 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.”

El servicio de lanchaje, es el servicio que se presta con una lancha o remolcador del puerto de embarque al buque para conducir a los pasajeros, tripulantes, pilotos de puerto o prácticos y autoridades aduaneras, sanitarias, de migración (artículo 68 del Reglamento de la Ley de Puertos), hasta el costado de las embarcaciones para abordarlas, subiendo por la escalera y regresarlos a tierra, en este momento del salto, por así llamarle porque es precisamente el salto o el brinco de la lancha a la escalera para subir al buque, interviene o puede intervenir el remolcador, que se pega a la embarcación mayor para darle estabilidad y puedan subir las personas sin ningún riesgo. Una vez que las autoridades se encuentran a bordo, cada una de ellas realiza su gestión o su tramite administrativo, el práctico, el piloto de puerto sube hasta el puente de mando y de allí da la orden al personal del buque para realizar las maniobras, se ayuda de los remolcadores que con su gran potencia aceleran o frenan al buque que está navegando para atracar al puerto. Los barcos de este último siglo, ya no tienen lo que es muy común conocer como el timón, las maniobras se realizan oprimiendo botones y el timón fue reemplazado por la ciencia y es muy pequeño como si fuera un mouse de computadora, que el barco se puede gobernar por una propia mano. Un trabajo bellissimo, pero que implica gran responsabilidad para todo el personal que interviene, una vez el barco dentro del puerto, es atracado en el muelle y el personal de tierra realiza al amarre de cabos, para sujetar la embarcación y no pueda tener movilidad con los vientos de la naturaleza.



En esta fotografía el piloto de puerto salta del remolcador a la escalera de un barco petrolero, para subir.



En el puerto de Róterdam, en Holanda, existe el servicio de taxi náutico, como se aprecia en la fotografía:



El servicio de remolcadores, se prestan por personas físicas o jurídicas colectivas con permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o haber celebrado contrato con el administrador portuario, en términos del artículo 56 del Reglamento de la Ley de Puertos. En la práctica éste servicio se venía prestando por el mismo personal del Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, pero los intereses económicos son muy grandes en este sector, grupos de empresarios han intervenido y vienen contra marea, con las grandes influencias de los servidores públicos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, y en muy corto tiempo tendremos remolcadores privados en los puertos de nuestro país. El autor Antonio García Calero, en su diccionario general de Marina define al remolcador como “el barco que suele haber en los puertos, destinados a remolcar a otro que lo necesite y remolcar es tirar una embarcación de otra o de un objeto sobre el agua.”⁵⁹



Como servicios generales, se encuentra el avituallamiento que comprende la entrega de provisiones a los buques; el de agua potable; combustible y lubricantes; comunicación telefónica, facsimilar o telex; energía eléctrica al barco y a las áreas de maniobras de las mercancías que cargue o descargue; la recolección de basura y desechos; la eliminación de aguas residuales; lavandería, las reparaciones a flote y los

⁵⁹ García Calero Antonio, *Diccionario General de Marina*, Editorial García Calero, México, 1954, Pág. 215.

demás que la Secretaría determine en el acuerdo correspondiente que se publicará en el Diario Oficial de la Federación, así lo prevé el artículo 73 del Reglamento de la Ley de Puertos. Son prestados por personas físicas y jurídicas colectivas, con permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o haber celebrado contrato con el Administrador Portuario.

En los puertos, las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo, se prestarán por sociedades mercantiles autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o que hayan celebrado contrato con el administrador portuario, en los términos de la Ley y este Reglamento. Existe en la operación portuaria un sin número de personajes que asisten las labores del puerto, entre las más importantes las mencionadas con anterioridad.

3.4.- Gestión de Entidades Paraestatales

Emilio O. Rabasa, propone un modelo de desarrollo, modificando alguno de los principios básicos del crecimiento en hacer uso más eficiente y cuidadoso de los recursos productivos del País y la utilización de una tecnología adecuada, para provocar una mayor generación de empleo, que prácticamente han sido inexplorados, como es el caso de la faja marina que rodea a México, no sólo en el mar territorial sino el mar patrimonial en una extensión de doscientas millas, al menos en los recursos pesqueros, como lo hacen otros Países con su gran flota pesquera, entre ellos Estados Unidos y Japón.⁶⁰

⁶⁰ Cfr Rabasa Emilio O., y otros, *México y el Régimen del Mar*, editado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974, Págs. 193 y 194.

3.5 Turismo, Fuente de Divisas

Para el crecimiento del turismo en México, se debe resolver las deficiencias existentes en los niveles de formación y dar respuesta a la demanda de una superior capacitación entre el grupo empresarial turístico y el académico. David Blanquer, en su obra intitulada Derecho del Turismo, habla de la formación académica de los abogados en el mundo del derecho del turismo: “Cuando el destinatario es un estudiante de la Licenciatura de Derecho, debe ensayarse una difícil y equilibrada combinación entre la descripción y el análisis de las normas y la jurisprudencia; no basta con aportar datos e informar al futuro abogado o juez (mediante la descripción de las normas aplicables y la jurisprudencia que las interpreta), sino hay que formarlo en el uso y manejo de los conceptos y técnicas jurídicas, para que con un conocimiento suficiente de la tónica jurídica pueda hacer frente a cualquier conflicto del Derecho, incluso los que no están expresamente previstos por las normas ni todavía han sido resueltos por la jurisprudencia. La aspiración docente es un cambio distinto cuando el destinatario es el estudiante que cursa la diplomatura en turismo.”⁶¹

Desde el punto de vista subjetivo, se analiza la Administración Pública, los operadores turísticos o empresarios que ejercen la iniciativa privada en ese sector de la economía de mercado y finalmente el cliente, el usuario de los servicios portuarios, el turista, y objetivamente se protege las costas o el patrimonio histórico, pasando por el cuidado del entorno urbano y natural, y los servicios turísticos, transporte, alojamiento, restauración, organización de actividades deportivas y recreativas, viajes combinados, etc. En el campo del Derecho del Turismo, tres personajes son los que intervienen: el turista, el empresario y la Administración Pública. El turismo es un negocio de prestación de servicios, y sin usuarios satisfechos el negocio dura poco o no produce rendimientos económicamente rentables.

⁶¹ Blanquer Criado David, *Derecho del Turismo*, Editorial Tirant lo Blank, Valencia, 1999, Pág. 20.

Conforme al artículo 73 fracción XXIX-K de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Congreso de la Unión, tiene facultad para expedir Leyes en materia de Turismo, estableciendo las bases generales de coordinación de las facultades concurrentes entre la Federación, Estados, Municipios y el Distrito Federal, así como la participación de los sectores social y privado y en su artículo 122 fracción V; la Asamblea Legislativa, en los términos del Estatuto de Gobierno, tiene las facultades de regular la prestación y la concesión de los servicios públicos; legislar sobre los servicios de turismo y servicios de alojamiento. Teniendo las facultades los gobiernos federal como local, los objetivos han de ser: consolidar a la República Mexicana como uno de los principales destinos turísticos a nivel nacional e internacional, no olvidando que nuestro país cuenta con una enorme extensión de litorales, zonas ecológicas, culturas que se han conservado hasta nuestros días, el arribo de cruceros a nuestros puertos; propiciar el crecimiento de la actividad turística desde el enfoque del desarrollo sostenible, procurando a tal efecto la satisfacción más idónea y el respeto a los valores ecológicos y patrimonio cultural; conservación y difusión de los recursos turísticos. El turismo, relacionado con el sistema marítimo, portuario, náutico, es muy importante para los mexicanos, que no se ha sabido explotar, uno de los principales puertos de arribo de cruceros es Cancún, Los Cabos, Ixtapa, Loreto, Huatulco, pero fuera de ellos, el resto del litoral no es explotado, se deberá impulsar el desarrollo por los gobiernos federal y local, para incrementar la fuente de divisas, que los turistas bajen de las embarcaciones y dejen su dinero, lo que no en todos los casos ocurre, la fuente de trabajo en esos lugares es temporal buscando que a futuro sea fijo.

En la página de Internet de la Secretaría de Turismo, el empleo en el sector turístico mexicano, al hablar de la importancia del turismo en la economía mexicana, tiene la estadística que entre 1990 y 2000, la actividad turística se consolidó como una de las principales fuentes generadoras de divisas en el país al captar durante el periodo ingresos superiores a los setenta y tres mil millones de dólares, resultando de recibir a más de doscientos cuatro mil millones de turistas. Manifiestan que en las zonas de concentración de turismo nacional como internacional, de cada diez ocupaciones en el sector, más de siete se ubican en las actividades de alojamiento, transporte restaurante y bares.

En materia de puertos los incrementos de embarcaciones recibidas se viene incrementando, según el reporte de la Secretaría de Turismo en la dirección electrónica http://datatur.sectur.gob.mx/jsp/turismo_reporte.jsp, en donde como ejemplo los principales indicadores de cruceros en Cozumel de los años de 1996 a 2004, el número de pasajeros y arribos fue el siguiente:

En pasajeros en 1996 se tuvo 985,666 personas, comparado para el 2004, recibió 2,864,137, el incremento es sumamente importante; al igual que para el año de 1996, se tuvo registrado el arribo de 677 embarcaciones, y para el año de 2004 1304 cruceros, como podemos ver el arribo de cruceros se viene incrementando día a día, pero nuestro país deberá impulsar el crecimiento en el resto de los puertos, brindando seguridad y bajando el costo de los servicios para las embarcaciones y me refiero a las embarcaciones de recreo y deportivas, al turismo náutico que conforme al artículo 2 fracción IX del Reglamento de Turismo Náutico, publicado el 1° de octubre de 2004 lo define como la navegación que con fines recreativos o deportivos se realiza en las vías navegables con embarcaciones menores de recreo y deportivas, sea para el uso particular o con fines comerciales para brindar servicios a terceros.

En las marinas situadas en los litorales mexicanos, que son muy escasas, no obstante el proyecto de Baja California, con la denominada escalera náutica, o peine, en donde se reciben muy pocas embarcaciones, el extranjero prefiere navegar a otros países, porque México tiene un servicio de altos costos y de una precaria seguridad marítima. Y por lo que se refiere a los servicios a terceros en los puertos, estos son reducidos y cuando los hay son sumamente caros lejos de alcanzarse por una familia que gana un salario mínimo, en La Paz, Baja California Sur, para que el turista pueda navegar dos horas en una panga para llegar a la isla y ver los lobos marinos, esnorquear, el servicio es de dos mil quinientos pesos, por cuatro horas.

3.6 Reestructuración inmediata de la Industria Portuaria

La industria portuaria debe ser impulsada y fomentada por el Gobierno Federal, situación que ha sido olvidada. Los servidores públicos en la actualidad, no se preocupan por estos conceptos, sólo buscan intereses económicos, de nada sirve los congresos marítimos que se desarrollan en el país, como el celebrado en el mes de mayo de 2005, en el puerto de Manzanillo, que una vez que se dió la bienvenida por el Gobernador y el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, después de una hora abandonaron el recinto. Careciendo de importancia el resto del programa, puesto que estos personajes son los que deben de escuchar los planteamientos de los participantes, para mejorar los servicios que se brindan en los puertos mexicanos, o la celebrada en el puerto de Ixtapa Zihuatanejo Guerrero en el Hotel las Brisas por AMANAC, en septiembre de dos mil cinco, Dicen en su discurso que los logros, los avances, el crecimiento y conceptos semejantes, pero al retirarse demuestran lo contrario. La Ley de Puertos, debe modificarse, para impulsar el desarrollo de los puertos y como es novedad de los políticos que dicen que viajan a otros países y que traen los sistemas políticos y que los quieren implementar en nuestro país, también deberían visitar puertos de las grandes potencias como lo son Holanda, Japón, Estados Unidos de América, etc.

Los servicios portuarios, no deben sujetarse y dejar al arbitrio la contratación de una persona y me refiero al administrador portuario de la zona, sino que debe regresar a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el efecto de brindar mayor seguridad al territorio nacional y a su soberanía porque al entrar particulares en los servicios de pilotaje, lanchaje, remolcador, amarre de cabos, se estarán ante la presencia de buscar otros intereses económicos, lo que no busca en la actualidad el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto que después de haber prestado el servicio por varias décadas, se ven desplazados por particulares, con los que se ha celebrado contratos.

CAPÍTULO IV

AUTORIDADES EN MATERIA MARÍTIMA

4.1 La Autoridad Portuaria

La autoridad máxima en materia marítimo portuaria radica en el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, quien lo ejerce a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por sí o a través de las Capitanías de Puerto; así mismo lo son los Capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, el Cónsul mexicano en el extranjero a través de la Secretaría de Marina en el puerto o en el lugar en que se halle la embarcación que requiere de la intervención de la autoridad marítima mexicana, esto conforme al artículo 6 de la Ley de Navegación. El Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Marina ejercerá la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva, así mismo es el mando supremo como lo señala la Ley de la Armada de México, quien ejerce sus funciones por conducto de la Secretaría de Marina.

4.1.1 El Ejecutivo Federal

Por disposición de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 89 fracción XIII, el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, tiene la facultad de habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronteras.

La Ley de Puertos en su artículo 16, ordena que la autoridad radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá: Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, promover la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales, en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, autorizar para

navegación de altura terminales de uso particular y marinas, cuando no se encuentren dentro de un puerto, otorgar las concesiones, permisos y autorizaciones a que se refiere esta Ley, así como verificar su cumplimiento y resolver sobre su modificación, renovación o revocación, determinar las áreas e instalaciones de uso público, construir, establecer, administrar, operar y explotar obras y bienes en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público, autorizar las obras marítimas y el dragado con observancia de las normas aplicables en materia ecológica, establecer, en su caso, las bases de regulación tarifaria, expedir las normas oficiales mexicanas en materia portuaria, así como verificar y certificar su cumplimiento, aplicar las sanciones establecidas en esta Ley y sus Reglamentos; representar al país ante organismos internacionales e intervenir en las negociaciones de tratados y convenios internacionales en materia de puertos, en coordinación con las dependencias competentes, integrar las estadísticas portuarias y llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias, interpretar la presente Ley en el ámbito administrativo y ejercer las demás atribuciones que expresamente le fijen las Leyes y Reglamentos.

La Ley Orgánica de la Armada de México en el artículo 5, establece que para el ejercicio de sus atribuciones y desarrollo de sus operaciones navales el Presidente de la República es el Comandante Supremo de las Fuerzas Armadas, gozando de las siguientes atribuciones y obligaciones:

Disponer de la totalidad de las fuerzas que constituyen a la Armada de México en los términos de la fracción VI del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, designar al Alto Mando y a los mandos superiores en jefe, permitir la salida del país a los efectivos de la Armada de México, conforme al artículo 76 fracción III Constitucional, autorizar, mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación, la organización jurisdiccional de las regiones y zonas navales, y las demás establecidas en esta Ley y disposiciones aplicables.

A la Armada de México le corresponde formular los planes de seguridad nacional, en cada puerto tienen apostaderos navales que se requieren para el funcionamiento de la Armada, así como las áreas de control del tráfico marítimo.

4.1.2 La Secretaría de Comunicaciones y Transportes

El Secretario de Comunicaciones y Transportes, ejerce el mando directo del Presidente de los Estados Unidos Mexicanos en materia de Puertos, conforme al artículo 36 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y tiene las siguientes obligaciones y facultades:

- Fijar normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios.
- Regular, promover y organizar la marina mercante.
- Regular las comunicaciones y transportes por agua.
- Inspeccionar los servicios de la marina mercante.
- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima.
- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios

principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina.

- Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios.

4.1.3 La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

Conforme al Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su artículo 1.5 al Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, le corresponde:

- Promover el desarrollo del Sistema Portuario Nacional con la participación de los sectores social, privado y de los gobiernos de los estados y municipios.
- Fomentar la modernización de la infraestructura portuaria en congruencia con las necesidades de desarrollo del transporte marítimo y demás medios del enlace en los puertos.
- Establecer e implantar las políticas, normas, sistemas y procedimientos para el ejercicio de las funciones en materia marítima y portuaria que contribuyan al desarrollo de los diferentes modos de transporte y de las operaciones en los puertos, coordinar, vigilar y evaluar la formulación, así como la ejecución de los diferentes programas de desarrollo del Sistema Portuario Nacional y de la marina mercante mexicana asignados a las unidades administrativas de su adscripción, derivados del Plan Nacional de Desarrollo y

- Otorgar los permisos y autorizaciones correspondientes al ámbito de sus atribuciones y de las unidades administrativas que se le adscriban, así como suscribir los contratos, convenios, acuerdos y documentos relativos al ejercicio de su competencia.

La Dirección General de Puertos, atiende el manejo de cargos y a la industria de cruceros y enlazar de manera más apropiada a los puertos con los otros modos de transportes teniendo las siguientes funciones conforme al artículo 1.5.1 del Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

- Definir y proponer las políticas y programas para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional y ejercer la autoridad portuaria.
- Tramitar las concesiones para la administración portuaria integral y para el uso, aprovechamiento, construcción, operación y explotación de bienes del dominio público en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias que no estén concesionadas a una administración portuaria integral, así como su prórroga, modificación, revocación, rescate o terminación anticipada, resolviendo las inconformidades que se formulen relacionadas con la celebración de concursos públicos para otorgar concesiones o para la celebración de contratos que establece la Ley de Puertos.
- Proponer la habilitación de puertos y de terminales de uso público fuera de los mismos; así como autorizar para navegación de altura, terminales de uso particular y marinas que no formen parte de algún puerto.

- Gestionar los decretos de delimitación y determinación de los recintos portuarios, llevar a cabo las acciones para la liberación y regularización de los terrenos que forman los recintos portuarios, así como lo procedente respecto de su ocupación y participar en la delimitación de las zonas de desarrollo.
- Verificar el cumplimiento de las obligaciones comprendidas en los títulos de concesión, permisos y autorizaciones, así como de los programas maestros de desarrollo portuario y demás disposiciones en el ámbito de su competencia; apercibir a los infractores e imponer, graduar, reducir y cancelar sanciones, dando aviso a las autoridades hacendarias cuando proceda.
- Autorizar, y en su caso, construir obras marítimas y de dragado, así como fijar las especificaciones de construcción en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias.
- Proponer la expedición de normas oficiales mexicanas en el ámbito de su competencia y verificar su cumplimiento, así como prestar los servicios portuarios que no hayan sido objeto de concesión o permiso, cuando así lo requiera el interés público.
- Dar mantenimiento, en su caso, a la infraestructura, verificar que la construcción de las obras en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, se lleven a cabo conforme a las condiciones y características técnicas aplicables; autorizar su funcionamiento, así como llevar el catastro de las obras e instalaciones portuarias.

- Vigilar, a través de los Capitanes de Puerto, que el atraque y permanencia de embarcaciones en los puertos se realice en condiciones de seguridad, asignar las posiciones de atraque en los puertos no concesionados, resolviendo las quejas que presenten los navieros con relación a dichas posiciones.
- Operar los servicios de vigilancia en los puertos, así como controlar los accesos y el tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario.
- Establecer las bases de regulación tarifaria y de precios y, en su caso, las tarifas por el uso de infraestructura y prestación de servicios portuarios, así como proponer los derechos, productos y aprovechamientos y las contraprestaciones que se cubrirán al Gobierno Federal por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes de dominio público y los servicios concesionados o permisionados; auxiliar a las autoridades fiscales en el cobro de derechos y demás contribuciones que se generen en los puertos que no hayan sido concesionados.
- Autorizar las reglas de operación, así como los programas maestros de desarrollo portuario y sus modificaciones sustanciales, para los puertos concesionados a las administraciones portuarias integrales, registrar las modificaciones menores a dichos programas y dar seguimiento a los programas operativos anuales presentados.
- Realizar trabajos de dragado y verificar profundidades en las vías de navegación marítimas y fluviales mediante estudios batimétricos, así como determinar normas y especificaciones técnicas para las obras de dragado realizadas en puertos e instalaciones concesionadas.

- Proponer e instrumentar las políticas y programas para el desarrollo del Sistema Portuario Nacional, así como establecer la coordinación entre los distintos modos de transporte que concurren en los puertos y fomentar la participación de los sectores social y privado en las actividades portuarias.
- Autorizar los programas de operación portuaria de las Administraciones Portuarias Integrales y definir, controlar y verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en las concesiones, permisos, programas maestros de desarrollo portuario y demás disposiciones en la materia.
- Participar en eventos internacionales portuarios para establecer cooperación técnica en la materia.
- Otorgar los permisos para construir y usar embarcaderos, atracaderos, botaderos y demás similares en las vías generales de comunicación por agua, fuera de puertos, terminales y marinas y para prestar servicios portuarios, así como declarar su terminación por cualquiera de las causas previstas en la Ley de Puertos.

La Dirección General de Marina Mercante, tiene las funciones que le confiere el Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su artículo 1.5.2, que corresponden a fomenta el desarrollo de la marina mercante, las comunicaciones y transporte por agua, así como promover la modernización de la navegación marítima en concordancia con las necesidades que demande el transporte marítimo del país y cuenta con las siguientes:

- Regular, promover, coordinar y controlar la marina mercante mexicana, las comunicaciones y transporte por agua, así como ejercer la autoridad marítima en los términos de la legislación aplicable.
- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua de acuerdo con la Ley de Navegación, vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos, así como el funcionamiento de agencias consignatarias y representantes de navieros; aprobar los proyectos de bases constitutivas de sociedades y determinar las disposiciones que deberán contener los permisos y autorizaciones correspondientes.
- Establecer los lineamientos para la formulación de programas de inspección periódica a las embarcaciones; actualizar los procedimientos de inspección y certificación nacional, así como efectuar la clasificación, inspección y certificación de las embarcaciones y los artefactos navales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones; proponer la actualización de los Reglamentos y vigilar su aplicación; verificar los planos, especificaciones y vigilar que las memorias descriptivas se apeguen a la normatividad vigente.
- Vigilar el cumplimiento de la normatividad aplicable a las agencias navieras y embarcaciones mercantes en aguas jurisdiccionales, atender y tramitar las resoluciones sobre amarres temporales, desguaces y abandonos forzosos de embarcaciones, integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes marítimos en territorio nacional.

- Regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana, así como expedir, controlar, renovar, suspender y revocar los títulos, licencias y documentación que acredita su aptitud para prestar servicios a bordo de las embarcaciones.
- Construir, operar y controlar las obras de señalamiento marítimo a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, programar las obras del servicio del sistema nacional de señalamiento marítimo, así como proponer modelos de torre, faro, baliza y guardafaro, controlar y actualizar la red del sistema de ayudas a la navegación marítima conforme a las normas nacionales e internacionales, dirigir, normar y coordinar la prestación de los servicios de ayudas a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo.
- Dirigir, coordinar y controlar el Registro Público Marítimo Nacional y el Programa de Abanderamiento, abanderar y matricular embarcaciones y artefactos navales mexicanos y llevar el control de abanderamiento, expedición de pasavantes y registro de matrículas de las embarcaciones mexicanas.
- Definir estrategias y políticas para promover la adopción de convenios internacionales, bilaterales y multilaterales, en beneficio de la marina mercante nacional, participar en los foros nacionales orientados a la promoción de exportaciones, promover el desarrollo del transporte por agua y de la marina mercante mexicana, participar en la definición e instrumentación de programas de transporte marítimo y vigilar el cumplimiento de las disposiciones y normas emanadas de los convenios internacionales ratificados por México.

- Coordinar las tareas de auxilio y salvamento en aguas de jurisdicción mexicana y realizar investigaciones y actuaciones, designar peritos en materia de accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres y formular dictámenes de los mismos.
- Apercibir a los infractores e imponer, graduar, reducir y cancelar sanciones, dando aviso a las autoridades hacendarias cuando proceda.

4.1.4 La Capitanía de Puertos

Tiene como función promover y vigilar que las actividades de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones se realicen con eficiencia y oportunidad, así como mantener enlace de información y comunicación con las unidades administrativas involucradas para apoyar la operación portuaria.

Tiene la facultad de proponer la jurisdicción territorial de las Capitanías de Puerto y Delegaciones y gestionar los recursos para la instalación de las Capitanías y Delegaciones que habilite el Ejecutivo Federal en los puertos y terminales del país.

- Coordina, regula supervisa y vigila que las actividades de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones dentro de su ámbito de competencia cumplan con su objetivo.
- Mantiene el enlace de comunicación y coordinación entre las direcciones generales de Puertos y Marina Mercante con las Capitanías de Puerto y Delegaciones.

- Propone la designación de los titulares de las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones, así como del personal de mando medio de las mismas.
- Recibe la información relativa a los fenómenos meteorológicos y se encarga de difundirla a la comunidad marítimo portuaria a través de derroteros meteorológicos.
- Coordina con las Direcciones Generales de Puertos y Marina Mercante, la elaboración de programas de operación y prestación de servicios en las Capitanías del Puerto y Delegaciones,
- Coordina a través de las Capitanías de Puerto, el Cuerpo de Resguardo Marítimo Federal para la vigilancia, seguridad y archivo a la navegación interior.
- Establece esquemas de seguimiento y supervisión de las Capitanías de Puerto en materia de seguridad, navegación, señalamiento marítimo y aspectos técnicos de las operaciones, coordina los programas de instalación, mantenimiento y conservación de la infraestructura marítima, vigila los servicios portuarios y de navegación y verifica que se realice la supervisión de las condiciones de seguridad y profundidad en los puertos, así como verificar que el atraque y permanencia de embarcaciones se realice bajo las condiciones de seguridad.

Lo anterior tiene su fundamento en el Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su artículo 1.5.3

4.1.5 El Funcionamiento de las APIS, como autoridad

La Administración Portuaria Integral API es una sociedad mercantil que se rige por las disposiciones de la Ley General de Sociedades Mercantiles, la que goza de una concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y prestación de servicios portuarios en su conjunto, o bien, una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal, que tendrá el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa.

La Ley de Puertos en su artículo 40, establece con claridad las facultades de la API, consistentes en:

“Lograr el desarrollo con eficiencia y competitividad de los puertos, terminales, la zona de desarrollo portuaria, infraestructura portuaria de uso común: las terminales, marinas las realiza por sí o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos, presta servicios portuarios por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo, opina sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto, formula las reglas de operación, asigna las posiciones de atraque, opera los servicios de vigilancia, los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes, etc., dentro de las cuales no se encuentra que tenga la facultad de actuar como autoridad en un puerto, más sin embargo en la práctica existiendo una Capitanía de Puertos, ésta autoridad se encuentra a las ordenes del administrador portuario y la razón es muy sencilla, se debe a los grandes intereses económicos que existen en los puertos.”

Para darle formalidad a las funciones de la API, como autoridad, el Poder Judicial Federal, ha emitido la siguiente resolución:

CONCESIONES PARA LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL. EL ARTÍCULO SÉPTIMO TRANSITORIO DE LA LEY DE PUERTOS, QUE ESTABLECE LA POSIBILIDAD DE OTORGARLAS DIRECTAMENTE A SOCIEDADES MERCANTILES DE PARTICIPACIÓN ESTATAL MAYORITARIA, ES CONSTITUCIONAL.

La facultad de la nación para imponer a la propiedad las modalidades que dicte el interés público y para concesionar el uso, explotación y aprovechamiento de los bienes y recursos del dominio público, así como la prestación de servicios de este carácter, que se contempla en los artículos 27 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, no se contraviene por el artículo séptimo transitorio de la Ley de Puertos, que establece la posibilidad de otorgar concesiones para la administración portuaria integral directamente a sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria, puesto que el artículo 90 de la Carta Magna dispone que la organización de la Administración Pública Federal será centralizada y paraestatal; la primera, se conforma con las Secretarías de Estado, Departamentos Administrativos, Consejería Jurídica y Procuraduría; y, la segunda, integrada por entidades establecidas por decretos del Poder Legislativo o del Poder Ejecutivo acorde a lo previsto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se caracteriza por tener personalidad jurídica autónoma determinada mediante declaración legal específica para cada caso, con un patrimonio propio, como es el caso de los organismos descentralizados, empresas de participación estatal mayoritaria, entre otras. En este contexto, cabe concluir que si la administración portuaria integral es el resultado de la concesión directa a un ente paraestatal del ejercicio de actividades cuya titularidad corresponde originalmente al Estado, quien la otorga con la finalidad de satisfacer el interés general y de que lo auxilien en la función pública que le compete, dicha facultad no se desnaturaliza porque la ejerza a través de una empresa paraestatal, ni con ello se transgreden los preceptos constitucionales mencionados.

Amparo en revisión 1650/97. Julio César Alejandro Arcos. 25 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: Mariano Azuela Güitrón. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Jorge Careño Rivas.

Amparo en revisión 791/98. Francisco Manzano Inurrieta. 25 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: Mariano Azuela Güitrón. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretario: Jorge Carezo Rivas.

Amparo en revisión 1942/96. Raúl Ruiz Villegas. 25 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: Mariano Azuela Güitrón. Ponente: Juventino V. Castro y Castro. Secretario: Roberto Javier Ortega Pineda.

Amparo en revisión 1779/96. Luis González Aranda. 25 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: Mariano Azuela Güitrón. Ponente: Juventino V. Castro y Castro. Secretario: Roberto Javier Ortega Pineda.

Amparo en revisión 1011/96. Lilia Terán Martínez. 25 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: Mariano Azuela Güitrón. Ponente: Juan N. Silva Meza. Secretario: Germán Martínez Hernández.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el dieciséis de noviembre en curso, aprobó, con el número 138/1999, la tesis jurisprudencial que antecede. México, Distrito Federal, a dieciséis de noviembre de mil novecientos.

Fuente Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo X, Diciembre de 1999, Tesis P./J. 138/99, página 6.

No. Registro: 192,769, Jurisprudencia, Materia(s):Constitucional, Administrativa, Novena Época, Instancia: Pleno.

La figura de la API, debe desaparecer de la Ley de Puertos, porque no se ha cumplido con su objetivo, al ser la API una sociedad mercantil, tiende a lucrar, y lo ha logrado teniendo un monopolio en los puertos de la república, sus instalaciones son preciosas, edificios completos, comparadas a las de la capitania de puertos que son construcciones viejas y feas, que son donde la autoridad permanece, el capitán de puerto.

El mando debe ejercerse directo por la Capitanía de Puertos, que es el que representa a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de no ser así en el Capítulo III, de la Autoridad Portuaria, de la Ley de Puertos, se deberá adicionar para que aparezca como autoridad la API, mientras es erróneo este criterio mencionado.

4.2 La Autoridad en materia de Sanidad

Los autores de derecho marítimo han considerado a los tripulantes de una embarcación a una ciudad flotante, se nace y se muere en ella y como medida precautoria para los países se requiere que para el despacho y arribo de las embarcaciones mayores y navegación de altura, la autoridad mexicana exige el “patente de sanidad” o un documento similar, que garantice que la tripulación se encuentra con las condiciones de salud y que no se corre un riesgo con su arribo o zarpe de las embarcaciones. Esto es regulado por la Ley de Navegación en sus artículos 66 fracción II) inciso b, 66 fracción I, 67 fracción II punto 5.

Pero no solamente las personas, sino la mercancía y es el caso cuando se transporta animales en pie, productos cárnicos y sus subproductos, interviene la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, la que tiene la función de hacer las inspecciones zoonosanitarias para el tratamiento, prevención, control, erradicación y extinción de plagas y enfermedades, como lo dispone la Ley Federal de Sanidad Animal en su artículo 44, el Reglamento de Operación y Funcionamiento interno del Consejo Técnico Consultivo Nacional de Sanidad Animal en su artículo 6.4 y la Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos que tiene como finalidad promover y vigilar la observancia de las disposiciones fitosanitarias, diagnosticar y prevenir la diseminación e introducción de plagas de los vegetales, sus productos y subproductos, dando cumplimiento a la Ley Federal de Sanidad Vegetal, en sus artículos 2 y 7 fracción XXVIII.

La Ley General de Salud, en su artículo 3, fracción XXIX, considera salubridad general la sanidad internacional.

En la realidad, las autoridades mexicanas no exigen un patente de sanidad, en términos de la Ley General de Salud, sino que cuando sale el grupo de autoridades del puerto rumbo a la embarcación, la abordan y dan por hecho que la misma cumple las condiciones de seguridad en materia de salud, y el ejemplo de que cuando un país exige todos los requisitos salvaguardando los extremos de seguridad, no permite que arriben las embarcaciones y el ejemplo que vivimos los mexicanos fue el barco de la Armada de México que trasladó alimentos y medicamentos para la ayuda internacional a los Estados Unidos de América, tras los daños sufridos en aquél país por el huracán “Katrina”, y que las autoridades de ese puerto, no permitieron el arribo de la embarcación de inmediato, sino que permaneció muchas horas en espera de la autorización, previa revisión de documentos.

La Ley General de Población en su artículo 30 dispone que no se permitirá la visita a ningún transporte marítimo en tránsito internacional, sin la autorización previa de las autoridades de Migración y las Sanitarias.

La autoridad de servicio de sanidad es la primera que debe inspeccionar la entrada y salida de personas en el transporte marítimo.

4.3 La Autoridad de Migración

Después que debiera de intervenir la autoridad de sanidad, la siguiente en participar es la Secretaría de Gobernación y la Policía Federal Preventiva para inspeccionar la entrada y salida de personas en el transporte marítimo, en las costas y puertos (Artículo 16 de la Ley General de Población). Y se procede a dar las reglas en esta materia:

- Ningún pasajero o tripulante de transporte marítimo podrá desembarcar antes de que las autoridades de Migración efectúen la inspección correspondiente (Artículo 22 de la Ley General de Población).
- Los tripulantes extranjeros de transportes marítimos, sólo podrán permanecer en territorio nacional el tiempo autorizado. Los gastos que origine su expulsión o salida del país, serán cubiertos por los propietarios o representantes de dicho transporte (Artículo 23 de la Ley General de Población).
- Los capitanes de buques deberán presentar a las autoridades de Migración, en el momento de efectuar la inspección de entrada o salida, lista de los pasajeros y tripulantes, así como todos los datos necesarios para su identificación (Artículo 24 de la Ley General de Población).
- No se autorizará el desembarco de extranjeros que no reúnan los requisitos que exige la Ley General de población, salvo a los extranjeros que a su documentación les falte algún documento secundario, para este caso se les considera visitantes temporales y podrán estar hasta 30 días previo depósito o fianza que garanticen su regreso al país de procedencia (Artículo 25 de la Ley General de Población y 42 fracción X de su Reglamento).
- Ningún transporte marítimo podrá salir de puertos nacionales antes de que se realice la inspección de salida por las autoridades de Migración y de haberse recibido de éstas la autorización para efectuar el viaje, salvo casos de fuerza mayor de acuerdo con las disposiciones de la Secretaría de Marina y de las autoridades competentes (Artículo 28 de la Ley General de Población)

- No se permitirá la visita a ningún transporte marítimo en tránsito internacional, sin la autorización previa de las autoridades de Migración y las Sanitarias. Y las personas que violen esta disposición tienen como sanción una multa de quinientos pesos o arresto hasta por 3 días (Artículo 30 y 137 de la Ley General de Población)
- alguna de la información solicitada al capitán de la embarcación es: ubicación del buque en el momento de la revisión, hora prevista de llegada del buque, lista de tripulantes, descripción general de la carga a bordo del buque, lista de pasajeros, etc.

4.4 Autoridades sobre Aduanas

Para el cumplimiento de las obligaciones fiscales en materia de puertos, quienes importan o exportan están obligados al pago de los impuestos respectivos, los que recauda la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de las autoridades aduaneras. Los realizan por conducto de su agente aduanal o apoderado aduanal; el conocimiento de embarque que es el documento que ampara la mercancía que es transportada en la embarcación. Antes del arribo del barco a puerto, el agente aduanal realiza todos los trámites necesarios y pago de impuestos para que no pierda tiempo la embarcación en trámites burocráticos por que cada minuto que el barco este en puerto sin movimiento el naviero o armador pierde dinero, a lo que se le llama las estadías, contraestadías o plancha, las mercancías una vez que se descargan son llevadas a los almacenes, en esta parte del escenario intervienen los prestadores de servicio especializados en el manejo, almacenaje y custodia.

4.5 La Secretaría de Marina (Seguridad y Vigilancia)

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en su artículo 30, establece los asuntos que le compete a la Secretaría de Marina:

- Ejercer la soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva;

- Organizar, administrar y operar el servicio de aeronáutica naval militar;
- Organizar y administrar el servicio de policía marítima;
- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada;
- Construir, mantener y operar, astilleros, diques, varaderos y establecimientos navales destinados a los buques de la Armada de México;
- Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;

La soberanía en aguas territoriales es resguardada por la Armada de México, siendo el comandante supremo el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

El maestro Alejandro Carlos, en su obra Derecho Militar Mexicano, al hablar de la Secretaría de Marina, nos dice: “El Secretario de Marina como alto mando de la Armada de México tiene a su cargo la planeación, coordinación, control y evaluación de las actividades encomendadas a dicha dependencia gubernamental, para ello se auxilia en forma directa de la Subsecretaría y la Oficialía mayor, y les delega responsabilidades sumamente importantes en el ámbito de sus respectivas competencias. . . La estructura de disciplina y militarización que enmarca a la Secretaría de Marina, hace suponer que su existencia se justifique con la defensa y custodia de nuestros extensísimos mares, ya que por razones geográficas México es bañado en gran parte de su territorio por aguas marítimas, sin embargo su función se extiende al ámbito de su enseñanza, con especial atención en las áreas de investigación. . . La Secretaría de Marina cuenta con una estructura orgánica plena que le permite desarrollarse en sus diversas áreas de competencia, pasando desde las áreas de defensa a las de operación, transporte y mantenimiento naval hasta las de investigación y cultura del mar y sus recursos. La Secretaría de Marina es muy útil para los fines de la Nación, y desde luego es una parte importante de la defensa nacional con autonomía de la Secretaría de la Defensa Nacional,

sin que se relegue a ésta como la cabeza del sector, y por mandato constitucional directamente del Presidente de la República.”⁶²

Como vemos, la Secretaría de Marina, tiene a cargo una gran tarea, garantizar la soberanía nacional en aguas territoriales y responsable de la vigilancia en las costas y vías navegables, por lo que se debiera incrementar la flota naval y modernizarla porque no es suficiente la que hoy en día se tiene.

4.6 Responsabilidad de las Autoridades

El maestro Alberto del Castillo del Valle, nos dice en que consiste la responsabilidad oficial, siendo el conjunto de procesos administrativos, merced a los cuales se sanciona a los servidores públicos que en ejercicio de sus funciones públicas, violan el orden jurídico, preferentemente el constitucional. Ergo, el servicio público que en su actuación al frente de un ente público (Órgano de gobierno, órgano público autónomo u organismo público descentralizado), viola el orden jurídico, afectando los principios básicos que rigen con motivo de la prestación del servicio público, se hace acreedor a una sanción que prevé la Ley.⁶³

Todos los servidores públicos, deben de actuar con la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad, y eficiencia en el desempeño de sus funciones, empleos, cargos y comisiones, como lo dispone el artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 47 fracción I, de la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos y 7 y 8 fracción I, de la Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos y del Código Penal Federal, sin perjuicio de los que otras Leyes dispongan.

De modo que si algún servidor público con su conducta se adecua a un acto u omisión, debe participar el Ministerio Público Federal en términos de Ley de Puertos en su artículo 3 y de la Ley de Navegación en su artículo 3, respectivamente, también existe la responsabilidad civil y administrativa, pero lo novedoso es la responsabilidad política.

⁶² Carlos E. Alejandro, *Derecho Militar Mexicano*, Editorial Porrúa, 3ª Edición, México, 2005, Págs. 133 y 134.

⁶³ Del Castillo del Valle Alberto, *Bosquejo sobre Responsabilidad Oficial*, Editorial Ediciones Jurídicas Alma, S.A., México, 2004, Pág. 21.

Por los actos de acción y omisión de los servidores públicos, el Poder Judicial de la Federación ha emitido el siguiente criterio:

SERVIDORES PÚBLICOS. SU RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA SURGE COMO CONSECUENCIA DE LOS ACTOS U OMISIONES PREVISTOS EN LA LEGISLACIÓN QUE RIGE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y SU RELACIÓN CON EL ESTADO. La responsabilidad administrativa de los servidores públicos surge como consecuencia de los actos u omisiones - que se definan ya sea por la propia legislación bajo la cual se expidió el nombramiento del funcionario, la Ley que rige el acto que se investigó, o bien, por las que se contemplan en la Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos- pues, de no considerarse así, bastaría que el ordenamiento jurídico respectivo no previera las obligaciones o deberes que a cada funcionario le corresponden, para dejar impunes prácticas contrarias a la legalidad, honradez, imparcialidad, economía y eficacia que orientan a la administración pública y que garantizan el buen servicio público, bajo el principio unitario de coherencia entre la actuación de los servidores públicos y los valores constitucionales conducentes, sobre la base de un correlato de deberes generales y la exigibilidad activa de su responsabilidad. Tan es así que la propia Constitución Federal, en su artículo 109, fracción III, párrafo primero, dispone que se aplicarán sanciones administrativas a los servidores públicos por los actos u omisiones que afecten la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que deban observar en el desempeño de sus empleos, cargos o comisiones, lo que constriñe a todo servidor público a acatar y observar el contexto general de disposiciones legales que normen y orienten su conducta, a fin de salvaguardar los principios que la propia Ley Fundamental estatuye como pilar del Estado de derecho, pues la apreciación de faltas implica constatar la conducta con las normas propias o estatutos que rigen la prestación del servicio público y la relación laboral y administrativa entre el servidor público y el Estado.

CUARTO TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA ADMINISTRATIVA DEL PRIMER CIRCUITO.

Revisión fiscal 316/2002. Titular del Órgano Interno de Control en el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado. 29 de enero de 2003. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretario: Alfredo A.

Martínez Jiménez.

Revisión fiscal 357/2002. Titular del Área de Responsabilidades del Órgano Interno de Control en Pemex Exploración y Producción. 12 de febrero de 2003. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Claudia Patricia Peraza Espinoza.

Revisión fiscal 37/2003. Titular del Área de Responsabilidades de la Unidad de Contraloría Interna en el Instituto Mexicano del Seguro Social, encargado de la defensa jurídica de este órgano de control y del titular del ramo. 12 de marzo de 2003. Unanimidad de votos. Ponente. Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Alma Margarita Flores Rodríguez.

Revisión fiscal 22/2003. Titular del Área de Responsabilidades del Órgano Interno de Control en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en su carácter de encargado de la defensa jurídica de dicho órgano interno y en representación del Secretario de Contraloría y Desarrollo Administrativo. 12 de marzo de 2003. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Alma Margarita Flores Rodríguez.

Revisión Fiscal 50/2003. Titular del Área de Responsabilidades del Órgano Interno de Control en Pemex Exploración y Producción, en representación del Titular de la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo. 2 de abril de 2003. Unanimidad de votos. Ponente: Jean Claude Tron Petit. Secretaria: Claudia Patricia Peraza Espinoza. No. Registro 184,396, Jurisprudencia, Materia(s) Administrativa, Novena Época, Instancia Tribunales Colegiados de Circuito, Fuente Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Tomo XVII, Abril de 2003, Tesis I.4o.A. J/22, Página 1030.

El autor Arturo González Jiménez, comenta que “la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos, busca renovar el marco jurídico de los servidores públicos a fin de combatir la corrupción e impunidad y de restaurar la credibilidad en el Estado de Derecho, lo cual, no corresponde a la realidad, la corrupción de las autoridades en

México, no va a cambiar hasta que se sancione verdaderamente a los servidores públicos, por que tal parece que el entrar a los reclusorios es un estatus social, como los presos que salieron libres de todo cargo en el año de 2005".⁶⁴

Las autoridades en materia de puertos, deben de cumplir además de las Leyes mexicanas, los acuerdos internacionales como lo es el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP), que entró en vigor el 1 de julio de 2004, que surge tras los sucesos ocurridos en los Estados Unidos de América del 11 de septiembre de 2001, que implementan nuevas medidas en relación a la protección de los buques y de las instalaciones portuarias, es responsabilidad de las autoridades la protección de las instalaciones portuarias y deberán preservar las siguientes reglas:

- Garantizar la ejecución de todas las tareas relacionadas con la protección de la instalación portuaria;
- Controlar el acceso a la instalación portuaria;
- Vigilar la instalación portuaria, incluidas las zonas de fondeo y atraque;
- Vigilar las zonas restringidas a fin de que sólo tengan acceso a ellas las personas autorizadas;
- Supervisar la manipulación de la carga.
- Supervisar la manipulación de las provisiones del buque; y

⁶⁴ González Jiménez Arturo, *Comentarios a la Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos*, Ediciones Jurídicas Alma, S.A. de C.V., México, 2004, Pág. 7.

- Garantizar la disponibilidad inmediata de los medios para las comunicaciones sobre protección.

De igual forma, el buque tiene que sujetarse a una verificación que cumpla un estado satisfactorio y responda a las necesidades del servicio a que está destinado y si lo aprueba se expide un certificado internacional de protección del buque que contiene los siguientes elementos:

- Sello oficial;
- Estado;
- Autoridad del gobierno de;
- La persona que firma el certificado a nombre de la autoridad;
- Nombre del buque;
- Número o letras distintivos;
- Puerto de matrícula;
- Tipo de buque;
- Arqueo bruto;
- Número IMO;
- Nombre y dirección de la compañía;
- Fecha de verificación inicial de renovación en que se basa el certificado;
- Vigencia;
- Lugar de expedición;
- Fecha de expedición;
- Firma del funcionario debidamente autorizado que expide el certificado;
- Sello o estampilla de la autoridad expedidora, según proceda.

CAPÍTULO V

PROPUESTAS

5.1 Desarrollo Portuario.

Por la gran extensión de los litorales mexicanos, las autoridades deberán poner un interés en el desarrollo portuario, que está rezagado en la legislación y en consecuencia no es posible alcanzar un crecimiento económico; debe competir con las potencias mundiales e ir de la mano con la globalización mundial. Contando con la Comisión de Marina Mercante de la Cámara de Diputados y de Senadores se propone un crecimiento en los puertos mexicanos a través de que se otorgue su independencia, y así se deje de cargar con las imposiciones de los Estados Unidos de América con sus acuerdos internacionales, a raíz de los sucesos ocurridos el 11 de septiembre de 2001, que sólo traen gastos desmedidos y que no se pueden cumplir con las disposiciones porque los puertos no cuentan con la estructura de primer nivel.

5.2 Estímulos, fomento y subsidio portuario.

La experiencia a nivel internacional refleja que países marítimos como lo es Holanda entre otros, brinda el apoyo a la industria portuaria; ¿por qué no aprender de ellos?

El transporte no sólo es por carretera o aire, sino también por mar y por el volumen de carga a costos bajos, se sugiere al gobierno federal que incremente su flota mercante subsidiada, para brindar fuentes de trabajo a los mexicanos, disminuyendo el nivel de pobreza que tenemos y al arribo de los puertos, consumir el fruto de la naturaleza que daría de comer a miles de mexicanos. No permitamos que el alimento de primera calidad que se obtiene del mar sea llevado a otros países ya industrializados, mientras que nuestro país se queda con el de segunda o tercera calidad, hay que explotar los recursos naturales como el de pesca, brindando fuentes de ingresos y que el producto sea consumido por los mexicanos y con ello reducir la extrema pobreza en que vivimos.

5.3 Reformas al marco jurídico y su compilación.

Los abogados que tienen relación con el mundo marítimo observan con claridad que se requiere que las normas de esta materia sean recogidas y compiladas en un ordenamiento y no tener que acudir a un sin número de leyes, que tienen defectos y que no son reformadas por los legisladores. Esto obedece a que quien realiza las reformas, adiciones o derogaciones no son expertos en la materia, lo que complica más el marco jurídico de carácter marítimo portuario; se contribuiría bastante, con tener un Código Federal de Procedimientos Marítimos, porque por ser materia federal se aplica hoy en día el Código Federal de Procedimientos Civiles; en materia administrativa, la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y en materia de hipotecas el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, es decir, no hay una uniformidad y las autoridades aplican las que quieren sin respetar el carácter federal, la garantía de legalidad y seguridad jurídica se ve violada por los servidores públicos, que abusando del poder, aplican los recursos en una forma desmedida para otros servicios, menos para el bienestar y mejoramiento del sistema jurídico legal marítimo portuario.

5.4 Desaparición de las APIS

Con la entrada en vigor de la Ley de Puertos y la Ley de Navegación y sus reglamentos, se creó la figura de la Administración Portuaria Integral, para administrar los puertos. Jurídicamente es una simulación de actos jurídicos y debe desaparecer por las siguientes razones:

Primero.- Porque se transfiere la administración de un puerto a una sociedad mercantil anónima, que de acuerdo a la Ley General de Sociedades Mercantiles requiere de un capital mínimo de cincuenta mil pesos; Un puerto no vale cincuenta mil pesos.

Segundo.- El fin de ser una sociedad mercantil, es el de no tener la responsabilidad administrativa de los servidores públicos, al constituirse la sociedad, la API por socios, ya no es de aplicarse la Ley Federal de los Servidores Públicos y la Ley Federal Administrativa de los Servidores Públicos, por lo que no están obligados a

declarar sus bienes, beneficiándose sólo los administradores portuarios, concretándose el poder económico en pocas manos.

Tercero.- Conforme a la Ley, la autoridad máxima en materia portuaria radica en el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, que se representa por conducto del Secretario de Comunicaciones y Transportes, quien delega sus facultades y funciones al capitán de puerto, que debe haber en cada puerto de la República Mexicana; quiere decir que el capitán de puerto es la máxima autoridad, mas en la realidad quien tiene el mando es el Administrador Portuario, que da la orden al capitán de puerto y es muy desagradable que éstas personas se vean manipuladas por inexpertos y los intereses económicos se ven reflejados en el patrimonio del administrador portuario, frente al capitán de puerto en una forma desproporcionada.

Cuarto.- El administrador portuario realiza actividades de una autoridad y jurídicamente ninguna sociedad mercantil puede ejercer actos de autoridad, se comete un ilícito de usurpación de funciones conforme al Código Penal Federal, la figura de la API, debe desaparecer de la legislación.

5.5 Cultura Marítima

Nuestro país, carece de una cultura marítima, para ello se propone a la Secretaría de Educación Pública, que en sus planes de estudios, en los niveles primaria, secundaria, preparatoria y licenciatura, se integren temas relacionados con los puertos, la marina mercante, la Armada de México, la navegación, la pesca y todo lo relacionado en la industria portuaria marítima, y provocar un interés por estos temas que se encuentran olvidados.

5.6 Nombramiento de Marineros en materia Portuaria

Cada servidor público debe reunir ciertos requisitos para cumplir su función, desde el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, como consta en el artículo 82 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los diputados deben tener los requisitos que marca el artículo 55 Constitucional; los senadores, los estipulados en el artículo 58 de la Constitución Federal. Así los cargos del Coordinador General de Puertos y Marina Mercante, Director de Puertos y Director de Marina Mercante, deberían ser marinos, y no lo son, desde el punto de vista jurídico se vuelve a cometer el ilícito de usurpación de profesiones, pero lo grave es que ostenten esos cargos y desconozcan los desafíos en el ambiente marítimo-portuario. No podemos permitir que se sigan cometiendo estas conductas; México, marítimo por naturaleza, debe a futuro tener marinos como autoridades para cumplir con los principios regulados por el artículo 113 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de salvaguardar la legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia en el desempeño de sus funciones, empleos cargos y comisiones.

5.7 Impartición de la Cátedra de Derecho Marítimo como obligatoria en Escuelas y Facultades de Derecho.

La materia de Derecho Marítimo que se imparte en nuestra Facultad de Derecho, es optativa, pero no todos los semestres se cursa, por la falta de cultura y no es restarle valor a otras materias, sino que se debería tener como una materia obligatoria porque las empresas navieras requieren del servicio de abogados con esta especialización y no los hay, un barco vale más que un edificio, una colisión de barcos trae mayores erogaciones que si lo hicieran dos camiones, las inversiones de un puerto son millonarias comparadas a una terminal de camiones, por las grandes cuantías que hay en este sector marítimo portuario, y gozar de una extensión de más de diez mil kilómetros de litorales, lo que hace necesario explotar este sector, y especializar a los abogados en esta materia; como ya lo hace la Universidad de Estudios de Posgrado en Derecho con los diplomados en Derecho Marítimo y Portuario.

5.8 Creación de Juzgados Especializados en Materia Marítima

Las denuncias, querellas, juicios, jurisdicciones voluntarias en materia marítimo portuaria, son conocidas tanto por el Poder Federal como del Fuero Común, por disposición de la Constitución Federal, de la Ley de Puertos en su artículo 3 y de la Ley de Navegación en su artículo 3, son de competencia federal, lo que ocurre es que los secretarios de acuerdos, proyectistas, jueces y magistrados, tienen un gran desconocimiento en esta materia, y para cumplir la garantía prevista en el artículo 17 Constitucional de que toda persona tiene derecho a que se le administre justicia por tribunales que estarán expeditos para impartirla, es necesario que el poder judicial federal, tenga en cuenta para que en un futuro inmediato la creación de juzgados especializados en materia marítima, que no son desconocidos, ya que existen en otros países como Panamá, en donde la justicia en materia marítima se ejerce por los tribunales marítimos, que cuentan con un juez, un juez suplente, un secretario, un alguacil, un alguacil suplente y el personal subalterno, para ser juez de un tribunal marítimo la Ley de Procedimiento Marítimo requiere de ser ciudadano panameño, haber cumplido 30 años de edad, poseer título universitario en derecho y haber cursado estudios en materia de derecho marítimo, poseer certificado de idoneidad profesional, tener por lo menos 5 años de practica profesional y no haber sido condenado por falta o delito alguno que implique deshonestidad, falta de probidad, perjurio o violación de la ética profesional.

En conclusión lo que se propone en este estudio no es algo fuera de la realidad sino conocimiento de causa y alternativas para solucionar conflictos de naturaleza marítimo portuaria por especialistas en este ramo.

CONCLUSIONES

Primera.- A pesar de nuestros litorales, el Derecho Marítimo es poco conocido en nuestro país por la falta de divulgación, publicidad e impartición de la cátedra en escuelas y facultades de Derecho, así como la escasa bibliografía de autores mexicanos y en su caso, la obra de autores extranjeros es inaccesible por su alto costo.

Segunda.- La navegación siempre ha estado ligada con el hombre; ha pasado por la necesidad de trasladarse de un lugar a otro; en los combates por vía marítima, en el transporte de carga y de pasaje y hasta el turismo con los transbordadores.

Tercera.- Toda embarcación requiere para su resguardo y abastecimiento de víveres y combustible el arribar a tierra firme, a los puertos, que son lugares para su atraque y amarre, que exista gran seguridad en ellos.

Cuarta.- Los puertos mexicanos, en general, son considerados como eslabones en la cadena del transporte que enlaza a sus diferentes tipos: el marítimo y el terrestre.

Quinta.- Los puertos requieren de eficientes instalaciones portuarias para su desarrollo con el objetivo inmediato del despacho rápido y eficiente de los buques, que además debe ser fluido, rápido, seguro y a costos bajos, como todo puerto moderno.

Sexta.- Los puertos mexicanos para competir a nivel internacional, requieren que el Gobierno Federal los impulse con estímulos y el fomento para cubrir las necesidades físicas, geográficas y tecnológicas al recibir buques extranjeros. Esto conllevaría a incrementar la economía nacional, las fuentes del empleo, recibir divisas extranjeras y darnos a conocer como país marítimo por naturaleza, por los servicios que se llegaren a prestar con eficiencia.

Séptima.- Desde el punto de vista jurídico, el legislativo debe proporcionar las herramientas legales adecuadas para que se cumpla el objetivo, ya que actualmente se

trabaja con las leyes que no cubren las expectativas para el buen desarrollo del derecho marítimo portuario.

Octava.- En los foros nacionales relacionados con la industria portuaria se habla de que requerimos un código especializado aquí en donde deben participar los expertos en Derecho Marítimo para que no existan lagunas como lo hay en la Ley de Puertos y su Reglamento, se comenta de una **LEY DE COSTAS**, que se espera sea realmente un trabajo de especialistas y no copia de una legislación extraña, porque la historia nos refleja que el aplicar leyes extranjeras no es progresar. Basta citar el Código de Comercio vigente, obra de Porfirio Díaz, publicado del siete al trece de octubre de 1889, y que es vigente, pero no acorde a las necesidades y a la realidad del siglo XXI. Por ello es necesario exista de un Código de Procedimientos Marítimos que regule la actividad portuaria marítima, por que en la actualidad existe una diversidad de leyes que se aplican de forma supletoria.

Novena.- Los puertos nacionales en la actualidad son administrados y operados por un administrador portuario, que solo tiene facultades de administrar, mas no las de su operación, porque jurídicamente ésta es encomendada a un capitán de puerto, pero por el sistema de gobierno, todo está en manos del administrador portuario, que no en todos los casos es una persona con experiencia; son ajenos a la rama y solo les interesa cambiar de puestos políticos e incrementar su patrimonio.

Décima.- Por eso propongo que deben desaparecer las administraciones portuarias integrales y el capitán de puerto, que es una persona con gran conocimiento del mar y los puertos, sea el centro de la operación por su capacidad y conocimiento práctico, necesario para cumplir con el objetivo.

Décima Primera.- Debido a que en todas las materias se requiere la especialización, debe existir en un futuro inmediato la ocupación de los cargos públicos de

la marina mercante por expertos conocedores en la materia marítima portuaria. Por lo que es necesario cultivar en los mexicanos el estudio a esta disciplina olvidada del Derecho Marítimo, que se tiene como materia optativa. Impartir la cátedra en forma obligatoria en las escuelas y facultades de Derecho es necesario conseguir tal objetivo para que nuestra administración de justicia pueda ser impartida por especialistas y no por personas inexpertas que ponen en peligro los derechos jurídicamente tutelados.

Décima Segunda.- Aunado a lo anterior se requiere en forma inmediata la especialización de Juzgados para que conozcan de controversias en materia portuaria. En la práctica, quien conoce de ella son los Juzgados del fuero común y los Jueces de Distrito, como si se tratara de materia que pudiera ser conocida por ambas competencias.

Décima Tercera.- Debe existir la especialización del Derecho Marítimo en el Poder Judicial Federal, para cumplir con la garantía individual prevista en el artículo 17 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, de que se administre justicia por tribunales que estén expeditos para impartirla, emitiendo sus resoluciones de manera pronta, completa e imparcial.

BIBLIOGRAFÍA

1. Arrollo Martínez Ignacio, La Reforma de la Legislación Marítima, Instituto Europeo de Estudios Marítimos, Ed. Aranzadi, 1999.
2. Blanquer Criado David, Derecho del Turismo, Editorial Tirant lo Blank, Valencia, 1999.
3. Borrego E. Salvador, Guerra Submarina, México, 2003
4. Bustamante Ahumada Roberto, El Desarrollo Costero de México, Ed. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística, Academia de Desarrollo Costero, México. (Sin fecha de publicación)
5. Carlos E. Alejandro, Derecho Militar, Editorial Porrúa, 3ª Edición, México, 2005
6. Carrascal Sabino Santos, Derecho Internacional Marítimo en época de paz, Ed. Grupo Editorial Carnero, Venezuela, Caracas, 1998
7. Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, Ed. Herrero, México, 1970
8. Chávez Alcázar Margarita, Perfil del Sector Marítimo Portuario de México en el Tercer Milenio Una Propuesta Global, Editorial Grupo Cham, México, 2000
9. Conferencia Internacional del Trabajo 90ª reunión en 2002, Trabajo Portuario, en Ginebra, Suiza
10. Cruz Barney Óscar, El Tribunal de Alzadas de Nacional Consulado de Puebla, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004
11. Del Castillo del Valle Alberto, Bosquejo sobre Responsabilidad Oficial, Editorial Ediciones Jurídicas Alma, S.A., México, 2004
12. Diccionario de la Lengua Española, Real Academia Española, Espasa Calpe, S.A., Tomo II, Edición 21ª, Madrid, 2000
13. Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Editorial Porrúa S.A. y la Universidad Nacional Autónoma de México, décima quinta edición, México 2001.
14. Domingo Ray José, Derecho de la Navegación, Ed. Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1992
15. Enriques Rosas José David, Historia del Derecho Marítimo Mexicano, Ed. Gobierno del Estado de Colima, México, 1997

16. Fernández Ruiz José Luis, El práctico de puerto y el contrato de practicaie, ediciones Nauta, S.A. Barcelona, 1964
17. Folleto API, Dos Bocas, Hacia un puerto de clase mundial, Administración Portuaria Integral.
18. Gabaldón García José Luis, Manual de Derecho de la Navegación Marítima, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, Barcelona, 2002
19. García Calero Antonio, Diccionario General de Marina, Editorial García Calero, México, 1954
20. Gherzi Carlos Alberto, Responsabilidad Profesional, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo Desalma, Buenos Aires, 1996
21. Gómez Robledo Verduzco Alonso, Derecho del Mar, Ed. McGraw-Hill, México, 1995
22. González Jiménez Arturo, Comentarios a la Ley de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, Ediciones Jurídicas Alma, S.A. de C.V., México, 2004
23. Hernández Yzal Santiago, Derecho Marítimo I y II, Editorial Cadi, Barcelona, 1968
24. Libro de Políticas de la Armada de México, Editado por la Secretaría de Marina – Armada de México, Estado Mayor General, en México, 2004
25. López Chavarría José Luis, Derecho Pesquero”, Ed. McGraw Hill, México, 1997
26. Manual de Dimensionamiento Portuario, Publicado por Puertos Mexicanos, Órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
27. Montalvo Parroquia Adolfo, La Doble Nacionalidad, Ed. Delma, México, 1999
28. Musolino Luis Francisco. Cultura Marítima, Ediciones Poligrafik Proamar, Argentina 1999
29. Nacionalización de la Marina y Día de la Marina, Artículo 32, Editorial Secretaría de Marina, Unidad de Historia y Cultura Naval, México, 1987
30. Olvera De Luna Omar, Manual de Derecho Marítimo, Editorial Porrúa, México, 1981
31. Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N.Y.M.L. Villa de Bilbao, aprobadas y confirmadas por las majestades de los señores Don Felipe V el 2 de diciembre de 1737 y Don Fernando VII en 27 de junio de 1814, en 395 páginas, impresas en la imprenta de Don Miguel de Burgos, en 1819, posteriormente fueron reimprimadas con superior permiso a costa de la Universidad y Casa de Contratación, con inserción de los reales privilegios, y la provisión de 9 de julio de 1818 que contienen las alteraciones hechas a solicitud del mismo consulado y comercio sobre los números 3,5,8,9,16 y 23 del capítulo segundo, el

número 16 del capítulo quinto, y de los números 6 y 7 del capítulo sexto, la reimpresión fue certificada por Don Bartolomé Muñoz de Torres, del Consejo de S.M., su secretario, Escribano de Cámara más antiguo y de Gobierno del Consejo.

32. Ovilla Mandujano Manuel, *El Lenguaje de los Abogados*, Ed. Pemex, México, 2000
33. Pinacho Bolaño-Rivadeneira Javier, *Tráfico Marítimo*, editado por Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Madrid, 1978
34. Plan de Desarrollo de la Secretaría de Marina
35. R. A. B. ArdLey, *Pilotaje en puerto*, Ediciones Garriga, S.A., Madrid, 1959
36. Rabasa Emilio O., y otros, *México y el Régimen del Mar*, editado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 1974
37. *Resumen del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, elaborado por los gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América, impreso en México, 1992
38. Robles Farías Diego, *El Régimen Jurídico de los Extranjeros que participan en sociedades mexicanas*, Ed. Themis, México, reimpresión, 2000
39. Salgado y Salgado José, *Derecho Marítimo*, Editorial McGraw-Hill, México, 1999
40. Saura Estapá Jaume, *Limites del Mar Territorial*, Ed. José María Bosch, Editor, S.A., Barcelona, 1996
41. Sierra Carlos J., *Historia de la Navegación en la Ciudad de México*, Colección popular de la Ciudad de México, México, 1973
42. Sobarzo Alejandro, *Régimen Jurídico del Alta Mar*, Editorial Porrúa, México, 1985,
43. ----- y otros, *Los espacios marítimos y su delimitación, referencia especial al Golfo de México*, editado por la Secretaría de Energía, México, 1999
44. Székely Alberto, *Derecho del Mar*, Editado por la Universidad Nacional Autónoma de México, México
45. *II Seminario y Exposición Nacional, "El Transporte Integral de Carga y su Proyección al siglo XXI"*, memoria, 29, 30 y 31 de octubre, publicada en México por la Asociación Mexicana de Ingeniería de Transportes, A.C.
46. Zepeda Jorge Antonio, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, editado por la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V., México, 1999.

DIRECCIONES ELECTRÓNICAS CONSULTADAS

1. <http://transportexxi.com/revista/67/6760.shtml>
2. <http://www.barloventeando.com>, de 30 de enero de 2004
3. <http://www.cddhcu.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

LEGISLACIÓN CONSULTADA

1. Código Civil Federal, Editorial Isef, México, 2005.
2. Código de Comercio, Editorial Isef, México, 2005.
3. Código de Procedimientos Civiles para El Distrito Federal, Editorial Sista, México, 2005.
4. Código Penal Federal, Editorial Isef, México, 2005.
5. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Editorial Sista, México, 2005.
6. Ley Aduanera, Editorial Isef, México, 2005.
7. Ley de Aguas Nacionales, Editorial Isef, México, 2005.
8. Ley de Navegación, Raúl Juárez Carro Editorial, México, 2005.
9. Ley de Pesca, Editorial Porrúa México, 2004.
10. Ley de Puertos, Raúl Juárez Carro Editorial, México, 2005.
11. Ley de Vías Generales de Comunicación, Editorial Porrúa México, 2005.
12. Ley Federal de Procedimiento Administrativo, Editorial Isef, México, 2005.
13. Ley Federal de Responsabilidades Administrativas de los Servidores Públicos, Editorial Sista, México, 2003.
14. Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos, Editorial Sista, México, 2003.
15. Ley Federal del Mar, Legislación Federal y del Distrito Federal, Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2005.

16. Ley General de Bienes Nacionales, Editorial Isef, México, 2005.
17. Ley General de Población, Editorial Isef, México, 2005.
18. Ley General de Salud, Editorial Isef, México, 2005.
19. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Editorial Isef, México, 2005.
20. Ley Orgánica de la Armada De México, Legislación Federal y del Distrito Federal, Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2005.
21. Ley para conservar la Neutralidad del País, Legislación Federal y del Distrito Federal, Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2005.
22. Reglamento de la Ley de Navegación, Raúl Juárez Carro Editorial, México, 2005.
23. Reglamento de la Ley de Pesca, Legislación Federal y del Distrito Federal, Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2005.
24. Reglamento de la Ley de Puertos, Raúl Juárez Carro Editorial, México, 2005.
25. Reglamento de la Ley General de Población, Editorial Isef, México, 2005.
26. Reglamento de Turismo Náutico, Legislación Federal y del Distrito Federal, Poder Judicial de la Federación, Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2005.