



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

**HISTORIA DE UN PROYECTO DE LEY : LA LEY DE NAVEGACIÓN Y  
COMERCIO MARÍTIMOS**

**TESIS**

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

**DOCTOR EN DERECHO**

PRESENTA:

**SALGADO SALGADO, JOSÉ EUSEBIO**

ASESOR: GUTIÉRREZ BAYLON, JUAN DE DIOS

MÉXICO, D. F.

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.

**LA HISTORIA DE UN  
PROYECTO DE LEY:  
LA LEY DE  
NAVEGACIÓN Y  
COMERCIO MARÍTIMOS.**

**JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO**

**A LA MEMORIA DEL ILUSTRE PROFESOR DR. RAÚL  
CERVANTES AHUMADA (24-VI-1912-4-IV-1997)  
FUNDADOR DE LA CÁTEDRA DE DERECHO MARÍTIMO Y  
PROFESOR DE MÁS DE CINCUENTA GENERACIONES A  
QUIÉN OFRECÍ DOCTORARME EN DERECHO Y AHORA  
CUMPLO CON MI PROMESA COMO SU ALUMNO  
SIEMPRE AGRADECIDO Y QUE NO LO OLVIDA.**

*JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.*

# AGRADECIMIENTOS

A lo largo de mi vida profesional en el medio marítimo, alrededor de 43 años, he tenido la oportunidad de estudiar con grandes maritimistas o bien de cambiar con ellos una interesante correspondencia, algunos ya muertos, pero vivos en mi memoria, a quienes les estoy reconocido y agradezco todas sus enseñanzas, aclaraciones y correcciones que me hicieron.

Encabeza la lista mi ilustre profesor Raúl Cervantes Ahumada, fundador de la moderna Cátedra de Derecho Marítimo en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) en 1943; otros mexicanos Lilia Lara de Arranz, Ramón Esquivel Ávila y Roberto Rivera y Rivera. Le siguen Atilio Malvagni y Antonio R. Mathé argentinos; José Luis de Azcárraga y Agustín Vigier de Torres españoles; el chileno Tomás Sepúlveda Whittle y el colombiano Jorge Medina; todos ya difuntos.

Los argentinos Osvaldo Blas Simone, Aurelio González Climent, Rodolfo A. González Lebrero, José Domingo Ray y Susana Talavera; los españoles José María Alcántara, Ignacio Arroyo, José I. Goñi, Antonio Martínez Puñal, José Luis Rodríguez Carrión, M. Ruiz Soroa y José María Sistiaga Hernando; el canadiense William Tetley, a quién le hice un resumen sobre lo que ocurre en México acerca de los gravámenes e hipotecas marítimas, embargo de buques y préstamo a la gruesa aventura marítima en su obra "Maritime Liens and Claims"; el chileno Eugenio Cornejo Fuller; el brasileño Pedro Calmon Filho; los mexicanos, con los cuales me liga amistad o conocimiento de varios años Marcela Carrasco Bretón; Margarita de la Villa, quién fuera mi profesora de Derecho Marítimo en la Carrera de Ciencias Diplomáticas en la entonces Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, la que vive ahora en España; Virgilia Núñez Tovar; Omar Olvera de Luna; Ignacio L. Melo Ruiz; Alonso Gómez Robledo y Verduzo y Alejandro Sobarzo Loaiza, estos dos últimos especialistas en Derecho del Mar; y, finalmente, los profesores por mi formados: Avril Osorio Ayllón, Oscar Medina Xochihua, Víctor Manuel Monroy Juárez, Mario Horacio Navarro Martínez,

especialista en Seguro Marítimo, José Arturo Espinosa Ramírez y Bonifacio Arturo Sánchez Martínez.

Además también puedo mencionar a los Secretarios Generales de la Organización Marítima Internacional (OMI), el indio Chandrika Prasad Srivastava (1974-1989) y el canadiense William O'Neal (1989-2005); el Director del Fondo Internacional de Indemnización por Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (Fondo FIDAC/92) el sueco Maëns Jacobsson; los difuntos Secretarios de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) Enrique Luis Díaz y Jorge Medina, argentinos; el Almirante Conrado Valdivieso, de la Armada Ecuatoriana; gran cantidad de marinos mercantes mexicanos y extranjeros como Saúl Bandala Camarero; Miguel Ángel y Luis Ángel Olivares; Cecilio René Rebolledo Pérez; Fausto García Torres; Miguel Ángel López González; Guillermo Cárdenas Collado; Helí Morales Acosta; Tomás Pineda Ramírez; Jorge Morales Domínguez; Augusto César Camarero Molinero; Luis Muriel del Castillo; Miguel Rabatté Arredondo; Guillermo Cuesta Barajas; César Jesús Barradas Barbosa; Guillermo Barradas Barbosa; Humberto Roffiel Gutiérrez; José Ángel Suárez Vallejo y muchos otros más que sería largo enumerar.

Asimismo, distinguidos marinos de guerra, Almirante Ricardo Cházaro Lara, quién fuera mi padrino; Almirante Antonio Vázquez del Mercado; Almirante Luis M. Bravo Carrera; Almirante Miguel Ángel Gómez Ortega; Almirante Mauricio Scheleske Sánchez, Almirante Luis Carlos Ruano Angulo, Almirante José Ramón Lorenzo Franco, Almirante Marco Antonio Peyrot González, todos ellos Secretarios de Marina, quienes siempre autorizaron la Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo que realizo anualmente a los puertos de Tampico o Veracruz desde hace ya 37 años; por lo mismo los respectivos almirantes jefes de las zonas navales, así como de la armada y los directores de la H. Escuela Naval de Antón Lizardo, Veracruz de esos años.

Armadores y navieros mexicanos, especialistas en seguros marítimos y otras especialidades del Derecho Marítimo: Martín García Urteaga, Enrique Rojas Guadarrama, Francisco López Barredo, todos difuntos; también Gerardo Sánchez Schults, Jesús Vega Arriaga, Juan Pablo Vega Arriaga, Carlos Viveros Figueroa, Irma Muñoz Reyes, Hugo García González, Luis Ongay, los hermanos Espinosa Cerón y mis buenos amigos Rodolfo Mora Cordero, Armando Loizaga Barquín y Benito Guerrero Herrera.

También pueden incluirse los profesores de Derecho Internacional Público que se ocupan del Derecho del Mar o Derecho Marítimo Internacional: Carlos Arellano García, Manuel Becerra Ramírez, René A. Aguilar García, revisor de esta tesis; mi tutor Juan de Dios Gutiérrez Baylón Hermilo López-Bassols, Loretta Ortiz Ahlf, César Sepúlveda Gutiérrez, Manuel J. Sierra a quién conocí al finalizar mi carrera y en cuyo libro estudié esa cátedra, y Oscar Treviño Ríos, estos tres últimos ya difuntos.

Especial mención debo hacer del Dr. Modesto Seára Vázquez, quién fue el que más me inculcó buscar mi formación marítima, ya que él me dirigió mi primera tesis profesional de licenciatura en Ciencias Diplomáticas: “La Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales”, con lo cual me abrió el camino que desde entonces he seguido en el Derecho Marítimo.

Asimismo, al Licenciado Alejandro Ortega San Vicente, quién fuera Gerente Jurídico de Petróleos Mexicanos de 1989 a 1994, de quién siempre recibí apoyo pero sobre todo empuje para seguir adelante y mantenerme siempre a la vanguardia del conocimiento marítimo. Con ambos me liga hoy una buena y estrecha amistad.

Al C. P. Roberto Soto Prieto, quién me permitió ejercer por primera vez mis dotes legislativas, pues le elaboré la mayoría de los Reglamentos del Bando Municipal que todavía rigen, en su mayoría, en el Municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México, que hoy es mi amigo personal.



Desde luego, que muchos nombres se me habrán escapado, por lo que ruego una señalada disculpa por ello a aquellos buenos amigos y conocidos no mencionados, a todos ellos mi respeto y agradecimiento y un grato recuerdo en mi memoria.

Finalmente y, no menos importante, a mi esposa Teresa Lloréns de Salgado, mis hijas Aseret Teresa y Osiris Amelia, mi nieta Alitzel y mi yerno Raúl Osuna Garibay, quiénes siempre me han dado todo su apoyo y me han alentado en la elaboración de este trabajo.

**DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.**

# ÍNDICE

## ÍNDICE

<b>AGRADECIMIENTOS</b>	I
<b>INTRODUCCIÓN</b>	X
<b>CAPITULO I</b>	
<b>LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA MEXICANA A TRAVÉS DE LA HISTORIA.</b>	1
1.1 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL MÉXICO PRECOLOMBINO.	2
1.2 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN LA NUEVA ESPAÑA (1521-1821).	8
1.3 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE. CONSOLIDACIÓN DEL ESTADO MEXICANO (1821-1876).	16
1.4 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL PORFIRIATO (1876-1911).	26
1.5 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA DEL MÉXICO REVOLUCIONARIO (1911- 1934).	32
1.6 LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE LA REVOLUCIÓN INSTITUCIONALIZADA (1934-2002).	41
1.6.1. LOS TRATADOS O CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS ADOPTADOS POR MÉXICO.	54
1.6.1.1. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU).	54
1.6.1.2. ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT).	56
1.6.1.3. LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).	59
1.6.1.4. OTROS CONVENIOS MULTILATERALES.	68
1.6.1.5. TRATADOS BILATERALES.	72
1. 7. SITUACIÓN ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA CONCLUSIONES.	74 83
 <b>CAPITULO II</b>	
<b>LOS ERRORES DE LA VIGENTE LEY DE NAVEGACIÓN</b>	86
2. 1. ERRORES GENERALES.	87
2. 2. ERRORES EN EL TÍTULO PRIMERO.	97
2. 3. ERRORES EN EL TÍTULO SEGUNDO.	109
2. 4. ERRORES EN EL TÍTULO TERCERO.	129
2. 5. ERRORES EN EL TÍTULO CUARTO.	159
2. 6. ERRORES EN EL TÍTULO QUINTO.	175
2. 7. ERRORES EN EL TÍTULO SEXTO.	190
2. 8. ERRORES EN EL TÍTULO SÉPTIMO.	219
2. 9. CONCLUSIONES.	223
 <b>CAPÍTULO III</b>	
<b>HISTORIA DEL PROYECTO DE DECRETO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y         COMERCIO MARÍTIMOS DE LA COMISIÓN DE MARINA         DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.</b>	230
3. 1. BREVE HISTORIA DE UN PROYECTO.	231
3. 2. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE LA COMISION DE MARINA DEL PROYECTO DE INICIATIVA DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.	234

3. 3.	EXAMEN DE LA PROPUESTA DE DAVID ENRÍQUEZ ROSAS DE PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.	244
3. 4.	COMENTARIOS AL PROYECTO DE DECRETO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.	544
3. 5.	CONCLUSIONES.	600

#### **CAPITULO IV**

#### **NUESTRO PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

601

4. 1.	GENERALIDADES.	602
4. 2.	EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.	608
4. 3.	NUESTRO PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.	614
4. 3. 1.	ÍNDICE DE NUESTRO PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.	824

#### **CONCLUSIONES.**

827

#### **BIBLIOGRAFÍA**

838

#### **APÉNDICE 1**

864

#### **INDICE**

VII

# **INTRODUCCIÓN**

México es, ha sido y será un país marítimo por naturaleza, porque Dios para los creyentes, o aquella para los que no lo son, lo colocó en medio de los dos grandes océanos del mundo. Por lo mismo, hablar del mar en un país marítimo por naturaleza, es algo que debe pensarse siempre con cuidado, ya que no únicamente debe examinarse la problemática desde el punto de vista del Derecho, sino también del bursátil, del cultural, del comercial, de la construcción y reparación, del corporativo o empresarial, del financiero, del industrial, del pesquero, del político, de la seguridad, del social y del turístico, entre otros muchos renglones de la vida nacional e internacional.

Aun cuando podría parecer lógico el que los mexicanos, por la ubicación geográfica privilegiada que tiene nuestro país, escribieran grandes obras sobre el mar, son pocos los que lo hacen sobre lo marítimo, todo lo cual lo desconocen nuestros gobernantes, que en lugar de asesorarse de los conocedores, acuden a personas que dejan mucho que desear, faltos de preparación, o bien de buena fe para actuar en todos esos campos antes mencionados.

Aún cuando México es un país marítimo por naturaleza, por encontrarse en medio de dos grandes océanos del mundo: el Atlántico y el Pacífico, lo cual le da una situación geopolítica privilegiada, poco se ha hecho por el mar y lo marítimo, si recordamos que la Flota Mercante Nacional, prácticamente se ha mantenido en un proceso de involución desde hace ya cerca de veinte años.

Sus puertos, si bien han sido mejorados en algunos casos, aún carecen de importantes obras de infraestructura portuaria, como serían entre otras los tanques de recepción de materias oleosas y nocivas o potencialmente peligrosas, desde luego con excepción de las terminales petroleras mas importantes; de santa bárbaras para explosivos y otras materias de esa naturaleza, de tal suerte que el día que vuele un buque por ello, volará también el puerto; de almacenes

frigoríficos; de tanques para aguas sucias de los buques; de sistemas de recolección de las basuras de los buques; etc.

Además de que parece que la mejoría portuaria fue hecha para servir a las embarcaciones extranjeras y todos los demás intereses foráneos. En muchos casos esas terminales portuarias han sido concesionadas a intereses extranjeros, que únicamente parecen interesados en recuperar sus inversiones, que en mejorar las instalaciones de las mismas.

Con todo lo anterior, nuestro país está demostrando que no está cumpliendo con los tratados, convenios y convenciones de carácter marítimo, de los que es Parte, preferentemente los emanados de las Naciones Unidas, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la Organización Marítima Internacional (OMI), de lo cual se quejan constantemente los capitanes de los buques que visitan nuestras terminales marítimas, dejando notas de protesta de ello ante las capitanías de puerto respectivas.

Es más, existe un divorcio total del país con lo marítimo, el pueblo no consume productos del mar al menos una vez a la semana, además de que no tiene una cultura marítima, precisamente por vivir preferentemente en el altiplano alrededor del 75% de la población.

El mexicano desconoce la fuente de riqueza que le da el mar, así como el instrumento de solaz y esparcimiento que el mismo le proporciona. Tampoco tiene conocimiento de su patrimonio insular y de la riqueza que representa para el país.

El renglón marítimo es quizá el más olvidado de nuestra economía, pues no tenemos una flota mercante digna del nivel comercial que nuestro país ha alcanzado, ya que se requieren al menos cinco millones de unidades de arqueo bruto para atenderlo, o bien de toneladas de registro bruto, ya que solo se tiene alrededor de un millón, si sumamos los buques bajo pabellón nacional y aquellos bajo pabellón de conveniencia o libre registro que poseen los mexicanos.

Los jóvenes que tienen la vocación de marinos, ya no tienen fuentes de trabajo, pues no hay buques y buscan enrolarse en las flotas mercantes extranjeras, propiciando la fuga de cerebros, con el agravante de que hoy día se habla del cierre de alguna de las escuelas náuticas existentes en el país; además de que ya no existen escuelas de maestranza en México, para preparar a las tripulaciones de los buques.

Continuamente se desvían del país, por empleo de embarcaciones extranjeras, por acudir al seguro marítimo con empresas extranjeras, el empleo de puertos de Estados Unidos, tanto del Pacífico, como del Atlántico, para nuestras cargas de exportación e importación, amén de otros gastos, fuertes sumas de divisas que ya llegan a los 30,000 millones de dólares norteamericanos.

Habiendo llegado casi a los dos millones y medio de unidades de arqueo bruto en 1984, en 2004 apenas teníamos bajo pabellón nacional 736,241 unidades de arqueo bruto, en buques de más de 1,000 unidades de arqueo bruto, según nos los deja ver la obra la “Marina Mercante Iberoamericana de 1984” del Instituto Iberoamericano de la Marina Mercante y la obra “World Fleet Statistics” de la Lloyd’s Register of Shipping que nos da el dato al 31 de diciembre de 2004.

Se celebran tratados de libre comercio, en que se les otorga a los buques extranjeros la calidad de nacionales, cuando no tenemos flota mercante importante, como ejemplo de ello tenemos el que firmamos con la Unión Europea, la cual tiene 245 millones de unidades de arqueo bruto bajo el pabellón de los veinticinco países que la integran hoy día. Pero en el momento de la firma del tratado, tenía poco mas de 220 millones, dentro de la entonces UE de los quince, ya que muchas de ellas se encontraban bajo pabellón de libre registro o registro abierto, también llamados de conveniencia o de complacencia, preferentemente en los pabellones de Chipre, Luxemburgo y Malta, que hoy día todos ellos forman



parte de la Unión Europea. Dato que nos proporciona también la Lloyd's Register of Shipping en su obra "World Fleet Statistics" al 31 de diciembre de 2004.

Nuestra Legislación Marítima Nacional actual no es apropiada para un país marítimo por naturaleza como México, ni está acorde con el desarrollo económico y social alcanzado por nuestro país. Precisamente por ello nos decidimos a elaborar el presente trabajo de investigación para obtener nuestro grado doctoral en Derecho.

De esta manera en el Capítulo I nos ocupamos de hacer un recuento histórico de nuestra Legislación Marítima Nacional, examinando nuestro pasado desde los pueblos azteca y maya; para pasar más tarde a la época colonial, destacando aquí la prohibición de la Corona Española, hecha a través del Real Decreto del 11 de enero de 1593, a los mexicanos durante tres siglos, de dedicarse a la actividad marítima, reservada exclusivamente a los españoles peninsulares, además de que, al retirarse una vez lograda la Independencia, se llevó todo el aparato marítimo que trajo consigo durante esos siglos.

Seguimos con el México Independiente (1821-1876), donde destacamos la labor legislativa de Antonio López de Santa Anna y Fernando Maximiliano José de Habsburgo, legislación la de éste último que nos hubiera permitido convertirnos en una potencia marítima; el Porfiriato (1876-1911) y su importante legislación y acción marítimas; la Revolución donde nace nuestra Constitución Política vigente, que da vida a nuestro Derecho Marítimo Nacional, y, finalmente, la Revolución Institucionalizada donde destacamos las leyes emanadas en ese período, hasta llegar a la actualidad. Sin dejar de lado los tratados internacionales de orden marítimo adoptados por México. Agregando además un breve recuento del estado actual de la Flota Mercante Mexicana y su ubicación dentro de la Flota Mercante Mundial.

El Capítulo II lo dedicamos al examen de los principales errores de la Ley de Navegación vigente, desde su primer artículo hasta sus artículos transitorios. Señalando de manera constructiva lo que era correcto, en base a grandes maestros de Derecho Marítimo mexicanos, preferentemente mi ilustre maestro Raúl Cervantes Ahumada, así como extranjeros: argentinos, españoles, franceses, ingleses, italianos, norteamericanos y uruguayos, preferentemente.

Por lo que se refiere al Capítulo III, su contenido es de la historia del Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, haciendo un recuento de los hechos desde la elaboración del primer Proyecto que presentó la Comisión de Marina a la Cámara de Diputados el 14 de diciembre de 2001, LVIII Legislatura, pasando por alto el análisis de las críticas presentadas sobre el mismo; la elaboración del Proyecto del entonces maestro David Enríquez Rosas, destacando nuestras críticas y observaciones al mismo y, desde luego, nuestra oposición por incurrir en errores parecidos a los de la Ley de Navegación vigente. En fin, del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos adoptado por la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002 y las opiniones sobre el mismo de la Cámara de Senadores, incluidas en el Dictamen de las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Marina y Estudios Legislativos de la LIX Legislatura de dicha Cámara, del 16 de octubre de 2003.

Finalmente, el Capítulo IV se ocupa de la presentación de nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el que procuramos enderezar los errores de que antes hablamos, procurando tomar en cuenta las críticas que se le hicieron a los documentos antes citados, cuando ello procedía, pero sin dejar de lado y rechazando aquellos que inducían a error.

Por lo mismo, la principal conclusión de nuestro trabajo de investigación de grado es precisamente el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que hemos elaborado.

Para poder elaborar nuestro trabajo, nos hemos formulado una hipótesis general de trabajo: ¿Es necesaria la elaboración de una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si o no y porqué? Para podernos contestar, tenemos que acudir a diversas hipótesis particulares, como serían:

1. La primera hipótesis que nos podemos plantear para ayudarnos a responder nuestra hipótesis básica es la que nos hace acudir al pasado: ¿Cómo ha sido la legislación Marítima Mexicana a través de la Historia de nuestro país, ha resuelto nuestra problemática?

Para podernos responder acudiremos a nuestras fuentes históricas del Derecho Marítimo en México, recordando con Rolando Salmorán y Tamayo que las fuentes históricas son el conjunto de instituciones jurídicas que tuvieron vigencia en otras épocas y que sirven de antecedentes a las modernas instituciones jurídicas. La Historia nos sirve para conocer el pasado, comprender el presente y desarrollar el futuro, ya que su conocimiento nos impedirá que cometamos los mismos errores del pasado.

Por lo mismo comenzaremos por examinar cual fue la Legislación Marítima de nuestros ancestros indígenas; aquella que nos trajeron los españoles durante el período de la Colonia y luego al llegar la Independencia tendremos que dividir en varias partes ese examen histórico:

- a) El México Independiente (1821-1876).
- b) El Porfiriato (1876-1911).
- c) La Revolución Mexicana (1911-1934).
- d) La Revolución Institucionalizada (1934-2004).

En esos períodos es que ubicaremos nuestro examen histórico en relación con la Legislación Marítima Mexicana, ya que el examen de

tales instituciones jurídicas que tuvieron vigencia en nuestro país, nos sirven de antecedente, para saber si es necesario o no cambiar la Ley de Navegación vigente y crear una moderna institución jurídica digna de nuestro país.

Por otra parte, añadiremos un inciso para ver el estado que guarda actualmente la Flota Mercante Mexicana, dentro de la Flota Mercante Mundial, examinando el lugar que ocupa en el contexto internacional y su participación en nuestro comercio exterior.

2. La segunda hipótesis que debemos formular a fin de poder dar respuesta a nuestra hipótesis fundamental, es la relativa a la Ley de Navegación vigente, es decir: ¿Los errores que pueden detectarse en la Ley de Navegación vigente, su falta de técnica jurídica y legislativa, así como sus contradicciones con la Constitución Política y los tratados internacionales de los que México es Parte hacen necesario el cambio de la misma?

Esta segunda hipótesis particular, es la que nos hará sostener nuestra respuesta a la hipótesis genérica, ya que examinaremos la Ley de Navegación vigente para detectar sus errores, destacando sus equívocos, dando a conocer su falta de técnica jurídica y legislativa, así como sus contradicciones con la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con los Tratados de que México es Parte, todo lo cual nos permitirá respondernos de porqué si es necesario adoptar una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde a la realidad marítima nacional e internacional.

3. La tercera hipótesis que nos auxiliará a llegar a la necesidad de reformar y adecuar a la realidad marítima nacional e internacional nuestra legislación marítima, es el preguntarnos: ¿El Proyecto de Iniciativa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que aprobó la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002, ha atendido detenida y

debidamente todos y cada uno de los reclamos de los sectores interesados en el mismo?

Pero en este caso también debemos preguntarnos: ¿El Dictamen sobre el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que fue presentado por las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Marina y Estudios Legislativos del Senado, correspondientes a la LIX Legislatura, el 16 de octubre de 2003 también cumple con los reclamos de todos los interesados en el sector marítimo a través del mismo?

Ello hace necesario hacer un recuento histórico del Proyecto de Iniciativa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que presentó la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados de la LVIII Legislatura, seguida de la propuesta que llevó al Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, basándose en sendas reuniones de trabajo manifestaron haber llegado a la elaboración de ese nuevo Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Asimismo, lo señalado por el Senado de la República en su Dictamen sobre el Proyecto de Ley citado. Sin antes atender detenidamente y en la forma debida a los reclamos de los sectores interesados en el mismo.

4. Todo lo cual nos hace llegar a la conclusión de que si es necesario elaborar esa nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual debe atender a la realidad existente en el medio marítimo nacional e internacional, sin dejar de lado a la doctrina tanto nacional como extranjera, ésta basada preferentemente en los grandes autores argentinos, canadienses, españoles, estadounidenses, franceses, ingleses, italianos, noruegos y uruguayos, y aquélla en los trabajos de

Raúl Cervantes Ahumada, Omar Olvera de Luna y el autor de este trabajo.

Por otra parte, acudir a las bases constitucionales marítimas para evitar contradicciones contra ellas o bien violarlas, así como también revisar cuidadosamente los acuerdos, convenios, convenciones y tratados marítimos que México ha adoptado con base en nuestra Constitución Política y siguiendo también para ello el Derecho de los Tratados.

Los métodos seguidos en nuestra investigación son diversos, destacando el Método de Investigación Documental, que es el más idóneo para el estudio a realizar, desde luego, se combinó con el método de investigación de campo y la práctica profesional que hemos realizado a lo largo de más de 43 años en los foros nacionales e internacionales, donde hemos participado en la celebración, elaboración y negociación de tratados, en la academia como profesor de Derecho Marítimo, así como en los foros de consulta sobre las reformas necesarias a la Ley de Navegación vigente que se llevaron a cabo en los Puertos de Mazatlán, Veracruz, Ciudad del Carmen y una segunda vez en Veracruz, donde se presentó ya el Acuerdo de Dictamen y Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2001 y 2002, todo lo cual nos permitió reestructurar nuestro propio Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, objeto central de nuestro trabajo de investigación de grado.

Pero, asimismo, se acudió a la realización de entrevistas personales con ilustres profesores de Derecho Marítimo nacionales y extranjeros, pero sobre todo con empresas, instituciones y otros importantes grupos del Sector Marítimo en México, lo cual permitió que el trabajo empírico que forma parte integral de la investigación contemple un tratamiento adecuado.

También acudimos al método histórico, para la elaboración de la Historia de la Legislación Marítima Mexicana, a fin de poder confirmar nuestra primera

hipótesis particular, no olvidando que las fuentes históricas nos sirven de antecedente para la formulación de las modernas instituciones jurídicas.

Asimismo, seguimos al método legislativo, que nos permitió elaborar el Proyecto de la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde a la realidad marítima de nuestro país y su inmersión en el ámbito internacional, así como también la realidad marítima internacional en la cual participa nuestro país.

Para ello cuidamos los siguientes elementos:

- a) Que la misma sea lo más concreta posible.
- b) Que atienda a la jerarquía de las leyes establecida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y su debida interpretación por parte de la Suprema Corte de Justicia.
- c) Que tenga una redacción clara y precisa.
- d) Que se evite el empleo de extranjerismos y términos no aceptados académica y doctrinariamente.
- e) Que el contenido del articulado debe ser predominantemente normativo, y no acudir a explicaciones técnicas y didácticas, las cuales corresponden más a la interpretación de la Ley.

En base a lo anterior, tuvimos en cuenta nuestra participación en los últimos cuarenta años en labores legislativas como fueron la elaboración de proyectos de leyes y la celebración, elaboración y negociación de tratados; así como en la elaboración de los Reglamentos del Bando Municipal de Naucalpan de Juárez, durante la presidencia del C. P. Roberto Soto Prieto (1979-1981); además de ayudar al Gobierno Sandinista de Nicaragua a elaborar algunos proyectos de leyes marítimas, ya que fui enviado por órdenes del Poder Ejecutivo Federal Mexicano a prestar asistencia técnica legislativa a ese país en 1980; y finalmente, mi participación en la elaboración del marco jurídico de la Empresa Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR), entre los años 1974-1976.

Aquí creo necesario destacar los fundamentos teóricos de la investigación de grado. Considerando que la teoría es la línea analítica que guía la investigación, que nos permite la interpretación de una realidad, además de que nos sirve para explicar el objeto de estudio, como lo es la elaboración de un Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La teoría es fundamental para una investigación en las ciencias sociales, ya que estructura todas las observaciones que se hacen necesarias para la elaboración de la investigación de grado, a lo cual no puede escapar el Derecho como ciencia social, según podemos verlo en la obra de Ben Rosamond.

Por lo mismo, hemos acudido a la teoría de la interpretación, es decir, buscar, explicar o declarar el sentido de una cosa, principalmente el de textos faltos de claridad, o como nos dice Eduardo García Máynez desentrañar el sentido de una expresión jurídica.

Siguiendo al mismo autor, tenemos que ver a que tipo de interpretación nos referimos, si a la interpretación auténtica de la ley, o a la interpretación jurisprudencial, o bien a la interpretación doctrinal o privada.

Cabe señalar que la que hemos escogido es la tercera, es decir la doctrinal o privada, ya que la interpretación que haremos de la Ley de Navegación vigente, la haremos en base a nuestros conocimientos del Derecho Marítimo, adquiridos gracias a tres de mis profesores: Raúl Cervantes Ahumada, Margarita de la Villa y Lilia Lara de Arranz.

Es cierto que para ello seguí los cinco principios que nos da Sir George Fitzmaurice:

1. Interpretación textual o bien actualidad de la ley.



2. Significado natural o común, es decir ordinario de todos los términos empleados en la ley, a menos de que por su objeto y fin deba dársele un sentido científico o técnico.
3. Integración, o de otra manera dicho, interpretación de la ley como un todo.
4. Efectividad de la ley, es decir, “ut res valeat quam perreat”.
5. Finalmente, la práctica subsecuente, es decir, interpretación de un texto y términos empleados a la luz de su aplicación cotidiana.

Esta teoría de la interpretación la seguimos para poder señalar los errores, equívocos y contradicciones de la Ley de Navegación vigente; pero también para comentar el Proyecto de Iniciativa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, LVIII Legislatura, como también el Proyecto de la misma hecho por David Enríquez Rosas y su conclusión convertido en el Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos presentado por dicha Comisión al Congreso de la Unión.

No obstante lo anterior, se acudió también a la teoría de la implementación de la ley, es decir, ver todas aquellas medidas llevadas a cabo para realizar, ejecutar y poner en práctica la ley, para facilitar su aplicación. Ésta es la que como juristas debemos realizar para explicarnos, aclararnos y ayudarnos a interpretar la norma.

Reconocemos que la palabra implementación apenas acaba de ser incluida en el Diccionario de la Lengua Española por la Real Academia de la Lengua en su última edición, pero yo la venía ya empleando en relación con los tratados, pues me di cuenta que precisamente por no implementarlos a la larga hemos dificultado su aplicación.

Por ello me di a la tarea de elaborar sendos artículos publicados en el Anuario de Derecho Marítimo que se publica en España y en el Anuario Mexicano

de Relaciones Internacionales, que desafortunadamente de una manera incomprensible dejó de publicar la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, UNAM, hoy Facultad, del cual fui Secretario Técnico.

Los conceptos definidos en el estudio son todos aquellos ligados de manera directa con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pudiendo destacar en este sentido los siguientes:

Buque, Empresa Naviera, Naviero, Empresa Armadora, Armador, Operador, Agente Marítimo, Capitán, Unidad Mar Adentro, Vía Navegable, Navegación, Comercio Marítimo, Contaminación Marina, Vertimiento, Prevención de la Contaminación del Medio Marino, Daños por Contaminación, Averías Gruesas o Comunes, Naufragio,. Restos Náufragos, Abordaje, Colisión, Arribadas Forzosas, Salvamento, Ley, Acuerdo y Dictamen, entre otros muchos que sería largo enumerar.

Por último, hemos tomado muy en cuenta la problemática marítima a que se enfrenta nuestro país, ya que la misma requiere de una legislación adecuada que nos permita salir de la misma, tal problemática se puede desarrollar en varios puntos importantes, que no son todos, pero si los principales.

Así, nuestra Ley de Navegación vigente está divorciada de la realidad marítima nacional e internacional, además de que si bien hemos ratificado un importante número de tratados marítimos internacionales, no los estamos aplicando en la forma debida y por lo mismo no los estamos cumpliendo.

Lo relativo a la marina mercante y los puertos nacionales se encuentran mal ubicados en el renglón administrativo, ya que al sectorizarse el Gobierno Federal, los envió al sector de los transportes en el que está mal ubicado, ya que el sector es el mar, por lo que no están siendo atendidos como se debiera y se intensifica la problemática que enfrentan. Por otra parte, el personal administrativo que se

encarga de los puestos de mando desconoce todo lo marítimo y no ha sido capacitado en esta materia.

Respecto a nuestra participación en los organismos internacionales marítimos, salvo algunas excepciones, los delegados que se envían desconocen los temas a tratar, por lo que no ofrecen soluciones, ni tampoco participan activamente en la elaboración de acuerdos y convenios internacionales, dejando que sean los delegados de los grandes países los que digan la última palabra, además de que en muchos casos desconocen las lenguas extranjeras, sobre todo el inglés y el francés, idiomas oficiales, además del árabe, chino, español y ruso de las Naciones Unidas.

Día con día vemos dar de baja los buques que integran la Flota Mercante Nacional y con ello las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores y operadores están también desapareciendo, recientemente tenemos el ejemplo de la Naviera Minera del Golfo, S. A. (NAVIMIN). Las embarcaciones que portan el pabellón mexicano son muy pocas y además con una edad promedio superior a los 25 años.

Los marinos mercantes mexicanos, oficiales de la marina, se encuentran sin trabajo y hoy día están laborando en actividades totalmente alejadas del mar, lo cual significa una pérdida muy grande de la inversión que se hizo para su capacitación, formación y preparación. Algunos, los menos, han logrado entrar a empresas marítimas extranjeras, ya que su preparación tiene un reconocimiento internacional.

Todos los astilleros han pasado a intereses privados extranjeros, dejando de lado al personal técnico mexicano ya preparado e instruido para construir buques tanque, graneleros y de carga general, que ya se estaban construyendo en los astilleros nacionales con cierta calidad.

Al no apoyar a la única sociedad clasificadora y de registro mexicana, nos hemos visto obligados a emplear los servicios de las sociedades clasificadoras extranjeras. La Sociedad de Registro y Clasificación Mexicana, S. A. (RECLAMEX), fundada en 1972, llegó incluso a elaborar en 1977 las “Reglas para la construcción y clasificación de buques de acero hasta 60 metros de eslora”, en colaboración con la sociedad de registro y clasificación francesa “Bureau Veritas”, así como las “Reglas para la construcción y clasificación de buques con casco de fibra de vidrio” en 1981, que también fueron aceptadas internacionalmente.

Si queremos que los mexicanos realicen la inspección, clasificación y registro de los buques tenemos que revivir a esta sociedad clasificadora nacional.

A los prácticos se les está atacando para destruir su actual organización y buscando su desaparición, olvidando nuestras autoridades que son los únicos marinos mercantes que hoy día cuentan con una ocupación en nuestro país.

Los remolcadores son ya de avanzada edad y por lo mismo no son los que se requieren para atender las modernas embarcaciones que llegan a nuestros puertos en sus operaciones de atraque y desatraque.

Los puertos que han sido concesionados a grandes grupos extranjeros, carecen de instalaciones, que por ley deberían tener, apropiadas para la:

- a) Recepción de sustancias oleosas, salvo algunas terminales de PEMEX.
- b) Recepción de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas.
- c) Recepción de basuras de los buques.
- d) Recepción de aguas sucias de las embarcaciones.
- e) Recepción y limpieza de bultos, cajas, contenedores y paquetes que transporten sustancias perjudiciales.
- f) Carga y descarga de materiales explosivos y peligrosos, es decir no existen santabárbaras.

g) Revisión de los dragados del fondo de las dársenas, para ver que no contengan contaminantes, para evitar que dañen seriamente el lugar en donde están siendo depositados tales materiales, ya que pueden traer fuertes consecuencias que deterioren el entorno físico y por ende afectar la salud de los seres humanos que ahí habiten. Caso actual del Puerto de Veracruz.

Otros problemas podrían destacarse, pero no es el caso ocuparnos de ellos en este trabajo, sino únicamente destacar aquellos que nos permitan ver la urgente y necesaria adopción de una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

# CAPÍTULO I

## LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA MEXICANA A TRAVÉS DE LA HISTORIA.

*“México es un país marítimo por naturaleza, pues Dios para los creyentes, o aquella para los que no lo son, lo colocó en medio de los dos océanos más grandes del mundo”*

José Eusebio Salgado y Salgado

## 1.- LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL MÉXICO PRECOLOMBINO.

No podemos dejar de lado, a pesar del paso de los siglos, el admirar las grandes civilizaciones precolombinas que florecieron en México y de las cuales los mexicanos nos ufamamos por las grandes obras que dejaron y cuyas ruinas, escritos y códices, hoy día visitamos y leemos con admiración extraños y nacionales. Con este Capítulo además estamos entrando de lleno a la respuesta de nuestra hipótesis general del trabajo.

Así, Jacques Soustelle en su obra “La vida cotidiana de los aztecas en vísperas de la conquista”, nos dice:

*“Sobre el vasto territorio de México, desde dos o tres milenios antes de nuestra era hasta el año fatídico de 1519 (“Uno Caña”, según el calendario indígena) que presencié la invasión de los europeos, se han sucedido tantas civilizaciones diversas, elevándose cada una a su tiempo para después desplomarse como las olas del mar, que es necesario situar con previsión en el tiempo y en el espacio”<sup>1</sup>*

A su vez acerca de los mayas dijo Sylvanus G. Morley:

*“Cuando se consideran las conquistas materiales de los antiguos mayas en arquitectura, escultura, cerámica y pintura y en menor escala su obra lapidaria y plumaria, sus tejidos y tintes de algodón, junto con sus progresos intelectuales del orden abstracto, la invención de la escritura y de la aritmética de posiciones y su desarrollo concomitante del cero, caso único en el Nuevo Mundo, la construcción de un complicado calendario y una cronología que arrancaba de un punto fijo de partida, siendo ambos tan exactos como nuestro calendario gregoriano, y un conocimiento de la astronomía superior al de los antiguos egipcios y babilonios, y se entra a juzgar el producto de toda su civilización a la luz de sus conocidas limitaciones culturales que estaban al mismo*

---

<sup>1</sup> Soustelle, Jacques. La vida cotidiana de los aztecas en vísperas de la conquista. México, Fondo de Cultura Económica, 1972. Segunda Edición, traducción del francés por Carlos Villegas, p. 9.

*nivel que los del antiguo hombre neolítico del Viejo Mundo, podemos muy bien aclamar a los mayas, sin temor de contradicción efectiva, como el pueblo indígena más brillante del planeta*<sup>2</sup>

Aún cuando tal grandeza no escapa a nuestro conocimiento, no podemos dejar de reconocer que su dedicación a la navegación fue limitada, debido a que desconocían el empleo de la brújula, dedicándose al comercio a través de la navegación fluvial, lacustre y marítima, en este caso de carácter costero preferentemente.

Los grandes pueblos de la América Precolombina realizaron un fuerte intercambio comercial entre aztecas, mayas e incas, los primeros a través de las costas de Oaxaca y a lo largo de Centroamérica y los segundos recorriendo el Mar Caribe a lo largo de Centroamérica y por el río de San Juan en Nicaragua llegaban al Pacífico aprovechando el Lago de Nicaragua y por tierra al lugar hoy llamado San Juan del Sur en el Pacífico.

Los mayas tenían también un importante comercio con los indígenas caribes, llamados así por Cristóbal Colón pues pensaba que eran antropófagos: Antigua y Barbuda, Barbados, Cuba, Dominica, Granada, Jamaica, La Española (Haití y República Dominicana), San Cristóbal y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Trinidad y Tobago y otras islas que sería largo enumerar.<sup>3</sup>

No cabe duda que los mayas eran grandes comerciantes e intercambiaban un gran número de mercancías. Así, del área de Yucatán se exportaba sal; cera;

---

<sup>2</sup> Morley, Sylvanus G. La Civilización Maya. México, Fondo de Cultura Económica, 1961. Cuarta Edición, traducción del inglés por Adrián Recinos, pp. 499 y 530.

<sup>3</sup> Se han incluido las Islas que son hoy día países independientes, dejándose de lado las posesiones británicas: Anguilla, Caimán, Monserrat e Islas Vírgenes; holandesas: Aruba, Bonaire, Curaçao y parte de San Martín; francesas: Guadalupe, La Désirade, Les Saintes, Martinica, Marie Galante, Saint Barthelemy y parte de Saint Martín; y norteamericanas: Puerto Rico y Las Islas Vírgenes. Donde también se han encontrado restos de su paso por ellas.

Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, 1968. Segunda Edición; Vol. II, p. 786. 2003 Book



miel; maíz; frijol; pescados, secos, asados o salados; algodón; henequén; mantas tejidas; copal; pedernal, bien como materia prima o como objetos tallados; y plumas de aves acuáticas.

Del área de Guatemala salían maderas preciosas; pieles; algodón; plumas de quetzal; copal; liquidámbar; jarabe; obsidianas; turquesa; lava volcánica para hacer metales y morteros; y cerámica.

A través de las costas del Golfo y del Mar Caribe, así como del Océano Pacífico se traficaba con cacao y hule.

De la región de Chiapas salían pieles, añil, cobre, vainilla, plumas de quetzal, ámbar y almagre.

Finalmente, del área de Honduras: vasos de alabastro y cacao.

Sus importaciones eran principalmente objetos de jade, cristal de roca, obsidiana, cobre, oro, cerámica, plumas de ave, pieles diversas, cacao y vainilla que provenían del centro de México, Oaxaca, Costa Rica y Panamá, así como del Imperio Inca.

También tenían un importante tráfico de esclavos procedentes en su mayoría del centro de México y de las costas del Golfo de México.<sup>4</sup>

Se empleaban para el tráfico comercial vías terrestres de comunicación que eran simples veredas en la selva, montes y llanos, así como comunicaciones empedradas en las tierras bajas. Cortés para su expedición a Las Hibueras, hoy Honduras, siguió la ruta de los comerciantes de Xicalango, en mapas que le mostraron caminos hasta Panamá, pasando por toda Centroamérica.

---

of the Year. Chicago, Encyclopaedia Británica, Inc., 2003, "World Affairs, pp. 380 a 524.

También utilizaron los ríos Usumacinta, Grijalva, Motagua, Belice y Mopán, como sus afluentes, con lo que se mantenía un gran comercio fluvial, recordemos el río San Juan en Nicaragua.

Pero, no cabe duda que el tráfico marítimo era intenso utilizando importantes puertos que mencionaremos por región:

- a) Costa del Golfo de México: Potonchán, Xicalango y Champotón.
- b) Costa Septentrional: Chahuaca.
- c) Costa Oriental: Pole, Bacalar y Chetumal.
- d) Guatemala: Nito.
- e) Honduras: Naco.

Los Grandes mercados o centros comerciales los tenían en esos puertos antes citados y en Zinacantán, Itzamka-nac, Cachi, Conil, Xoconusco y Chichen-Itzá.

El transporte fluvial y marítimo lo hacían en grandes canoas de tronco ahuecado y con remeros, una de las cuales fue cuidadosamente observada por Cristóbal Colón en su cuarto viaje en 1502 en el Golfo de Honduras con ocho pies de anchura, con un gran dosel en el centro donde pudo ver a su dueño y manejada por 25 esclavos.<sup>5</sup>

Los aztecas por su parte tenían grandes centros como Tochpan (Tuxpan) y Nautla en el Golfo de México y Tochtépec (Tuxtepec) en la ruta sur del Golfo de México donde se bifurcaba la gran ruta hacia la costa del Golfo de México y al país de los mayas, con quienes mantenían un importante intercambio comercial.

---

<sup>4</sup> Ruz, Alberto. El Pueblo Maya. México, Promotora Editorial, S. A., de C. V., 1992. Segunda Edición, pp. 76 y 77.

<sup>5</sup> Ibidem. Pp. 77 a 79.

También utilizaban el Pacífico a través del lugar Anáhuac-Ayotlán, cercano a Tehuantepec y en el Soconusco sostenían una guarnición importante, a través de estos lugares realizaban un gran comercio con los incas.<sup>6</sup>

Sus principales productos de intercambio eran:

- a) Productos alimenticios: maíz, frijol, semillas oleáceas de salvia chia, cacao, sal, chile rojo, jarabe de maguey, miel y cigarros puros.
- b) Materiales de Construcción, utensilios domésticos y otros: leña, vigas, tablas grandes, varas de bambú, carrizos para flechas, calabazas pintadas y barnizadas, petates, sillas y cal.
- c) Vestidos y adornos: algodón crudo, mantas blancas y con dibujos, otras piezas de vestir, plumas variadas de adorno, trajes de guerrero completos.
- d) Materiales para el culto: papel de fibra de amate y de maguey, resina de copal para incienso, ámbar líquido para incienso, pelotas de caucho y plumón.
- e) Deben añadirse otros productos en general como son: colorantes, ocre, cochinilla preferentemente; pieles; collares de oro y cuentas de jade; adornos labiales de ámbar y cristal de roca; polvo de oro; láminas y barras de oro; turquesas y mosaicos de turquesas; conchas de mar para adornos; hachas y cascabeles de cobre.<sup>7</sup>

Como puede verse no desconocían el tráfico marítimo costero, pero no se han podido encontrar normas de carácter marítimo, quizá se hubieran encontrado en los códigos que quemó en Maní el obispo Diego de Landa.

En el Lago de Texcoco los aztecas tenían un tráfico intenso de canoas, sin embargo, era muy ordenado como lo dice Bernal Díaz del Castillo en su Historia

---

<sup>6</sup> Krickberg, Walter. Las Antiguas Culturas Mexicanas. México, Fondo de Cultura Económica, 1964. Segunda Edición, Traducción del Alemán por Sita. Garst y Jazmín Reuter, pp. 54 a 56.

<sup>7</sup> Ibidem, pp. 58 y 59.

Verdadera de la Conquista de la Nueva España, aquel 8 de noviembre de 1519 al entrar los españoles a la Ciudad de México.

Luego nos adelanta como construyeron los bergantines y los emplearon para navegar a lo largo del Lago de Texcoco, lo que les sirvió mas tarde para construir los doce bergantines para conquistar la antigua Tenochtitlán, con sus grandes aliados los Tlaxcaltecas. Por eso el gran historiador mexicano Lucas Alamán nos dice que la conquista la hicieron los indígenas y la independencia los españoles.<sup>8</sup>

En el Lago de Texcoco se daría la primera batalla naval del Continente Americano, a 2200 metros sobre el nivel del mar cuando se inició la toma de Tenochtitlán, donde los bergantines construidos en Tlaxcala y armados en Texcoco, serán las naves empleadas por Cortés para la conquista.

Así nos relata la llegada de las naves en sus Rapsodias del Anáhuac, Flor y Canto de la Destrucción de México- Tenochtitlán; Gabriel de la Asunción Michel Padilla, todo en verso:

*“Los doce bergantines en hilera desde Tetzco  
emprenden la salida de las naves que fueron forjadas,  
las que en fragmentos fueron transportadas surcando el  
farallón de las barrancas, de las floridas tierras de  
Tlaxcala.*

*...Ya se inicia la marcha y el combate, de un lado y de  
otro hay muertos y cautivos más cuando los tenochcas  
de Zoquipan, vieron venir las naves sobre el agua,  
echaron a correr llenos de espanto...”<sup>9</sup>*

---

<sup>8</sup> Díaz del Castillo, Bernal. Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España. México, Editorial Porrúa, S. A., 1960. Quinta Edición, Biblioteca Porrúa, núms. 6 y 7, pp. 262 a 265 y 304 a 308.

Bravo Ugarte, José. Historia de México. La Nueva España. México, Editorial Jus, 1953. Tercera Edición (Revisada), Segundo Tomo, p. 25. Citando a Alamán, Lucas. Historia de México desde los primeros movimientos que prepararon su Independencia en el año 1808, hasta la época presente., México, Agüeros, 1849-1852, 5 Vols.

<sup>9</sup> Michel Padilla, Gabriel de la Asunción. Rapsodias del Anáhuac, Flor y Canto de la Destrucción de México-Tenochtitlán. México, Edición del Autor, 2002. pp. 213 y 214.

Finalmente, la Ciudad cayó el 13 de agosto de 1521 y con ella el Imperio Azteca, para recordarlo los españoles erigieron la Iglesia de San Hipólito, ubicada en las esquinas de Avenida Hidalgo y Paseo de la Reforma, declarándolo junto con la Asunción de María, patronos de la Ciudad de México.

## **1.2.- LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN LA NUEVA ESPAÑA (1521- 1821).**

Ésta se inicia el 13 de agosto de 1521, al caer la Ciudad de Tenochtitlán, Capital del Imperio Azteca, cuando se inicia la aplicación del derecho hispánico; hecho que llevaría a la cultura mexicana a fusionarse con la europea, generando características particulares en el lenguaje, costumbres, comida, religión y vestido, así como otras muy diversas que puede decirse identifican al México actual, así como al resto de Hispanoamérica dando como resultado el Otro Occidente.

En la obra “El Otro Occidente”, se nos dice que es el lugar “donde el pensamiento mágico, el sentido de la pertenencia, el lenguaje y la universalidad se han integrado y adquirido una profunda identidad: somos lo que somos”<sup>10</sup>

España trasladó así todo su aparato marítimo a México, sin embargo, el gran desarrollo comercial del Virreinato de la Nueva España provocó la seria preocupación del Cabildo Metropolitano de la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México, que envió una carta al Arzobispo de Sevilla en 1590; ya que la sede arzobispal de México estaba vacante por la salida del Arzobispo Pedro Moya de Contreras en 1589, pues había sido nombrado Presidente del Consejo de Indias; comunicándole su grave desasosiego por la expansión del comercio de la Nueva España con las demás colonias españolas en América y las Filipinas, así como con terceros países preferentemente con el Reino de los Países Bajos y el Reino de Francia ya que ello podría traer la independencia económica del país y detrás de ella la independencia política.

---

<sup>10</sup> Bosch García, Carlos et al. El Otro Occidente. Los orígenes de Hispanoamérica. México, Teléfonos de México, 1992. p. 11.

Todo lo anterior, comunicado al Rey Felipe II (1556-1598), le llevó a emitir una Real Cédula el 11 de enero de 1593, en la que, entre otras cosas, destacaban los siguientes puntos:

- a) La prohibición del comercio entre las colonias y entre éstas y terceros países.
- b) El cierre de los puertos mexicanos, quedando abiertos únicamente Acapulco en el Pacífico y Veracruz en el Atlántico .
- c) La prohibición a criollos, mestizos e indígenas para dedicarse al comercio marítimo que sólo se reservaba a españoles peninsulares.
- d) Únicamente los españoles peninsulares podían explotar comercial y marítimamente los buques.<sup>11</sup>

Tal medida trajo la ruina de nuestro comercio, como lo señala Miguel Lerdo de Tejada en su obra “Comercio Exterior de México desde la Conquista hasta hoy (1521-1853)”, la cual tardíamente eliminó Carlos III (1759- 1788) al expedir el 12 de octubre de 1788 la “Ordenanza o Pragmática del Comercio Libre”, es decir cuarenta y tres años antes de nuestra Independencia.<sup>12</sup>

Se dio fuerza a la Casa de Contratación de Sevilla, fundada por los Reyes Católicos el 5 de junio de 1503, que se ocupó del comercio y la navegación de la carrera de las Indias, la emigración, la explotación geográfica, los pleitos mercantiles y la jurisdicción criminal sobre los navíos. Como Sevilla fuese un puerto fluvial a orillas del Guadalquivir, se trasladó por órdenes del Rey Felipe V (1700- 1746), al puerto de Santa María de Cádiz.

De ella van a surgir los consulados, verdaderos tribunales mercantiles, que fueron establecidos en la Nueva España: México, 15 de junio de 1592; Guadalajara, 6 de junio de 1795; Veracruz, 17 de enero de 1795; y Puebla, septiembre de 1821, establecido ya por el emperador Agustín I de Iturbide. Todos

---

<sup>11</sup> Bravo Uguarte, José S. J. Op Cit. Tomo II. P., cfr., p. 180.

<sup>12</sup> Lerdo de Tejada Miguel, Comercio Exterior de México desde la Conquista hasta hoy (1521-1853). México, Banco Nacional de Comercio Exterior S. A; 1967. pp. 8 y 19.

desaparecieron al establecerse la República en 1824, aún cuando el de la Ciudad de México cesó en sus funciones en 1827.<sup>13</sup>

Por eso se dice que España fue la que nos negó a los mexicanos el derecho a tener intervención en el negocio marítimo y ello llevó a que los nacionales no sepan comer los frutos que les da el mar, como tampoco aprovechan la fuente de riqueza, solaz y esparcimiento que éste les da, pues desconocen cual es aquélla e ignoran como disfrutar del mar.<sup>14</sup>

En México se estableció la primera Cátedra de Derecho Marítimo por el santanderino Diego García de Palacio, quién se doctoró en Derecho en la Real y Pontificia Universidad de México, en 1582. Asimismo, escribió una “Instrucción Náutica” hacia 1587, la cual fue declarada por Felipe II de España como “obra de mucho fruto para los navegantes”, por lo que ordenó se tuviera en cuenta por los marinos de su reino. Ya desde 1583 había escrito “Los Diálogos Militares”, que le dieron fama de marino de guerra, por lo que el Virrey Álvaro Manrique de Zúñiga, marqués de Villa Manrique (1585-1590), le encomendó el mandato de una expedición que debería desalojar los piratas de las “Islas Californianas”, 1587.<sup>15</sup>

Este mismo personaje construyó dos galeones de 1000 toneladas de arqueo bruto cada uno, tamaño de respeto en ese entonces, para demostrar la calidad de las maderas de Campeche, el algodón para las lonas para hacer velas y las jarcias hechas de henequén, de esta suerte fue un prolijo escritor de relaciones, informes y proyectos para la construcción de buques.<sup>16</sup>

Desde México se estableció la primera ruta comercial desde América hacia el Lejano Oriente, con la Nao de China o Galeón de Filipinas, obra debida al

---

<sup>13</sup> Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México. “Casa de la Contratación”, “Consulados de la Nueva España”. México, Editorial Porrúa, S. A; 1995. Sexta Edición, Tomo I, pp. 635, 636 y 936.

<sup>14</sup> Bosch García, Carlos. México Frente al Mar. El Conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre. México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981, pp. 14 y 15.

<sup>15</sup> Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México. “García de Palacio, Diego”. México, Editorial Porrúa, S. A; 1995. Sexta Edición, Tomo II, pp. 1394.

<sup>16</sup> Ídem.

célebre cosmógrafo y marino Fray Andrés de Urdaneta, quién trazó el viaje de torna vuelta desde Filipinas en 1565. Esta ruta se servía dos veces al año, entre 1565 y 1815, es decir 250 años estuvo en explotación, abandonándose hasta la década de los setenta en el siglo XX, cuando la volvió a establecer Transportación Marítima Mexicana (TMM).<sup>17</sup>

Ello permitió establecer además el primer puente terrestre en América para el comercio entre Filipinas y la Metrópoli, que iba del Puerto de Acapulco al Puerto de Veracruz, a través de la Ciudad de México.<sup>18</sup>

La legislación durante la Colonia fue la española y en el país imperaron las famosas Leyes de Indias, que contenían todos los ordenamientos jurídicos emanados de la Corona para regir a todos los pueblos de América. La más completa edición es la que se encuentra en cuatro volúmenes editada al final del siglo XVI y publicada hasta 1681, conocida con el nombre de “Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias”, en ella colaboraron doce juristas de la época, entre los que destacan Alvar Gómez de Albanza, Diego Zorrilla, Fernando de Villagómez, Rodrigo de Aguiar y Acuña, León Pinelo y Juan Solórzano y Pereira. Las Ordenanzas de Sevilla se convierten en el Libro IX de las Leyes de Indias y las Ordenanzas de Valencia, Burgos y San Sebastián nunca se aplicaron en nuestro país.<sup>19</sup>

Durante el gobierno de Carlos III se trató de elaborar un nuevo código legislativo de las Indias, para dar gusto a las ideas ilustradas de este soberano absoluto, proyecto que fue conocido como Código Carolino o la Novísima Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias, que emitió el Rey Carlos IV (1788-

---

<sup>17</sup> Cuevas Mariano, S. J. Monje y Marino. La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta. México, Editorial Layac, 1943. Colección Españoles en América, II, Expediciones a las Filipinas, XV y 417 pp. Ver obra “in extenso”.

<sup>18</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal”. PEMEX-LEX. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Núms. 141-142, marzo- abril de 2000, cfr. p. 40.

<sup>19</sup> Barrera Graf, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Generalidades. Derecho de Empresa. Sociedades. México, Editorial Porrúa, S. A., 2000. cfr., Cuarta Reimpresión, p. 15.



1808) en 1805, el ilustre profesor de Derecho Mercantil, Jorge Barrera Graf, nos dice de ella:

*“...resumen incompleto y mal ordenado del derecho español, que reguló todas las materias jurídicas y que a la mercantil [y marítima] dedicó el Libro IX: ‘Comercio, moneda y minas’. Este Ordenamiento dista mucho de la perfección de las Ordenanzas de Bilbao [además de que] no disminuyó la autoridad legal y doctrinal de las Siete Partidas”<sup>20</sup>*

Luego tenemos que dar importancia a las Siete Partidas del Rey Alfonso X el Sabio de Castilla (1225-1284), quién inició su preparación en 1256, aún cuando fue hasta el reinado de Alfonso XI de Castilla (1311-1350) cuando empezó a regir, 1348, gracias al Ordenamiento de Alcalá, en donde además se estableció una orden de prelación: Ordenamiento de Alcalá, fueros municipales y las Siete Partidas. La Partida V es la mas importante para nuestro estudio, pues se refiere al derecho comercial, obligaciones y contratos, ligados a lo marítimo también.<sup>21</sup>

No podemos olvidar el Consulat del Mar y su complemento las Ordenanzas de los Magistrados de Barcelona (1458-1484), de donde se tomó la figura del consulado, tribunal mercantil por excelencia, ya que “por medio de un Prior y Cónsules, ejercía funciones jurisdiccionales, al resolver las controversias relativas al comercio”, nos dice Roberto Luis Mantilla Molina en su obra Derecho Mercantil.<sup>22</sup>

Como ya mencionamos existieron diversas Ordenanzas: Burgos, Bilbao, Sevilla, San Sebastián y Valencia, pero salvo las de Bilbao, las demás fueron letra muerta en nuestro país. Además las Ordenanzas de Barcelona que complementan el Consulat del Mar, sólo se referían a los seguros marítimos.

---

<sup>20</sup> Ídem

<sup>21</sup> Ibidem, p. 14

Por lo tanto, las Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao fueron la máxima ley marítima durante la Colonia y los 63 primeros años de la vida independiente de México, ya que su aplicación abarcó de 1560 a 1884, salvo breves períodos de vida independiente en que se aplicaron conjuntamente con otras normas, de 1854 a 1856 con el famoso Código Lares y de 1865 a 1867 con la Legislación Imperial Marítima del Emperador Maximiliano I de Habsburgo.<sup>23</sup>

Para comprender mejor nuestra afirmación anterior, daremos brevemente la reseña del contenido de las Ordenanzas de Bilbao:

Capítulo I	De la jurisdicción del Consulado.
Capítulo II	De las elecciones.
Capítulo III	Del nombramiento del contador y tesorero.
Capítulo IV	Del nombramiento de los demás oficios.
Capítulo V	De las juntas ordinarias y extraordinarias.
Capítulo VI	Del salario del Prior, Cónsules y demás.
Capítulo VII	De la administración y paga de averías.
Capítulo VIII	De lo que deberá hacer el Síndico.
Capítulo IX	De los mercaderes y sus libros.
Capítulo X	De las compañías de comercio.
Capítulo XI	De los contratos.
Capítulo XII	De las comisiones.
Capítulo XIII	De las letras de cambio.
Capítulo XIV	De los vales y libranzas.
Capítulo XV	De los corredores de lonjas.
Capítulo XVI	De los corredores de navíos.
Capítulo XVII	De las quiebras.

---

<sup>22</sup> Mantilla Molina, Roberto Luis. Derecho Mercantil. Introducción y Conceptos Fundamentales, Sociedades. México, Editorial Porrúa, S. A., 2002. Vigésimo novena Edición, p. 12.

<sup>23</sup> Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao. París, Librería de Rosa y Bouret, 1869, cfr., pp. 111 a 113.

Capítulo XVIII	De los fletamentos de los navíos.
Capítulo XIX	De los naufragios.
Capítulo XX	De las averías y sus diferencias.
Capítulo XXI	Del modo de regular la avería gruesa.
Capítulo XXII	De los seguros y sus pólizas.
Capítulo XXIII	De la gruesa aventura.
Capítulo XXIV	De los capitanes de navíos.
Capítulo XXV	Del piloto mayor de este puerto.
Capítulo XXVI	De los pilotos alemanes.
Capítulo XXVII	Del régimen de la Ría.
Capítulo XXVIII	De los carpinteros-calafates.
Capítulo XXIX	De los gabarreros y barqueros.

Las Ordenanzas de Bilbao fueron revisadas varias veces la primera por Real Confirmación de Felipe V en 1740; otras Resoluciones Reales fueron las de Carlos III del 17 de noviembre de 1780 y 24 de julio de 1786 y de Fernando VII (1814-1833) del 27 de junio de 1814 y 9 de julio de 1818. Tenía normas complementarias sobre conocimiento de los naufragios; jurisdicción de lo contencioso; libros y papeles de las casas de comercio no se extraigan ni visiten, como lo señalan las propias Ordenanzas; requisitos de escrituras públicas de negocios mercantiles para el privilegio de prelación; y tratamiento de Señoría al Tribunal del Consulado.<sup>24</sup>

Por otra parte, algunos virreyes de la Nueva España fueron ilustres marinos y se preocuparon por estos aspectos durante su gobierno, como fueron entre otros:

- a) Lope Díaz de Aux Armendáriz, marqués de Cadereyta (1635- 1640), 16º Virrey, General de los Galeones de Indias.
- b) Francisco Fernández de la Cueva, duque de Alburquerque (1653-1660), 22º Virrey, Capitán General de las Galeras de España.

---

<sup>24</sup> Ibidem p,244.

- c) Antonio Sebastián de Toledo, marqués de Mancera (1664-1673), 25º Virrey, General de Galeras en el Perú y Capitán General de la Armada del Océano.
- d) Pedro Nuño Colón de Portugal y Castro, duque de Veragua y marqués de Jamaica (diciembre de 1673), 26º Virrey, Almirante de la Mar Océano.
- e) Francisco Fernández de la Cueva Enríquez, duque de Alburquerque y marqués de Cuellar (1701-1711), 34º Virrey, Capitán General de la Armada del Océano.
- f) Juan Francisco de Güemes Horcasitas, conde de Revillagigedo (1746-1755), 41º Virrey, Capitán General de la Armada del Océano.
- g) Joaquín de Montserrat, marqués de Cruillas (1760-1766), 44º Virrey, Capitán General de la Armada del Océano y fundador del Ejército Mexicano.
- h) Manuel Antonio Flores, (1787-1789), 51º Virrey, Teniente General de la Real Armada.
- i) Juan Vicente de Güemes Pacheco y Padilla, 2º conde de Revillagigedo (1789-1794), 52º Virrey, Capitán General de la Armada del Océano.
- j) Félix Berenguer de Marquina, (1800-1803), 55º Virrey, Capitán de Navíos.
- k) Juan Ruiz de Apodaca, conde del Venadito (1816-1821), 61º Virrey, Capitán General de la Armada Española.

Los virreyes también gozaban del título de Capitán General, inherente a su cargo, por lo que podían comandar las Armadas Españolas que se encontraran en la región del Virreinato, además de que tenían el poder para vigilar toda la actividad marítima para que se cumpliera con las normas vigentes en el Reino.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Instrucciones y Memorias de los Virreyes Novo hispanos, Estudio preliminar, coordinación, bibliografía y notas de Ernesto de la Torre Villar. México, Editorial Porrúa, S. A., 1991, 2 Vols.

En una de las obras que escribiera el historiador mexicano, que estuvo al servicio de la Secretaría de Marina de 1965 a 1970, Enrique Cárdenas de la Peña, “San Blas de Nayarit”, se recoge una cronología de hechos marineros durante la Colonia, por lo que sería útil consultarla para conocer más acerca del quehacer marítimo en esta época histórica de nuestro país.<sup>26</sup>

### **1. 3. LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL MÉXICO INDEPENDIENTE.** **CONSOLIDACIÓN DEL ESTADO MEXICANO (1821-1876)**

Al alcanzar nuestra independencia, nuestra situación marítima empeoró, pues España al retirarse se llevó todo su aparato marítimo que había traído durante la Colonia, además que durante casi 300 años nos prohibió a los mexicanos dedicarnos al comercio marítimo.

Por lo anterior el interés del mexicano por el mar fue prácticamente nulo, según se desprende de lo que el historiador mexicano Carlos Bosch García nos dice:

*“Después de la independencia, la nación se encerró en una política interna y rompió con la tradición comunicante...”*

*“La falta o el abandono de esta tradición en el siglo XIX ha causado daños serios al país, porque sus habitantes prescindieron de un mundo de ventajas que los mares proporcionan aparte del recurso de alimentación que representan. Como detalle, aparentemente sin importancia, está el que el mexicano no coma pescado y que desconozca su propia fuente de riqueza marítima y de placer que desdeña.”<sup>27</sup>*

Con esto tenemos que reconocer que la tradición marítima que nos trajo España se perdió de hecho y no es sino ya avanzado el siglo XX cuando se vuelve

<sup>26</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. San Blas de Nayarit. México, Secretaría de Marina, 1968. En el Vol I se encuentra la Cronología pp. 245 a 284 pero es recomendable leer los dos volúmenes de la obra por el interés histórico que tiene para el estudio de lo marítimo del México Colonial.

<sup>27</sup> Bosch García, Carlos. Op. Cit., pp. 14 y 15.

a plantear la necesidad de volverse a interesar por el mar, pero de una manera muy limitada, pues después de llegar a tener una flota mercante de casi dos millones y medio de toneladas o unidades de arqueo bruto en 1984, apenas tenemos 736,241 toneladas o unidades de arqueo bruto en el 2004.<sup>28</sup>

Otro ejemplo para sostener lo antes informado, el siglo XXI nace con una flota mercante en estado de involución y decrecimiento y con una legislación marítima fuera de la realidad, contradictoria y en algunas partes inconstitucional.

No supimos aprovechar los ejemplos que nos dieron tres gobernantes mexicanos en el siglo XIX, dos de ellos en este período que examinamos: Antonio López de Santa Anna y Maximiliano I de Habsburgo y el tercero que veremos en el siguiente, Porfirio Díaz Mori.

Poco después de alcanzada la Independencia, 3 de diciembre de 1821, Pedro Celestino Negrete, Comandante General de la Nueva Galicia, rindió un informe a la Regencia del Imperio diciendo:

*“... pero creo que al presente tiene el Imperio hasta de sobra con los indicados [se refiere a los puertos en condiciones adecuadas para el tráfico marítimo: Campeche y Veracruz en el Golfo de México y Acapulco y San Blas en el Pacífico], pues no hay marina mercantil, y por lo mismo digo de paso no está en circunstancias de hacer los grandes gastos de buques y apostaderos de una marina militar...”*<sup>29</sup>

Ello llevó a la búsqueda de soluciones al problema planteado por la ausencia total de una flota mercante y la deficiencia absoluta de la de guerra, así, el 13 de noviembre de 1823, el Secretario de Guerra y Marina del Supremo Poder Ejecutivo Provisional, José Joaquín de Herrera, al presentar su informe al Congreso, manifestó que a la marina mercante le correspondía consolidar y mantener la independencia del país y que, para tener una marina de guerra floreciente, era indispensable dar una protección total y absoluta a la marina

---

<sup>28</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El Futuro de la Marina Mercante y de los Puertos Mexicanos. México, Conferencia magistral pronunciada ante la Universidad del Mar, Campus Puerto Ángel, Oaxaca, 17 de mayo de 2002.

<sup>29</sup> Bonilla Juan de Dios. Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1962, p. 91.

mercante, de donde se tomarían los marinos necesarios para la guerra, ya que se pensaba entonces que la mejor escuela para los marinos de todo tipo era la marina mercante.<sup>30</sup>

No obstante lo anterior, se recuperó el último bastión español en México, el Castillo de San Juan de Ulúa entre el 18 y el 23 de noviembre de 1825, gracias a la pericia del primer gran marino de guerra que tuvo el México Independiente, Pedro Sainz de Baranda y de Borraleiro, que impidió a la escuadra española enviada desde La Habana, auxiliara al sitiado bastión en poder de los españoles y desde donde se pretendía iniciar la reconquista de México. El general Miguel Barragán, ilustre potosino, ocupó el fuerte y eliminó un peligro para nuestra independencia.<sup>31</sup>

La marina de guerra fue ocupada muchas veces para el transporte de mercancías, pasajeros y valores, a pesar de que eran pocos los barcos, muchos de los cuales fueron ocupados en el sitio de San Juan de Ulúa, así en 1826 se componía de un navío, una fragata, dos corbetas, cuatro bergantines, cinco goletas, cuatro cañoneras, dos correos de las Californias y cuatro balandras desarmadas, con lo que se tenía una escasa comunicación entre los principales puertos del país.<sup>32</sup>

Asimismo, se decía que era indispensable que sólo los nacionales se aprovecharan de toda serie de industria y comercio marítimos, sin embargo, poco se pudo hacer, pues el Secretario de Guerra y Marina, José María Tornel, informaba al Congreso el 7 de enero de 1839 que:

*“La marina aunque en pequeño ha debido su existencia a los esfuerzos del Gobierno. Ni en lo material, ni en lo*

---

<sup>30</sup> *Ibidem*, pp. 231 a 234.

<sup>31</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *Op. Cit.*, pp. 2 y 3.

<sup>32</sup> Gómez Pedraza, Manuel. *Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo*. México, Imprenta del Supremo Gobierno en Palacio, 1827. Documentos de Estado 0-1-5-5, Biblioteca Nacional, s. n. p.

*personal se ha organizado de una manera estable, porque en las naciones que carecen de marina mercante que es la buena escuela de marinos es difícil, si no imposible, crear una que lo sea de guerra.*<sup>33</sup>

Sin embargo, guerras intestinas e internacionales impidieron el desarrollo marítimo del país, trajeron la ruina, la pérdida de poco más de la mitad del territorio nacional, la destrucción del puerto de Veracruz por fuertes bombardeos, la crisis financiera del país era de tal magnitud, que nadie se atrevía a hacerle frente, tan sólo entre 1848 y 1851, en un período de dos años ochos meses, hubo diez secretarios de Hacienda.<sup>34</sup>

Esos hechos bélicos fueron:

- a) Guerra de Texas en 1836.
- b) Guerra de los Pasteles con Francia, entre 1838 y 1839.
- c) Guerra con los Estados Unidos entre 1846 y 1848, en que se perdió más de la mitad del territorio de nuestro país lo que sumado al territorio de La Mesilla perdido en 1853, fue alrededor de 2,400,000 Kms. cuadrados quedándonos tan solo 1,964,375 Kms. cuadrados.
- d) Guerra de Reforma de 1859 a 1861.
- e) Intervención Tripartita entre 1861 y 1862.
- f) Intervención Francesa de 1862 a 1867.
- g) Intervención Norteamericana de abril a diciembre de 1914; esta ya fuera de este período y correspondiente al de la Revolución Mexicana. (1910-1934).

El grupo liberal salvador de la Patria y triunfador de la Revolución de Ayutla; encabezado por hombres de la talla de Benito Juárez, Melchor Ocampo, Juan N.

---

<sup>33</sup> Tornel, José María. Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina. Leída en la Cámara de Diputados el 7 de enero de 1839 y en la de Senadores el día siguiente. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1839, p. 28.

<sup>34</sup> Olvarría y Ferrari, Enrique. México a través de los Siglos. México Independiente (1821-1855), México Editorial Cumbre, S. A., 1956. Tomo IV, pp. 716 a 739.



Álvarez, Guillermo Prieto y otros más, no hizo nada por la marina nacional, ya que reconoció que la empresa era costosa y, sobre todo, que en el ramo naval se habían hecho los más grandes despilfarros.<sup>35</sup>

Sin embargo, el propio Juárez reconoció y se dio cuenta de que era vital para la total integración nacional, la comunicación entre los Estados de la Federación, facilitada en ese entonces por la marina.<sup>36</sup>

Pasando ahora al análisis de las leyes marítimas de la época, no debemos perder de vista que las Ordenanzas de Bilbao se siguieron aplicando, a las que se sumaron las siguientes durante el último Gobierno del Presidente Antonio López de Santa Anna (1853-1855):

1. Acta de Navegación para el Comercio de la Republica Mexicana del 30 de enero de 1854, en la que se establecía el trato a los buques mexicanos y a las embarcaciones extranjeras, se exigía además que las dos terceras partes de la tripulación y el capitán fueran de nacionalidad mexicana y reservaba la navegación de cabotaje a los buques nacionales.
2. Código de Comercio del 16 de mayo de 1854, en vigor el 27 siguiente, llamado en honor de su autor, el ilustre abogado mexicano, Teodosio Lares (1806-1870), “Código Lares”. Esta norma seguía en lo marítimo, lo dispuesto en el Código de Comercio español de 1829, cuyo ilustre autor fue Pedro Sainz de Andino. Si bien es cierto, como dice Jorge Barrera Graf:

*“... si bien copió la estructura (Salvo que el Código Saínz de Andino, no contenía la enumeración de los actos y negocios*

---

<sup>35</sup> Juárez, Benito et al. Justificación de Leyes de Reforma. El Gobierno Constitucional a la Nación. Benito Juárez. Documentos, Discursos y Correspondencia. Selección y Notas de Jorge L. Tamayo. México, Secretaría de Patrimonio Nacional, 1964, Vol. 2, p. 496.

<sup>36</sup> Juárez, Benito. Carta al Excelentísimo Señor Ángel A. Corzo, Gobernador de Chiapas, Veracruz, marzo 29 de 1860. Benito Juárez... Vol. 2, p. 675. Carta Seleccionada con el nombre de “Compra de buques para crear nuestra Marina Mercante”, por el selector, Jorge L. Tamayo.

*de comercio) y la distribución de las materias, se apartó dictando normas propias de importancia, precursoras en algunos casos de normas y principios actuales [v gr., el art. 35 primer párrafo], y otras que no pasaron a la legislación vigente, pero que resultaría conveniente introducir, como las relativas a los mercaderes en pequeño, arts. 19 y 20,...*<sup>37</sup>

Este Código tuvo una vigencia efímera, si bien es cierto que fue aplicado por los Conservadores de 1858 a 1860 y por el Segundo Imperio de 1863 a 1867.

3. Decreto por el cual se crea la Escuela Náutica Mercante de la Isla del Carmen, Campeche, del 28 de diciembre de 1854, en que se establece para la enseñanza de la juventud que se destine al servicio de la marina nacional.<sup>38</sup>

Toda esta legislación, así como la escuela, desaparecieron a los pocos años con el triunfo de la Revolución de Ayutla, su mérito e importancia radica en ser la primera legislación marítima de corte mexicano. Es más el Código Lares sirvió para suplir a la larga las lagunas que tenían las Ordenanzas de Bilbao, ya que fue recogido en la Novísima Recopilación, complementaria de las Ordenanzas y que se aprobaron poco después de la caída del Imperio de Maximiliano.<sup>39</sup> La Escuela Náutica desapareció durante el Gobierno de Porfirio Díaz.

Después de esta interesante legislación marítima, tenemos la que adoptara el emperador Maximiliano I de Habsburgo. Este tenía un gran amor por el mar, al cual acudía para sentirse libre de la opresión de la Corte Imperial de Viena, lo cual nos hace ver Egon Caesar Corti, cuando nos dice:

*“Pronto se había despertado en el joven [Maximiliano] el amor al mar; no se sentía bien en el hermoso paisaje montañoso en el cual las alturas limitaban la perspectiva. Como una pesadilla oprimía su alma anhelante de espacio*

<sup>37</sup> Barrera Graf, Jorge. *Op. Cit.*, p. 22.

<sup>38</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, y sus Problemas Internos e Internacionales*. México, ENCPS, UNAM, 1967, pp. 415 a 420.

<sup>39</sup> Mantilla Molina, Roberto L. *Op. Cit.*, pp. 15 y 16.

*y lejanía. Sólo le atraía y encantaba la inmensidad del mar, con su aspecto cambiante, unas veces imagen de paz serena, otras encrespado en olas rugientes de imponente majestad; por eso había deseado hacerse oficial de la marina y se le había complacido en su deseo, pues a su imperial hermano de Viena esta inclinación le parecía bien por mil motivos.*<sup>40</sup>

Así, entró a los 18 años, 1850, a la Armada Imperial, iniciando sus viajes a través del mar, en 1854 ya era comandante y para 1857 era vicealmirante por disposición de Francisco José I. Sus viajes eran de cierta amplitud y en ellos se dedicaba al estudio y a la investigación, así en el primero abarcó Asia Menor, Sur de Italia y España, visitando los Santos Lugares, el inicio de las obras del Canal de Suez y la tumba de los Reyes Católicos. Después fue a Portugal, Francia, Bélgica y Alemania. Pero su viaje más importante lo llevó a América, donde visitó a su primo hermano el emperador Pedro II (1825-1891) del Brasil.<sup>41</sup>

Siempre escribía sus impresiones y les daba su sello claro de interés e investigación, bástenos para ello leer su obra “Impresiones de Viaje”, de esta manera se formó como un verdadero marino, haciéndose además un hombre recio y maduro, no le satisfacía lo que aprendía en los libros, por lo que hubo de conocer el mundo de manera práctica, acrecentando sus conocimientos, que le dieron solidez a su juicio y enriquecieron su imaginación y memoria.<sup>42</sup>

Acometió arduas tareas como marino, así organizó a los 22 años la Marina de Guerra Imperial de Austria, dedicando su pericia y actividad a la construcción naval, puede decirse que Austria-Hungría contó a partir de ese momento con una armada importante en el mundo de ese entonces.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Conte Corti, Egon Caesar. Maximiliano y Carlota. México, Fondo de Cultura Económica, 1997. 2ª Edición., 5ª Reimpresión, p. 38.

<sup>41</sup> Pruneda, Pedro. Historia de la Guerra de Méjico (sic) desde 1861 a 1867. Facsímil de la Edición española de 1867. México, Fundación Miguel Alemán A. C., Fundación UNAM, Instituto Cultural Helénico A. C., Fondo de Cultura Económica, 1996, pp. 208 y 209.

<sup>42</sup> Ibidem, p. 209.

<sup>43</sup> Ídem.

El puerto de Trieste está construido, a pesar de que el lugar elegido era adverso para ello, en la Región del Friuli-Venecia Julia provincia de Trieste, en el ángulo noreste del Mar Adriático. Lo hizo un gran centro naval, de gran importancia en la Europa de entonces. Lo dotó de astilleros y de todos los adelantos científicos y técnicos que imperaban en ese entonces.<sup>44</sup>

Para observar los avances de su obra, así como por su amor al mar, se hizo construir el famoso Castillo de Miramar, donde firmaría los famosos Convenios de Miramar con Napoleón III, 10 de abril de 1864, y su renuncia para sí y sus descendientes a la sucesión del Imperio Austro-Húngaro, lo que favorecería a la larga al nieto de su hermano el Archiduque Carlos Luis (1833-1896), el emperador Carlos I (1887-1922).<sup>45</sup>

Podemos imaginarnos la impresión que al joven emperador Maximiliano I le causó la inmensidad de nuestros litorales cuando los visitó, poco después de su llegada a su Imperio, la grandeza y majestuosidad le habrán maravillado, a tal grado que se dice, llamó a las playas de Tampico “Playas de Miramar”, pues le recordaban el mar cercano a Trieste y a su Castillo.

En el ámbito marítimo empezó por reorganizar la ubicación de la marina mercante, colocándola en el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina, para darle un sentido mas civil, pero además dictó un legislación marítima de gran importancia, que de haberse aplicado, hubiera convertido a México en una verdadera potencia marítima de primer orden, ya que era una legislación muy avanzada para su época.

Para demostrarlo listaremos algunas de dichas normas que se encuentran en el volumen III de la Colección de leyes, decretos y reglamentos que interinamente formaron el sistema político, administrativo y judicial del Imperio,

---

<sup>44</sup> “Maximiliano de Habsburgo”. Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía, México... Vol. III, pp. 2162 y 2163.

<sup>45</sup> Ídem.

aún cuando no debemos perder de vista que se siguieron aplicando tanto el Código Lares, como las Ordenanzas de Bilbao.

1. Planta del Departamento de Marina, que se encontraba, como ya vimos, en el Ministerio de Negocios Extranjeros y Marina.
2. Establecimiento de tres Distritos Marítimos, el Primero para el Golfo de México, con sede en el Puerto de Veracruz; el Segundo en el Pacífico desde la frontera con Guatemala hasta el Cabo Corrientes, con sede en Acapulco; y el Tercero desde el Cabo Corrientes hasta la frontera con los Estados Unidos, incluyendo el Golfo de California, que se integró como parte del territorio nacional en el Estatuto Provisional del Imperio, así como la Península de Baja California, teniendo como sede Mazatlán.
3. Organización general del personal marítimo, puertos de guerra, puertos de comercio. El jefe del puerto de guerra era el Prefecto Marítimo y del puerto de comercio, el Capitán de Puerto, señalando, como su nombre lo indica, el personal que integra cada uno.
4. Atribuciones de las Prefecturas Marítimas.
5. Decreto para la creación de un Consejo de Administración en los puertos de guerra, lo que más tarde se haría para los puertos de comercio, idea ya muy avanzada para su época, pues iniciaba lo que hoy se conoce como la autonomía portuaria.
6. Reglamento de las Capitanías de Puerto.
7. Patentes de navegación.
8. Decreto para las primas que se concedan a los buques nacionales que hagan viajes de altura, es decir, era un verdadero subsidio a favor de la Marina Mercante Nacional.
9. Decreto para la libertad del Armamento Marítimo.
10. Puertos abiertos al comercio extranjero y de cabotaje.
11. Régimen Marítimo de los Puertos del Imperio y de las Aduanas.

12. Reglamento General de Prácticos para todos los Puertos del Imperio.
13. Decreto sobre las luces que deben de llevar los barcos.
14. Decreto sobre el establecimiento de buques guardacostas.
15. Decreto para los roles de equipaje.
16. Decreto relativo a los almacenes de marina.
17. Tarifas que designan las gratificaciones e indemnizaciones concedidos al personal de la Armada Imperial.
18. Tarifas de sueldos de la Armada Imperial.
19. Estado del oficial de marina, su sueldo, pensiones de retiro, socorros, instrucciones para la liquidación de las pensiones, viudas y huérfanos, pensiones por heridas y enfermedades, fallecimientos. Toda una norma jurídica de seguridad social, muy avanzada para su tiempo.
20. Decreto para la organización de matrículas para el alistamiento de la gente de mar.<sup>46</sup>

La base de tal Legislación Marítima Mexicana lo era el Estatuto Provisional del Imperio Mexicano, proyecto de Constitución que aprobó el emperador Maximiliano I desde Miramar y que expidió en México el 10 de abril de 1865, en donde se dedicaban dos capítulos a las cuestiones marítimas:

- a) De las prefecturas marítimas y capitanías de puerto; y
- b) De la división marítima del Imperio.

En el artículo 51 de dicho Estatuto se incluyó dentro de territorio nacional el “Mar de Cortés, Mar Bermejo o Golfo de California”, reconociendo el carácter de Bahía Histórica que éste tenía.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Colección de leyes, decretos y reglamentos que interinamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio. Ministerio de Negocios Extranjeros (sic), Departamento de Marina. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865. Tomo III, p. 186.

<sup>47</sup> Ibídem. Tomo I, p. 10

No cabe duda que la obra legislativa marítima del emperador Maximiliano I de Habsburgo, ha sido y sigue siendo la más completa que nuestro país ha tenido a través de su historia, es triste reconocerlo, pues como muestra tenemos las 21 normas que hemos citado antes y que no son todas, pues únicamente el Tomo III de toda la Legislación Imperial fue dedicado a lo marítimo.

Por lo mismo, es injusta la afirmación hecha por el historiador Cárdenas de la Peña, al hablarnos de la memoria de la Secretaría de Guerra y Marina de 1857: *“Luego nada durante la intervención y el Imperio”*.<sup>48</sup>

Para toda su labor legislativa en México, el emperador Maximiliano I contó con el apoyo de distinguidos juristas mexicanos, muchos de ellos liberales moderados: José Miguel Arroyo, Luis Gonzaga Cuevas, Manuel Díez de Bonilla, Hilario Elguero, Teodosio Lares, Octaviano Muñoz Ledo, entre otros.

Desafortunadamente, tan magnífica obra legislativa, como tan importante legislación marítima tuvieron una duración efímera, ya que corrió la suerte del Imperio, cayendo abatida en Querétaro el 19 de junio de 1867 en el Cerro de las Campanas.

Lo grave para mí es que ni siquiera se haya tomado como modelo por los gobiernos republicanos posteriores que siguieron al Imperio.

#### **1. 4. LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA EN EL PORFIRIATO (1876-1911).**

Este período se inicia con el triunfo de la Revolución Tuxtepecana y la entrada del General Porfirio Díaz Mori a la Ciudad de México el 23 de noviembre de 1876 y concluyó el 25 de mayo de 1911, fecha en que presentó su renuncia, luego de la caída de Ciudad Juárez, Chihuahua en manos de los revolucionarios. Salvo dos breves períodos, el de Juan N. Méndez (25-XI-1876 – 2-IV-1877) y el de

Manuel González Cosío (1880-1884), todo el restó del período de la Presidencia de la Republica la ocupó Porfirio Díaz Mori.<sup>49</sup>

En 1888 el Jefe del Departamento de la Marina Mercante, Juan B. Gómez, de la Secretaría de Guerra y Marina, le envió una comunicación al Presidente de la Republica, haciéndole ver que *“La creación de la Marina Mercante Nacional es una idea tan noble como levantada. Además, para apoyar a la misma se requieren puertos modernos, astilleros para la construcción de buques y una legislación acorde con tal desarrollo”*.<sup>50</sup>

De ahí nació la idea de legislar adecuadamente y de modernizar algunos puertos, es decir, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, Salina Cruz y Manzanillo, para lo cual se contrató un importante empréstito con la casa inglesa “S. Pearson and Sons, Ltd.”; cuyo director Weetman Dickinson Pearson, Lord Cowdray, era amigo personal del General Díaz; por la suma de 70 millones de libras esterlinas, dedicando poco más de la mitad del mismo a la construcción de Tampico y Veracruz y el resto a Coatzacoalcos, Manzanillo y Salina Cruz.<sup>51</sup>

El 7 de marzo de 1902, nos dicen los historiadores Juan de Dios Bonilla, en su obra “Historia Marítima de México” y Carlos Bosch García en su trabajo “México frente al Mar” fueron inauguradas las obras del Puerto de Veracruz.

Así, nos dice el primero:

*“...el general don Porfirio Díaz que llegó el día 7 de aquel mes [marzo de 1902], con el fin de inaugurar importantes obras portuarias.*

*“Acompañaban al Sr. Presidente sus Ministros de Estado, Don José Ives Limantour, Gral. Manuel González Cosío, Lic. Justino Fernández, los Sres. Guillermo de Landa y Escandón, Lorenzo*

---

<sup>48</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario. México, Secretaría de Marina, 1970, Tomo I, p. 186.

<sup>49</sup> De la Torre Villar, Ernesto et al. Historia de México. México, Salvat Mexicana de Editores, S. A de C. V., 1978, Vol. 10, pp. 2251 a 2364.

<sup>50</sup> Bonilla, Juan de Dios. Op. Cit., pp. 701 a 705.

<sup>51</sup> Ibidem, pp. 467 y 468.

Cosío Villegas, Daniel et al. Historia Moderna de México el Porfiriato. Vida Económica. México, Editorial Hermes, 1965. Vol. V, pp. 957, 963, 969 a 971 y 1038.



*Elizaga, Mayor Félix Díaz, Capitán Porfirio Díaz Jr. y el Jefe del Estado Mayor Presidencial.*

*“Los alumnos de la Escuela Naval Militar formaron valla en la estación del ferrocarril Mexicano, que rindió honores al Sr. Presidente, quién con su comitiva se dirigió al muelle fiscal para inaugurarlos, así como al malecón donde se construía la Estación Terminal. Después se embarcó en el contraincendios ‘NEREIDAS’ y otras personas de la comitiva embarcaron en el remolcador ‘DOLPHIN’ de las obras del puerto para hacer una visita al Arsenal Nacional que estaba a cargo del Capitán de Fragata Don Casimiro Pérez, a la Fortaleza de San Juan de Ulúa y al dique flotante, así como a los edificios en construcción que eran el de Faros, el de la Sanidad, el de la Aduana y el de Correos y Telégrafos.*

*“Terminadas las ceremonias de inauguración se sirvió un banquete en el nuevo teatro de Veracruz, donde el Sr. Presidente al hacer uso de la palabra, deseó prosperidad al Estado de Veracruz y terminado el banquete, a las cuatro de la tarde el Gral. Díaz tomó un tranvía que lo llevó a la Estación del Mexicano, donde se embarcó rumbo a la capital de la República.”<sup>52</sup>*

El segundo autor citado a su vez nos dice:

*“Resulta congruente que el 7 de marzo de 1902 el presidente en persona, se presentará en el engalanado puerto de Veracruz para inaugurar con pompa oficial las obras portuarias veracruzanas, junto con sus ministros de Estado y con el estado mayor presidencial.*

*En esa ocasión se inauguró el muelle fiscal recién construido y se visitaron las obras del malecón, donde se edificaba la estación terminal del ferrocarril.*

*Embarcado en el buque contra incendios Nereida y la comitiva en el remolcador Dolphin, se visitó el arsenal nacional, la fortaleza de San Juan de Ulúa y el dique flotante; asimismo los edificios en construcción como el de Faros, el de Sanidad, el de la Aduana y el de Correos y Telégrafo.*

*Usando los medios de transporte ‘civilizados’ Porfirio y su gobierno se retiraron de Veracruz, yendo a la estación en tranvía para tomar el tren del Mexicano.”<sup>53</sup>*

<sup>52</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Op. Cit.*, pp. 467 a 468.

<sup>53</sup> Bosch García, Carlos. *Op. Cit.* P. 441.

Fueron varias las medidas que se tomaron, entre las cuales se encuentran diversas disposiciones legislativas:

- a) Primero se elevó a rango federal la facultad de legislar en materia de comercio, confiriéndole al Congreso de la Unión tal facultad mediante la reforma que se hizo a la Constitución de 1857 el 14 de diciembre de 1883, en la fracción X del Art. 72.
- b) Código de Comercio de 1884, que empezó a regir desde el 20 de julio de 1884, que tuvo vida efímera, según se dijo por ser anticonstitucionales las disposiciones que tenía sobre bancos, por lo que fue derogado por el Código de Comercio de 1889.
- c) Código de Comercio del 15 de septiembre de 1889, en vigor el 1º de enero de 1890, que sigue vigente hasta nuestros días, salvo en algunos aspectos, como en el caso del Libro Tercero “Del Comercio Marítimo”, Arts. 641 a 944, que fue derogado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, que entró en vigor el 21 de diciembre siguiente.
- d) Código Sanitario de 1890.
- e) Ordenanzas de Aduanas de 1890.
- f) Creación de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 1890, adonde se pasó lo relativo a la Marina Mercante.
- g) Se creó la Escuela Náutica de Mazatlán en 1882, que sigue operando hasta nuestros días con el nombre de “Antonio Gómez Maqueo”. La Escuela Náutica de Campeche, creada por Antonio López de Santa Anna, se cerró definitivamente en 1894.
- h) Se creó la H. Escuela Naval Militar el 1º de julio de 1897, que hasta la fecha opera en Antón Lizardo, Veracruz.
- i) Se crearon diversas empresas navieras como la Compañía Transatlántica Mexicana, Compañía Mexicana de Navegación, Compañía Naviera de Romano y Berreteaga y Compañía Naviera del

Pacífico, entre 1882 y 1884. Las cuales florecieron de treinta a cuarenta años.

- j) Se establecieron servicios marítimos permanentes con Estados Unidos y Europa a través de los puertos del Golfo de México, que eran servidos por 10 empresas armadoras, Compañía Transatlántica Española, Nueva York-Cuba-Mail, Steam Ship Co., West Indies and Pacific, Johnston Line, Knotte Prince Line, Mala Imperial Alemana, Harrison Line, Compagnie Générale Transatlantique Française, Nanson Steamship Line y Compañía Mexicana de Navegación.
- k) Finalmente y para completar tan importante labor se estableció una red ferroviaria de importancia en el país, que para el 25 de mayo de 1911, fecha de la salida de Porfirio Díaz Mori de la Presidencia, contaba con 23,535 Kms. En la actualidad cuenta con 26,623 Kms., como se puede ver la red ferroviaria de México fue hecha prácticamente por el General Porfirio Díaz Mori.<sup>54</sup>

Pasando ahora al aspecto marítimo del Código de Comercio de 1889, si revisamos el Libro Tercero “Del Comercio Marítimo” podremos ver que es casi igual que el Código de Comercio Español de 1885, por lo que podemos decir que es una copia de su antecedente.<sup>55</sup>

El Libro Tercero se integraba por cinco Títulos:

Título I. De las Embarcaciones.

Título II. De las personas que intervienen en el comercio marítimo.

<sup>54</sup> Tamayo, Jorge L. Geografía Moderna de México. México, Editorial F. Trillas, S. A., 1970. Sexta edición, pp. 316 a 320.

2002 Britannica Book of the Year. Chicago, “Comparative National Statistics. Transportation”, Encyclopaedia Británica, Inc., 2002. p. 846.

Bonilla, Juan de Dios. Op. Cit., pp. 415 a 471.

Mantilla Molina, Roberto L. Op. Cit., pp. 16 y 17.

<sup>55</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de vigencia del Código de Comercio”. Centenario del Código de Comercio. México, Instituto de Investigación Jurídicas, UNAM, 1991. Serie E. Varios Núm. 50, p. 550.

Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. “Código de Comercio. Libro III. Del Comercio Marítimo”. Código de las Leyes Marítimas. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980, pp. 45 a 102. Para confirmar nuestra afirmación.

- Capítulo I. De los navieros.
  - Capítulo II. De los capitanes.
  - Capítulo III De los oficiales y tripulación del buque.
  - Capítulo IV De los sobrecargos.
- Título III. De los contratos especiales del comercio marítimo.
- Capítulo I Del contrato de fletamento. De las formas y efectos del contrato de fletamento.
  - Capítulo II De los derechos y obligaciones del fletante.
  - Capítulo III De las obligaciones del fletador.
  - Capítulo IV De la rescisión total o parcial del contrato de fletamento.
  - Capítulo V De los pasajeros en los viajes por mar.
  - Capítulo VI Del conocimiento.
  - Capítulo VII Del contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo.
  - Capítulo VIII De los seguros marítimos. De la forma de este contrato.
  - Capítulo IX De las cosas que pueden ser aseguradas y su evaluación.
  - Capítulo XI De los casos en que se anula, rescinde o modifica el contrato de seguro.
  - Capítulo XII Del abandono de las cosas aseguradas.
- Título IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.
- Capítulo I De las averías.
  - Capítulo II De las arribadas forzosas.
  - Capítulo III De los abordajes.
  - Capítulo IV De los naufragios.
- Título V. De la justificación y liquidación de averías.
- Capítulo I Disposiciones comunes a toda clase de averías.
  - Capítulo II De la liquidación de las averías gruesas.
  - Capítulo III De la liquidación de las averías simples.<sup>56</sup>

---

<sup>56</sup> Código de Comercio. México, Secretaría de Estado y del Departamento de Justicia e Instrucción Pública, 1906, 330 pp. Lo relativo al Libro Tercero se encuentra en las pp. 135 a 219.

No obstante, con tal norma jurídica se dio un gran paso en la legislación marítima del país, luego del abandono total a partir de 1867 hasta 1884, pues no cabe duda que el Código de Comercio de 1889 era más amplio en muchos puntos frente a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, por las adiciones, supresiones y modificaciones que el Congreso de la Unión le hizo a ésta, ya que el autor del Proyecto mi ilustre maestro de Derecho Marítimo, Raúl Cervantes Ahumada, nunca estuvo de acuerdo con tales cambios que destruyeron un Proyecto que en gran medida siguió los lineamientos del “Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos” preparado bajo los auspicios de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en cuya elaboración participó Cervantes Ahumada.<sup>57</sup>

Como ejemplo de lo que antes mencionamos encontramos lo relativo a los capitanes, oficiales y tripulación; del contrato de fletamento; del seguro marítimo; de los riesgos, daños y accidentes marítimos. De tal suerte, que podemos decir que durante 73 años de aplicación en el comercio marítimo funcionó adecuadamente, aún cuando tenemos que reconocer que su contenido era insuficiente.<sup>58</sup>

### **1. 5. LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA DEL MÉXICO REVOLUCIONARIO (1911-1934).**

Este período principia al inicio de la Revolución Mexicana el 20 de noviembre de 1910, que sin embargo, deberá consolidarse enfrentando la reacción encabezada por los generales Victoriano Huerta y Félix Díaz, emanada

---

<sup>57</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Editorial Herrero, S. A., 1964, pp. 9 a 12.

Cervantes Ahumada, Raúl. Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos. TAO/LAT/27. Nueva York, Naciones Unidas. Programa de Asistencia Técnica, 1958. XIV y 64 pp. El Proyecto de Código lo hizo sólo el Dr. Cervantes Ahumada, sin embargo, él integró la misión encargada de preparar un proyecto de legislación portuaria y marítima uniforme y moderna para Centroamérica, con los señores Louis Delanney y François X. Le Burgois, del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de la ONU y David S. Blanchard, de la División Marítima de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

<sup>58</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “El Derecho Marítimo...”, p. 551.

del llamado “Plan de la Embajada”, dado que se había fraguado, como nos lo explica detenidamente el ilustre historiador y diplomático mexicano Isidro Fabela en la Embajada de los Estados Unidos en México, con documentos originales en su Historia Diplomática de la Revolución Mexicana, que llevó a aquel episodio infausto de la Historia de México que se llamó “La Decena Trágica”, iniciada el 9 de febrero de 1913 y concluida con el asesinato del Presidente Francisco Ignacio Madero González y del Vicepresidente José María Pino Suárez el 22 de febrero de ese año.<sup>59</sup>

Al triunfo de la Revolución, con la entrada de las fuerzas revolucionarias, después de los Acuerdos de Teoloyucan, a la Ciudad de México el 13 de agosto de 1914, se inicia la consolidación de la Revolución Mexicana la que se alcanza, con la adopción de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el 5 de febrero de 1917, de la cual emanaron los principios básicos y fundamentales del Derecho Marítimo Contemporáneo. Esos principios constitucionales se encuentran en los artículos 27, 28, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104, 118, 123, 131, 133 y 134, de donde emana toda nuestra legislación marítima nacional vigente.<sup>60</sup>

En el artículo 27 se reconoce que la propiedad de las aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originalmente a la Nación; la preservación y restauración del equilibrio ecológico; la Nación tiene además dominio directo sobre todos los recursos naturales de la plataforma continental y de los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes; también son propiedad de la Nación las aguas territoriales, las aguas de lagos, esteros, lagunas, ríos y sus afluentes, arroyos, las zonas marítimas costeras, las aguas de los puertos, etc.; finalmente establece la zona económica exclusiva a la que se le dio una extensión de 200 millas náuticas.<sup>61</sup>

---

<sup>59</sup> Fabela, Isidro. Historia Diplomática de la Revolución Mexicana (1912-1917). México, Fondo de Cultura Económica, 1958. Vol. I, pp. 27 a 191.

<sup>60</sup> Tena Ramírez, Felipe. “Mensaje del Primer Jefe ante el Constituyente de 1916”. Leyes Fundamentales de México 1808-1995. México, Editorial Porrúa, S. A., 1995. Decimonovena Edición, pp. 745 a 764.

<sup>61</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 27. México, Ediciones Fiscales ISEF, 2001. Séptima Edición, pp. 21 a 31.

El artículo 28, prohíbe los monopolios, así como toda práctica monopólica, los estancos y las exenciones de impuestos tal y como los establezcan las leyes respectivas, así como toda protección a la industria.<sup>62</sup>

A su vez el artículo 32 reconoce que para desempeñar las funciones de capitán, piloto, patrón, maquinista, mecánico y de cualquier miembro de la tripulación dentro de la Marina Mercante Nacional, se debe tener la nacionalidad mexicana por nacimiento; calidad que también se exige a los capitanes de puerto, así como a todos los individuos que prestan los servicios de prácticos o de puerto.<sup>63</sup>

No cabe duda que esta disposición, aparentemente drástica, tiene su origen en la Historia de México, el cual podemos encontrarlo en la defensa que del mismo hizo el Constituyente de 1917, General Cándido Aguilar, que demostró que en los países altamente desarrollados sólo se ocupan nacionales, así como porque la oficialidad de los buques mercantes de ese entonces por ser extranjeros atacaron fuertemente la Revolución ya que apoyaron con tales buques la contrarrevolución, destacando lo siguiente:

*“... 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 vía marítima, se apresuraron a abanderar en el extranjero sin oposición alguna por parte de la tripulación, por que siendo ellos mexicanos nacionalizados y aún extranjeros, vieron con tibieza y aún con agrado esta actitud antipatriótica”<sup>64</sup>*

Por lo que se refiere al artículo 42, éste establece que entre las partes integrantes del territorio nacional se encuentran: las islas, cayos y arrecifes; las aguas de los mares territoriales, que hoy día conforme al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay del 10 de

---

<sup>62</sup> *Ibidem*. Artículo 28, pp. 31 a 34.

<sup>63</sup> *Ibidem*. Artículo 32, pp. 35 y 36.

<sup>64</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. *Educación Naval en México*. México, Secretaría de Marina, 1967. Vol. I., p. 119.

diciembre de 1982, tiene una extensión máxima de 12 millas marítimas; las aguas interiores; las islas de Guadalupe y las Revillagigedo situadas en el Océano Pacífico y la plataforma continental.<sup>65</sup>

El artículo 48, da la titularidad de la jurisdicción al Gobierno Federal sobre las islas, cayos, arrecifes y sus zócalos submarinos; la plataforma continental; los mares territoriales y las aguas marítimas interiores. Exceptuando de ello aquellas islas sobre las cuales los Estados de la Federación hayan venido ejerciendo jurisdicción a la fecha en que se adoptó la Constitución, 5 de febrero de 1917.<sup>66</sup>

Ahora, pasando al artículo 73, que establece las facultades del Congreso Federal, tenemos que destacar, en lo marítimo, la fracción XIII, que establece y a la letra dice:

*“XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas presas de mar y tierra y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra”<sup>67</sup>*

No cabe duda que a través de esta disposición nuestro país reconoce la autonomía del Derecho Marítimo y da fin a la vieja doctrina que nos habla del particularismo de esta rama del Derecho, que lo hace parte del Derecho Civil o del Derecho Mercantil.<sup>68</sup>

A través del artículo 76, que establece las facultades del Senado de la República, se dispone en la fracción I que a este cuerpo legislativo le corresponde aprobar los tratados internacionales y las convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República en cualquier materia, incluida la marítima.<sup>69</sup>

---

<sup>65</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 42... pp. 43 a 44.

<sup>66</sup> *Ibidem*, Artículo 48, p. 44.

<sup>67</sup> *Ibidem*, Artículo 73, p. 57.

<sup>68</sup> Beltrán Montiel, Luis. *Curso de Derecho de Navegación*. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979. Segunda Edición, reimpresión, pp. 4 a 7.

<sup>69</sup> *Ibidem*, Artículo 76 fracción I, p. 63.



Al Presidente de la República se le reconoce como la máxima autoridad marítima del país, lo cual puede verse con toda claridad en el artículo 89 fracción X, en la cual se le permite celebrar tratados y ratificarlos, desde luego, con la aprobación del Senado; en la fracción XIII de este artículo al Presidente se le faculta para habilitar toda clase de puertos y establecer aduanas marítimas.<sup>70</sup>

De esta suerte las atribuciones del Presidente como máxima autoridad marítima del país las delega en cuatro Secretarías de Estado preferentemente:

- a) Secretaría de Marina, que tiene que velar por la seguridad marítima del país.
- b) Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que se ocupa de la Marina Mercante Nacional.
- c) Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, que se ocupa de la pesca.
- d) Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, encargada de la conservación, protección y restauración de los ecosistemas, recursos naturales y bienes y servicios ambientales.<sup>71</sup>

La Constitución da rango federal al Derecho Marítimo, al disponer en el artículo 104 fracción II, que corresponde a los tribunales de la Federación conocer de todas las controversias que versen sobre tal Derecho.<sup>72</sup>

Los Estados de la Federación no pueden, sin el consentimiento del Congreso de la Unión, establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni podrán poner impuestos o derechos sobre el comercio exterior del país, nos

---

<sup>70</sup> Ibidem. Artículo 89 fracciones X y XIII, p. 72.

<sup>71</sup> Agenda de la Administración Pública Federal “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”. Artículos 26, 30, 32bis, 35 y 36. México, Ediciones Fiscales ISEF, 2002. Sexta Edición, pp. 5, 6, 11, 12, 17 a 21 y 25 a 29.

<sup>72</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Artículo 104 fracción II..., p. 86.

dice el artículo 118 en su fracción I, permiso que hasta la fecha no se les ha concedido”.<sup>73</sup>

El artículo 123 nos habla del trabajo y la previsión social, por lo mismo regula las labores que se realizan a bordo de los buques, así como en los puertos nacionales y en las plataformas marinas fijas y móviles de exploración y explotación y producción de la riqueza del suelo y del subsuelo marinos de nuestra plataforma continental.<sup>74</sup>

Por lo que se refiere al comercio internacional, se concede como facultad privativa del Gobierno Federal, de acuerdo con lo que dispone el artículo 131 del tantas veces citado ordenamiento jurídico aquí comentado, lo cual incluye el comercio exterior que se realiza por la vía marítima.<sup>75</sup>

En el artículo 133 se establece el orden jerárquico de las leyes de nuestro país, dándole supremacía a la Constitución, luego a los tratados, según se desprende de la tesis de la Suprema Corte de Justicia que interpreta el artículo 133 de la siguiente manera:

*“No obstante esta Suprema Corte de Justicia considera que los tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del Derecho Federal y Local”<sup>76</sup>*

Esta interpretación la publicó la Gaceta del Seminario Judicial de la Federación, que corresponde al mes de diciembre de 2001. En este sentido nuestro país ha adoptado alrededor de 125 convenios o tratados internacionales multilaterales y bilaterales ligados con el mar, los cuales mencionaremos al estudiar el último período histórico de la Legislación Nacional, desde luego,

---

<sup>73</sup> Ibidem. Artículo.118, p. 112.

<sup>74</sup> Ibidem. Artículo 123, pp. 123 a 135

<sup>75</sup> Ibidem. Artículo 131, p. 137 y 138.

<sup>76</sup> Ibidem. Artículo 133, p. 138.

siguiendo lo que disponen los artículos 76 fracción I, 89 fracción X y 133 Constitucionales.

Finalmente, tenemos el artículo 134 que establece que en las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de bienes, prestación de servicios para el Estado, deberán ser llevados a cabo en las mejores condiciones disponibles de precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes. Lo cual incluye la adquisición de buques, su arrendamiento o fletamento, de plataformas marinas, los servicios marítimos que requiera, entre otros.<sup>77</sup>

Hecha esta importante relación de los ordenamientos constitucionales básicos para el Derecho Marítimo, que siguen vigentes en el presente, pasaremos ahora al examen de las leyes marítimas adoptadas en este período que fueron muy pocas, debido sobre todo por que el Gobierno hubo de enfrentar diversas rebeliones:

- a) Plan de Agua Prieta, encabezado por Álvaro Obregón Salido, Plutarco Elías Calles Campuzano y Adolfo de la Huerta, que luego del asesinato, 21 de mayo de 1920, del Presidente constitucional, el ilustre varón de Cuatro Ciénegas, Venustiano Carranza Garza, se suceden en la presidencia del país del 1º de junio de 1920 al 30 de noviembre de 1928.
- b) Rebelión Delahuertista, encabezada por Adolfo de la Huerta en contra del Presidente Álvaro Obregón Salido (1920-1924) iniciada el 6 de diciembre de 1923 y derrotada en la primera semana de junio de 1924 .
- c) Rebelión Escobarista, encabezada por José Gonzalo Escobar se inició el 4 de marzo de 1929, la cual fue rápidamente sofocada.
- d) Rebelión Cristera, la realizada por los católicos mexicanos de 1926 a 1929, que concluye con la firma de un “modus vivendi”

---

<sup>77</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos . Artículo 134..., pp. 138 y 139.

entre el Gobierno del Presidente Emilio Portes Gil (1928-1930) y la Iglesia Católica, representada por el Arzobispo de Morelia, Leopoldo Ruiz y Flores Delgado Apostólico y el Obispo de Tabasco Pascual Díaz Barreto, S. J., fue una guerra muy cruenta que concluye sin resolver el problema religioso planteado por la interpretación católica de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917.<sup>78</sup>

Por lo mismo destacaremos diversos ordenamientos jurídicos correspondientes a este período.

1. Ley Orgánica de la Administración Pública del 13 de abril de 1917 y la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, que la sustituyó del 25 de diciembre de 1917. En ellas se dispuso que la Marina Mercante pasara a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Aquí cabe señalar con el maestro Raúl Cervantes Ahumada que:

*“México es un país marítimo que, paradójicamente en su historia cometió el imperdonable error de volver la espalda a sus mares. Desarticulamos nuestros puertos, agotamos nuestras marinas, tanto la mercante, como la militar, y abandonamos nuestros recursos marítimos de tal manera que el pueblo mexicano no incluye en su dieta diaria elementos provenientes del mar. En lo administrativo y en lo político tampoco hemos sido acertados, pues hemos llevado de un lugar a otro la marina mercante olvidando que el sector no es el transporte marítimo sino el mar”<sup>79</sup>*

Por lo anterior, en 1976 antes del cambio de Gobierno Federal propusimos que se creara la Secretaría de los Intereses Marítimos Nacionales, sin que nuestra

---

<sup>78</sup> Matute, Álvaro et al. Historia de México, Salvat Mexicana de Editores, S. A. de C. V., 1978. Vol. 11, pp. 2477 a 2571.

<sup>79</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S. A. 1984 Primera Edición Reformada, p. 1.

propuesta fuera atendida, lo cual nos revela con toda claridad lo que ya antes nos decía el historiador Carlos Bosch García sobre la cultura marítima del mexicano.<sup>80</sup>

2. Ley para el servicio de cabotaje, interior del puerto y fluvial de la República, del 4 de enero de 1929, que estaría vigente hasta el 4 de enero de 1994.<sup>81</sup>
3. Decreto por el cual se cierra para la pesca el Golfo de California a partir del Paralelo 27. Diario Oficial de la Federación de 13 de febrero de 1930, es decir, casi a la altura del puerto de Mulegé, Baja California Sur, norma jurídica que ignoró y dejó de lado el Presidente Gustavo Díaz Ordaz en su prisa por destruir la propuesta hecha por los diputados del Partido Acción Nacional (PAN) con el fin de agregar una fracción, la VII, al artículo 42 para incluir dentro de las partes integrantes del territorio nacional al Golfo de California, Mar Bermejo o Mar de Cortés.<sup>82</sup>
4. Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Nacional, expedida el 13 de noviembre de 1930, Diario Oficial de la Federación del 11 de diciembre del mismo año.<sup>83</sup>

Desde luego, cabe señalar que durante este período siguió estando vigente el Código de Comercio de 1889. Se estableció, asimismo, la Escuela Náutica “Fernando Siliceo” en el Puerto de Veracruz el 27 de noviembre de 1918, que se suma a la de Mazatlán ya existente.<sup>84</sup>

Por lo mismo, poco puede decirse de este período en el ámbito de la legislación marítima, ya que fue muy limitado, sin embargo, tenemos que reconocer que surgen los principios constitucionales marítimos, fundamentales.

---

<sup>80</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. La Administración Marítima. México, Secretaría de Marina, 1976. 14 pp. Propuesta de reestructuración marítima del país.

<sup>81</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio “La Legislación Marítima Mexicana”. PEMEX- LEX. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos; núms.7-8, enero-febrero de 1989, p. 6.

<sup>82</sup> Cervantes Ahumada Raúl, Op. Cit., pp. 37 y 38.

<sup>83</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana..., p. 175.

<sup>84</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. Educación Naval en México..., pp. 179 a 205.

## **1. 6. LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA DE LA REVOLUCIÓN INSTITUCIONALIZADA (1934-2004).**

El 4 de marzo de 1929 se establece el Partido Nacional Revolucionario (PNR) en la Ciudad de Querétaro, lo que ya había dejado ver con toda claridad en su informe ante el Congreso de la Unión el 1º de septiembre de 1928 el Presidente Plutarco Elías Calles Campuzano (1924-1928), quién a través del mismo quería eternizarse en el poder. El PNR lanzó en 1933 la Candidatura del General Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940). Estableciendo el primer Plan Sexenal del país, ya que la Constitución Política había sido modificada para permitir que la duración del mandato presidencial fuera de seis años y no de cuatro en virtud de lo que hasta entonces se disponía. El 4 de marzo de 1938 se le cambió el nombre al PNR, por el de Partido de la Revolución Mexicana (PRM) y, finalmente, el 19 de enero de 1946, el nombre que se le dio al partido oficial fue el de Partido Revolucionario Institucional (PRI), que es el que conserva hoy día.<sup>85</sup>

El PRI ha dado, después del General Cárdenas, los siguientes presidentes:

- a) General Lázaro Cárdenas del Río (1934-1940)
- b) General Manuel Ávila Camacho (1940-1946)
- c) Lic. Miguel Alemán Valdés (1946-1952)
- d) Adolfo Ruiz Cortines (1952-1958)
- e) Lic. Adolfo López Mateos (1958-1964)
- f) Lic. Gustavo Díaz Ordaz (1964-1972)
- g) Lic. Luis Echeverría Álvarez (1972-1976)
- h) Lic. José López Portillo y Pacheco (1976-1982)
- i) Lic. Miguel de la Madrid Hurtado (1982-1988)
- j) Economista Carlos Salinas de Gortari (1988-1994)

---

<sup>85</sup> Osorio Marbán, Miguel. *Presidentes de México y Dirigentes del Partido*. México, Coordinación de Estudios Históricos y Sociales del CEN del PRI, 1993, 464 pp. Ver la obra “in extenso” por lo interesante que es para conocer el México actual.

k) Economista Ernesto Zedillo Ponce de León (1994-2000)<sup>86</sup>

En las elecciones presidenciales del 2 de julio de 2000, el PRI perdió la presidencia de la República a favor de uno de los partidos de oposición, el Partido Acción Nacional (PAN), siendo electo Presidente el Lic. Vicente Fox Quesada (2000-2006).

Durante esta época la legislación marítima se debe principalmente a dos grandes mexicanos, el General de División Heriberto Jara, quién fuera el primer Secretario de Marina y el Presidente Adolfo López Mateos, quién tuvo el apoyo de mi querido maestro de Derecho Marítimo, el Dr. Raúl Cervantes Ahumada.

Trataremos de seguir, para mencionar la Legislación Marítima Nacional de este período, hasta donde ello sea posible, un orden cronológico y, desde luego, también tomando en cuenta la importancia de las leyes y reglamentos procurando dejar citadas preferentemente aquellas leyes vigentes y cerrando con las dos últimas y sus Reglamentos, que derogaron o abrogaron casi toda esta legislación.

Por lo mismo, no nos ocupamos del Código Aduanero del 30 de diciembre de 1951, que fue derogado por la Ley Aduanera del 28 de diciembre de 1981 y ésta abrogada por la Ley Aduanera que entró en vigor el 1º de abril de 1996, por lo mismo no citaremos la anterior.

Otro ejemplo sería el de la Ley Federal del Impuesto sobre Portes y Pasajes del 23 de diciembre de 1954, que fue derogada por la Ley del Impuesto sobre el Valor Agregado (IVA), que ya no regula esta materia en lo marítimo.

Esto nos permitirá no excedernos en nuestro trabajo, por lo que solo trataremos de citar leyes vigentes durante todo este período y en su caso dar aquéllas que derogan o abrogan.

---

<sup>86</sup> “Gobiernos de México” Diccionario Porrúa de historia, biografía y geografía..., Vol. II, pp. 1485 a 1495.

1. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, del 24 de diciembre de 1976, Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre del mismo año. En ella se establecen las atribuciones de las cuatro Secretarías de Estado, encargadas de los principales aspectos marítimos en el país: Secretaría de Marina, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación y Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
  
2. Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 10 de enero de 1963, Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre siguiente, que derogó el Libro Tercero del Código de Comercio de 1889. A través de esta Ley, se trató de comprender todas las materias que integran el Derecho Marítimo. Como en su exposición de motivos se señaló, se pretendió superar la antigüedad y obsolescencia de las normas localizadas en el citado Código de Comercio, Libro Tercero, si bien es cierto que en muchos conceptos éste superaba a la Ley.

Se deseaba entregar a los interesados, en un solo cuerpo legislativo, todos los nuevos aspectos tecnológicos del comercio y la navegación marítimos, además de tener un solo cuerpo de normas de fácil consulta, sobre todo lo relativo al Derecho Marítimo.



Sin embargo, el ilustre profesor argentino Atilio Malvagni nos decía de la mencionada Ley:

*“La ley mexicana de navegación y comercio marítimos ofrece un adelanto en cuanto ha separado dicha legislación del Código de Comercio donde antes se encontraba...”*

*“Pero con ello no ha mejorado su posición científica porque según su artículo 1º la ley se aplica a los buques, actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo. Quedan fuera todos los otros buques que intervienen en el fenómeno navegatorio y no practican el comercio por agua”<sup>87</sup>*

Precisamente por ello tal propósito no se alcanzó, bien por los defectos de la Ley, o bien porque no se ocupó de importantes temas como los de los contratos de utilización de los buques: remolque o transporte de embarcaciones y el fletamento a tiempo. Por ello, los interesados tuvieron que acudir a disposiciones que parecían ya superadas y que, no obstante su antigüedad, debía acudirse a ellas para poder explicar ciertas figuras.

3. Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero, “Comunicaciones por Agua”, del 30 de diciembre de 1939, Diario Oficial de la Federación del 19 de enero de 1940.
4. Reglamento para la Navegación de Cabotaje, del 7 de agosto de 1941, Diario Oficial de la Federación del 4 de septiembre de 1941.

---

<sup>87</sup> Malvagni, Atilio. “Derecho de la Navegación Latinoamericana”. La Marina Mercante Iberoamericana 1967. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), 1967, p. 549.

5. Reglamento de Yates del 18 de julio de 1940, Diario Oficial de la Federación del 13 de septiembre del mismo año.
6. Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes del 30 de abril de 1946, Diario Oficial de la Federación del 2 de agosto siguiente.
7. Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal del 2 de abril de 1975, Diario Oficial de la Federación del 8 de abril siguiente.
8. Reglamento para el Servicio de Pilotaje del 14 de febrero de 1980, Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero siguiente.
9. Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, de 21 de agosto de 1980, Diario Oficial de la Federación del 29 de agosto siguiente.
10. Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana del 22 de diciembre de 1980, Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1981.
11. Reglamento de los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la Ley antes citada, que se conoció como la Norma de Reserva de Carga a favor de los buques nacionales, del 15 de octubre de 1981,

Diario Oficial de la Federación del 27 de octubre siguiente.

12. Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, del 26 de febrero de 1986, Diario Oficial de la Federación del 7 de marzo del mismo año.

13. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional del 6 de julio de 1989, Diario Oficial de la Federación del día siguiente.

14. Ley Federal del Mar del 18 de diciembre de 1985, Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986, la cual rige todo lo relativo a las zonas marinas que forman parte de nuestro territorio nacional, o donde la Nación ejerce derecho de soberanía o jurisdicción y otros derechos.

Desde luego, cabe destacar que existen otras disposiciones jurídicas, que si bien es cierto no son marítimas estrictamente, se ocupan de regular ciertos aspectos ligados con espacios, comercio marítimo, prevención de la contaminación del medio marino, transporte marítimo, vías navegables, entre otras cuestiones del orden marítimo.

15. Ley General de Bienes Nacionales del 23 de diciembre de 1981, Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1982, la cual regula todo lo relativo a los bienes del dominio público, entre los cuales se encuentran las aguas interiores, ríos, lagos, lagunas, esteros, mar territorial, zona económica exclusiva y los terrenos ganados al mar.

16. Reglamento de la Zona Federal Marítimo Terrestre y de los Terrenos Ganados al Mar del 14 de junio de 1982, Diario Oficial de la Federación del 18 de junio siguiente.
17. Ley Federal del Trabajo del 23 de diciembre de 1969, Diario Oficial de la Federación del 10 de abril de 1970. Esta Ley dedica su Título Sexto a los “Trabajos Especiales”, Capítulo III, “Trabajadores de los Buques”, el cual nos habla del trabajo a bordo de las embarcaciones, artículos 187 a 245, disposiciones ampliamente superadas por los contratos colectivos de trabajo que sobre la materia se han celebrado en nuestro país, así como por algunos acuerdos internacionales que sobre el tema se han adoptado en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
18. Ley Federal de Competencia Económica del 22 de diciembre de 1992, Diario Oficial del 24 de diciembre siguiente, así como su Reglamento del 25 de agosto de 1998, Diario Oficial de la Federación del 28 siguiente.
19. Ley Aduanera del 13 de diciembre de 1995, Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre siguiente, así como su Reglamento del 3 de junio de 1996, Diario Oficial de la Federación del 6 de junio de 1996.

Estas normas se ocupan del tráfico marítimo aduanero, tráfico fluvial; carga y descarga, transbordo y conducción de embarcaciones; mercancías a través de las embarcaciones, contenedores; desarrollos portuarios; aduanas marítimas; horas y días hábiles en el tráfico marítimo; a que se considera mercancías explosivas, inflamables, corrosivas, contaminantes y radioactivas, olvidando que existe para ello el Código Internacional de Mercancías Peligrosas Código IMDG, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), el cual ya es obligatorio, pues se incluyó dentro del Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Convenio SOLAS/74), del cual afirma la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que ya se aplica en nuestro país oficialmente; equipos especiales de las embarcaciones, así como su equipo propio e indispensable y las formas oficiales que deben emplearse en el tráfico marítimo, obviando que en esta materia ya habíamos adoptado una norma jurídica internacional, a través del Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo del 9 de abril de 1965, del cual México es Parte.

20. Ley de Inversión Extranjera del 23 de diciembre de 1993, Diario Oficial de la Federación del 28 de diciembre siguiente. Así como el Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras del 27 de agosto de 1998, Diario Oficial de la Federación del 9 de septiembre siguiente.

Esta Ley es totalmente inconstitucional y no sabemos como los mexicanos no se han opuesto a ella, pues permite que los extranjeros puedan invertir hasta el 49% del capital en empresas de pesca, cuando ésta está reservada a los nacionales; en la administración portuaria integral; en los servicios de pilotaje, debiendo decir practicaaje, que la Constitución en su artículo 32 reserva a los prácticos mexicanos por nacimiento; marítimas de servicio de cabotaje, cuando el cabotaje quedó reservado a los mexicanos y sus empresas marítimas por la Ley

de Navegación vigente en su artículo 34; permite más del 49% de inversión extranjera en servicios portuarios, si lo permite la Comisión para la Inversión Extranjera, como son el remolque, amarre de cabos y lanchaje; también en empresas navieras de altura; construcción de ductos para el transporte de petróleo y sus derivados y perforación de pozos petroleros y de gas; el artículo 27 Constitucional dispone que la Nación llevará a cabo la explotación del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos y gaseosos, a los que el artículo 28 Constitucional les otorga la calidad de productos estratégicos, no debe perderse de vista que el término “explotación”, los economistas nos dicen que lo debemos entender como la producción industrializada de tales productos en su sentido más amplio, pero la construcción se puede otorgar a terceros mediante contrato de obra según se dispone en la Ley de Obras Públicas.

Los expertos afirman que esta reforma de la Ley de Inversión Extranjera obedeció al interés de la firma, aceptación y ratificación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte que incluye a México, Canadá y los Estados Unidos, firmado el 17 de diciembre de 1992, aprobado por la Cámara de Senadores el 22 de noviembre de 1993, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre del mismo año y en vigor a partir del 1º de enero de 1994, el cual por cierto no se ocupa para nada del transporte marítimo, si vemos la reserva específica que hizo para ello el Gobierno de los Estados Unidos.<sup>88</sup>

También, se adoptó esta Ley para poder formar parte de la Convención de Paris o Convención de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) del 14 de diciembre de 1960, aceptada el 14 de abril de 1994 y publicada en el Diario Oficial de la Federación del 5 de julio siguiente.

---

<sup>88</sup> “Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLC)”, “Anexo II. Lista de reservas de los Estados Unidos” Tratados celebrados por México. México, Senado de la República y Secretaría de Relaciones Exteriores, 1992. Tomo XXXVI, pp. 1155 a 1159.

21. Ley del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del 23 de diciembre de 1987, Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988 y su Reglamento del 6 de junio de 1988, Diario Oficial de la Federación del día siguiente.
22. Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del 29 de diciembre de 1999, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 2000, y su Reglamento del 14 de agosto de 2001, Diario Oficial de la Federación del 20 de agosto siguiente.
23. Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas del 29 de diciembre de 1999, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 2000 y su Reglamento del 14 de agosto de 2001, Diario Oficial de la Federación del 20 de agosto siguiente.

Estas dos Leyes, antes citadas, son Reglamentarias del Artículo 134 Constitucional.

24. Ley de Comercio Exterior, Reglamentaria del artículo 131 Constitucional del 19 de julio de 1993, Diario Oficial de la Federación del 27 de julio siguiente y su Reglamento del 23 de diciembre siguiente.
25. Ley de Puertos del 12 de julio de 1993, Diario Oficial de la Federación del 19 siguiente. Por esta Ley se abrogó la Ley que crea a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, publicada en el Diario

Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1970.

Además se derogaron los artículos y disposiciones de las siguiente leyes, relacionadas con los puertos.

- a) Ley de Vías Generales de Comunicación: Artículos 172 a 183, 190, 210, 298 y 299 y, sólo en lo que se refiere a puertos.
- b) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículos 9, fracciones I, incisos f), g) y h) y VI; 11; 14-H; 14-I; 14-J; 17, fracciones I a IV y VI; 18, fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 35; 43 a 52; 272 a 274.

También cuenta con su Reglamento del 18 de noviembre de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre siguiente. El Reglamento abrogó los siguientes Reglamentos:

- a) Reglamento de operación en los Puertos de Administración Estatal publicado en el Diario Oficial de la Federación del 8 de abril de 1975.
- b) Reglamento General de la Policía de Puertos publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de octubre de 1941.
- c) Reglamento para el Servicio de Maniobras Federales de los Puertos, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 1º de junio de 1991.
- d) Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de julio de 1952.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> “Ley de Puertos”. “Reglamento de la Ley de Puertos”. Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Editorial Porrúa, S. A., 2001. pp. 455 a 523.



26. Ley de Navegación del 23 de diciembre de 1993, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994. Por esta Ley se abrogan las siguientes leyes:

- a) Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y su Reglamento.
- b) Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje Interior del Puerto y Fluvial de la República.
- c) Ley sobre Subvenciones de la Marina Mercante Nacional, la que ya estaba derogada desde enero de 1983, lo cual nos revela el poco cuidado que se puso al elaborar esta nueva Ley.

Por otra parte, se derogaron las siguientes leyes:

- a) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 a 232 y 234 a 250, relativos al seguro marítimo, lo cual nos habla de la pobre técnica jurídica empleada en su elaboración.
- b) Ley de Vías Generales de Comunicación, artículos 1º, fracciones I a IV; 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554.
- c) Código de Comercio de 1889, artículo 19, en lo que se opone a la Ley; 21, fracciones XIII y XVI a XVIII; 641 a 944, que ya estaban derogadas por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, 1043, fracciones III, V, VII y VIII; y 1044.

Tiene un Reglamento del 10 de noviembre de 1998, Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre siguiente. Por esta norma jurídica se abrogaron las siguientes:

- a) Reglamento para la Navegación Interior publicado en el Diario Oficial de la Federación del 12 de septiembre de 1940.
- b) Reglamento de Yates, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 13 de septiembre de 1940.

- c) Reglamento para la Navegación de Cabotaje publicado en el Diario Oficial de la Federación del 4 de septiembre de 1941.
- d) Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 2 de agosto de 1946.
- e) Reglamento para los servicios Públicos de Cabotaje entre los Puertos Mexicanos del Litoral del Golfo de México y el Mar Caribe, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 30 de julio de 1948.
- f) Reglamento para el Servicio de Pilotaje, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 19 de febrero de 1980.
- g) Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de agosto de 1980.
- h) 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 del 27 de octubre de 1981.
- i) Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 7 de marzo de 1986.
- j) Derogó el Artículo 55 de la Ley de Puertos, como también todas las disposiciones reglamentarias que se opongan a él.<sup>90</sup> Esto es grave pues un Reglamento no puede derogar ninguna disposición de una ley.

Con esto concluimos la relación histórica de la Legislación Marítima Mexicana. Sin embargo, consideramos que la misma no estaría completa si no mencionamos los Convenios Internacionales adoptados y ratificados o a los cuales se ha adherido México, por lo que a continuación los citaremos, destacando aquellos ratificados o a los cuales se ha adherido México y citando algunos que no

---

<sup>90</sup> “Ley de Navegación”, “Reglamento de la Ley de Navegación.” Ley de Vías Generales de Comunicación..., pp. 349 a 454.

están vigentes para nuestro país y haremos ver si es o no conveniente su aceptación, adhesión o ratificación.

### **1.6.1. LOS TRATADOS O CONVENIOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS ADOPTADOS POR MÉXICO.**

La celebración y adopción de tratados o convenios internacionales la han venido haciendo los Estados a través de dos diversas maneras, una vía los organismos internacionales y la otra mediante acuerdos bilaterales entre ellos. De ahí que a los primeros se les conozca como tratados multilaterales.

Aquí podemos ocuparnos de los convenios siguiendo a los organismos internacionales que los han aprobado, destacando en este sentido aquellos convenios o tratados a los que México se ha adherido o bien ratificado, destacando los adoptados en la Organización de las Naciones Unidas (ONU). También tenemos los adoptados por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), o bien la Organización Marítima Internacional (OMI), que son los más importantes.

Otros se han adoptado dentro del Comité Marítimo Internacional (CMI), fundado desde 1897, gracias a la inquietud del abogado belga Louis Franck, al comerciante de Amberes Charles Lejeune y al ministro Auguste Bernaert, en sus más de 107 años de vida el CMI ha procurado por medio de conferencias, publicaciones y otros medios apropiados buscar la unificación del Derecho Marítimo.

#### **1. 6. 1. 1. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU).**

En este apartado haremos la relación de aquellos Tratados o Convenios de los cuales el Secretario General de la ONU es el depositario, señalando la fecha

de su adopción y la del Diario Oficial de la Federación (DOF), en el que se publicó, lo cual ya nos indica que México lo ratificó o bien se adhirió al mismo.<sup>91</sup>

- a) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, también llamada Convención de Montego Bay, que entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, que derogó para nuestro país los cuatro Convenios que adoptó la ONU en su I Conferencia de Derecho del Mar, celebrada en Ginebra, Suiza en 1958, DOF del 1º de junio de 1983.
- b) Declaración en que se reconoce el derecho del uso de bandera a favor de los Estados sin litoral marítimo del 20 de abril de 1921. DOF del 22 de enero de 1936. Este Convenio se adoptó en el seno de la Sociedad de Naciones y hoy día se encarga de él el Órgano de la Asamblea General de la ONU: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).
- c) Convención y Estatuto del Régimen Internacional de los Puertos Marítimos del 19 diciembre de 1923, DOF del 17 de septiembre de 1935. Que al igual que el anterior, se adoptó en el seno de la Sociedad de Naciones y hoy día se encuentra bajo la responsabilidad de la UNCTAD.
- d) Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas del 6 de abril de 1964, DOF del 28 de julio de 1976.
- e) Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980, DOF del 27 de abril de 1982. Este aún no ha entrado en vigor internacionalmente, sin embargo, en nuestro país ya es ley imperativa, en base a lo que disponen los Artículos Constitucionales 76 fracción I, 89 fracción X y 133.
- f) Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986, DOF del 17 de marzo de

---

<sup>91</sup> <http://www.un.org/spanish/>

1988. Tampoco ha entrado en vigor internacionalmente, sin embargo es ley imperativa en México por las mismas razones que el anterior.

- g) Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación del 22 de marzo de 1989, DOF del 9 de agosto de 1991.
- h) Convenio para la Protección de la Capa de Ozono del 22 de marzo de 1985, DOF del 22 de abril de 1987 y una fe de erratas en el DOF del 17 de marzo de 1988.
- i) Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono del 17 de septiembre de 1987, DOF del 12 de febrero de 1990.
- j) Tratado de Prohibición Completa a los Ensayos Nucleares del 10 de septiembre de 1996, DOF 27 de diciembre de 1999.
- k) Protocolo de Kyoto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, firmado en Kyoto el 11 de diciembre de 1997, DOF del 24 de noviembre de 2000.<sup>92</sup>

### **1. 6. 1. 2 ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT).**

Siguiendo el mismo procedimiento que establecimos para la ONU, ahora nos ocuparemos de la labor de la OIT en favor de la unificación del Derecho Marítimo, en su aspecto laboral.

---

<sup>92</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)." Anuario de Derecho Marítimo. Barcelona, Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, Escuela de Administración Marítima, 1994. Vol. XI, pp. 585 a 623.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano (1994-1995)." Anuario de Derecho Marítimo..., 1996, Vol. XIII, pp 463 a 466.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano (1993-1996)." Anuario de Derecho Marítimo...2000, Vol. XVII, pp. 435 a 442.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano (1997-2000)." Anuario de Derecho Marítimo... en prensa, s. n. p., s. e.

De la importancia de la labor de la OIT, tenemos lo relativo a la diversidad de sus 183 Convenios y 191 Recomendaciones, si bien es cierto que muchos de ellos no han entrado en vigor internacionalmente al 2005, el país que más Convenios ha ratificado es España, 126 de los cuales solo 104 están en vigor internacionalmente.

Por supuesto, que no todos son relativos al trabajo marítimo- portuario, tan solo 48, de los cuales 7 han sido revisados y derogados por otros similares que los pusieron al día. México tan solo ha ratificado 20 de estos Convenios, uno de los cuales ya fue revisado.<sup>93</sup>

- a) Convenio 8, relativo a la Indemnización de Desempleo en caso de Pérdida por Naufragio del 15 de junio de 1920, DOF del 27 de septiembre de 1937.
- b) Convenio 9, relativo a la Colocación de la Gente de Mar del 15 de junio de 1920, DOF del 4 de marzo de 1940.
- c) Convenio 16, relativo al Examen Médico obligatorio de los menores empleados a bordo de Buques del 25 de octubre de 1921, DOF del 23 de abril de 1938.
- d) Convenio 21, relativo a la Simplificación de la Inspección de los Emigrantes a bordo de los Buques del 5 de junio de 1926, DOF del 28 de abril de 1930.
- e) Convenio 22, relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar del 24 de junio de 1926, DOF del 6 de agosto de 1935.
- f) Convenio 23, relativo a la Repatriación de la Gente de Mar del 23 de junio de 1926, DOF del 7 de agosto de 1935. El Senado de la República aprobó su denuncia el 5 de abril de 2001, DOF del 14 de mayo de 2001. Con lo que solo nos quedó el Convenio 166 del mismo nombre.

---

<sup>93</sup> <http://www.ilo.org/home/public/spanish/>

- g) Convenio 27, relativo a la Indicación del Peso en los Grandes Fardos transportados por Barco del 21 de junio de 1929, DOF del 12 de agosto de 1935.
- h) Convenio 32, relativo a la Protección contra accidentes de los Trabajadores empleados en la Carga y Descarga de los Buques del 27 de abril de 1932, DOF del 14 de agosto de 1935.
- i) Convenio 53, relativo al Mínimo de Capacidad Profesional de los Capitanes y Oficiales de la Marina Mercante del 24 de octubre de 1936, DOF del 29 de febrero de 1940.
- j) Convenio 55, relativo a las Obligaciones del Armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la Gente de Mar del 24 de octubre de 1936, DOF del 12 de marzo de 1941.
- k) Convenio 56, relativo al Seguro de Enfermedades de la Gente de Mar del 24 de octubre de 1936, DOF del 5 de marzo de 1984. Este Convenio no ha entrado en vigor internacionalmente.
- l) Convenio 58, por el que se fija la edad mínima de admisión de los niños al trabajo marítimo del 24 de octubre de 1936, DOF 18 de julio de 1952.
- m) Convenio 108, relativo a los Documentos Nacionales de Identidad de la Gente de Mar del 23 de mayo de 1958, DOF del 11 de agosto de 1962.
- n) Convenio 109, relativo a los salarios, horas de trabajo a bordo y dotación del 14 de mayo de 1958, DOF del 26 de enero de 1961.
- o) Convenio 112, relativo a la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores del 19 de junio de 1959, DOF del 25 de octubre de 1961.
- p) Convenio 134, relativo a la Prevención de los Accidentes de Trabajo de la Gente Mar del 30 de octubre de 1970, DOF del 21 de enero de 1975.
- q) Convenio 147, relativo a las Normas Mínimas en Marina Mercante del 29 de octubre de 1976. Este Convenio no lo hemos ratificado, ni

tampoco nos hemos adherido a él, pero las grandes naciones que si lo ratificaron nos lo aplican a través del Memorándum de Paris y el Memorándum de Tokio, por lo que debe estudiarse seriamente su aceptación, al igual que este Convenio podemos citar el Convenio 137, sobre las repercusiones sociales de los nuevos métodos de manipulación de cargas en los puertos del 25 de junio de 1973. Al lado de tales Convenios se encuentran otros que no hemos ratificado, 21 que por sus materias seria interesante revisar el por que no se ratificaron o bien nuestro país no se adhirió a ellos, lo cual sería objeto de una tesis.

- r) Convenio 152, relativo a la Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios del 25 de junio de 1979, DOF del 14 de mayo de 1982.
- s) Convenio 163, sobre el bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en Puerto del 8 de octubre de 1987, DOF del 5 de octubre de 1991.
- t) Convenio 164, sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente de Mar del 8 de octubre de 1987, DOF del 7 de agosto de 1990.
- u) Convenio 166, sobre la Repatriación de la Gente de Mar del 9 de octubre de 1987, DOF del 26 de marzo de 1991.<sup>94</sup>

### **1. 6. 1. 3 LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).**

La importancia de este organismo especializado del Sistema de las Naciones Unidas, estriba en la búsqueda por alcanzar mares limpios y seguros. Es decir evitar la contaminación del medio marino y lograr la seguridad de la vida humana en el mar.

---

<sup>94</sup> Ídem.

Charis Gómez, Roberto. Derecho Internacional del Trabajo. México, Editorial Porrúa S. A. 2000, XXII y 276 pp. Segunda Edición.

Secretaría del Trabajo y Previsión Social, México y la Organización Internacional del Trabajo. México, STPS, 1998, 424 pp., Quinta Edición.



Además, de que su dedicación está encaminada directamente a todo lo marítimo si recordamos que de ella dependen la Universidad Marítima Mundial (UMM), fundada en 1983, Malmo, Suecia; la Academia Marítima Internacional (AMI), fundada en 1988, Trieste, Italia; y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IDMI), fundado en 1989, La Valetta, Malta.

Originalmente su nombre era Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), pero mediante una reforma a su Convención constitutiva, vigente a partir del 22 de mayo de 1982, cambió su nombre por el de OMI.

Por otra parte, en 2005 el número de Miembros de la OMI llegó a 166, cuando Timor Leste y Zimbabwe fueron aceptados como Miembros en base a lo que disponen los artículos 5 y 71 del Convenio Constitutivo de la Organización, contando además con 3 Miembros Asociados: Hong Kong, Macao y las Islas Faroe.<sup>95</sup>

- a) Convención relativa a la Organización Marítima Internacional del 6 de marzo de 1948, a la cual se adhirió México el 21 de septiembre de 1954, DOF del 8 de agosto de 1970.
- b) Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL/65) del 9 de abril de 1965, DOF del 5 de septiembre de 1983. Nuestro país ha adoptado diversas enmiendas a la fecha.
- c) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga (LL/66), del 5 de abril de 1966, DOF del 24 de octubre de 1970.
- d) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (TONNAGE/69) del 23 de junio de 1969, DOF del 6 de octubre de 1972.
- e) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una contaminación por

---

<sup>95</sup> <http://www.imo.org/home.asp>

Hidrocarburos (INTERVENTION/69) del 29 de noviembre de 1969, DOF del 25 de mayo de 1976.

- f) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (COLREG/72) del 20 de octubre de 1972, DOF del 26 de mayo de 1976. México ha adoptado sus enmiendas a la fecha.
- g) Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias (DUMPING/72 o LDC/72) del 13 de noviembre de 1972, DOF del 16 de julio de 1975. México, al igual que Estados Unidos, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Federación de Rusia, son depositarios de este Convenio.
- h) Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores del 2 de diciembre de 1972, DOF del 20 de agosto de 1989, fe de erratas DOF del 2 de agosto del mismo año. México ha adoptado sus enmiendas a la fecha.
- i) Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas a los Hidrocarburos (INTERVENTION/PROT/73) del 2 de octubre de 1973, DOF del 19 de marzo de 1980.
- j) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973, DOF del 8 de julio de 1992 y su Protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 7 de julio de 1992 (MARPOL 73/78).

Este Convenio, gracias al sistema de la “aceptación tácita”, que es contraria a nuestra Constitución Política, ha sufrido hasta la fecha 50 enmiendas, no solo al Convenio y a su Protocolo, sino también a sus Códigos de obligado cumplimiento, que son los siguientes:

- 1) Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (Código CIQ).

- 2) Código para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (CGRQ).

Cinco de esas enmiendas entraron en vigor el 1º de julio de 2004, lo cual es verdaderamente imposible de cumplimentar en la forma debida, pues creemos que ni los Estados desarrollados podrán hacerlo.

- k) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar del 10 de noviembre de 1974, DOF del 9 de mayo de 1977 y su Protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978, DOF del 2 de septiembre de 1983 (SOLAS 74/78). Aquí cabe advertir que este Convenio ha sufrido numerosas enmiendas gracias al procedimiento de la “aceptación tácita”, totalmente contraria a nuestra Constitución Política. Este Convenio tiene hasta el 2004, 56 enmiendas y/o modificaciones, incluidas desde luego la de sus Códigos de obligado cumplimiento y de sus Protocolos vigentes. Las que ciertamente aumentaron en 2005.

Desde luego, cabe destacar que son Códigos de obligado cumplimiento para este Convenio los siguientes:

- 1) Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Productos Químicos peligrosos a granel (CIQ).
- 2) Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten gases licuados a granel (CIG).
- 3) Código Internacional para el Transporte sin riesgos de Grano a Granel (Código para el Transporte de Grano).
- 4) Código Internacional de Seguridad para naves de gran velocidad (Código NGV).
- 5) Código Internacional de Seguridad para Naves de gran velocidad 2000 (Código NGV/2000).

- 6) Directrices sobre el Programa mejorado de Inspecciones durante los Reconocimientos de Graneleros y Petroleros.
  - 7) Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS).
  - 8) Código Internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código PEF).
  - 9) Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS).
  - 10) Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Irradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en bultos a bordo de Buques (Código CNI).
  - 11) Código Internacional sobre Sistemas de Seguridad contra Incendios (Código SSCI).
  - 12) Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).
  - 13) Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).
- 
- l) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar del 7 de julio de 1978, DOF del 13 de abril de 1982 (STCW/78).
  - m) Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos del 27 de abril de 1979, DOF del 20 de junio de 1986 (SAR/79).
  - n) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo del 27 de abril de 1989, DOF del 20 de junio de 1992 (SALVAGE/89).
  - o) Convenio Constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT-C/76) del 3 de septiembre de 1976, DOF del 16 de marzo de 1994. México ha adoptado sus diversas enmiendas a la fecha.
  - p) Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) del 3 de

septiembre de 1976, DOF del 16 de marzo de 1994. México ha adoptado sus diversas enmiendas a la fecha.

- q) Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos del 18 de diciembre de 1971, DOF del 9 de agosto de 1994. Este Convenio fue denunciado por México con efectividad al 15 de mayo de 1998.
- r) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, DOF del 9 de agosto de 1994. Este Convenio fue denunciado por México con efectividad al 15 de mayo de 1998.
- s) Protocolos de 1976, 1984 y 1992 que enmiendan al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos de 1969, DOF del 9 agosto de 1994 el primero y DOF del 6 de febrero de 1995 los otros dos.
- t) Protocolos de 1976, 1984 y 1992 que enmiendan al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1971, DOF del 9 de agosto de 1994 el primero y DOF del 5 de febrero de 1995 los otros dos.
- u) Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, DOF del 9 de agosto de 1994.
- v) Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima del 10 de marzo de 1988, DOF del 9 de agosto de 1994.
- w) Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental del 10 de marzo de 1988, DOF del 9 de agosto de 1994.

- x) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (OPRC/90), DOF del 6 de febrero de 1995.
- y) Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, DOF de febrero de 1995. Este protocolo abrogó el Protocolo de 1978 del citado Convenio.
- z) Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga de 1966, DOF del 6 de febrero de 1995.<sup>96</sup>
- aa) Código de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de 1995, DOF del 9 de noviembre de 1998.

Cabe destacar que la OMI ha aprobado diversos Protocolos que modifican los Convenios que hasta ahora no han entrado en vigor, así como diversos Convenios que México no acepta.

- 1) Protocolo de 1997, que enmienda el Convenio MARPOL 73/78, para agregar el Anexo VI sobre la prevención de la Contaminación atmosférica ocasionada por los buques, que México no ha ratificado hasta la fecha. Tampoco ha aceptado los Anexos III y IV del mismo Convenio.
- 2) Acuerdo sobre Buques de Pasaje que prestan servicios especiales de 1971 (SERVICIOS ESPECIALES/71).

---

<sup>96</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Organización Marítima Internacional OMI. México, Petróleos Mexicanos, 1991, pp. 36 a 43.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)." Anuario de Derecho Marítimo..., 1994, Vol. XI, pp 585 a 623.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano ( 1994-1995)." Anuario de Derecho Marítimo..., 1996, Vol. XIII, pp. 463 a 466.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano ( 1993-1996) " Anuario de Derecho Marítimo...2000, Vol, XVII, pp. 434 a 442.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano ( 1997-2000)." Anuario de Derecho Marítimo...en prensa, s. n. p.

Informe sobre el Estado Jurídico del Convenio de la OMI y los Miembros de la Organización. C86/14. Londres, Organización Marítima Internacional, 28 de febrero de 2001, 12 pp.

- 3) Protocolo sobre Espacios Habitables en Buques de Pasaje que prestan servicios especiales de 1973 (ESPACIOS HABITABLES/1973).
- 4) Convenio relativo a la Responsabilidad Civil en la esfera del Transporte Marítimo de Materias Nucleares de 1971 (NUCLEAR/71).
- 5) Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974 (ATENAS/74).
- 6) Protocolo correspondiente al Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar (PROT/ATENAS/76).
- 7) Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al Transporte de pasajeros y sus Equipajes por Mar (PROT/ATENAS/90).
- 8) Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 (PROT/LIMITACIÓN/96).
- 9) Protocolo de Torremolinos de 1993 al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros de 1977 (PROT/PESQUEROS/1993). Aquí cabe destacar que ni el Convenio, ni el Protocolo los ha ratificado México.
- 10) Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros de 1995 (CONVENIO DE FORMACIÓN PARA PESCADORES).
- 11) Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996 (CONVENIO SNP/96).
- 12) Protocolo 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias de 1972 (PROT/DLC/96). Hoy día está en discusión y proceso de aceptación por nuestro país.

- 13) Protocolo de 2000 sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas.(PROT/COOPERACIÓN/SNPP/2000).
- 14) Protocolo de 2000 relativo al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971.
- 15) Convención sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales para Buques, del 5 de octubre de 2001. Este tratado pretende nuestro país adoptarlo, hoy día se encuentra en estudio dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores.
- 16) Proyecto de Protocolo para complementar el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos. Adoptado en el 2003, este es uno de los Convenios que por costoso hará difícil la participación de México.
- 17) Convenio Internacional sobre el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques del 13 de febrero de 2004.

Estos Convenios y Protocolos no se han aceptado por México, muchos por el elevado costo que significan para el país, otros por ser contrarios a nuestra legislación y en fin por que no convienen al interés nacional.

Finalmente, los entonces Secretario de Comunicaciones y Transportes de México, Andrés Caso Lombardo, y Secretario General de la OMI, William O'Neil, firmaron un Acuerdo de Cooperación para el establecimiento de una Sede Regional de la Universidad Marítima Mundial en la Escuela Náutica Mercante de Tampico, Tamaulipas el 11 de febrero de 1991, que no requirió de ratificación y por lo mismo no se publicó su texto en el DOF.<sup>97</sup>

---

<sup>97</sup> Informe sobre el estado jurídico de los Convenios y Otros Instrumentos Multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones C86/15, Londres, Organización Marítima Internacional, 28 de febrero de 2001, 29 pp.

Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México, México, Senado de la República, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1992, Vol. XXXII (1991), pp. 31 a 35.



#### **1. 6. 1. 4. OTROS CONVENIOS MULTILATERALES**

Aquí hemos incluido convenios y tratados de nivel universal, así como convenios de orden regional, entre los primeros podemos encontrar los de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), Organización Mundial de Comercio (OMC), Organización Internacional de Energía Atómica (OIEA), Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), Comité Marítimo Internacional (CMI), entre otros.<sup>98</sup>

Por lo que se refiere a los regionales tenemos la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), hoy día llamada Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Unión Europea (UE), y la Organización de Estados Americanos (OEA).

- a) Convención de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos del 14 de diciembre de 1960, DOF del 5 de julio de 1994.
- b) Declaración del Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos sobre la Aceptación de sus Obligaciones como miembro de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos del 14 de abril de 1994, DOF del 5 de julio de 1994.
- c) Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos sobre

---

<sup>98</sup> <http://www.imo.org/home.asp>  
[www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/unesco.htm](http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/unesco.htm)  
[www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/fao.htm](http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/fao.htm)  
<http://www.wmo.ch/index-sp.htm>  
<http://www.oecd.org/home/>  
<http://www.wto.org/indexsp.htm>  
<http://www.itu.int/home/index-es.html>  
<http://www.oldepesca.org/home.php>  
[http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/indice1.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/indice1.asp)  
[http://www.itso.int/pdf\\_does/web-agreemt-sapnish.pdf](http://www.itso.int/pdf_does/web-agreemt-sapnish.pdf)

Privilegios e Inmunidades de la Organización en los Estados Unidos Mexicanos del 14 de abril de 1994, DOF del 5 de julio de 1994.

- d) Acuerdo para el establecimiento en México del Centro de Publicaciones e Información de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos en América Latina del 5 de enero de 1996, DOF del 23 de agosto de 1996.
- e) Acta final de la Ronda de Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales y Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (OMC) del 15 de abril de 1994, DOF del 30 de diciembre de 1994.
- f) Convención sobre Seguridad Nuclear, DOF del 24 de marzo de 1997.
- g) Acuerdo para Promover el Cumplimiento de las Medidas Internacionales de Conservación y Ordenación por los Buques Pesqueros que Pescan en Alta Mar del 24 de noviembre de 1993, DOF del 4 de agosto de 2000.
- h) Convención Internacional Fitosanitaria del 17 de noviembre de 1997, DOF del 30 de noviembre de 2000.
- i) Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordajes del 23 de septiembre de 1910, DOF del 2 de marzo de 1929.
- j) Declaración que Reglamenta a Diversos Puntos de Derecho Marítimo del 16 de abril de 1856, DOF del 3 de abril de 1909.
- k) Convención para el Arreglo Pacífico de los Conflictos Internacionales. Reglamento Concerniente a las Leyes y Usos de la Guerra Terrestre. Convención para Adaptación de los Principios de la Convención de Ginebra del 22 de agosto de 1864 a la Guerra Marítima del 29 de julio de 1899, DOF del 14 de septiembre de 1901.
- l) Convención sobre Exención de Derechos a los Barcos Hospitales del 21 de diciembre de 1904, DOF del 14 de diciembre de 1907.

- m) Convención Relativa al Régimen que debe Observarse con los Buques Mercantes Enemigos al comenzar las Hostilidades del 18 de octubre de 1907, DOF del 15, 16 y 18 de febrero de 1910.
- n) Convención Relativa a la Transformación de Navíos de Comercio en Buques de Guerra del 18 de octubre de 1907, DOF del 19, 21, 22 y 23 de febrero de 1910.
- o) Convención Relativa a la Colocación de Minas Submarinas del 18 de octubre de 1907, DOF del 24, 25, 26 y 28 de febrero y 1º de marzo de 1910.
- p) Convención Relativa a Ciertas Restricciones en el Ejercicio del Derecho de Captura en la Guerra Marítima del 27 de noviembre de 1907, DOF del 12, 14 y 15 de marzo de 1910.
- q) Convención Concerniente a los Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en caso de Guerra Marítima del 27 de noviembre de 1907, DOF del 23, 24, 25, 26, 28, 29 y 30 de marzo de 1910.
- r) Convención Concerniente al Bombardeo por fuerzas Navales en Tiempo de Guerra del 18 de octubre de 1907, DOF del 1, 2, 3, 4 y 7 de marzo de 1910.
- s) Convención Internacional para la Reglamentación de la Caza de Ballena del 2 de diciembre de 1946, DOF del 6 de diciembre de 1949 y su Protocolo de Enmienda del 19 de noviembre de 1956, DOF del 9 de abril de 1959.
- t) Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional o Convenio de Mar del Plata del 7 de junio de 1963, DOF del 15 de septiembre de 1970.
- u) Tratado por el que se Prohíben los Ensayos con Armas Nucleares en la Atmósfera, el Espacio Ultraterrestre y Debajo del Agua del 5 de agosto de 1963, DOF del 25 de febrero de 1964.

- v) Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio del 30 de septiembre de 1966, DOF del 8 de julio de 1967.
- w) Convención sobre los Humedales de Importancia Internacional Especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas del 2 de febrero de 1971, DOF del 29 de agosto de 1986 y su Protocolo de modificación del 3 de febrero de 1982, DOF del 29 de abril de 1986.
- x) Tratado sobre Prohibición de Emplazar Armas Nucleares y otras Armas de Destrucción en Masa en los Fondos Marinos y Oceánicos y su Subsuelo del 11 de febrero de 1971, DOF del 8 de mayo de 1984.
- y) Acuerdo Relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite "INTELSAT" y Acuerdo Operativo Relativo a la Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite del 20 de agosto de 1971, DOF del 7 de febrero de 1973.
- z) Convenio Constitutivo de la Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero (OLDEPESCA) del 29 de octubre de 1982, DOF del 20 de julio de 1983.
- aa) Convenio para la Protección del Medio Marino de la Región del Gran Caribe y el Protocolo de Cooperación para Combatir los Derrames de Hidrocarburos en la Región del Gran Caribe del 24 de marzo de 1983, DOF del 25 de abril de 1988.
- bb) Convenio que crea la Organización Atunera del Pacífico Occidental del 21 julio de 1989, DOF del 24 de enero de 1991.
- cc) Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 (Reglas de La Haya) y sus Protocolos de modificación del 23 de febrero de 1968 (Reglas de Wisby) y del 21 de diciembre de 1979, DOF del 25 de agosto de 1994 los tres.

- dd) Constitución del Centro de Servicios de Información y Asesoramiento sobre Comercialización de los Productos Pesqueros de América Latina y El Caribe (INFOPECSA), DOF del 4 de febrero de 1998.
- ee) Convención Interamericana sobre Derecho Aplicable a los Contratos Internacionales del 17 de marzo de 1994, DOF del 1º de junio de 1998.
- ff) Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea, DOF del 31 de agosto de 1998.
- gg) Acuerdo sobre el Programa Internacional para la Conservación de los Delfines del 21 de mayo de 1998, DOF del 17 de mayo de 1999.
- hh) Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, la Decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio, DOF del 26 de junio de 2000.
- ii) Convención Interamericana para la Protección y Conservación de las Tortugas Marinas del 1º de diciembre de 1996, DOF del 29 de noviembre de 2000.

#### **1. 6. 1. 5 TRATADOS BILATERALES.**

- a) Convenio de Cooperación entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Popular China para Facilitar el Tráfico Marítimo del 18 de junio de 1984, DOF del 27 de marzo de 1985.
- b) Tratado sobre Límites Marítimos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, DOF del 28 de enero de 1998.
- c) Tratado entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América sobre la delimitación de la plataforma continental en la región occidental del Golfo de México

más allá de las 200 millas náuticas, del 9 de junio de 2000, DOF del 22 de marzo de 2001.

- d) Acuerdo de Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas del 24 de julio de 1980, DOF del 5 de agosto de 1981. Enmendado mediante canje de notas del 6 de diciembre de 1988 y 20 de marzo de 1989, DOF del 25 de enero de 1991.
- e) Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Nicaragua, DOF del 1º de julio de 1998.
- f) Convención entre los Estados Unidos de América y la República de Costa Rica para el Establecimiento de la Comisión Interamericana del Atún Tropical del 31 de mayo de 1949, DOF del 19 de julio de 1999.
- g) Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Costa Rica del 5 de abril de 1994.
- h) Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Colombia y la República de Venezuela del 13 de junio de 1994, DOF del 9 enero de 1995.
- i) Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Bolivia del 10 de septiembre de 1994, DOF de 11 enero de 1995.
- j) Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos del 17 de abril de 1998, DOF del 28 de julio de 1999.
- k) Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y el Estado de Israel del 10 de abril de 2000, DOF del 28 de junio de 2000. Fe de erratas DOF del 19 de julio de 2000.

- l) Acuerdo de Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de Rumania del 3 de septiembre de 1998, DOF del 7 de agosto de 2000.

Puede decirse que estos son los principales tratados, acuerdos y convenios relacionados con la actividad marítima que México ha celebrado y adoptado a nivel multilateral y bilateral, vigentes en nuestro país, para esta relación hemos revisado cuidadosamente el Diario Oficial de la Federación de los últimos años, asimismo, la Colección de Tratados Celebrados por México que publican el Senado de la República y la Secretaría de Relaciones Exteriores.

### **1.7 SITUACIÓN ACTUAL DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA**

Durante el período que va de 1988 a 1997 la Flota Mercante Mexicana tuvo un avanzado proceso de involución, en buques de mas de 1,000 toneladas de registro bruto (TRB) o unidades de arqueado bruto, según se puede ver en el siguiente cuadro, por datos proporcionados por el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI).

Cuadro No. 1: Evolución de la Flota Mercante Mexicana bajo Pabellón Nacional de 1988 a 1997. (\*)

<b>AÑO</b>	<b>UNIDADES</b>	<b>TRB (% ESTATAL)</b>	<b>EDAD PROMEDIO (AÑOS)</b>	<b>TONELAJE EN CONSTRUCCIÓN (% EN ASTILLEROS NACIONALES)</b>
1988	90	1,177,148 (69)	11.4	188,026 (36)
1989	94	1,192,959 (68)	10.9	79,598 (84)
1990	92	1,114,971 (77)	12.2	52,560 (76)
1991	63	1,006,307 (81)	12.4	33,200 (38)
1992	58	888,074 (83)	13.9	12,600 (--)
1993	58	868,644 (85)	15.2	90,000 (--)
1994	53	819,862 (86)	15.6	151,350 (--)
1995	54	938,861 (72)	13.7	52,600 (--)
1996	47	839,168 (77)	14.6	---- (--)
1997	40	635,000 (60)	16.6	---- (--)

(\*) Fuente: La Marina Mercante Iberoamericana 1997. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997. pp. 129 a 140.

A su vez los buques que son propiedad de nacionales mexicanos, registrados bajo otros pabellones, el siguiente cuadro nos puede dar su evolución en el periodo que va de 1988 a 1997. El que muestra, asimismo, una involución.

Cuadro No. 2: Evolución de la Flota Mercante Mexicana bajo Pabellón Extranjero (a) de 1988 a 1997. (\*)

AÑO	UNIDADES	TRB (b) (% ESTATAL)	EDAD PROMEDIO EN AÑOS.
1988	29	413,293 (5)	13.0
1989	24	336,888 (3)	13.4
1990	23	229,061 (4)	13.6
1991	15	176,309 (--)	11.1
1992	17	226,521 (--)	10.6
1993	15	186,750 (--)	10.5
1994	13	163,577 (--)	10.7
1995	17	314,937 (--)	9.7
1996	13	313,508 (--)	13.3
1997	12	162,899 (--)	14.1

(a) Los pabellones de libre registro o conveniencia utilizados por los armadores mexicanos son: Bahamas, Liberia, Panamá y Vanuatu.

(b) TRB: Tonelaje de Registro Bruto; es decir, la capacidad cúbica del buque comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y todas las superestructuras cerradas, dado en toneladas métricas.

(\*) Fuente: La Marina Mercante Iberoamericana 1997. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1997. pp. 129 a 140.

Enciclopedia General del Mar. "Tonelaje". Barcelona, Ediciones Garriga, 1968. Segunda Edición, Tomo VIII, pp. 626 y 627.

Al examinar los cuadros podemos darnos cuenta de que efectivamente la Flota Mercante Mexicana se encuentra en total estado de involución, representando en 1997 apenas el 0.1% del TRB mundial; es decir, prácticamente nada, si recordamos que la Flota Mercante Mundial tenía entonces 522.2 millones de TRB, en tanto que México apenas alcanzaba las 797,899 TRB, si sumamos las toneladas o unidades de arqueo que tenemos bajo pabellón nacional a aquellas que se encuentran en pabellón extranjero y que son propiedad de navieros mexicanos.

Su edad superaba los 16.6 años promedio de vida, pero no se debe olvidar que la vida útil de un buque, económicamente hablando es de 20 años. Además de que cabe preguntarnos. ¿Estaban los buques construidos y equipados conforme las normas internacionales que regían y por ende obligaban en ese entonces?



La respuesta sería muy dura, pues según los informes del IEMMI, únicamente se estaba construyendo un buque granelero nuevo de 26,300TRB para la Naviera Internacional Mexicana, S. A. (NIMEX), el “AZTLÁN” en 1996, que quizá fuera el único que cumplía con las normas, ya que nuestras embarcaciones grandes de aquel entonces tenían una edad elevada para los estándares exigibles por la OMI.

Hemos separado el período anterior del más reciente, debido a que las fuentes son diferentes, mientras que para los años 1988-1997 nos basamos en los datos del IEMMI, para el período de 1999-2004 empleamos la fuente de la “Lloyd’s Register of Shipping”, en su obra “World Fleet Statistics”, es más en esta obra no se nos dice a que sector pertenecen los buques en nuestro país, si al público o al privado, como tampoco nos dan las estadísticas de los buques bajo otros pabellones, o sea los pabellones de conveniencia, de libre registro o de registro abierto.

Parecería que hemos cortado un año, 1998, pero debemos recordar lo que nos dijo en 1997 el presidente del IEMMI, Aurelio González Climent, al presentarnos la obra, Prólogo del Anuario 1997: “..., en México no hay más nada que hacer”, esto debido a que México es el país que más buques ha dado de baja en los sectores privado y estatal a partir de 1995; incluso la venta de la gran mayoría de los buques de TMM a la “Americana Ships”, es decir el 67.3% de las acciones de la empresa, 1998, filial de la Canadian Pacific Ships”; seguido de Argentina y Brasil, aunque este último país siguió incorporando buques nuevos. Hoy día la “Americana Ships” fue comprada por la naviera alemana “Hapag Lloyd”, con todo el acervo económico de TMM.

CUADRO NÚM 3: Flota Mercante Mexicana por Nacionalidad del Propietario en Buques de más de 1,000 TRB, 1999 a 2004.(\*)

AÑO	NUM. BUQUES	TRB	EDAD
1999(a)	109	1,071,812	22
2000	95	706,905	24
2001	99	755,850	25
2002	370	814,530	27
2003	97	731,443	26
2004	99	736,241	25

(\*) **FUENTE:** World Fleet Statistics. Londres, Lloyd's Register Fairplay, 2005, p. 114.

(a) Los datos a cada año están dados al 31 de diciembre.

La Lloyd's Register of Shipping nos dice que al 31 de diciembre de 2004 la flota mercante mundial tenía un tonelaje de registro bruto de 633.3 millones de toneladas, por lo mismo la Flota Mercante Mexicana en buques de mas de 1,000 TRB representó apenas el 0.1%, es decir casi nada, ocupando el lugar 45 de entre 48 países cuyas flotas mercantes figuran en las estadísticas de la sociedad clasificadora inglesa.<sup>99</sup> Con lo cual nuestro comercio exterior se maneja prácticamente en buques extranjeros y el cabotaje en un 78%.

Los países sudamericanos que nos superan en este renglón son Brasil con 3,146,465 TRB, Chile con 1,196,044 TRB y Venezuela con 1,180,806 TRB.<sup>100</sup>

Si acudimos al tonelaje de registro bruto que incluye los buques bajo pabellón extranjero el tonelaje de México se eleva a 1,007,998 TRB, caso en el cual participa otros 53 países con el nuestro, pero nuestra posición no mejora, ya que ocupamos el lugar 47 y sigue representando el 0.1% del TRB mundial.<sup>101</sup>

Con lo que podemos ver que nuestra flota mercante es casi inexistente dentro del contexto mundial y por lo mismo la participación de México en las grandes alianzas marítimas que se están integrando alrededor del mundo se nos antoja imposible, mientras nuestros gobiernos no se percaten de la necesidad que tenemos de una flota mercante propia y por lo mismo de una legislación marítima

<sup>99</sup> World Fleet Statistics..., pp. 10 y 114.

<sup>100</sup> Ibidem, pp. 113 y 114.

avanzada y al día, pero sobre todo acorde con la realidad marítima nacional e internacional.

Tampoco se puede pensar en los puertos pivotes o centralizadores (Puertos HUB), ya que únicamente contamos con la terminal portuaria de Lázaro Cárdenas en Michoacán, que tiene capacidad para recibir buques de 120,000 TRB, en el cual se han fijado los intereses norteamericanos ante el posible congestionamiento de Los Angeles y Long Beach, sus puertos HUB en el Pacífico.

No debemos olvidar que desde el siglo XIX los grandes tratadistas de la Geopolítica dejaron impresas grandes obras en donde se nos demuestra la importancia capital que tiene el mar en el dominio de la tierra.

Recordemos a Alfred Thayer Mahan (1840-1914) historiador y prominente oficial de la Armada de los Estados Unidos, quién nos dejó su importante obra: “The Influence of Sea Power upon History” (1890); a él lo siguió el almirante francés Castex, que consagró el tomo V de su trabajo: “Théories Stratégiques” (1935), a la Geopolítica; finalmente, el general alemán Karl Ernst Haushofer (1869-1946), quién nos dejó su ambicioso libro de: “Geopolitik des Pazifischen Ozeans” y una síntesis, que jamás ha sido remplazada hasta nuestro días, “Weltmeere und Weltmacht” (1937).<sup>102</sup>

A través de esas obras se nos deja ver que el dominio del mar trae consigo el dominio de la tierra, teoría que hacen suya los grandes almirantes norteamericanos que los llevó a participar en la Guerra contra España en 1898, lo cual les permitió arrebatar a éste país Cuba, Filipinas, Puerto Rico y otras posesiones en el Pacífico; en la Primera Guerra Mundial en 1917-1918; y en la

---

<sup>101</sup> *Ibidem*, p. 112.

<sup>102</sup> Coutau-Bégarie, Hervé et al. *La Lutte pour l'Empire de la Mer. Histoire et géostratégie maritimes*. Hautes Etudes Stratégiques. Paris, Institut de Stratégie Comparée, Economica, 1995, p. 6.  
Es recomendable leer la obra completa para comprender mejor lo que hemos señalado y lo que más tarde diremos sobre las grandes alianzas.

Segunda Guerra Mundial de 1941 a 1945, donde recibió en fideicomiso los territorios insulares del Pacífico bajo mandato del Imperio de Japón.<sup>103</sup>

Ese pasado se ha traducido hoy día en las grandes alianzas marítimas llevadas a cabo por las empresas navieras más importantes del mundo, las que se están apoderando poco a poco del comercio internacional, además de que han ido controlando prácticamente el transporte contenedorizado, que es el sistema logístico que más facilita el transporte y ha dado lugar al transporte multimodal internacional de mercancías.

Todo ello ha conducido a que esas grandes empresas hayan llevado a cabo profundas reformas teóricas, organizativas y políticas en un diario actuar, encaminándonos incluso a una reforma portuaria tan drástica que han modificado de una manera radical su estructura física, dando lugar a los grandes puertos centralizadores o pivotes, donde se concentra precisamente el comercio mundial, es decir, los llamados “Puertos HUB”.

Después de la Segunda Guerra Mundial al reconstruirse el Imperio de Japón, su éxito en el medio marítimo fue vertiginoso ya que dentro de un grupo financiero, industrial, comercial y de servicios, tenemos una empresa marítima, así al Grupo Mitsubishi corresponde la Mitsui Osaka Kishen Line, con lo que se adelantaron un poco al futuro marítimo de gran número de países, ya que pronto además de una gran flota marítima poseyeron los astilleros más grandes del mundo, donde construían los modernos buques para su flota y los flotas de los países marítimos por excelencia.

Se ha vuelto al gigantismo de los buques, ya que hoy día se construyen embarcaciones que pueden transportar entre 6,000 y 8,000 contenedores de 20' cada uno, o sea de 120,000 a 160,000 toneladas de registro bruto, de ahí que requieran puertos con profundidades apropiadas para el calado de esos buques y con muelles especiales para ellos.

---

<sup>103</sup> Ibidem, pp. 7 a 9.

De tal suerte que el movimiento mundial de contenedores hoy día alcanza poco más de 300 millones de “transport equivalent units” (TEUS), distribuidos de la siguiente manera:

ASIA	54%
EUROPA	20%
NORTEAMÉRICA SIN MÉXICO	13%
AMERICA LATINA Y EL CARIBE	7%
AUSTRALASIA	2%
OTROS	4% <sup>104</sup>

Todo ello en la búsqueda de obtener mayores ganancias o utilidades a un menor costo, lo que crea una cadena productiva y organización logística de la misma, en la que están incluidos todos los transportes. De esta suerte, están unidos todos los procesos, desde la compra de las materias primas en el lugar de producción hasta la entrega de los productos en el almacén del destinatario, la producción, el transporte, el almacenamiento, la distribución y la información se integran como un todo en una red única.

Hoy día los puertos HUB de carácter global están distribuidos por continente de la siguiente manera:

<b>ASIA:</b>	HONG KONG, KAOHSIUNG, KOBE, PUSAN, SINGAPUR Y SHANGHAI.
<b>EUROPA:</b>	RÓTTERDAM, HAMBURGO, AMBERES Y FELIXSTOWE.
<b>ESTADOS UNIDOS:</b>	LONG BEACH, LOS ANGELES Y NUEVA YORK.
<b>MEDIO ORIENTE:</b>	DUBAI.

Todos estos puertos únicamente en 2003 movieron alrededor de 112.97 millones de TEUS. No debe olvidarse que un TEU equivale a un contenedor de 20', que puede cargar hasta 20 toneladas.<sup>105</sup>

---

<sup>104</sup> Carmona Gómez, José Ernesto. Consolidación de los servicios marítimos a escala internacional; implicaciones para México. Tesis Profesional para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales. México, FES Acatlán, 2005, p. 96.

<sup>105</sup> Ibidem, pp. 109 y 110.

Ahora bien, las grandes alianzas marítimas que se han venido dando alrededor del mundo, integradas por diversas empresas navieras, son las siguientes:

1.- La “Grand Alliance”, integrada por la británica P&O, la germana Hapag Lloyd (HL), la japonesa Nipon Yusen Kaisha (NYK) y la singapuresa Neptune Orient Line (NOL). A las que se unirían más tarde la holandesa Nedlloyd adquirida por la P&O, la Americana Ships que la compró la Hapag Lloyd, la Orient Overseas Container Line (OOCL) de Taiwán y la malaya Malasia International Shipping Corporation (MISC). La NOL al comprar la American President Line (APL) salió de la alianza para integrarse a otra.

2.- La “Unique Global Alliance” formada por la Maersk Line, danesa, y la Sea Land, norteamericana, que reciben fuertes subsidios del Gobierno de los Estados Unidos consistentes en contratos otorgados por ese Gobierno y una suma anual de 2.1 millones de dólares. Estas dos líneas adquirieron más tarde a las empresas navieras P&O y Nedlloyd, con lo que se convirtieron en la empresa más grande en el ramo del transporte de contenedores, ya que controlan el 22.4% del comercio mundial de esas cajas. Por lo mismo no se cual será el destino de la alianza anterior, con la salida de NOL y la OOCL primero y más tarde de estas dos empresas, esperamos que siga su camino ascendente, gracias a la compra de Americana Ships por la Hapag Lloyd.

3.- La “New World Alliance”, que formaron la NOL y la American President Line, la Mitsui Osaka Line (MOL), la Orient Overseas Container Line (OOCL) y la coreana Hyundai.

4.- La “United Alliance” que conforman la coreana Hanjin, DRS Senator que pertenece en un 80% a la anterior y la china Cho Yang, a las que se unió más tarde la United Arabian Shipping.

5.- La “CKYH Alliance” integrada por la empresa china COSCO Container Line, la japonesa K Line, la china Yang Ming Line, la Hanjin Shipping Co., con la DRS Senator Line. No se en que situación quedaron estas dos últimas empresas navieras dentro de la alianza anterior, parece que forman parte de las dos organizaciones. Aquí la COSCO ordenó ya la construcción de tres buques portacontenedores de 8,600 TEUS, es decir, de alrededor de 172,000 TRB.<sup>106</sup>

Estas grandes alianzas se han ido apoderando del comercio internacional a través de los contenedores en el mundo, a tal grado que para 2003 ya controlaban el 65.1% del comercio transpacífico de contenedores y el 89.6% del total del mundo.<sup>107</sup>

Luego podemos ver que nos hemos rezagado en el renglón marítimo gravemente, pues si observamos la gran labor de la empresa chilena Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV), empresa naviera decana de toda América ya que opera desde 1821, gracias a sus alianzas maneja alrededor de 31 millones de TEUS al año, entre los cuales se encuentran los contenedores mexicanos que van al Lejano Oriente y a Sudamérica.<sup>108</sup>

Todo lo cual nos demuestra que es urgente que tomemos muy en serio que debemos fortalecer nuestra flota mercante y que es necesario adoptemos una legislación marítima acorde con los avances y la realidad marítima que impera en el mundo actual del comercio internacional, pues de otra manera dejaremos en manos de los extranjeros nuestro propio comercio exterior.

Recordemos aquí lo que nos dijo Ricardo Solís Rosales, doctor en economía por la Universidad de Paris, al participar como coordinador de la mesa “Modelos de inserción en la economía”, en el marco de los “Foros México en el mundo: estrategias para el futuro”, organizado por la Universidad Autónoma

---

<sup>106</sup> Ibidem, pp. 114 a 124.

<sup>107</sup> Ibidem, p. 126.

<sup>108</sup> Idem.

Metropolitana, cuando afirmó que es una verdadera ficción el colocar a la Economía Nacional en el 7° lugar dentro del mundo, ya que mientras los indicadores macroeconómicos no se traduzcan en un mejor nivel de vida para la población, por lo que no tenemos ninguna razón para estar satisfechos. Lo cual es aplicable también en todos sentidos al desarrollo marítimo nacional.<sup>109</sup>

## 1.8. **CONCLUSIONES**

A manera de conclusiones de nuestro Capítulo tenemos que reconocer que la Legislación Marítima Mexicana ha tenido un desarrollo no muy afortunado.

Si bien es cierto que durante la colonia, tuvimos un Derecho Marítimo adecuado, al alcanzar la independencia lo perdimos, cuando España se retiró de nuestro país y se llevó todo su aparato marítimo.

Durante el siglo XIX fueron tres gobernantes los que se ocuparon en nuestro país por hacernos salir del atraso marítimo, curiosamente los tres están prohibidos por la Historia de México: Antonio López de Santa Anna, Maximiliano de Habsburgo y Porfirio Díaz Mori.

Si México hubiera aplicado la avanzada Legislación del II Imperio, nuestro país se hubiera convertido en una potencia marítima, desafortunadamente ello no fue así, y siguió adelante nuestro atraso marítimo como nación.

Durante el Porfiriato se trató de reanimar, se modernizaron los puertos, se crearon empresas marítimas, se creó una escuela náutica, que hasta la fecha opera, se desarrollaron los ferrocarriles para apoyar a la marina mercante y se dictaron leyes adecuadas a la época.

---

<sup>109</sup> “Una ‘Ficción’ el colocar la Economía Nacional en 7° lugar.” *Excélsior*, miércoles 19 de octubre de 2005, p. 15-A.



Con la Revolución poco se pudo hacer, salvo adoptar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, ley suprema de la Nación, donde se establecieron las bases jurídicas del Derecho Marítimo, pero la Legislación Marítima fue poco afortunada.

En el período de la Revolución Institucionalizada (1934- 2005), salvo las acciones del General Heriberto Jara y del Presidente Adolfo López Mateos, poco se puede decir de los logros de la Legislación Marítima, que prácticamente quedó abrogada y derogada por las Leyes de Puertos y de Navegación, sin que estas últimas sean lo que podríamos llamar un verdadero avance en la materia.

Por otra parte, la Flota Mercante Mexicana se encuentra en total estado de involución, con lo que nuestra participación en nuestro comercio exterior es casi nula, ya que lo hemos dejado en manos de las empresas navieras extranjeras, pues difícil será que con un tonelaje de registro bruto que representa apenas el 0.001% del tonelaje mundial podamos hacerlo en el futuro y se ira deteriorando cada día más. En el tráfico de cabotaje también dependemos de embarcaciones extranjeras, ya que ellas manejan alrededor del 78% del mismo.

Ello también nos demuestra que nuestra legislación marítima está fuera de la realidad nacional e internacional, pues por una parte permite que una empresa naviera mexicana que recibió durante prácticamente casi cuarenta años apoyos, ayudas y subsidios del Gobierno Federal, que además suscribió el 30% del capital de la empresa a través del Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera, aún cuando a partir de 1985 el Gobierno abandonara sus acciones a favor de los particulares que formaban parte de esa empresa, haya vendido sus buques a una empresa naviera extranjera, sin consultar en la forma debida al propio Gobierno Mexicano, ya que la flota mercante nacional es un símbolo del poder soberano de México en los mares y, asimismo, un elemento de seguridad nacional.

También la Legislación Marítima Mexicana actual, al estar plena de errores, según se verá en el siguiente Capítulo de esta obra, nos deja sin defensa alguna a los mexicanos que tengamos interés en invertir en buques, como tampoco nos apoya con su contenido equívoco para desarrollar e impulsar el comercio exterior del país.

Luego necesitamos una Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde con el progreso marítimo del mundo y nuestra entrada al mundo globalizado del comercio exterior.

## CAPITULO II

# LOS ERRORES DE LA LEY DE NAVEGACIÓN.

*“Podemos afirmar, sin eufemismo, que el teatro del mar ennoblece y sublima al hombre.”*

Raúl Cervantes Ahumada.

## **2.1 ERRORES GENERALES**

Al aprobarse la Ley de Navegación vigente, el 23 de diciembre de 1993, y publicarse en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994, se puede decir que el Presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari, no tomó en cuenta la carta que le envió mi profesor el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, a la cual nos sumamos siete profesores de la Cátedra de Derecho Marítimo de la Universidad Nacional Autónoma de México: Mtra. Marcela Carrasco Bretón, Lic. Virgilia Núñez Tovar, Lic. Oscar Medina Xochihua, Lic. Víctor Manuel Monroy Juárez, Dr. Omar Olvera de Luna, Lic. Bonifacio Sánchez Martínez y el que esto escribe, fechada el 23 de noviembre de 1993, un mes antes de su emisión, recibiendo una respuesta a todas luces impropia: “Es una lástima que Ud. se haya dirigido al Sr. Presidente al cuarto para las doce, cuando ya nada se puede hacer”.<sup>1</sup>

Tampoco se tomó en cuenta el estudio de Derecho Comparado que preparé en Petróleos Mexicanos (PEMEX), haciéndose serias correcciones al Proyecto y agregándole otras disposiciones más amplias sobre diversos temas que el Proyecto no abarcaba, corrigiendo sus errores y colocando las materias en un orden lógico.

Ese estudio de Derecho Comparado fue hecho frente a la versión 13 del Proyecto de Ley de Navegación y se le llamó “Versión PEMEX”, agregándole una serie de comentarios para dar las razones del porqué de los cambios y correcciones. El trabajo fue entregado el 22 de abril de 1993, es decir ocho meses antes de que la Ley de Navegación fuera emitida, lo cual era tiempo suficiente para que se corrigiera la norma jurídica comentada, adecuándola a la realidad marítima universal y acorde con los avances alcanzados en el medio marítimo.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Carta al C. Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. México, 23 de noviembre de 1993, 7 pp.

La respuesta la dio vía telefónica el Sr. Córdoba Montoya de la Oficina Presidencial.

<sup>2</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, versión 13, Proyecto. México, Petróleos Mexicanos, 22 de abril de 1993, 179 pp.

Por considerarlo de importancia, es necesario comentar la Carta de Cervantes Ahumada, pues nos resume lo que más adelante diremos “in extenso” acerca de los errores de la Ley de Navegación vigente, o de otra manera dicho aquí comentamos la Carta al Presidente y más tarde daremos una relación de los errores cometidos a la luz del articulado de la Ley de Navegación vigente.

Primero se le dice al Presidente de la República acerca de las preocupaciones que tienen los profesores de Derecho Marítimo con relación al Proyecto de Ley de Navegación que el Poder Ejecutivo envió al H. Congreso de la Unión.

Luego se le hace ver una serie de principios de técnica legislativa que toda ley debe atender:

- a) Necesidad de que sea lo mas concreta posible, sin acudir a definiciones técnicas, ya que únicamente deben adoptarse aquéllas que son imprescindibles para evitar que se den incompletas, equívocas e induzcan a error.
- b) Que debe respetarse la jerarquía de las leyes establecida por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo cual no se cuidó en el Proyecto, ya que se violan sendas disposiciones constitucionales y tratados en los que México es parte.
- c) Deben evitarse constantes reenvíos a otras leyes y a doctrinas jurídicas, tratados y reglamentos de manera excesiva. Así en el Proyecto se nos habla de diez tratados, quince reglamentos y diversas leyes, lo cual se traduce en hacer su aplicación costosa, farragosa y tediosa, lo que a la larga puede conducirnos a su inaplicabilidad.
- d) Requiere una redacción clara y precisa, falla que existe en el Proyecto, ya que tiene muchas disposiciones contradictorias. Se cita como ejemplo el artículo 134, donde se reconoce la responsabilidad objetiva del naviero o propietario de la embarcación, así como la del armador del

buque, cuando en el artículo 105 se otorgan a favor de éstos una serie de exoneraciones, que le conceden exclusiones frente a su responsabilidad, lo que nos revela la existencia de una seria contradicción.

- e) Se deben evitar los extranjerismos y términos no aceptados académica y doctrinariamente, a los cuales acude el Proyecto muchas veces:
1. “Derrelictos”, un término que ningún profesor de Derecho Marítimo emplea, por no ser aceptado académica y doctrinariamente, ya que el que comúnmente se utiliza es el de “restos náufragos”, además que la palabra también significa naufragio y es mas apropiada que la de hundimiento.
  2. “Dejación en favor del asegurador”, expresión tomada del francés “délaissement”, en vez de la expresión castellana de “abandono del buque en favor del asegurador”.
  3. “Fletamento a casco desnudo”, lo cual no existe, ya que en el contrato de fletamento, sea a tiempo o por viaje, siempre el buque se entrega bien armado, equipado y tripulado; aquí debió emplearse la expresión de arrendamiento a casco desnudo.
- f) Finalmente, se indicó en la Carta que el contenido del articulado debe ser predominantemente normativo, evitándose las explicaciones técnicas y didácticas, que corresponden más a la interpretación de las leyes.

Ello llevó a los autores de la Carta a señalar que:

1. Ninguna de las normas y técnicas antes citadas han sido aplicadas al Proyecto, lo que a la larga lo hará inaplicable y los interesados acudan a normas extranjeras o al ámbito internacional, eludiendo la norma nacional, vía los convenios internacionales y otros sistemas jurídicos existentes.

2. Para sustituir una ley, previamente se debe hacer un análisis socioeconómico, para que se justifique la necesidad de tal sustitución.

Si revisamos el Proyecto, de inmediato nos salta a la vista que hay una ausencia total de ese estudio, pues muchas de las modificaciones que se proponen en términos generales, o no cambian el fondo de la Ley vigente, o bien el cambio carece de justificación plena.

3. Respecto a las definiciones nos hace ver que la gran mayoría son inexactas o ilógicas, o bien discutibles, como la del buque que deja a los artefactos navales fuera, que siempre se incluyen hoy día en ella, como se reconoce por la doctrina internacional.

La insistencia de incluir, de manera forzada, a las plataformas marinas fijas o móviles dentro del concepto de artefactos navales, cuando no lo son.

4. La notoria confusión del Proyecto de Ley de Navegación en relación con los conceptos de armador y naviero o propietario del buque, lo que demuestra un atraso frente al concepto de la vigente Ley.

5. Nuestra Ley vigente tiene como antecedente el proyecto de Código Marítimo Uniforme para Centroamérica y que las Naciones Unidas lo recomendaron a esos países seriamente para su adopción.

6. Para elaborar el Proyecto de la Ley vigente se tomaron en cuenta las costumbres internacionales del tráfico marítimo, recopiladas por la International Law Association (ILA) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI), de esta suerte nuestra Ley vigente marca adelantos que han sido aceptados mundialmente, lo que hoy contradice el Proyecto de Ley de Navegación que aquí se comenta.

7. Se duda en calificar de ignorantes o de algo más drástico a los autores del Proyecto de Ley, por el reenvío a disposiciones contrarias a nuestra Constitución Política, o bien que la Delegación Mexicana dejara claramente sentada su oposición mediante una Declaración Oficial frente a la adopción de un Convenio y nuestro Proyecto de Ley de Navegación lo incluye en su texto, o bien incluye otros que no son universalmente aceptados.
8. Muchos de sus artículos están mal redactados por lo que son inaceptables, por impropios y erróneos, dando la impresión de ligereza, superficialidad o ignorancia de los redactores del Proyecto de la Ley de Navegación.
9. Se retrocede, ignorando instituciones universalmente aceptadas, como el conocimiento de embarque “recibido para embarque”, las órdenes de entrega, los recibos provisionales del primer oficial del buque o del oficial encargado de la carga, de la boleta de embarque, de las cartas de garantía, de las cartas de porte marítimo, etc.
10. Hay artículos repetitivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, los cuales consideramos aceptables técnicamente.
11. Se pretende legislar en algunos artículos para el campo internacional, pretendiendo modificar normas constitucionales y otras derivadas de tratados de los que México es Parte.
12. Todo lo relativo a privilegios marítimos es un verdadero galimatías.
13. Además muchos artículos son contradictorios entre sí.
14. Los campos de los derechos de la educación náutica y los laborales no se respetan en la forma debida.



15. Todo lo relativo a contratos tiene un notorio tratamiento inadecuado y manifiestan gran retraso técnico frente a la realidad del comercio marítimo mundial.
16. Es notoria la ausencia de instituciones marítimas de capital importancia en el tráfico marítimo nacional e internacional.
17. Incluye, como un nuevo agregado, lo relativo a la contaminación marina, pero cabe preguntarse si lo ambiental no es objeto ya de una legislación específica, que no solo se refiere al medio marítimo, sino al terrestre, aguas interiores y el espacio aéreo.
18. Los capítulos procedimentales, administrativos y jurisdiccionales, deben formar parte de una Ley de Procedimientos Marítimos, pero tratados más ampliamente.
19. Hacer que los tribunales federales actuales actúen en todo lo marítimo y no se abstengan de hacerlo.

La Carta concluye de la manera siguiente:

- a) El Proyecto de Ley de Navegación no es una buena Ley, por no reunir los requisitos necesarios para ello.
- b) Favorece a propietarios o navieros y armadores de las embarcaciones, en detrimento de los cargadores, propietarios o destinatarios de la carga, olvidando que nuestro país no es de transportistas, sino de cargadores.
- c) Contradice lo que nuestro país ya aceptó en el ámbito internacional, sin implementar las normas internacionales, limitándose a hacer simples reenvíos a convenios y tratados internacionales de los que México es Parte, haciendo difícil su aplicación, por costosa, farragosa y tediosa.
- d) Se exagera en el número de Reglamentos de la Ley, ya que rebasan los quince.

- e) Sus capítulos procedimentales y jurisdiccionales deben formar parte de una Ley o Código de Procedimientos Marítimos, pero tratados mas ampliamente.
- f) Se demuestra el poco conocimiento que se tiene del Derecho Marítimo en nuestro país, a pesar del brillo que le han dado algunos de los firmantes en el ámbito nacional e internacional.
- g) Es una Ley que agravia el prestigio internacional que México ha alcanzado en los últimos 50 años en el campo del Derecho Marítimo.
- h) Por lo que se recomendó seriamente su no adopción, y mejorar simple y llanamente la Ley vigente.

Como puede verse era un serio reclamo y llamada de atención la que Raúl Cervantes Ahumada le hacía al Poder Ejecutivo Federal.

Desde luego, veremos los errores de la Ley vigente, destacando sólo los más importantes, con lo que demostraremos que Raúl Cervantes Ahumada y los profesores que lo apoyaron tienen toda la razón en lo señalado en la carta, pues como firmantes de la misma nos sumamos a dicha posición.

Empezaremos por su título que es incompleto, ya que debió llamarse Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues si tomamos en cuenta que en su artículo 1º pone como su objeto la navegación y el comercio marítimos.<sup>3</sup>

Luego la distribución de materias no es nada correcta, ya que mezcla temas muy diversos, así dentro de las “Disposiciones Generales”, Título Primero, incluye tanto lo relativo al ámbito de aplicación de la Ley, como lo relativo a la autoridad marítima, siendo que ésta debió haber quedado dentro de un título

---

<sup>3</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. “Ley de Navegación”. México, Editorial Porrúa, S. A., 2001 pp. 349 a 406 . Esta obra fue consultada preferentemente para este Capítulo por lo que para evitar su constante repetición se considerará citada, a menos que se señale otra fuente bibliográfica en el trabajo.

específicamente dedicado al régimen administrativo de la marina mercante y la navegación.

En el Título Segundo, “De la marina mercante” algunos de sus Capítulos pertenecen más al ámbito administrativo, como ya lo habíamos indicado y otros pertenecen más a la propiedad y al armamento de la embarcación, así en lo administrativo debió quedar lo siguiente:

- a) Abanderamiento y matrícula de la embarcación.
- b) Registro Publico Marítimo Nacional.

Por lo que toca a la propiedad y el armamento de la embarcación, en ello debió incluirse:

- a) Empresa navieras.
- b) Agentes marítimos.

Finalmente, incluye, asimismo, lo relativo a:

- a) Tripulación
- b) Educación náutica.

Temas que debieron quedar en el Título relativo al “Personal embarcado”.

En el Título Tercero, “De la navegación”, también es equívoco, ya que casi todos sus capítulos corresponden más al ámbito administrativo:

- a) Régimen de la navegación.
- b) Arribo y despacho de embarcaciones.
- c) Pilotaje.
- d) Remolque maniobra en puerto.
- e) Señalamiento marítimo y ayuda a la navegación.

f) Inspección naval.

El último Capítulo de este Título, el VII, corresponde más al Título que debió denominarse “De los riesgos y accidentes de la navegación”, ya que se refiere a la prevención de la contaminación marina, que es precisamente uno de los riesgos de la navegación.

También en el Título Cuarto, “De la propiedad de las embarcaciones”, tiene temas muy diversos mezclados, lo cual nos habla de la pobre técnica jurídica empleada para su elaboración. Así, corresponde a lo administrativo lo relativo al amarre, abandono y desguace de las embarcaciones.

Los siguientes Capítulos corresponden más al régimen de la propiedad y del armamento del buque:

- a) Disposiciones generales.
- b) Formas de adquisición de los buques.
- c) Copropiedad marítima.
- d) Privilegios marítimos sobre las embarcaciones y los artefactos navales.
- e) Privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas.
- f) Hipoteca marítima.

Pero ignora todo lo relativo a la fortuna de mar y a la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora y el armador, así como el operador.

En el Título Quinto, “De los contratos de explotación de embarcaciones”, es notoria la falta de un Capítulo dedicado al “arrendamiento o locación del buque”; también es notoria la confusión entre este contrato, al que llama “fletamento a casco desnudo”, lo cual es un grave error de conocimiento, como veremos más tarde.

Mezcla dentro del contrato de transporte de mercancías por agua, el contrato de transporte multimodal, que debió tener un Capítulo exclusivo para él, debido a que éste se refiere al empleo de dos o más modos de transporte, que puede o no incluir al transporte marítimo, y a la unitarización de la carga.

En el Título Sexto, “De los riesgos y accidentes de la navegación”, si bien parece correcto y completo en la designación de su capitulado, encontramos serias faltas en la terminología:

- a) El empleo de expresiones poco utilizadas en el medio marítimo nacional e internacional, como la expresión “derrelictos”, en vez del de “restos náufragos”, que es el que se emplea en los diversos convenios y leyes relativos al tema.

En la Enciclopedia General del Mar, se nos define la expresión derrelicto como sigue:

*“Derrelicto. Nav. Naufragio que flota a ras de agua o entre dos aguas, a merced del viento y la corriente, y constituye un peligro para la navegación”<sup>4</sup>*

Siendo mas extensa, en su texto, la expresión “Naufragio”, a la que dedica varias páginas y adonde nos habla de restos náufragos.

*“Naufragio. Pérdida o ruina de la embarcación en la mar y en río o lago navegables.”<sup>5</sup>*

Además, los grandes tratadistas del Derecho Marítimo, nos dicen que el buque naufragado, pierde su calidad jurídica de buque para convertirse en “restos náufragos”, no nos dicen “derrelictos”, luego nos parece mal empleado el término.<sup>6</sup>

<sup>4</sup> “Derrelicto” Enciclopedia General del Mar... Vol. III. p. 551.

<sup>5</sup> Ibidem. Vol. VI, pp. 188 a 205.

<sup>6</sup> Ver en este sentido:

Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit., p. 916, quién usa la expresión latina de pecio, que es el buque naufragado o bien los restos náufragos.

González Lebrero, Rodolfo A. Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979. Tercera edición, pp. 501 a 510.

Luego, los derrelictos son un naufragio, por lo mismo no son restos náufragos a los que realmente se está refiriendo la Ley de Navegación vigente, para ello veamos la definición que de los mismos nos da el ordenamiento jurídico.

*“Artículo 129. Se entiende por derrelicto las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no navegabilidad, sus provisiones y cargas, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercancías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.”<sup>7</sup>*

- b) No hace referencia a las arribadas forzosas, debidas a la presencia de un riesgo o accidente marítimos.
- c) Tampoco incluye lo relativo a la contaminación del medio marino, que casi siempre se debe a un riesgo o accidente marítimos.

Como podemos ver el reparto de materias no ha sido afortunado y demuestra el poco cuidado que tuvieron sus autores al elaborarlo, además de que nos hacen ver una pobre técnica jurídica empleada en su preparación.

## **2. 2 ERRORES EN EL TÍTULO PRIMERO**

Pasando ahora al texto mismo de la Ley de Navegación vigente, haremos la revisión de los errores más graves que tiene la Ley, incluyendo aquellos ligados a la terminología marítima, como también a los errores de técnica jurídica cometidos al elaborar la norma jurídica en comento.

---

Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo. Madrid Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977. Tercera Edición pp. 777 a 784.

<sup>7</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 399 y 400.

En el artículo 2 se dan una serie de definiciones que no son afortunadas, así el artefacto naval, lo define como:

*“... Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y de explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.”<sup>8</sup>*

En este caso no debemos perder de vista que en el ámbito internacional los artefactos navales se asimilan al buque, es decir son equivalentes a la embarcación.

La definición esta tomada casi textualmente del Libro III del Código de Comercio Chileno de 1988, Artículo 826, que a la letra dice:

*“Artefacto Naval es todo aquel, que no estando apto para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No se incluyen en este concepto las obras portuarias aunque se internen en el agua.”<sup>9</sup>*

Sin embargo, en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973, se nos define el buque en su artículo 2 inciso 4) como sigue:

*“Por buque se entiende todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos flotantes y las plataformas fijas o flotantes.”<sup>10</sup>*

<sup>8</sup> Ibidem, p. 350.

<sup>9</sup> Código de Comercio. Libro III de la Navegación y Comercio Marítimos. Valparaíso, Anseta, Cornejo y Guzmán Abogados y Liquidadores de Averías, 1988, p. 24.

<sup>10</sup> MARPOL 73/78. Consolidated Edition 1997. Londres. Organización Marítima Internacional, 1997, p. 4.

Definición que se repite de manera muy similar, eliminando las plataformas marinas o unidades mar adentro, en el artículo 2 inciso 3) del Convenio Internacional sobre Cooperación Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (Convenio OPRC/90):

*“Buque: Toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo”.*<sup>11</sup>

Ese mismo Convenio define la Unidad Mar Adentro, estableciendo una clara diferencia, entre ésta y el buque y por ende con el artefacto naval.

*“Unidad Mar Adentro: toda instalación o estructura mar adentro fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga y descarga de hidrocarburos.”*<sup>12</sup>

Luego las plataformas marinas fijas o flotantes de exploración y/o explotación no son buques, porque no participan de las características de estar dedicadas a la navegación y al transporte de cosas o pasajeros, sin perjuicio de que las flotantes y móviles puedan adquirir tal característica, para lo cual debe verse con todo cuidado lo que nos dice el Código para la Construcción y el Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989, de obligado cumplimiento por ser parte del Convenio SOLAS/74, adoptado por la Asamblea de la OMI mediante la Resolución A.649(XVI) del 19 de octubre de 1989, (CODIGO MODU).<sup>13</sup>

*“a) Unidad móvil de perforación mar adentro o unidad, toda nave apta para realizar operaciones de perforación destinadas a la exploración o a la explotación de los*

<sup>11</sup> Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990. Londres, Organización Marítima Internacional, 1991, p. 9.

<sup>12</sup> Idem.

<sup>13</sup> Código para la Construcción y Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989. ISBN-92-801-3455-8. Londres, Organización Marítima Internacional, 1991. VI y 105 pp.



*recursos naturales del fondo marino, tales como los hidrocarburos líquidos o gaseosos, azufre o sal.*<sup>14</sup>

*“b) Unidad de superficie, toda unidad con formas de buque o de gabarra y casco de desplazamiento ya sea el casco único o múltiple, destinada a operar a flote.”*<sup>15</sup>

*“c) Unidad autoelevadora, toda unidad dotada de patas móviles, con capacidad para elevar la plataforma por encima de la superficie del mar”.*<sup>16</sup>

*“d) Unidad estabilizada por columnas, toda unidad cuya cubierta principal está conectada a la obra viva o a los pies de soporte por medio de columnas o cajones”.*<sup>17</sup>

Como podemos ver, luego de la lectura de tales conceptos, la plataforma marina de exploración o explotación mar adentro o unidad mar adentro no es un buque y, por ende, tampoco un artefacto naval.

También en el Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental del 10 de marzo de 1988, el concepto de tales bienes muebles se aleja por completo, refiriéndose en este caso a las plataformas fijas:

*“Una isla artificial, instalación o estructura sujeta de manera permanente al fondo marino con fines de exploración o explotación de recursos u otros fines de índole económica.”*<sup>18</sup>

Con esta definición nos alejamos más del concepto del buque, así como del absurdo concepto de artefacto naval. Sin embargo, donde ya todo nos queda claro, como ya lo mencionamos antes, es en el Convenio Internacional sobre

---

<sup>14</sup> Ibidem, p. 5

<sup>15</sup> Idem.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Idem.

<sup>18</sup> Conferencia Internacional sobre la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima. Protocolo para la Represión de Actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas, emplazadas en la Plataforma Continental. ISBN-92-801-3437-X. Londres, Organización Marítima Internacional, 1998, p. 22. Artículo 1º inciso 3).

Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, del 30 de noviembre de 1990, donde se define la unidad mar adentro fija o flotante.

Todo este equívoco parte de haber seguido la Legislación Marítima Chilena, la que a su vez siguió a la Legislación Marítima Argentina, que no tuvieron en cuenta los conceptos tan avanzados adoptados por los ordenamientos jurídicos internacionales citados.

Como tampoco conocieron las normas británicas siguientes: “Continental Shelf Act” de 1964 y la “Mineral Workings Offshore Installations Act” de 1971, que rigen a las plataformas fijas y flotantes en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, como nos lo deja ver el autor argentino Osvaldo Blas Simone, que fue el primer maritimista latinoamericano en estudiar las plataformas costa afuera.<sup>19</sup>

También tenemos el concepto de embarcación que la Ley de Navegación nos da, asimismo, en su artículo 2º, cuando nos dice que embarcación es:

*“Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.”<sup>20</sup>*

Definición tomada casi textualmente del Código Chileno de Comercio, Libro III, “De la Navegación y el Comercio Marítimos” artículo 826.

*“Nave es toda construcción principal, destinada a navegar cualquiera que sea su clase y dimensión.”<sup>21</sup>*

Salvo el nombre que se les da en ambas disposiciones jurídicas, embarcación en la mexicana y nave en la chilena, el texto del concepto es el mismo en ambos ordenamientos jurídicos.

<sup>19</sup> Blas Simone, Osvaldo. “Las Plataformas costa afuera en el Derecho de la Navegación: características y régimen legal.” La Ley. Buenos Aires, Revista Jurídica Argentina de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía, 4 de julio de 1984, p. 2.

<sup>20</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación. ..., p. 350.

<sup>21</sup> Código de Comercio. Libro III, “De la navegación y el comercio marítimos”..., p. 23

Sin embargo, lo consideramos muy limitado, si pensamos en cualquiera de los dos conceptos siguientes:

*“a) Buque: Es todo bajel, barco, embarcación o nave que opera en el medio marino del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos de cualquier tipo, yates, veleros o cualesquiera otra estructura flotante que reúna las condiciones necesarias para navegar.”<sup>22</sup>*

*“b) Buque es todo tipo de embarcaciones que operan en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.”<sup>23</sup>*

Con estas definiciones, cualquiera que adoptemos y que son muy completas, pretendemos resolver la discusión en el sentido de si la definición del buque debe atender al destino, o bien a la aptitud, o ambos, o si únicamente debe incluir tanto aspectos privados, como también públicos. Al hacer tales reflexiones, tenemos que concluir que cualquiera de las dos definiciones antes dadas nos resuelven tal discusión y nos ubican además en el ámbito internacional dejándonos ver lo que ocurre en él.<sup>24</sup>

Además, también hemos procurado con esas definiciones dar todos los términos sinónimos que el Español nos da de buque, para evitar dudas en el futuro, sobre todo al aplicar el ordenamiento jurídico.

Por todo lo anterior, tenemos que reconocer que el concepto de buque de nuestra Ley de Navegación vigente es muy limitado, además de que por comodidad fue copiado por los autores de la Ley del Código de Comercio Chileno, artículo 826.

<sup>22</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Edición del autor entregado a la Comisión de Marina, de la H. Cámara de Diputados, 2002, p. 9.

<sup>23</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “El nuevo concepto del buque”. PEMEX-LEX, revista jurídica de Petróleos Mexicanos, Núm. 79-80, Enero-febrero de 1995, p. 40.

<sup>24</sup> Blas Simone, Osvaldo. “Los contratos de navegación de buques”. La Ley. Buenos Aires, Revista Jurídica Argentina de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía, jueves 1 de marzo de 1984, pp. 3 a 5.

Otro concepto equívoco es el de “marina mercante”, pues lo define de la siguiente manera:

*“Marina mercante mexicana: El conjunto formado por embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.”<sup>25</sup>*

Tal definición es incompleta, además de que la expresión “agencias navieras consignatarias”, es equívoca ya que hoy día a tales agentes se les denomina como “agentes marítimos”.

Así, la marina mercante de cualquier país, no solo la de México, se integra por diversos elementos, entre los cuales podemos destacar los siguientes:

- a) La legislación nacional.
- b) Los tratados internacionales a los cuales se ha adherido o bien ratificado, así como promulgado, cualquier país.
- c) Las autoridades nacionales.
- d) Los organismos internacionales.
- e) Las empresas marítimas o navieras y los navieros.
- f) Las empresas armadoras y los armadores.
- g) Los operadores.
- h) Las tripulaciones.
- i) Las embarcaciones o flota mercante.
- j) Los astilleros.
- k) Las sociedades clasificadoras de buques.
- l) Las empresas aseguradoras y clubes PANDI.
- m) Los prácticos.
- n) Los remolcadores.
- o) Los liquidadores de averías.

---

<sup>25</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación...p. 350 Artículo 2°.

p) Ajustadores de seguros.<sup>26</sup>

Asimismo, con gran pena comprobamos una vez más lo exiguo de los conceptos que nos da la Ley de Navegación vigente, en este caso el de “marina mercante”, pues deja fuera de su definición un gran número de elementos que la conforman. Esto nos comprueba lo que decía el ilustre profesor Cervantes Ahumada en su carta enviada al Presidente Salinas de Gortari:

*“3.- Las definiciones que se proponen en su mayoría son, o francamente inexactas o ilógicas, o cuando menos discutibles; como la del buque, eliminando de éste los artefactos navales que hoy día siempre se incluyen en tal definición, reconocida de manera internacional.”<sup>27</sup>*

Por otra parte, el término definición con toda claridad dice el Diccionario de la Lengua Española que significa:

*“Proposición que expone con claridad y exactitud los caracteres genéricos y diferenciales de una cosa material o inmaterial”<sup>28</sup>*

Al derogar la Ley de Navegación vigente la Ley de Vías Generales de Comunicación, en todo lo relativo a las comunicaciones por agua, artículos 169 a 305, además del 1º fracciones I a IV, 543 a 545 y 547 a 554, lo que la Ley de Navegación debió definir eran las “vías navegables”, a fin de tener consistencia, duración, estabilidad y solidez jurídica.<sup>29</sup>

<sup>26</sup> Salgado y Salgado José Eusebio, “El Transporte Marítimo. La participación de México”. Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982. México, ENEP-Acatlán, UNAM, 1982, pp. 443 a 484.

<sup>27</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Carta al C. Lic. Carlos Salinas de Gortari Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos..., p. 2.

<sup>28</sup> Diccionario de la Lengua Española. Madrid, Real Academia Española, Editorial Espasa-Calpe, S. A., 1970, p. 427.

<sup>29</sup> Ver el Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Navegación. Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 404.

Desde luego, dejó fuera una serie de definiciones fundamentales como son las siguientes:

- a) Tráfico marítimo.
- b) Unidad mar adentro.
- c) Empresa naviera.
- d) Naviero.
- e) Empresa armadora.
- f) Armador.
- g) Operador.
- h) Agencia marítima
- i) Contaminación marina.
- j) Vertimiento.
- k) Prevención de la contaminación del medio marino.
- l) Daños por contaminación.
- m) Norma oficial.

Si bien es cierto que más adelante definió a la empresa naviera o naviero, al armador y al operador, artículo 16, de manera confusa, y a los “agentes navieros”, no agentes marítimos como se designan en el ámbito internacional marítimo, artículo 19, lo que examinaremos y veremos más adelante.

Como podemos ver, lo malo que es dar definiciones en una Ley, por los peligros que se corren de darlas incompletas, confusas, ilógicas, inexactas y fuera de la realidad marítima nacional e internacional.

Siguiendo con nuestro examen encontramos el artículo 5° de la Ley de Navegación vigente, que nos limita a unas cuantas leyes la aplicación supletoria de diversas leyes que pueden permitirnos aplicarlas ante la falta de una disposición expresa de la Ley:

- a) Ley General de Bienes Nacionales.
- b) Ley Federal del Mar.
- c) Ley de Puertos.
- d) Código de Comercio.
- e) Ley Federal del Procedimiento Administrativo.
- f) Código Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia federal, hoy Código Civil Federal.
- g) Código Federal de Procedimientos Civiles.<sup>30</sup>

Olvidando por supuesto las siguientes; entre otras:

- a) Ley Federal del Trabajo.
- b) Ley sobre el Contrato del Seguro.
- c) Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.
- d) Código Penal Federal.<sup>31</sup>

Tales leyes deberán aplicarse, porque por ejemplo la Ley Federal del Trabajo regula todo lo relativo al trabajo a bordo de los buques y en los puertos, Título Sexto, “Trabajos especiales”, Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, artículos 187 a 214, y el Capítulo VII, “Trabajo de maniobras del servicio público en zonas bajo jurisdicción federal”, artículos 265 a 278. Es decir, regula las actividades laborales en los puertos.<sup>32</sup>

Muchas veces se ha pretendido de manera inconstitucional sustraer indebidamente de la Ley Federal del Trabajo a los trabajadores portuarios, como ocurrió con el artículo 124 original de la Ley de Vías Generales de Comunicación

---

<sup>30</sup> Ver el artículo 5º de la Ley de Navegación. Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 351.

<sup>31</sup> Estas normas se mencionan porque se requieren para poder resolver adecuadamente los problemas laborales que se planteen o bien con relación a los seguros y los delitos marítimos; además de que deben destacarse las normas jurídicas internacionales.

<sup>32</sup> Trueba Urbina, Alberto y Trueba Barrera, Jorge. Ley Federal del Trabajo. Comentarios, Prontuario, Jurisprudencia y Bibliografía. México, Editorial Porrúa, S. A., 2001. 82ª. Edición, pp. 117 a 126 y 141 a 146.

del 30 de diciembre de 1939, que se modificó en 1946 agregándole dos párrafos que a la letra dicen:

*“Las relaciones entre los permisionarios del servicio público de maniobras con sus trabajadores se regirán, en su caso, por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.*

*“Los permisos para la ejecución de maniobras de servicio particular se otorgarán a quienes pretendan mover sus propias mercancías o efectos. Las relaciones de estos permisionarios con las agrupaciones o con los trabajadores que ejecuten las labores a que se refiere este artículo, se regirán por la Ley Federal del Trabajo.”<sup>33</sup>*

Las Leyes sobre el Contrato del Seguro y General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro se deberán de aplicar, debido a que la Ley de Navegación vigente sin una adecuada técnica jurídica dejó en vigor los artículos 222 a 232 y 234 a 250, relativos al seguro marítimo, Capítulo IV, “Del seguro marítimo”, del Título Tercero, “De los contratos”, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en la que se preveía la aplicación de tales leyes, artículo 6°.<sup>34</sup>

Por lo que se refiere al Código Penal Federal, su aplicación se debe a los delitos típicos marítimos, como son entre otros, la piratería y la baratería del capitán o de la tripulación.

De esta suerte, serán considerados piratas:

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

<sup>33</sup> Ibidem, p. 142.

Ley de Vías Generales de Comunicación..., p. 48.

<sup>34</sup> Código de Comercio. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigésimo séptima Edición, Leyes y Códigos de México, pp. 477 y 530 a 534.



“b) Los que yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata.”<sup>35</sup>

El Código Penal Federal agrega una tercera fracción en relación con los corsarios, que al adherirse México a la Declaración que Reglamenta diversos puntos de Derecho Marítimo del 16 de abril de 1856, anexa al Tratado de Paris del 30 de marzo de 1856, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 1° de abril de 1909, habiéndose adherido México el 13 de febrero de 1908, quedó abolido para siempre el corso.<sup>36</sup>

Tardíamente se modificó la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos del 5 de febrero de 1917, ya que sin revisar los tratados vigentes en ese entonces, aceptó el corso en sus artículos 73, fracción XIII y 89, fracción IX, que decían:

*“Artículo 73.- El Congreso tiene la facultad:*

*...*

*“XIII.- Para reglamentar el modo cómo deban expedirse las patentes de corso;...”*

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

*...*

*“IX.- Conceder patentes de corso con sujeción a las bases fijadas por el Congreso;...”<sup>37</sup>*

La reforma de la fracción XIII del artículo 73, así como la derogación de la fracción IX del artículo 89, se hicieron mediante Decreto del 11 de octubre de 1966, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 21 de octubre del mismo año.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> Código Penal Federal. México, Editorial SISTA, 2002. Artículo 146. p. 44.

<sup>36</sup> Idem.

“Declaración que Reglamenta diversos puntos de Derecho Marítimo”. Tratados ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México. México, Senado de la República, 1972. Tomo I (1823-1883), pp. 291 a 294.

<sup>37</sup> Tena Ramírez, Felipe. Leyes Fundamentales de México 1808-1995. México, Editorial Porrúa, S. A., 1995. Decimonovena Edición, pp. 845, 847, 848, 854 y 855.

<sup>38</sup> Ibidem, p. 957.

La Convención de Montego Bay del 10 de diciembre de 1982, nos da un concepto de piratería más amplio en su artículo 101:

*“Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:*

*“a) Todo acto ilegal de violencia o de detención, o todo acto de depredación cometidos con propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:*

*“i) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos.*

*“ii) Contra un buque o aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de un Estado;*

*“b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o de aeronave pirata;*

*“c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b), o facilitarlos intencionalmente.”<sup>39</sup>*

A su vez, la baratería la podemos definir como “...todo hecho u omisión del capitán o de la tripulación, que causen daño a la nave o al cargamento”. Sin embargo, Cervantes Ahumada nos dice que a pesar de la gran tradición marítima, la baratería del capitán o la tripulación no se ha tipificado en nuestra Legislación Penal y por ende se le aplica en general las normas de los delitos de robo y daño en propiedad ajena.<sup>40</sup>

### **2. 3. ERRORES EN EL TÍTULO SEGUNDO**

El siguiente artículo que tiene graves errores y faltas es el 9°, aquí además se cae también en la insistencia de los autores de la Ley de Navegación vigente en distinguir entre embarcación y artefacto naval, que como ya vimos es lo mismo,

<sup>39</sup> Gómez Robledo Verduzco, Alonso. *Op. Cit.*, pp. 208 y 209.

<sup>40</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo ...*, p. 965.

párrafos uno y dos, en el tercer párrafo hace la clasificación de embarcaciones y artefactos navales de la siguiente manera:

*“I. Por su uso:*

*“a) De transporte de pasajeros;*

*“b) De transporte de carga;*

*“c) De pesca;*

*“d) De recreo y deportivos;*

*“e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, barcazas, barcos grúa, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores, y*

*“f) Artefactos Navales.*

*“Por sus dimensiones en:*

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

*“b) Embarcación menor: La de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida de arqueo.”<sup>41</sup>*

La clasificación de los buques que se nos da es incompleta, además de que no es tan simplista como parece, para elaborarla hay que revisar la obra de diversos autores de Derecho y Transporte Marítimos, además de revisar cuidadosamente todos los volúmenes de la Enciclopedia General del Mar, pues a lo largo de ella podemos saber los diversos tipos de clasificación de buques mercantes que existen.

Para ello tomaremos la labor que realizamos detenidamente en el trabajo sobre “El Nuevo Concepto de Buque”, que nos llevó a un examen detenido de diversas obras:

Los buques mercantes podemos clasificarlos por su tráfico en:

---

<sup>41</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., pp. 355 y 356.

- a) Buques de tráfico regular o con ruta fija. También llamados buques de línea.
- b) Buques de tráfico eventual o sin ruta fija, o sea, los buques “tramp”, cuyo significado en español es el de buques “volanderos”; es decir, que se dedican a cumplir los contratos de fletamento a tiempo o por viaje.

Los buques mercantes también se pueden clasificar por el tipo de carga que llevan en:

- a) Carga;
- b) Pasaje; y
- c) Mixtos; es decir, que pueden llevar carga y pasaje al mismo tiempo.

Otra clasificación, que es la más larga, sería por el tipo de su construcción:

1. Carboneros.
2. Petroleros.
3. Gaseros.
4. Fruteros.
5. Frigoríficos.
6. Cisternas, distintos de los petroleros, pues pueden llevar otros líquidos: aceite, agua, leche, vino, etc.
7. Transbordadores.
8. Portacontenedores.
9. Buques rampa portavehículos (Roll-on Roll-off); o sea, aquellos que tienden una rampa para que los autotransportes u otros vehículos se introduzcan a su interior, al mismo tiempo que carga las cajas de los “trailers” o los contenedores en otros espacios aptos para ello.
10. Buques portabarcasas, que se conocen, asimismo, con su nombre en inglés de “lash”. Los buques “lash”, “lighter aboard the ship”, hoy día tienen ya tres generaciones. Los propiamente “lash”, que son los que cargan a bordo las barcasas con sus grúas. Los “bacat”,

basados en el catamarán hawaiano, llenándose el espacio entre los dos cascos con las barcazas, que una vez colocadas, las que quedan abajo forman el fondo del buque. Por último los “sea bee”; es decir, aquí el buque hunde su popa para que las barcazas por su propio impulso o por el de un remolcador, se introduzcan en el buque, una vez concluida la operación y con todas las barcazas a bordo, con bombas desagua sus espacios cerrando su popa aprestándose para zarpar.

11. Buques “OBO”; es decir, “ore-bulk-oil”; o sea, los grandes graneleros que pueden llevar minerales, granos o petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades, ya que su porte es generalmente de 90,000 a 120,000 toneladas de registro bruto.
12. Buques “OSO”; es decir, “ore-slurry-oil”; aquellos grandes graneleros que pueden llevar minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, también en grandes cantidades, por ser su porte igual al anterior.
13. Buques pesqueros, que se clasifican por el tipo de caza y pesca que realizan:
  - a) Camaroneros.
  - b) Sardineros.
  - c) Bacaladeros.
  - d) Balleneros.
  - e) Arrastrero o de arrastre, conocido también como “troller”, palabra de origen inglés, ya que este tipo de buques en esa lengua se dice “trawler”.
  - f) Fábrica; es decir, aquellos en que se procesan los productos obtenidos en el mar; siendo éstos los más importantes en esta clasificación.
14. Buques de fines especiales, que son de varias clases, pudiendo destacar los siguientes entre otros:

- a) Rompehielos.
  - b) Hospitales.
  - c) Cableros.
  - d) Dragas.
  - e) Fábricas.
  - f) Oceanográficos.
  - g) Diques Flotantes.
  - h) Estaciones meteorológicas.
  - i) Remolcadores.
  - j) Asistencia y salvamento.
  - k) Buques-faro.
  - l) Buques-isla.
  - m) Gánguiles.
  - n) Buques de posicionamiento dinámico.
  - o) Buques grúa.
  - p) Artefactos flotantes o navales.
  - q) Aliscafos.
  - r) Barcazas.
  - s) Aerodeslizadores, y
  - t) Abastecedores.<sup>42</sup>
15. Los yates o buques de recreo o deporte, siendo los mas comunes los siguientes:
- a) Goletas.
  - b) Yol.
  - c) Cúter.
  - d) Balandro.
16. Finalmente, tenemos los multipropósitos, es decir aquellos buques que por su construcción pueden ser fácilmente convertibles para

---

<sup>42</sup> Es muy importante esta clasificación ya que ella nos permite ver como la doctrina incluye dentro de los buques a los artefactos flotantes o navales, asimilando de esta manera ambos términos en uno solo, el de buque.

recibir las cargas que contrate el armador. Este buque es conocido internacionalmente con el nombre de “freedom”.

Otras clasificaciones que se pueden dar sobre los buques serían las siguientes:

A) Por el desplazamiento que realizan:

1. Tráfico de altura, o sea aquel que se realiza a través de los océanos, es decir los que realizan viajes transoceánicos. También llamado de ultramar.
2. Tráfico de cabotaje, el que se realiza a lo largo de un litoral. Será nacional si solo se hace visitando puertos de un solo país, e internacional cuando se hace tocando puertos de varios países de un mismo litoral.
3. Tráfico costanero, semejante al anterior, pero requiere que el buque no se aleje de la costa más de 20 millas marinas.
4. Tenemos además el gran cabotaje, establecido por Petróleos Mexicanos (PEMEX), y consiste en que los buques visitan puertos de los litorales del Pacífico y el Atlántico a través del Canal de Panamá.

B) Por el medio de propulsión que utilizan:

1. Propulsión mecánica.
2. De vela.
3. Mixtos, es decir, de vela y mecánicos al mismo tiempo.
4. De energía atómica.

C) De acuerdo con el tipo de navegación:

1. Comerciales.
2. No comerciales.

D) Con base en el tonelaje o tamaño:

1. Mayores, si son de más de mil toneladas o unidades de arqueo bruto.

2. Menores, si tienen menos de mil toneladas.<sup>43</sup>

E) En base al privilegio de que disfrutan:

1. Con privilegio, tienen privilegio aquellos buques que se dedican al servicio del Estado, los científicos y los que persiguen fines humanitarios y de salvamento. El privilegio de que gozan es que no pueden ser objeto de embargo, o detención por ninguna resolución “in rem”.

Sin embargo los interesados pueden demandar ante los tribunales competentes del Estado propietario del buque o bien que los utiliza, por las acciones derivadas de abordajes u otros accidentes, asistencia o salvamento, averías gruesas, reparación, suministros u otros contratos relativos al buque.<sup>44</sup>

2. Sin privilegio, aquí se incluyen los buques propiedad del Estado dedicados al comercio, como sería el caso de los buques de PEMEX, durante mi trabajo en la industria petrolera nacional tuve la oportunidad de ver unas cuantas veces los arrestos de los buques tanque, destacando dos por su importancia en el Canal de Panamá, por la Corte Marítima Panameña: “18 DE MARZO” y “AHKATÚN”, el primero por un supuesto adeudo al propietario del buque griego “MESINIAKI FLOGA”, logrando su salida oponiendo la

---

<sup>43</sup> Las mil toneladas o unidades de arqueo bruto, no son establecidas arbitrariamente, pues se piensa que esta es la base de partida más correcta desde un punto de vista económico, ya que nos permitirá realizar un estudio más apegado a la realidad y verdadero sobre una flota mercante nacional, ya que un menor tonelaje nos llevaría a incluir buques de menor importancia económica.

<sup>44</sup> Esta disposición se encuentra en el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas concernientes a las Inmunidades de los Buques del Estado, Bruselas 10 de abril de 1926. El texto puede consultarse en: Azcárraga, José Luis de. Legislación Internacional Marítima. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, 1955. Colección de Estudios de Derecho Internacional Marítimo. Serie A. Obras Generales, Núm. 2, pp. 713 a 716.



excepción de jurisdicción y garantizando con US\$ 25,000.00 a la Corte Marítima, suma que se agregó al adeudo que por US\$2, 500,000.00 tenía el armador griego con PEMEX, pues estaba sometido al arbitraje en Nueva York, arbitraje que ganamos para PEMEX.

El segundo Buque se arrestó por un abordaje con el “CARIBBEAN CORAL”, garantizando su salida por el asegurador del buque y su Club PANDI, siguiendo el proceso en donde se demostró la culpabilidad del citado buque, ganando el pleito y exigiendo el pago de las reparaciones del “AHKATÚN”.<sup>45</sup>

Esta explicación es pertinente, ya que en la Consultoría Jurídica de la Secretaría de Relaciones Exteriores se nos pidió ejerciéramos la inmunidad soberana a favor de los buques de PEMEX, lo que nunca nos hubiera permitido sacar a esas embarcaciones.

F) Finalmente, la última clasificación que encontramos es la de acuerdo con su destino:

---

<sup>45</sup> Esa era una de mis labores en PEMEX, además de revisar los contratos de fletamento celebrados con diversas empresas navieras y dar asesoría a las áreas que los hubieran celebrado para el caso de que surgieran diferencias con nuestra contraparte. Revisábamos también las consultas que sobre tratados o convenios marítimos de los que México es Parte, para participar en su celebración y adopción, manifestando en caso necesario nuestra oposición o aceptación, proponiendo incluso modificaciones que muchas veces nos fueron aceptadas. Atender todas las consultas enviadas por las áreas de PEMEX ligadas a las actividades marítimas. También debía de participar en foros nacionales e internacionales, grupos intersecretariales, dar seminarios y conferencias ilustrativas, en caso necesario escribir artículos de implementación de los tratados en la ya desaparecida revista jurídica PEMEX- LEX, que dejó de aparecer desde 2001, cuando únicamente se publicó un número especial por el “Día del Abogado”, con el tema genérico de “Aspectos Jurídicos de la Industria Petrolera Mexicana en el Contexto de la Globalización” donde escribí el artículo “Importancia de la Participación de Petróleos Mexicanos en los Foros Internacionales”, julio de 2001, pp. 11 a 30.

1. Buques que tienen destino público o que pertenecen al Estado, empleados para los fines propios del mismo.
2. Buques que tienen destino privado o sea aquellos que explotan los particulares. Aquí también se incluyen los buques que el Estado posee y dedica a la explotación comercial.<sup>46</sup>

Luego de ver esta larga clasificación de los buques, no podemos sino calificar de pobreza, limitación, ignorancia e insuficiencia de conocimientos a los autores del artículo 9º de la Ley de Navegación vigente, que por otra parte era innecesaria, ya que una ley no debe contener disposiciones en las que se hagan clasificaciones, pues casi siempre son incompletas como lo acabamos de ver, luego de nuestra larga explicación.

Como lo señalamos al inicio de nuestro Capítulo, y si no lo hicimos ahora lo hacemos, seguiremos con el artículo, 16 pues sólo hemos escogido aquellos artículos con grandes y graves errores, éste se encuentra en el Capítulo III, “Empresas navieras”, del Título Segundo, “De la marina mercante”.

Los errores encontrados son los relativos a las definiciones de empresa naviera, naviero, empresa armadora, que no la da, armador y operador; curiosamente nos da la definición de propietario del buque, con lo que desconoció, asimismo, su propia definición de naviero, ya que éste es precisamente el propietario del buque.<sup>47</sup>

De esta suerte, empieza por decirnos que el naviero o empresa naviera es:

*“...la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo*

---

<sup>46</sup> Ver la clasificación de los buques en la: Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, S. A., 1968. Segunda Edición, 8 Vols.

<sup>47</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 358 y 359.

*su posesión, aún cuando ello no constituya su actividad principal”.*<sup>48</sup>

Luego pasa a definir al armador y nos dice que es:

*“...el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación con objeto de asumir su explotación y operación.”*<sup>49</sup>

Continuando con las definiciones, a renglón seguido nos dice que es el operador:

*“...la persona física o moral que, sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él, a su vez, haya contratado.”*<sup>50</sup>

Por último, nos da la innecesaria definición de propietario del buque, diciéndonos que es:

*“... la persona física o moral titular de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.”*<sup>51</sup>

En las dos primeras definiciones no vemos ninguna diferencia, pues los autores de la Ley de Navegación vigente nos hacen ver que el naviero y el armador son lo mismo y no saben que hay una diferencia muy importante, pues en ella está toda la base del negocio marítimo.

Así, para nosotros la empresa naviera y el naviero son las personas morales o físicas propietarias de una o varias embarcaciones. De tal suerte que si ellos proceden a su explotación comercial y marítima, se convierten, además de sus propietarios, en sus armadores.

---

<sup>48</sup> Idem.

<sup>49</sup> Ibidem, p. 359.

<sup>50</sup> Idem

<sup>51</sup> Idem

En tanto que la empresa armadora y el armador son las personas morales o físicas que explotan marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sean o no sus propietarios.

La razón de ser de esto último, surge del contrato de utilización de los buques conocido como arrendamiento o locación, que permite que el arrendatario o locatario se convierta en armador del buque arrendado o locado. Precisamente esta es la importancia económica de este contrato nos dicen los grandes autores del Derecho Marítimo, entre otros podemos citar a Cervantes Ahumada, Beltrán Montiel, Danjon, González Lebrero, Healy y Sharpe, Hill, Lefebvre y Pescatore, Malvagni, Manca, Mezzera Alvarez, Rodière, Ruiz Soroa, y Schuldreich Talleda, entre otros muchos.<sup>52</sup>

En la práctica cotidiana del negocio marítimo los navieros o las empresas navieras en un 80% ellos mismos explotan marítima y comercialmente sus buques, en tanto que en un 20% los no propietarios realizan tal actividad de explotación, es decir, los arrendatarios o locatarios se convierten en armadores.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo..., p. 994.

Beltrán Montiel, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979, pp. 219 a 226.

Danjon, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. Madrid, Editorial Reus, 1932. Traducción del Francés al Español por Faustino Menéndez Pidal, Vol. II, pp. 325 a 340.

González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit. pp. 240 a 242 y 247 a 250.

Healy, Nicholas J. y Sharpe David J. Cases and Materials on Admiralty. St. Paul, Minnesota, West Publishing Co., 1986. Segunda Edición, pp. 261, 262 y 267 a 269.

Hill, Christopher. Maritime Law. Londres, Lloyds Practical Shipping Guides, 1998. Quinta Edición, pp. 177 a 179.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Manuale di Diritto della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1969. Quinta edición, pp. 315 a 325.

Malvagni, Atilio. Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua. Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956, pp. 45 a 58.

Manca, Plinio. Studi di Diritto della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1961. Vol II, pp. 35 a 52.

Mezzera Alvarez, Rodolfo. Curso de Derecho Marítimo. Montevideo, Editorial Medina, 1961. Tercera Edición revisada, pp. 229 a 239.

Rodière, René. Traité General de Droit Maritime. Affrètements & Transports. Paris, Librairie Dalloz, 1967. Vol. I, pp. 8 a 14.

Ruiz Soroa, J. M., Zabaleta Sarasua, S. y González Rodríguez, M. Manual del Transporte Marítimo. Bilbao, Escuela de Administración Marítima, Instituto Vasco de Administración Pública, 1989. Segunda Edición, pp. 35 a 44.

Schuldreich Talleda, Héctor A. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1963. Cuarta edición, pp. 265 a 269.

<sup>53</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque. México, Petróleos Mexicanos, 1989, p. 15.

Tal situación parecería que en el idioma Inglés no representa problema alguno, ya que se emplea una sola palabra para designar a ambos personajes “shipowner”, sin embargo, las cortes de los Estados Unidos y del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, han decidido pedir a los “shipowners” que demandan o inician una acción ante ellas precisen en que calidad actúan, es decir, si son “shipowners” navieros o propietarios, o bien si actúan como “shipowners” armadores, con el propósito de que los jueces puedan percatarse de quienes se trata y proceder a dictar una sentencia adecuada a la realidad y, en su caso, dar intervención a aquel tercero de buena fe que tenga interés.<sup>54</sup>

De ahí la importancia de establecer claramente la diferencia de ambas personas, además de que el idioma Español teniendo ambas expresiones, deben de ser aprovechadas para evitar las confusiones a las que se puede dar lugar, incluso de llegar a perder un juicio por ello.

No debe perderse de vista que gracias al contrato de arrendamiento o locación, se han desarrollado las más grandes empresas armadoras que hoy día existen en el mundo. Fue así como los armadores griegos Livanos, Niarchos y Onasis lograron formar grandes imperios marítimos de los que disfrutaban sus sucesores. Este contrato permitirá a los países en desarrollo ensayar y analizar rutas y servicios, sin aventurar y sufrir grandes pérdidas en el negocio marítimo.<sup>55</sup>

Como podemos ver, la Ley de Navegación vigente y sus autores no fueron nada afortunados en la redacción del artículo 16.

Pasando ahora al concepto de operador, nosotros consideramos más apropiado definirlo como:

---

<sup>54</sup> *Ibidem*, pp. 15 y 16.

<sup>55</sup> Malvagni, Atilio. *Op. Cit.*, pp. 49 y siguientes.  
Salgado y Salgado, José Eusebio. *El fletamento a tiempo...*, p. 15.

*“La persona física o moral que sin tener la calidad de empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador, ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de utilización de los buques, teniendo por ese sólo hecho todos los derechos y obligaciones consiguientes.”<sup>56</sup>*

Como puede verse nuestra vigente Ley de Navegación es muy pobre en el concepto de operador, pero donde nos hace ver su limitación es al definir al propietario del buque, como el titular del derecho real de la propiedad de una o más embarcaciones o artefactos navales, demostrándonos una vez más su error de seguir distinguiendo entre buque y artefacto naval, añadiendo al final una expresión que no entendemos “bajo cualquier título legal”, cual podrá ser otro título legal de propiedad de un buque, que no sean los contratos previstos en el Código Civil Federal, la Ley de Navegación y el Derecho Público. Todo ello nos demuestra que los autores de la ley desconocían la terminología marítima empleada, ya que el naviero o la empresa naviera, son precisamente los propietarios de una embarcación y su actividad principal es justamente la de explotar marítima y comercialmente al buque.<sup>57</sup>

Si tal no fuera su actividad, no tendría razón de ser la empresa naviera o el naviero, de ahí que tales términos nos hablan de la propiedad del buque, por lo que no había necesidad de definir al propietario.

El artículo 18 viene a confirmarnos lo que antes decíamos, cuando afirma que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores, a menos que se pruebe lo contrario. No vemos la razón de ser de esta explicación, si ya demostramos que el naviero es el propietario del buque y que al explotarlo comercial y marítimamente el mismo se convierte en armador de sus buques.<sup>58</sup>

Pero no consideramos nada apropiado que el naviero que asuma la explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, deba hacer

---

<sup>56</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto de Ley de navegación y Comercio Marítimos..., p. 11.

<sup>57</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 359.

<sup>58</sup> Idem.

declaración de armador, si ya explota sus propios buques **ya es un armador** de acuerdo con la presunción antes mencionada, con lo que hace confuso para los interesados la terminología a emplear jurídicamente.

El párrafo final todavía es aún más confuso, al citar al propietario y al naviero, es decir al mismo personaje, por cierto titular de la empresa marítima, en vez de señalar al armador y al naviero, cosa que si se hace en algunos tratados internacionales para evitar el problema a que hemos venido haciendo referencia.

Así, el Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986, nos dice que se entiende por “naviero” el propietario de un buque o cualquier persona natural o jurídica a la que se la hayan asignado las obligaciones del propietario, Artículo 2, “Definiciones”.<sup>59</sup>

Tenemos también un mal empleo del término “agente marítimo”, artículo 19, como se conoce a los representantes de los navieros, armadores y/o operadores, así en diversos idiomas, así se les designa:

- a) Agente Marítimo en Español.
- b) Agenti Marittimi en Italiano.
- c) Agent Maritime en Francés.
- d) Maritime Agent en Inglés.<sup>60</sup>

---

<sup>59</sup> “Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques”: Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México 1986. México, Senado de la República, 1986. Tomo XXVII, p. 41.

<sup>60</sup> Por lo que se refiere al idioma Español ver a:  
González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., pp.175 a 177.

Por lo que se refiere al Italiano ver:

Lefebvre D’Ovidio, Antonio y Pescatore Gabriele. Op. Cit., pp. 265 a 272.

Por lo que se refiere al Francés ver a:

Rodiére, René. Op. Cit. pp. 64 y 65.

Finalmente, en lo que toca al Inglés tenemos a:

Hill, Christopher. Op. Cit. p. 19.

Gaskell, N. J. J., Debattista, C. y Swatton R. J. Chorley and Giles’ Shipping Law. Londres Finacial Times Pitman Publishing, 1997. Octava Edición, pp. 221 a 231.

Desde luego el viejo Código de Comercio Mexicano de 1889, copiado casi textualmente del Código de Comercio Español, Libro III, “Del Comercio Marítimo”, lo llamaban consignatario de buques, en este sentido algunos autores que escribieron en la década de los cincuentas del Siglo XX así lo designaban, como Francisco Fariña y José María Garibi Undabarrena, sin embargo, autores más recientes también lo llaman así, como M. González Rodríguez, J. M. Ruiz Soroa, S. Zabaleta Sarasua, A. Vigier de Torres entre otros.<sup>61</sup>

Sin embargo, la doctrina internacional estimó dejar la expresión consignatario para la persona a que están destinadas las mercancías a fin de no confundirlo con la persona a que se envían los buques para su atención, para lo cual se dejó el concepto de agente marítimo.

Pero donde la Ley de Navegación nos viene a demostrar que sus autores no conocían la realidad marítima del país, la tenemos en la complicada distinción que nos trata de hacer entre “agente naviero general” y el “agente naviero consignatario de buques”, así del primero nos dice que 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”.*<sup>62</sup>

Luego pasa a definir el agente naviero consignatario de buques, diciéndonos que es:

---

<sup>61</sup> Fariña, Francisco. Derecho y Legislación Marítima. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1955. Tercera Edición, pp. 130 a 135.

Garibi Undabarrena, José María. Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Oficina Central Marítima, 1958, pp. 55 a 58. Si bien este autor los llama agentes o consignatarios.

Ruiz Soroa, J. M., Zabaleta Sarasua, S. y González Rodríguez, M. . Op. Cit. pp. 361 a 370.

Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo, Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977. Tercera Edición, pp. 465 a 469. Este autor nos habla del problema del empleo de consignatario para quién van dirigidas las mercancías, este problema nos lo hace ver al referirse a la “Address Clause”.

<sup>62</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ... p. 360.



*“...la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación.”<sup>63</sup>*

En la realidad el 98% de los agentes marítimos están ubicados en la Ciudad de México y tienen sucursales en los diversos puertos nacionales, luego no veo la necesidad de tal distinción que nos hace la Ley de Navegación vigente.<sup>64</sup>

Por otra parte, por nombrar puntualmente al naviero y al operador, deja de lado a los armadores, por lo tanto el agente naviero, únicamente es de aquéllos, por lo que vemos la necesidad del empleo del término genérico “agente marítimo” que es el que emplean los grandes autores italianos y sus seguidores argentinos, chilenos, colombianos y venezolanos como ya lo vimos antes.

El artículo 22 de la Ley de Navegación es una clara violación a la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos, cuando dice que no se consideran miembros de la tripulación, empleando este subterfugio para eludir el mandato constitucional, a las siguientes personas:

---

<sup>63</sup> Idem.

<sup>64</sup> De esto me pude dar cuenta cuando fui presidente del Consejo de Administración de la Asociación Nacional de Agentes Consignatario de Buques A. C. (1970- 1974), la cual dejó desaparecer el Dr. Ignacio L. Melo Ruiz, olvidando que su padre, al igual que el mío fueron los fundadores de la Asociación en 1949 con otros distinguidos agentes marítimos Adolfo y Juan López, Ricardo Eberbusch y otros. Debemos dejar claro que una de las agencias marítimas que quedó leal a la Asociación fue la de mi familia.

Hoy día la que se ocupa de la representación de los agentes marítimos en México es la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A. C. (AMANAC), que tomó ese nombre siguiendo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, en su Título Tercero “De los contratos”, Capítulo V, “De los agentes del naviero”, artículos 251 a 255 M, se le da ese nombre, pues no se respetó el que le dio el autor original del “Proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante”, Raúl Cervantes Ahumada, ya que los llamó agentes marítimos.

Siguiendo su escuela, preparamos nuestra tesis profesional para obtener el grado de Licenciado en Derecho en la Facultad de Derecho de la U. N. A. M., que se denominó “La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación”, donde empleamos el nombre correcto del mandatario o comisionista mercantil del armador, naviero y operador de un buque. Por lo mismo es recomendable ver las obras siguientes también:

Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo..., pp. 818 y 819.

Salgado y Salgado, José Eusebio. La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, 1971. IV y 246 pp. Ver, la obra “in extenso”.

Salgado y Salgado, José Eusebio. “L’ agent de navigation d’après la loi mexicaine de navigation et de commerce maritimes en vigueur. Droit Maritime Étranger.” Le Droit Maritime Français, 21e Année, No. 253. Janvier 1970, pp. 50 a 53.

A.- En los buques pesqueros:

- a) Al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de la actividad de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

B.- En los buques de pasajeros y transbordadores:

- a) El personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros.<sup>65</sup>

Veamos que nos dispone la Ley Federal del Trabajo vigente, Reglamentaria del artículo 123 Constitucional, en sus artículos 187 y 188, de su Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, del Título Sexto, “Trabajos especiales”:

*“Artículo 187. Las disposiciones de este Capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana”.*<sup>66</sup>

*“Artículo 188. Están sujetos a las disposiciones de este capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.”*<sup>67</sup>

En el primer caso, vemos que el legislador sustituyó el nombre de tripulación del buque por el de trabajadores de los buques, para evitar que se excluyera de las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo al personal de cocina, aseo, atención a los pasajeros, capacitadores o instructores que se encuentren a bordo, etc., a los que las leyes marítimas no les dan la calidad de tripulantes. Asimismo, dentro de estas reglas generales quedan también los prácticos del puerto, pues sirven a los navieros, armadores y operadores de los buques.

<sup>65</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 362. Artículo 22 segundo y terceros párrafos.

<sup>66</sup> Trueba Urdina, Alberto y Trueba Barrera, Jorge. *Op. Cit.*, p. 117.

<sup>67</sup> *Idem.*

Por otra parte se violan los tratados o convenios internacionales que ratificó nuestro país en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que únicamente en el área marítima son 20, de los 76 ratificados por México.

De manera ilustrativa elegiremos uno de los primeros y uno de los últimos, cuando nos definen a la “gente de mar”. Así en el Convenio 8, “Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio”, del 15 de junio de 1920, ratificado por México el 20 de mayo de 1937, en su artículo 1. inciso 1) nos dice:

*“A los efectos del presente Convenio la expresión ‘gente de mar’ comprende todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación”.*<sup>68</sup>

A su vez el Convenio 166, “Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado)” del 9 de octubre de 1987, ratificado por México el 5 de octubre de 1990, en su artículo 1, inciso 4) nos dice:

*“A los efectos del presente Convenio los términos ‘gente de mar’ o ‘marinos’, designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio”.*<sup>69</sup>

Como podemos ver, nuestra vigente Ley de Navegación viola completamente dichos Convenios laborales y tenía ya que respetarlos, pues se habían ratificado desde 1937 y 1990 antes de que se adoptara la Ley de Navegación el 23 de noviembre de 1993, lo cual nos revela el descuido que tuvieron tanto los legisladores que la adoptaron, como los autores que elaboraron

---

<sup>68</sup> México y la Organización Internacional del Trabajo. México, Secretaria del Trabajo y Previsión Social, 1998. Quinta Edición, p. 424.

Charis Gómez, Roberto. Derecho Internacional del Trabajo. México, Editorial Porrúa, S. A., 2000. Segunda Edición, pp. 235 a 249.

<sup>69</sup> Idem.

el Proyecto, demostrando con toda claridad que no hicieron el estudio socioeconómico que debe hacerse para adoptar una nueva ley.

Además el capítulo relativo a la tripulación es de una pobreza muy elevada, al igual que el relativo a la educación marítima mercante, así para el primero únicamente nos da ocho artículos y para el segundo dos, también se olvida de las funciones que tiene el capitán, además de las que la Ley menciona, como son la de policía auxiliar, para prevenir la comisión de delitos u otros hechos ilícitos a bordo de la nave.<sup>70</sup>

La segunda es la relativa a la de actuar como notario público para levantar el testamento marítimo, ya que el capitán es el que lo levanta, de acuerdo con el artículo 1584 del Código Civil Federal, pero si es el capitán el que testa, asumirá esta función el primer oficial o quién haga sus veces, de conformidad con el artículo 1585 del mismo ordenamiento jurídico. Nosotros no vimos que ahí se nos diga que lo hace como oficial del registro civil y se le aplica por consiguiente lo que señala para los testamentos públicos abierto, público cerrado y público simplificado, que deben otorgarse ante notario público, no ante ningún oficial de registro civil cuya actividad se limita a autorizar actos del estado civil y extender las actas relativas al mismo, es decir:

- a) Actas de nacimiento.
- b) Actas de reconocimiento de hijos.
- c) Actas de adopción.
- d) Actas de matrimonio.
- e) Actas de divorcio administrativo.
- f) Actas de defunción de mexicanos y extranjeros residentes en el país.

También puede inscribir ejecutorias que declaren:

---

<sup>70</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. Cit.*, pp. 816 a 818.

- a) Ausencia.
- b) Presunción de muerte.
- c) Divorcio judicial.
- d) Tutela o que se ha perdido la capacidad legal para administrar bienes.<sup>71</sup>

De esta suerte, se puede ver que el capitán tiene el carácter de fedatario público general, como en el caso del notario público, de ahí que la fracción IV del artículo 25 de la Ley de Navegación vigente debió separar las funciones del capitán como oficial del registro público de la de notario público, pues si bien ambos tienen el carácter de fedatarios públicos sus funciones son distintas.<sup>72</sup>

Tampoco se nos dice los libros que deberán de llevarse a bordo de los buques mexicanos, como que otros documentos deben también tenerse a bordo, solo se nos habla del Libro de Navegación, porque debe de llevarlo el capitán.

Así encontramos, además de ese libro, los siguientes:

- a) Libro de máquinas, que lo debe llevar el jefe de máquinas.
- b) Libro de carga, que lo lleva el primer oficial.
- c) Libro de contabilidad o administración, que lo lleva el comisario del buque.
- d) Libro de hidrocarburos, que es el libro de carga en los buques tanque petroleros.

Como documentos importantes, el buque debe de llevar:

- a) Los manifiestos de carga y de carga peligrosa.
- b) Copia de las pólizas de fletamento y de los conocimientos de embarque.
- c) La declaración de rancho a bordo.

<sup>71</sup> Código Civil Federal. México, Editorial SISTA, 2002, pp. 11 y 225. Artículos 35, 1584 y 1585.

<sup>72</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 812.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 363. Artículos 22 a 29.

- d) Las patentes de sanidad y desratización.
- e) El original del registro o matrícula de la nave, que es el documento que prueba la nacionalidad el buque y debe llevarse en lugar visible de la cámara de mando del buque.
- f) El texto de la Leyes de Navegación y Puertos.
- g) El texto de los Convenios Internacionales más importantes, sobre todo aquellos que dispongan obligaciones especiales para los buques, como certificados y pólizas de seguros obligatorios para prevenir la contaminación, etc.<sup>73</sup>

## **2. 4 ERRORES EN EL TÍTULO TERCERO**

Después del aspecto relativo a la tripulación marítima y la educación marítima mercante, pasaremos al Título Tercero “De la navegación”, en cuyo Capítulo I, “Régimen de la navegación”, encontramos el artículo 30, que en principio es correcto, pero no nos previene que debe notificarse por la vía diplomática cuando no se otorgue el beneficio de igualdad de tratamiento a cualquier buque de un Estado que no aplicara de una forma efectiva, en algún puerto bajo su soberanía o autoridad, las disposiciones del Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos, a los buques, mercancías y pasajeros que conduzcan, para evitar un problema posterior, artículo 8 del citado Estatuto.<sup>74</sup>

En el artículo 32 se nos hace una clasificación de navegación fuera de la realidad internacional, por lo que debe hacerse una clasificación correcta y al día.

En esta parte la Ley de Navegación vigente siguió a la Ley Aduanera y su Reglamento vigentes. Así en este último ordenamiento marítimo, artículo 11, se nos dice que:

---

<sup>73</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos..., pp. 131 y 132.

<sup>74</sup> Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos. Celebrados por México (1908-1923). México, Senado de la República, 1974. Tomo IV, p. 706.

- a) Tráfico de altura es aquel transporte de mercancías que llegue por buque al país desde el extranjero; o bien aquel que se realice de un puerto nacional a un puerto extranjero o viceversa.
- b) Cabotaje es el transporte de mercancías por buque entre dos puntos del país situados en el mismo litoral.
- c) Tráfico mixto, es el que realiza simultáneamente una embarcación en tráfico de altura y tráfico de cabotaje; o bien aquel que se hace entre dos puntos de las costas nacionales ubicados en distinto litoral; o por último, en el mismo, si se hace escala en un puerto extranjero.<sup>75</sup>

Por tanto, tenemos que preguntarnos ¿Debemos seguir a la Ley Aduanera y su Reglamento vigentes o debemos seguir la doctrina marítima internacional plasmada en sendos convenios internacionales?

La Ley de Navegación vigente nos clasifica la navegación, artículo 32, en:

*“I. Interior.- La que se realiza dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;*

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

*“ III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos y puntos extranjeros”.*<sup>76</sup>

De esta suerte primero ignora la navegación costanera, también la del gran cabotaje establecida por Petróleos Mexicanos en 1938 y no distingue entre el cabotaje nacional e internacional, y olvida que la navegación de altura es la que se

<sup>75</sup> Ley Aduanera y Reglamento 2002. México. Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 2002. Vigésima segunda edición, pp. 8 y 9.

<sup>76</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 365 y 366.

realiza, a través de los océanos, o de otra manera dicho, la navegación transoceánica o de ultramar.<sup>77</sup>

Por lo mismo, podemos clasificar correctamente la navegación de la siguiente manera:

- A) Altura o de ultramar, aquella que se realiza por un buque a través de los mares u océanos, conociéndose también con el nombre de transoceánica.
- B) Cabotaje, la que a su vez puede clasificarse en:
  - a) Cabotaje internacional, aquel que se hace a lo largo de un mismo litoral entre un puerto nacional y uno extranjero.
  - b) Cabotaje nacional, aquel que se realiza por un buque en un mismo litoral, pero solo visitando puertos nacionales.
  - c) Cabotaje mixto, el que se realiza entre puertos nacionales y extranjeros del mismo litoral por un buque.
  - d) Gran cabotaje, aquel que se efectúa por un buque visitando puertos del litoral mexicano en el Océano Pacífico y puertos del litoral mexicano del Océano Atlántico, vía el Canal de Panamá, o viceversa.
- C) Navegación costanera, aquella que se realiza a lo largo de una costa nacional y el buque no se aleja más allá de 20 millas marinas de la costa. Puede ser internacional también.
- D) Navegación interior, la que se realiza en aguas interiores, tal como las define el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 en su artículo 8.<sup>78</sup>

Por lo tanto, esta clasificación es la que deberán seguir todas las normas jurídicas nacionales, pues están basadas en el Derecho Marítimo y es la que

<sup>77</sup> Ver en este sentido nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, p. 24.

<sup>78</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio, Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos..., p. 24



siguen los países de gran tradición marítima y nuestra aduana debe adecuarse a la realidad existente en el ámbito internacional.

Otro concepto que utilizan mucho los ordenamientos jurídicos mexicanos ligados con la navegación marítima, es el de “navegación en convoy”, en relación con los trenes de barcasas o bien de embarcaciones de reducida capacidad de maniobra, que navegan bajo el mando de un solo capitán de altura, términos que deben ser empleados más correctamente, ya que un convoy es siempre en referencia a la navegación de buques mercantes escoltados por buques de guerra durante una guerra o por peligro fundado de piratas. En la Historia son célebres los convoyes de Malta, Murmansk y la India durante la Segunda Guerra Mundial.<sup>79</sup>

Afortunadamente el artículo 34 fue reformado en 2000, gracias a la acción de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM), pues permitía el cabotaje indiscriminadamente a los buques extranjeros, sobre todo en la actividad abastecedora de las plataformas mexicanas fijas de exploración y producción para hidrocarburos propiedad de Petróleos Mexicanos. Esto contravenía lo que en el ámbito internacional se conoce como reservado a los Estados ribereños, ya que siempre se excluye de los convenios internacionales bilaterales o multilaterales, como ejemplo tenemos lo que dispone sobre el particular el Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio del 30 de septiembre de 1966, en su artículo 3º:

*“Ninguna de las disposiciones del presente Convenio significará restricción al derecho de cada Parte Contratante a regular su cabotaje nacional,... Tampoco podrá considerarse como restricción al derecho de cada Parte Contratante de facilitar, en cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques o naves”.*

---

<sup>79</sup> Ibidem, p. 25

“Convoy”. Enciclopedia General del Mar... Vol. II, pp. 1463 a 1465.

*“A estos efectos, se entenderá por cabotaje nacional el transporte que se realiza entre puertos de un mismo país conforme a su legislación.”<sup>80</sup>*

Como podemos ver se aclara pertinentemente a que se refiere al cabotaje nacional, no al cabotaje internacional, clasificación que debe pues corregirse en nuestras leyes y ver que se excluye el cabotaje; otros ejemplos mas importantes podrían darse, como el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, la Decisión del Consejo Conjunto de dicho Acuerdo; y la Decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea, artículo 10, “Transporte Marítimo Internacional”, Capítulo II, “Transporte Marítimo”, Título I, “Disposiciones Generales”.<sup>81</sup>

En el artículo 35 fracción II, inciso d) se sigue insistiendo en la expresión artefactos navales, como algo distinto al buque, que según ya vimos es un término similar y equivalente al buque.<sup>82</sup>

Por otra parte la fracción II inciso c) del mismo ordenamiento jurídico, nos dice que sin permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se pueden realizar dragados con buques que cumplan las condiciones de seguridad y navegación necesarias, añadiendo que deben cumplir con los requisitos pertinentes para realizar la obra de construcción respectiva de mantenimiento del dragado.<sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos. Celebrados por México (1964 segunda parte-1967). México, Senado de la República, 1974, p. 726.

<sup>81</sup> “Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, La decisión del Consejo Conjunto de dicho Acuerdo; y la decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea”. Diario Oficial de la Federación. México, Secretaría de Gobernación, 26 de junio de 2000. Segunda Sección, p. 20.

<sup>82</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 367.

<sup>83</sup> Idem.

Aquí cabría preguntarse ¿Cuáles son esos requisitos?, pues la Ley de Navegación vigente no nos lo dice más tarde, y la Ley de Puertos no se ocupa del mismo. Luego vemos que existe una gran laguna sobre este tema, el cual es responsabilidad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por lo mismo deberán dictarse disposiciones expresas sobre el tema ya que si un buque sufre un accidente por esa falta, el Estado Mexicano deberá cubrir el valor de las reparaciones a las que pueda verse sometido el buque accidentado. Además que en sendos Convenios internacionales de los que México es Parte se nos dice:

*“No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:*

*“c) Se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.”<sup>84</sup>*

Nos referimos al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, artículo III párrafo 2 subinciso c).

Luego el buque no solo no nos paga los daños por contaminación, sino nosotros tenemos que pagarle los daños sufridos y además cargar con los gastos debidos a la contaminación por hidrocarburos, que son generalmente muy elevados.

Debería distinguirse que existen dos tipos de dragado:

- a) Dragado de construcción.
- b) Dragado de conservación, que puede ser continuo o discontinuo de acuerdo con las necesidades de las instalaciones que los requieran.<sup>85</sup>

<sup>84</sup> Texto del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992. Londres, Organización Marítima Internacional, 1992, pp. 2 y 3.

<sup>85</sup> Enciclopedia General del Mar. “Dragado”..., Vol. III, pp. 990 a 992.

Desde luego, los materiales extraídos del dragado deberán ser analizados previamente a su colocación en rellenos técnicos de áreas aledañas, o bien en rellenos de impulsión o de vertido directo, para evitar que contaminen áreas limpias, como ocurrió en Hong Kong entre 1999 y 2000, donde Greenpeace presentó una queja ante el Comité Jurídico de la OMI en su 82º Período de Sesiones por el dragado indiscriminado que había ocasionado contaminación sería de las áreas limpias del puerto.<sup>86</sup>

El Reglamento de la Ley de Navegación vigente tampoco se ocupa del dragado, como vemos es un tema sumamente descuidado por los legisladores que aprobaron tanto la Ley, como el Reglamento.<sup>87</sup>

Después tenemos el artículo 36, en cuyo segundo párrafo se hace un reenvío fuera de lugar, para lo mismo veremos lo que en tal párrafo se dispone:

*“La revocación de las concesiones y permisos, estará sujeto al procedimiento que para ello establece la Ley de Puertos.”<sup>88</sup>*

Tal disposición no es correcta ya que el objeto de ambas leyes es totalmente distinto, según nos lo dejan ver en sus artículos 1º.

Así la Ley de Navegación nos dice:

*“Art. 1º .- Es objeto de esta ley regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los*

---

<sup>86</sup> Proyecto de Informe del Comité Jurídico sobre la Labor realizada en su 82º Período de Sesiones. LEG 82/WP.2, Londres, Organización Marítima Internacional, 11 de octubre de 2000. p. 33.

<sup>87</sup> Para comprobarlo debe verse tanto el índice de las materias del Reglamento de la Ley de Navegación como su contenido:  
Ley de Vías Generales de Comunicación. Reglamento de la Ley de Navegación..., pp. 407 a 454, 1074 y 1075.

<sup>88</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p.368.

*actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.*<sup>89</sup>

Por su parte la Ley de Puertos dispone.

*“Art. 1º.- La presente ley es de orden público y de observancia en todo el territorio nacional, y tiene por objeto regular los puertos, terminales, marinas, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.”*<sup>90</sup>

Luego, confirmamos nuestra afirmación, por tanto el segundo párrafo debió decirnos de que manera se renovarían las concesiones otorgadas respecto de la navegación y el comercio marítimos.

Pasemos ahora al artículo 38; que se encuentra en el Capítulo II, “Arribo y despacho de embarcaciones”, del Título Tercero, “De la navegación” de la Ley de Navegación vigente; que nos habla de la arribada, definiéndola como *“la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga,…”*<sup>91</sup>

La Enciclopedia General del Mar nos dice de la palabra arribada lo siguiente:

*“Arribada. Navegación y maniobra. Acción y efecto de arribar. Llegada de un buque a puerto, forzosa o voluntariamente.”*<sup>92</sup>

Más tarde nos dice que arribar es:

*“Llegar el buque a puerto.”*<sup>93</sup>

---

<sup>89</sup> Ibidem, p. 349.

<sup>90</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Puertos..., p. 455.

<sup>91</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p.368.

<sup>92</sup> Enciclopedia General del Mar. “Arribada”... Vol. I, p. 770.

De la definición dada por la Enciclopedia General del Mar, se puede desprender que hay dos clases de arribadas.

- a) Forzosas.
- b) Voluntarias.<sup>94</sup>

Sin embargo, la Ley de Navegación vigente nos dice que las arribadas se clasifican en:

- a) Previstas.
- b) Imprevistas
- c) Forzosas.<sup>95</sup>

Clasificación complicada, ya que las previstas, nos dice que son las que están establecidas en el despacho de salida del puerto de origen y las imprevistas las que ocurran en lugares distintos a los establecidos en el despacho de salida, debido a causa justificada, plenamente comprobada.<sup>96</sup>

Pero veamos, ¿Qué es lo previsto?, el Diccionario de la Lengua Española nos dice "...participio pasado del verbo prever, es decir ver con anticipación; conocer, conjeturar por algunas señas, señales o indicios lo que ha de suceder".<sup>97</sup>

En tanto que lo imprevisto es lo no previsto.<sup>98</sup>

Como podemos ver, los términos empleados son poco afortunados uno por ser negativo y el otro porque se asemeja más a la expresión que nos da la Enciclopedia General del Mar, voluntaria, es decir que nace de la voluntad y no

---

<sup>93</sup> Ibidem. "Arribar" p. 771.

<sup>94</sup> Ibidem, p. 770.

<sup>95</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 368.

<sup>96</sup> Ibidem

<sup>97</sup> Diccionario de la Lengua Española. Real Academia Española. Madrid, Espasa- Calpe, S. A., 2001. Vigésima Segunda Edición, p. 1242.

<sup>98</sup> Ibidem, P. 851.

por fuerza o necesidad extraños a aquélla. También que se hace por espontánea voluntad y no por obligación o deber.<sup>99</sup>

A su vez la Ley de Navegación vigente nos dice que la arribada forzosa es la que se efectúa por mandato de la ley, caso fortuito o fuerza mayor.<sup>100</sup>

En realidad debió regularse en ese artículo lo relativo al simple arribo de las embarcaciones, es decir la llegada del buque al puerto, como también lo relativo a su salida de la terminal, disponiendo además los documentos que debe presentar el capitán de la embarcación en uno y otro caso, tomando en cuenta el tipo de navegación que está llevando a cabo la nave, es decir, si es de altura, cabotaje nacional o internacional o costanera, sin embargo, la Ley de Navegación vigente dispone que debe estarse a lo que disponga el Reglamento, yo considero que tan importantes disposiciones debieron quedar en la Ley y no en su Reglamento.<sup>101</sup>

Asimismo, dispone que en la salida el buque deberá contar con el despacho respectivo, o sea la autorización para que la embarcación pueda salir a la mar. También a la entrada debe contar con un despacho para que se le repute entrado con el fin de que ejerza las actividades formuladas en la declaración de entrada, lo cual no menciona la Ley de Navegación vigente, por lo que consideramos incompleto lo que se establece en el artículo 41.<sup>102</sup>

Curiosamente, luego de establecer los tipos de arribadas no se vuelve a ocupar de ellas, como tampoco lo hace el Reglamento.

Con ello además vemos que colocó mal a las arribadas forzosas, las cuales en el Código de Comercio de 1889 se colocaron en el Título Cuarto, "De los

---

<sup>99</sup> Ibidem, p. 1573.

<sup>100</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 368.

<sup>101</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Reglamento de la Ley de Navegación..., pp. 430 a 433. Artículos 66 a 72.

<sup>102</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 369. Artículo 41. Enciclopedia General del Mar. "Despacho"... Vol. III, p. 650.

riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo”, siguiendo en esto al vigente Código de Comercio Español de 1885, haciéndonos entender la figura jurídica de que aquí nos ocupamos de una manera clara y fácil de comprender.<sup>103</sup>

Pues no cabe duda que las arribadas forzosas se derivan de los accidentes marítimos, como sería el abordaje, que sufren las embarcaciones durante el proceso navegatorio.

Por otra parte, el Código de Comercio de 1889 clasificaba a las arribadas forzosas en:

- a) Arribadas forzosas legítimas, las permitidas por la ley.
- b) Arribadas forzosas ilegítimas, las que no están permitidas por la ley.<sup>104</sup>

Para el mismo ordenamiento jurídico eran arribadas forzosas legítimas:

- a) Falta de víveres o combustible.
- b) Temor fundado de embargo.
- c) La presencia de piratas o enemigos.
- d) Los heridos o enfermos a bordo.
- e) Los accidentes del buque que le imposibiliten para navegar.<sup>105</sup>

Por otra parte, se consideraban arribadas forzosas ilegítimas:

---

<sup>103</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de Vigencia del Código de Comercio. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1991. Serie E: Varios, Núm. 50, pp. 547 a 561. Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano. “Arribada”. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con Editorial Porrúa, 1998. Serie E: Varios, Núm. 93, pp. 269 y 270. Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. Código de las Leyes Marítimas. Código de Comercio. Madrid, Boletín Oficial del Estado, 1980, pp. 94 a 96. Artículos 819 a 825.

<sup>104</sup> Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano. “Arribada” ...p. 270.

<sup>105</sup> Idem.



- a) Que la falta de víveres o combustible procediese de un mal avituallamiento para el viaje o que se hubiesen perdido por mala colocación o por descuido en su manejo.
- b) Que el riesgo de piratas o enemigos no hubiese sido bien conocido, manifiesto y fundado en hechos positivos y justificables.
- c) Que el desperfecto del buque se debiera a que no se hubiere reparado, pertrechado, equipado y dispuesto convenientemente para el viaje o bien por una orden desafortunada del capitán y que hubiese malicia, negligencia, impericia o imprevisión por parte del capitán.<sup>106</sup>

Con ello demostramos que el Código de Comercio de 1889 era una atinada y completa regulación, lástima que fue derogado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 y la vigente Ley de Navegación, norma esta última que sigue a la derogada Ley de Vías Generales de Comunicación, en vez de haberse preocupado por mejorar las disposiciones del viejo Código de Comercio de 1889, que consideramos las mas apropiadas tomando en consideración a la doctrina internacional del Derecho Marítimo.

La definición de recalada que nos da el artículo 40 es incompleta ya que nos dice:

*“Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición, prosiguiendo el viaje.”<sup>107</sup>*

Pues la recalada nos dice la Enciclopedia General del Mar, que es:

*“La acción de recalar un buque. Llegar el buque, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa como fin de viaje o, para después de reconocido, continuar su viaje.”<sup>108</sup>*

---

<sup>106</sup> Ibidem.

<sup>107</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación, Ley de Navegación..., p. 368.

<sup>108</sup> Enciclopedia General del Mar. “Recalada”... Vol. VII, pp. 606 y 610.

Luego a nuestra Ley de Navegación vigente le faltó decirnos que también la recalada se realiza como fin del viaje de la embarcación.

Como es sabido, la recalada generalmente consta de tres partes:

- a) Situación previa del buque.
- b) Aproximación a la costa.
- c) Identificación de la costa.<sup>109</sup>

Precisamente la última parte se realiza para efectuar la entrada del buque a un puerto o terminal marítima, el capitán deberá consultar los derroteros que tiene a la mano, los cuadernos de faros, la información de balizas y canales de navegación, las cartas y en fin cualquier otra información que tenga sobre el particular, para su arribo definitivo.

De particular recomendación es que preste cuidadosa atención a los fondos, bajos, alcance y características de los faros, balizas, señales y puntos notables que le permitan una navegación segura y fácil. Claro está, que tomando en cuenta la velocidad del buque, deberá calcular las horas márgenes entre las cuales tienen que ser avistados esos puntos de referencia e instalaciones.

El Capítulo III, "Pilotaje", del Título Tercero, "De la Navegación", artículos 48 a 51, regula lo relativo al servicio de pilotaje, sin embargo, el Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos, manifestó que el término piloto es el correcto, ya que los que realizan tal actividad son profesionistas en la materia y rechazan la utilización de la expresión practicaje, así como llamar a los pilotos prácticos, pues la palabra es incorrecta para ellos y hacen ver que tal designación nos dice que los individuos tienen conocimientos prácticos y no los estudios profesionales que se requieren para una labor como la señalada.<sup>110</sup>

---

<sup>109</sup> Idem.

<sup>110</sup> Comentarios a la Iniciativa de Reforma de la Ley de Navegación. México, Sindicato Nacional de Pilotos 2002, 21 pp.

Este Capítulo es violatorio de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, artículo 32, donde se nos establece claramente la diferencia entre el piloto y el práctico.

Así dicho artículo dispone en su cuarto párrafo lo siguiente:

*“Esta misma calidad [ser mexicano por nacimiento] 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 bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practicaje y comandante de aeródromo.”<sup>111</sup>*

Aquí podemos ver, con toda claridad, que esta disposición nos hace la distinción entre piloto y práctico, ya que el primero lo coloca dentro de la oficialidad del buque, al lado del capitán y del patrón de la nave, ya que el piloto es el que sustituye en sus ausencias al capitán, primera parte de este párrafo de esta disposición Constitucional. En tanto que al práctico, que es el que presta precisamente los servicios de practicaje de que nos habla la Constitución, lo separa y lo coloca con toda claridad en la parte final del citado párrafo.

Sin embargo, nuestra Ley de Navegación en comento, no sigue a la doctrina y legislación internacionales, ni respeta a nuestra Constitución Política, que establecen dicha diferencia, lo cual nos obliga a revisar las disposiciones de la Ley, que en su artículo 48 nos dice que es el servicio de pilotaje.

*“... 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.”<sup>112</sup>*

Sin embargo, se nos presenta un serio problema cuando vamos al origen de la palabra piloto, que viene del italiano “piloto” y este del antiguo italiano

<sup>111</sup> Constitución Política ... artículo 32..., p. 36.

<sup>112</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 370.

“pedotto”, que esta tomado del griego “pedón”, gobernalle o gobernallo, el timón.<sup>113</sup>

Es decir, la persona “que entiende y ejerce el arte de dirigir un buque, determinando su situación y los rumbos [la dirección que sigue un buque durante su navegación] que debe seguir para trasladarse al punto de su destino; también se da este nombre al que dirige un globo o [bien] un aeroplano.”<sup>114</sup>

Antiguamente el piloto en la flota mercante de un país, era un técnico, quién se encontraba a cargo de la conducción náutica del buque, siempre bajo las órdenes del capitán. Pero hoy día toda la responsabilidad de la navegación del buque recae sobre el capitán y el piloto es el primer oficial.<sup>115</sup> Tal como lo dispone con toda claridad nuestra Constitución.

Luego el término ha sido mal empleado por lo que debemos acudir a la vieja expresión, que yo conocía desde niño, cuando yo acompañaba a mi padre en el Puerto de Tampico, donde yo nací, a la “oficina del práctico mayor del puerto”, que era su amigo personal. Años más tarde, siendo ya estudiante del cuarto año de la Carrera de Licenciado en Derecho, uno de mis compañeros, Rosendo Cruz Amén, cuya vida fue truncada en un accidente aéreo, poco antes de su recepción profesional, quién me decía “mi padre es el práctico mayor del Puerto de Tampico, Capitán de Altura Rosendo Cruz Armida”, con lo que puede verse el término se seguía empleando al paso de alrededor de 22 años.

Por otra parte, la palabra piloto se emplea en España y muchos países de habla hispana, como el primer oficial de cubierta, lo que podría crearnos una seria confusión con los oficiales procedentes de esos países de habla española, además de que en algunos tratados internacionales de los que México es Parte o bien que se están estudiando hoy día se emplea el término de práctico y practicaje, no el de piloto y pilotaje. De esta manera les llama la Organización Marítima Internacional (OMI), si recordamos que al aprobar la Resolución A.889

<sup>113</sup> Enciclopedia General del Mar, “Piloto”..., Vol. VI, p. 1266.

<sup>114</sup> Idem.

<sup>115</sup> Idem.

(21) del 25 de noviembre de 1999, la Asamblea de la OMI, les llamó prácticos y no pilotos: “Medios para el transbordo de prácticos”, sin emplear el término piloto y sin desconocer la profesionalidad de tales trabajadores marítimos.<sup>116</sup>

Pero ¿Qué es un práctico?, la palabra viene del idioma holandés, para lo cual tenemos las palabras “peilen”, que significa medir y “loot” que significa escandallo, o sea la plomada o cordel al cual va amarrado un captador de fondos.<sup>117</sup>

Es decir, que el práctico es el que realiza la función que la vigente Ley de Navegación le da al “piloto” en el artículo 48, ya comentado.

Las raíces que dan origen a la palabra “práctico” han permitido el empleo de la palabra en diversos idiomas, como sigue:

- a) “Lotse” en Alemán.
- b) Locman y Lameneur en Francés.
- c) “Pilota” en Italiano.
- d) “Prático en Portugués.
- e) “Pilot” en Inglés.
- f) Práctico en Español.<sup>118</sup>

La misma Enciclopedia General del Mar, nos hace ver que en España se les tiene consideración de funcionarios públicos a los prácticos, ver en este sentido la Resolución del 11 de mayo de 1919 y la Real Orden del 23 de octubre de 1914, diciéndonos además que “tienen por misión prestar servicios en las entradas, salidas y movimientos que necesiten los buques, siendo responsables de la derrota del buque desde que lo abordan hasta dejarlo fondeado en el sitio conveniente”.<sup>119</sup>

Hoy día se rigen por el Reglamento General de Practicaje, Decreto del 4 de julio de 1958, que tiene un Anexo sobre las Tarifas de los Servicios de Practicaje, Decreto 507 del 11 de febrero de 1971, que incrementó las tarifas originales, las

<sup>116</sup> Resoluciones de la 21ª Asamblea y otras decisiones. Resoluciones 874 a 901, 15-26 noviembre 1999. Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, pp. 110 a 115. ISBN 92-801-3537-6.

<sup>117</sup> Enciclopedia General del Mar. “Práctico”..., Vol. VII, pp. 144 a 146.

<sup>118</sup> Idem.

<sup>119</sup> Idem.

cuales fueron más tarde adecuadas a las del resto de la Unión Europea, de la que España forma parte.<sup>120</sup>

No debe perderse de vista, que no obstante que el práctico se encuentre a bordo del buque, no exime al capitán de la nave de su responsabilidad, aún cuando no debe olvidarse que cuando el práctico se encuentre realizando el ejercicio propio de su profesión a bordo de la embarcación, será responsable por los daños y perjuicios que le cause.<sup>121</sup>

La obra que hemos venido consultando, nos dice acerca de la expresión “practicaje” lo siguiente:

*“Practicaje. Ejercicio de la profesión de práctico de puerto o costa.”<sup>122</sup>*

Luego el oficio de práctico es el de un verdadero profesionalista, no como nos lo dicen los “pilotos” de nuestro país que prefieren esa palabra en vez de la de práctico, pues consideran tal función derivada de la práctica que se tenía que tener para poseer la pericia suficiente y el conocimiento claro de los pasajes o parajes determinados del puerto para hacer entrar o salir de él al buque, que como ya vimos, ya no se considera hoy día así.

Por lo mismo, la vigente Ley de Navegación debió emplear a lo largo de los artículos 48 a 51 la expresión práctico en vez de la de piloto, para estar acordes con la realidad internacional del Derecho Marítimo, pero sobre todo con nuestra Constitución Política. En apoyo a lo antes dicho, el Glosario de Terminología Marítima Interamericana, que utiliza los cuatro idiomas oficiales de la región de las Américas, es decir, el español, el francés, el inglés y el portugués nos dice el significado de práctico en esos idiomas:

<i>“Español Práctico</i>	<i>English Harbor pilot</i>	<i>Portugués Prático</i>	<i>Français Lameneur<sup>123</sup></i>
------------------------------	---------------------------------	------------------------------	--

<sup>120</sup> Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. Código de Leyes Marítimas. Reglamento General de Practicaje,..., pp. 1004 a 1052.

<sup>121</sup> Idem.

<sup>122</sup> “Practicaje” Enciclopedia General del Mar ..., Vol. VII, p 144.

Debe darse esta información completa al Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos, para que vean que no es despectivo el llamarles prácticos, pues tal designación lleva implícito el reconocimiento de que se trata de un profesionalista, además con un nivel universitario, como lo sería cualquier oficial de un buque. En la Guía de las Carreras Universitarias así se reconocen, luego de la reforma a los planes de estudio de las Escuelas Náuticas del país llevada a cabo por el Director de la Marina Mercante, Capitán de Altura Helí Morales Acosta en 1973, así al Piloto Naval ahora se le llama Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo y al Maquinista Naval, Ingeniero Mecánico Naval, luego un práctico, además de contar con el primero de esos títulos profesionales, tiene además que tener un certificado de competencia para ejercer su profesión. Tales títulos profesionales los extiende hoy día la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.<sup>124</sup>

En el mismo sentido debería ser adecuado el Reglamento de la Ley de Navegación, el cual le dedica todo el Título Sexto, “Del pilotaje”, a los prácticos, hablándonos de los permisos que requieren para ejercer su profesión; de quiénes pueden ser pilotos de puerto; de cómo debe prestarse el servicio; de las maniobras del pilotaje; y, finalmente, como se contrata el servicio; artículos 89 a 125.

El Capítulo IV, “Remolque maniobras en puertos”, del mismo Título Tercero antes citado, de la ley de Navegación vigente, es de una pobreza extrema, ya que solo le dedica un artículo, el 52, y nos reenvía al reglamento respectivo y a las reglas de operación para cada puerto.

---

<sup>123</sup> Glosario de Terminología Marítima Interamericana, Español, English, Portugués, Français. Washington, D. C., Unión Panamericana, Secretaria General, Organización de Estados Americanos, 1964, p. 107, núm. 2868.

(Artículos 56 a 64 del Reglamento de Puertos- Artículo 44 de la Ley de Puertos.)

<sup>124</sup> Derbez, Jorge. Las Profesiones Universitarias (Guía de Carreras). México, Universidad Nacional Autónoma de México, Departamento de Psicopedagogía, Dirección General de Publicaciones, 1974. Décima Edición, p. 331.

Acudimos a la Ley de Puertos y solo encontramos el artículo 44 que nos dice:

*“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;”<sup>125</sup>*

Por tanto, para conocer del remolque en México, debemos ir al Reglamento de la Ley de Puertos del 18 de diciembre de 1994, por cierto que el mismo abrogó el Reglamento para el Servicio de Remolque en Aguas y Puertos Nacionales, que se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 25 de julio de 1952, que por supuesto era más amplio y completo, artículo segundo transitorio.<sup>126</sup>

El Reglamento de la Ley de Puertos lo trata en el Capítulo I, “Remolque interior”, del Título Segundo, “Servicios portuarios”, artículos 56 a 64 y, curiosamente, nos dice que el remolque “no requerirá autorización alguna de la capitanía [de puerto]”.<sup>127</sup>

No entendemos como la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le niega la intervención a una autoridad tan importante, como lo es el capitán de puerto en el remolque, pero afortunadamente la Ley de Navegación vigente nos dice que el capitán de puerto, puede vigilar los servicios de remolque en los puertos, artículo 8°, fracción IV, luego podemos ver la gravedad del problema y la sería contradicción entre una Ley y un Reglamento, que por lo mismo la disposición de éste último es nula por tal motivo, ya que el Reglamento no puede ir más allá de lo que dispone la Ley.<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Puertos ..., p. 474.

<sup>126</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Reglamento Ley de Puertos ..., pp. 505 a 507.

<sup>127</sup> Ibidem, p. 506.

<sup>128</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 353 y 354.



La Ley de Navegación vigente al hablar de la propiedad de las embarcaciones se olvida por completo de la fortuna de mar, figura sumamente importante, pues está ligada a la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador y operador, que se limita precisamente a la fortuna de mar.<sup>129</sup>

Por eso el tratadista argentino José Domingo Ray nos dice que al buque además de verlo como una cosa, también debe recordarse que se le menciona como fortuna de mar, la cual hace clara referencia al patrimonio afectado a la responsabilidad marítima en relación con los hechos ligados a la aventura marítima y por lo mismo opuestos a la fortuna de tierra.<sup>130</sup>

Como podemos ver nuestra vigente Ley de Navegación no se ocupa de temas tan importantes como el antes señalado, con lo que podemos ver su limitación y deficiencia, confirmándonos una vez más lo señalado por el ilustre profesor Cervantes Ahumada, es notoria la ausencia de instituciones marítimas de capital importancia en el tráfico marítimo nacional e internacional.

Respecto del señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, no obstante que la Ley de Navegación vigente, invoca los tratados, resoluciones y recomendaciones internacionales, para estar de acuerdo con ellos, artículo 53, más tarde en el artículo 56, nos hace ver que son responsables de su construcción, instalación, operación y conservación los concesionarios de la administración portuaria integral, así como los de las terminales marítimas, instalaciones portuarias y vías navegables, lo cual nos parece grave, si recordamos la tendencia actual de los tratados internacionales, de responsabilizar a los Gobiernos o autoridades del mantenimiento y operación de tal señalamiento marítimo y ayudas a la navegación.<sup>131</sup>

---

<sup>129</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio, Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos ..., p. 111.

<sup>130</sup> Ray, José Domingo, Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 1992, p. 366.

<sup>131</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 373.

Así, en uno de los convenios internacionales de los que México es Parte, Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995 (Convenio CLC/92), se nos dice en su artículo III párrafo 2) inciso c):

*“2. No se imputará responsabilidad alguna al propietario [del buque] si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:*

*“c) Se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.”<sup>132</sup>*

Luego, no es nada recomendable el dejar en manos de los particulares o de terceros ajenos a la función del Estado lo relativo al señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, pues se puede hacer caer al Gobierno Mexicano en una seria responsabilidad por los actos de tales particulares o terceros.

En los grandes países es el Estado, a través del Gobierno o una autoridad específica, el que tiene a su cargo tal actividad relativa al señalamiento marítimo y a las ayudas a la navegación, además de que la mayoría de las veces su construcción y ubicación los determinan el ejército, caso de los Estados Unidos, o bien la armada en el caso de otros grandes países, como los Europeos, debido a su importancia, ya que tal situación se deriva de la seguridad nacional que representan el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación, además de que son siempre de interés y utilidad públicos.<sup>133</sup>

Muchos puertos dependen de las autoridades municipales, tal es el caso de Rotterdam, Países Bajos; otros de las autoridades estatales, como Hamburgo, que depende de las autoridades del Estado de Hamburgo, Alemania, o bien Nueva

<sup>132</sup> Texto del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992. Londres, Organización Marítima Internacional, 1994, pp. 2 y 3. Texto consolidado.

<sup>133</sup> Latí, Jean. Traité d' Economie Maritime. Les Ports Maritimes. Les Canaux Maritimes. L'Énergétique Maritime. Paris, École National Supérieur du Génie Maritime, Imprimerie Nationale, 1963. Tomo IV, ver sobre todo los cinco primeras partes de la obra dedicados a los puertos marítimos, pp. 1 a 986.

York, que depende de las autoridades de los estados de Nueva York y Nueva Jersey; otros de las autoridades centrales, como el caso de Canadá, ya que dependen de la “National Harbours Board” los puertos principales: Chicoutimi, Churchill, Halifax, Montreal, Port Colborne, Prescott, Québec, Saint John, Three Rivers y Vancouver.<sup>134</sup>

Por otra parte, la tendencia actual en el ámbito internacional, es la que ya señalamos respecto al Convenio CLC/92, pues recientemente la siguió el Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996 (Convenio SNPP/96).<sup>135</sup>

Asimismo, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no tiene entre sus atribuciones el fijar las áreas marítimas para las instalaciones y las áreas de exploración y explotación de hidrocarburos y otros recursos minerales localizados en aguas de jurisdicción federal o en la plataforma continental, ya que ello le corresponde en todo caso a la Secretaría de Energía, cabeza del Sector Petrolero, pues una vez descubierto un yacimiento de hidrocarburos líquidos o gaseosos en esas zonas por Petróleos Mexicanos, esta Institución procede a hacer los estudios pertinentes para realizar su explotación con los sistemas técnicos más adecuados y avanzados, en los lugares que fijen los expertos en la materia, notificando de todo ello a la Secretaría de Energía.<sup>136</sup>

No debe perderse de vista que corresponde tal atribución a Petróleos Mexicanos, por mandato constitucional, artículo 27:

*“...Tratándose del petróleo y de los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos o de minerales radioactivos, no se otorgarán concesiones ni contratos, ni subsistirán los que*

---

<sup>134</sup> Idem.

<sup>135</sup> Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996. Londres, Organización Marítima Internacional, 2001, p. 8. Artículo.7. Párrafo 2 inciso c).

<sup>136</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación. 373. Artículo 55.

*en su caso se hayan otorgado y la nación llevará a cabo la explotación de esos productos en los términos que señale la ley reglamentaria respectiva.*<sup>137</sup>

Además la Ley Reglamentaria del artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo, en sus artículos 1° a 4°, nos hace ver que corresponde a nuestro país el dominio directo, inalienable e imprescriptible de todos los carburos de hidrógeno que se encuentren en el territorio nacional y en la plataforma continental.

Se nos señala que solo la Nación puede llevar a cabo todas y cada una de las distintas explotaciones de hidrocarburos, usando además la palabra petróleo para incluir en ella todos los hidrocarburos naturales.

También nos dice todo lo que abarca la industria petrolera:

- a) La exploración, la explotación, la refinación, el transporte, el almacenamiento, la distribución y las ventas de primera mano del petróleo y los productos que se obtengan de su refinación.
- b) En el mismo sentido se hace en lo referente al gas, en lo indispensable y necesario para interconectar su explotación y elaboración.
- c) Finalmente, en el mismo sentido respecto de aquellos derivados del petróleo y del gas que puedan ser susceptibles de servir como materias primas industriales básicas y que constituyan los petroquímicos básicos que a continuación se enumeran:
  1. Etano
  2. Propano.
  3. Butano.
  4. Pentano.
  5. Hexano.
  6. Heptano.

---

<sup>137</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Ediciones Fiscales ISEF, 2001. Séptima Edición, p. 24.

7. Materia prima para negro de humo.
8. Naftas, y
9. Metano, cuando provenga de carburos de hidrógeno, obtenidos de yacimientos en territorio nacional y que se emplee como materia prima en procesos industriales petroquímicos.

Por último, se otorga todo lo anterior a la Nación, productos que se consideran estratégicos conforme al artículo 28 Constitucional párrafo cuarto, quién lo llevará a cabo por conducto de Petróleos Mexicanos.<sup>138</sup>

Lo único que puede hacer la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es establecer alrededor de esas áreas de exploración y explotación marinas de hidrocarburos sistemas de control y separación del tráfico marítimo y todas aquellas medidas de organización distintas a la separación del tráfico marítimo. Desde luego, tomando siempre en cuenta lo que disponen el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, (Convenio SOLAS/74), Reglas V/8 y V/8-1; y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir Abordajes de 1972, (Convenio COLREG/72), Regla 1d), que reconocen a la Organización Marítima Internacional (OMI), como único organismo internacional reconocido para establecer y adoptar a nivel internacional dispositivos de separación del tráfico marítimo, medidas de organización del tráfico marítimo distintas a los dispositivos a la separación del tráfico y sistemas de notificación para buques, a través del Comité de Seguridad Marítima (CSM), Resolución A.858 (20) aprobada el 27 de noviembre de 1997 por la Asamblea de la OMI en su XX Período de Sesiones.<sup>139</sup>

---

<sup>138</sup> Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo. Marco Jurídico Básico 2000. México, Petróleos Mexicanos, 2000, pp 13 y 14.

<sup>139</sup> Resolución A. 858 (20). Procedimiento para aprobar y modificar los dispositivos de separación del tráfico, las medidas de organización del tráfico distintas de los dispositivos de separación del tráfico, incluidas la designación y sustitución de vías marítimas archipelágicas, y los sistemas de notificación para buques, aprobada el 27 de noviembre de 1997, punto 9 del Orden del Día. Vigésima Asamblea Resoluciones y otras decisiones. Resoluciones 839-873, 17-27 noviembre 1997. Londres, Organización Marítima Internacional, 1999, p. 143. ISBN 92-801-3525-2.

Como lo hizo en el caso del tráfico marítimo y las zonas a evitar del área de la Sonda de Campeche, Campo Cantarell, en 1983, aprobándose el mismo en el XIII Período de Sesiones de la Asamblea de la OMI, aunque lamentablemente lo publicó en el Diario Oficial de la Federación del 15 de marzo de 1998, es decir, quince años después, cuando las condiciones y circunstancias habían cambiado pues habían aumentado los pozos de exploración y explotación en la zona, creándole con ello un grave problema a Petróleos Mexicanos (PEMEX), ya que los pescadores del área manifestaron ante el Presidente de la República que PEMEX estaba violando el Decreto del 15 de marzo de 1998, quitándoles espacio para realizar su actividad pesquera, quién ordenó al Director General de PEMEX atendiera la queja.<sup>140</sup>

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes olvidó que tal polígono debe de estarse constantemente revisando y poniendo al día, ya que la Industria Petrolera Mexicana está en constante desarrollo y evolución.

Hubo necesidad de actuar rápidamente para evitar un enfrentamiento, pues la Secretaría de Marina, nos informó que estaba revisando el polígono para su ampliación y adecuación, pero que sólo lo tendría listo hasta el final del 2001, por lo mismo invocamos para evitar el problema la aplicación del Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental del 10 de marzo de 1988, en cuyo artículo 2, párrafo 1), se señala que comete delito toda persona que ilícita e intencionalmente:

- “a)** *Se apodere de una plataforma fija o ejerza el control de la misma mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o*
- “b)** *Realice algún acto de violencia contra una persona*

---

<sup>140</sup> Organización del Tráfico Marítimo, Resolución A. 527 (13), del 17 de noviembre de 1983. 2.5 en el Golfo de Campeche (zona nueva). Resoluciones y otras Decisiones (Resoluciones 513-557). 13ª Asamblea 7-18, noviembre 1983; Londres, Organización Marítima Internacional, 1984 pp. 152 a 153. “Decreto que establece las zonas a evitar en el Golfo de Campeche y a la altura de Cayo Arcas.” Diario Oficial de la Federación, 15 de marzo de 1988.

- que se halle a bordo de una plataforma fija, si dicho acto puede poner en peligro la seguridad de ésta; o*
- “c) Destruya una plataforma fija o cause daños a la misma que puedan poner en peligro su seguridad; o*
  - “d) Coloque o haga colocar en una plataforma fija, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir esa plataforma fija o pueda poner en peligro su seguridad; o*
  - “e) Lesione o mate a cualquier persona en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados a) a d).*
- “2. También comete delito toda persona que:*
- “a) Intente cometer cualquiera de los delitos enunciados en el párrafo 1; o*
  - “b) Induzca a cometer cualquiera de esos delitos, perpetrados por cualquier persona, o sea de otro modo cómplice de la persona que comete tal delito; o*
  - “c) Amenace con cometer, formulando o no una condición, de conformidad con la legislación interna, con ánimo de obligar a una persona física o jurídica a ejecutar un acto o abstenerse de ejecutarlo, cualquiera de los delitos enunciados en cualquiera de los apartados b) y c) del párrafo 1, si la amenaza puede poner en peligro la seguridad de la plataforma fija de que se trate.”<sup>141</sup>*

Los pescadores aducían que no había norma alguna que les impidiera realizar sus actividades en el área del Polígono Ampliado de Cantarell, ya que ellos se basaban en el Decreto del 15 de marzo de 1998. Se les hizo mención de la norma internacional antes citada que México ratificó y publicó oportunamente en el Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1994, por lo que ya sabían ahora a lo que se exponían si no respetaban la zona de seguridad ampliada de tal Polígono.

---

<sup>141</sup> Conferencia internacional sobre la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma 1988). Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988, p. 22. ISBN 92-801-3437-X.

Vemos pues como una Ley mal redactada, como en el caso de la Ley de Navegación vigente, artículo 55, puede dar lugar a serios problemas, o bien reglas jurídicas publicadas tardíamente en el Diario Oficial de la Federación, pueden dar lugar a situaciones peligrosas como la antes señalada.

Pasamos ahora a lo relativo al Capítulo VII, “Prevención de la contaminación marina”, artículos 65 y 66, del Título Tercero, “De la navegación”, de la vigente Ley de Navegación que además de pobre en su contenido, se ha colocado equivocadamente en donde no corresponde, ya que la contaminación marina se deriva generalmente de accidentes marítimos, como lo es el abordaje, el naufragio, las arribadas forzosas y las averías en general.

Por lo mismo su tratamiento es mal logrado, así en el artículo 65 a lo que se refiere la vigente Ley de Navegación es a los vertimientos en el mar, que no le corresponden a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sino a la Secretaría de Marina, como lo señala el artículo 66 en su último párrafo, ya que a la Secretaría de Marina le corresponde todo lo relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 29 de diciembre de 1972, también llamado Convenio de Londres o Convenio de Vertimiento (Dumping Convention). Para demostrar nuestra afirmación, veamos como se define el vertimiento en el citado Convenio en su artículo III párrafo 1):

**“a) Por vertimiento se entiende:**

*“i) Toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;*

*“ii) Todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.*

**“b) El vertimiento no incluye:**

*“i) La evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que se deriven de ellas, excepto los desechos y otras materias transportados por o a buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en*



*el mar que operen con el propósito de eliminar dichas materias o que se deriven del tratamiento de dichos desechos u otras materias en dichos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.*

*“ii) La colocación de materia para un fin distinto del de su evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos del presente Convenio.*

*“c) La evacuación de desechos u otras materias directamente derivadas de la exploración, explotación y tratamientos afines, fuera de la costa, de los recursos minerales de los fondos marinos o con ellos relacionados no estará comprendida en las disposiciones del presente Convenio.”<sup>142</sup>*

Como podemos ver es lo mismo que se nos dice, aún cuando de manera más limitada, en el artículo 65:

*“Artículo 65.- Queda prohibido a toda embarcación arrojar lastre, escombros, basura, derramar petróleo o sus derivados, aguas residuales de minerales u otros elementos nocivos o peligrosos, de cualquier especie que ocasionen daños o perjuicios en aguas de jurisdicción mexicana.”<sup>143</sup>*

Además, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes no “se podrá coordinar” con la Secretaria de Marina en los casos de descarga y derrames accidentales, como nos lo dice el artículo 66 en su segundo párrafo, “se deberá coordinar siempre” con esa Secretaría y las demás Secretarías de Estado que forman parte del Consejo Técnico del Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Substancias Nocivas en el Mar, que fuera publicado en su versión abreviada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de febrero de 1999, siendo de carácter permanente y de interés nacional.<sup>144</sup>

Luego no es potestativa tal facultad, es obligatoria, pues la Secretaría de Marina es la coordinadora y ejecutora del citado Plan, que es de observancia

<sup>142</sup> Conferencia Intergubernamental para el Convenio sobre Vertimiento de desechos en el Mar. Londres, 30 de octubre-13 de noviembre de 1972. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias. Londres, Organización Marítima Internacional, 1998, pp. 9 y 10. ISBN 92-801-3434-5.

<sup>143</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 376. Artículo 65.

<sup>144</sup> Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Substancias Nocivas en el Mar. México, Secretaria de Marina, 1999. Ver todo el texto del Plan, 48 pp.

obligatoria, lo cual llevó a Petróleos Mexicanos (PEMEX), miembro del Consejo Técnico, a adoptar el Plan General PEMEX de Contingencia por Derrames de Hidrocarburos en el Mar (PGP) el 30 de octubre de 2000, además de que ello obligó a PEMEX a realizar un “Seminario de Capacitación para el personal de la Región Marina sobre Planificación, Monitoreo y Evaluación de Derrames de Hidrocarburos en el Mar”, celebrado del 5 al 9 de noviembre de 2001, en el cual intervine y además presenté un trabajo en relación con la participación de México en los Convenios INTERVENTION/69, CLC/92 y Fondo FIDAC/92.<sup>145</sup>

Otro problema que observamos en estos artículos, y que es muy común verlo repetido a lo largo de la Ley de Navegación vigente, es que los autores del Proyecto de Ley unas veces se deciden por seguir las fórmulas siguientes en la elaboración de los textos del articulado:

- a) Fórmula genérica: “Se estará en la forma y términos que establecen los tratados internacionales”, se entiende que se refiere a aquellos en los cuales México es Parte.
- b) Fórmula específica: Es decir se menciona un tratado en particular, dejando fuera los demás, lo cual es malo e induce al error.
- c) Fórmula híbrida: Incluye las dos fórmulas anteriores, como ejemplo tenemos la que se nos da en el primer párrafo del artículo 66) que hemos venido comentando: “... hacer cumplir las obligaciones y publicaciones establecidas en el Convenio Internacional para Prevenir la

---

<sup>145</sup> Plan General PEMEX de Contingencia por Derrames de Hidrocarburos en el Mar (PGP). Documento DCSIPA-P-DM-001. México, Petróleos Mexicanos, Dirección Corporativa de Seguridad Industrial y Protección Ambiental, 2000. Es muy útil ver todo el texto, 49 pp. Seminario sobre Planeación, Monitoreo y Evaluación de Derrames de Hidrocarburos en el Mar Ciudad del Carmen, Campeche, PEMEX Exploración y Producción (PEP) 5 al 9 de noviembre de 2001. El material obtenido en ese Seminario fue de primera calidad, además del importante número de técnicos que lo impartieron recomendados por la Organización Marítima Internacional (OMI), dio un elevado nivel al mismo. Me llena de gran placer haber participado en su organización pues en septiembre de 2001 visité las oficinas del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) para proponer el Seminario y pedir la cooperación técnica para ello de la OMI, lo que considero de gran utilidad para nuestro país en general y en lo particular para PEMEX.

Contaminación por Buques, incluyendo su Protocolo, Enmiendas y demás tratados internacionales en la materia...”<sup>146</sup>

Debe seguirse una fórmula uniforme a lo largo de una ley, y no usar una u otra indistintamente como lo hemos visto a lo largo de nuestro estudio sobre la vigente Ley de Navegación.

Para dar una idea del problema señalamos a continuación la lista de los tratados internacionales ligados con la contaminación marina de que somos Parte:

- a) Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, Parte XII.
- b) Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de Desechos Peligrosos y su Eliminación de 1989.
- c) Convenio para la Protección de la Capa de Ozono de 1985.
- d) Protocolo de Montreal relativo a las Sustancias Agotadoras de la Capa de Ozono de 1987.
- e) Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969.
- f) Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias de 1972.
- g) Protocolo Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación del Mar por Sustancias distintas a los Hidrocarburos de 1973.
- h) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques de 1973 y su Protocolo de Enmienda de 1978.

---

<sup>146</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., artículos 5º, fórmula genérica; 23, fórmula específica; 66 fórmula híbrida, pp. 351, 362 y 377.

- i) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1992.
- j) Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992.
- k) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990.<sup>147</sup>

Desde luego, tan solo hemos citado los mas importantes para dar una idea clara del problema a nuestro lector.

## **2. 5 ERRORES EN EL TÍTULO CUARTO.**

Pasando ahora al Título Cuarto, “De la propiedad de las embarcaciones“, Capítulo I, “Disposiciones generales“, donde encontramos el artículo 67 únicamente, que de una manera equívoca y limitada nos da los elementos de individualización de un buque, ya que nos dice que son:

- a) Nombre.
- b) Matrícula, en vez de certificado de matrícula.
- c) Puerto de Matrícula, que es reiterativo pues se encuentra ya en la matrícula.
- d) Nacionalidad.
- e) Señal distintiva.
- f) Unidades de arqueo bruto.<sup>148</sup>

De inmediato podemos ver una repetición innecesaria, la del puerto de matrícula, pues se supone que el mismo se da en el propio certificado de matrícula del buque, que no es otra cosa que el registro de una embarcación para que

---

<sup>147</sup> Esta lista de tratados la tomamos de la relación de tratados que dimos en el Capítulo I de este trabajo y desde luego, México es Parte de todos ellos.

<sup>148</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p 377.

enarbole el pabellón del Estado que le concede su nacionalidad, como hoy se dispone en el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982. Luego el puerto de matrícula es aquel donde ha quedado registrado el buque y generalmente se pinta en la popa de la nave bajo el nombre del buque.<sup>149</sup>

Pero en realidad el documento que prueba la nacionalidad del buque es la patente de navegación que se le otorga por el Estado que le concede la autorización para enarbolar su pabellón, pues “no basta que la embarcación llene todas las condiciones que exige (sic) el país para su nacionalización, ya que es necesario que el buque pueda hacer valer su nacionalidad en cualquier evento y en donde quiera que se demande la prueba de ella”; nos dice con toda claridad Justo Sierra O’Reilly en su obra *Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*, que muchos mexicanos seguimos consultando por la validez de sus principios hasta el día de hoy.<sup>150</sup>

Tal término se empleó desde la época de la Colonia en nuestro país denominándola “real patente de navegación”, ya que era expedida por el rey de España, el Jefe de Estado, además en las Ordenanzas de la Real Armada de 1748 y 1751, aprobadas por el Rey Fernando VI, se disponía que se podían declarar buena presa todas las embarcaciones que se encuentren navegando sin patente legítima expedida por un príncipe, república o Estado que tenga la facultad para expedirla, considerándoseles por ese hecho naves piratas.<sup>151</sup>

En los Códigos de Comercio Mexicanos de 1854, 1884 y 1889 se le llamó patente de navegación y así lo reconoce también Sierra O’Reilly, llamándola “patente de navegación”, dejándonos ver que la misma era librada por el Jefe de

---

<sup>149</sup> Enciclopedia General del Mar. “Matrícula”... Vol. V, pp. 1044 a 1047.-  
Gómez Robledo Verduzco, Alonso. Op. Cit., p. 204.

<sup>150</sup> Sierra O’Reilly, Justo. Lecciones de Derecho Marítimo Internacional. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854, p. 37.

<sup>151</sup> Enciclopedia General del Mar. “Patente”... Vol. VI, p. 910.

Estado y refrendada por el ministro o secretario del ramo, debiendo además ser endosada por el capitán del puerto de matrícula del buque.<sup>152</sup>

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, se le denominó “suprema patente de navegación”, señalándose que la nacionalidad del buque mexicano se comprobaba con tal documento. Luego durante mas de cuatrocientos años los mexicanos empleamos tal expresión, cambiándola en 1994 por la de “certificado de matrícula”, mostrándonos una vez más el poco cuidado de los redactores de la Ley de Navegación vigente, pues así debieron llamar al primer elemento de identificación e individualización del buque y no con el de simple matrícula. Con ello perdimos una tradición marítima de siglos seguida por nuestro país.<sup>153</sup>

No debe olvidarse que la propia Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 deja en libertad a los Estados de expedir los documentos pertinentes a los buques que les han concedido el derecho de enarbolar su pabellón, artículo 91 párrafo 2, con lo que nos queda claro que no había necesidad de cambiar el término empleado sin dificultad alguna por siglos.<sup>154</sup>

También existe un error al llamar al “indicativo de llamada”, señal distintiva, lo que conduce seriamente a error a algunos autores mexicanos, como en el caso de José David Enríquez Rosas, quién en su obra “El buque. Una Introducción al Estudio del Estatuto Jurídico de las Embarcaciones”, al decirnos que tal elemento de individualización no es común a las legislaciones que ha venido comparando en su trabajo con la nuestra. Ya que él piensa que se relaciona con el deber de llevar a ambos costados del buque, en la borda, el número de matrícula derivado de la inscripción en el registro marítimo correspondiente.

---

<sup>152</sup> Sierra O'Reilly, Justo. *Op. Cit.* p. 38.

<sup>153</sup> Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigésimo Séptima Edición, p. 507.  
Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 355.

<sup>154</sup> Gómez Robledo Verduzco, Alonso. *Op. Cit.*, p. 204.

Lo que de inmediato nos hace ver que no conoce a fondo a que se refiere equívocamente la Ley de Navegación en su artículo 67 tercer párrafo. Lo que nos queda más claro aún es cuando nos dice que la señal distintiva se refiere en otras legislaciones al deber de exhibición, que no es otra cosa que el buque ostente en un lugar visible la bandera nacional, nombre, puerto y número de matrícula.<sup>155</sup>

Todo lo cual está errado, ya que en la realidad a lo que se está refiriendo la Ley de Navegación es al indicativo de llamada, es decir al grupo de letras que le asignan a todo buque que tiene sistemas de comunicación radiotelegráficas, radiotelefónicas y aún más satelitales, pues sirven para distinguirlo e individualizarlo.<sup>156</sup>

Como ejemplo de ello tenemos el indicativo de llamada del buque tanque “JOSÉ COLOMO” propiedad de PEMEX “XCJC”.

Hecha esta pertinente aclaración de carácter histórico, así como lo relativo al error de la mal llamada señal distintiva, procedemos ahora a señalar la limitación del contenido del artículo “in comento”, ya que los autores de la Ley de Navegación vigente olvidaron dos importantes elementos de identidad e individualización del buque, como son:

- a) El numeral.
- b) El número OMI del Buque.

Desde el pasado se había venido utilizando el primero, por lo que nos sorprendió que se haya dejado de lado por los autores de la Ley de Navegación vigente.

El numeral, se puede definir como el:

---

<sup>155</sup> Enríquez Rosas, José David. El Buque. Una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones. México, Editorial Porrúa, 1998, pp. 87 y 88.

<sup>156</sup> “Indicativo de llamada”. Enciclopedia General del Mar..., Vol. IV, p. 1430.

*“Número indicatriz para determinar los escantillones [cada una de las dimensiones principales de los diferentes elementos estructurales del buque] con arreglo a los reglamentos de construcción que se obtienen fácilmente partiendo de las tres dimensiones principales del buque\*.”<sup>157</sup>*

Ante el aumento excesivo de los actos de piratería en el mar, sobre todo en áreas muy reconocidas hoy día, como son en las aguas africanas, en el Estrecho de Malasia, en el Mar Árabe, en el Golfo de Bengala y las costas de Sudamérica, preferentemente Brasil y Colombia, en contra de las embarcaciones, se pensó seriamente en la adopción de varias medidas para reprimir esos actos, entre las cuales se encuentra la propuesta por la Organización Marítima Internacional, de dotar a los buques de un número OMI, para permitir una rápida identificación e individualización de la nave, acrecentar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como para facilitar la prevención del fraude marítimo. Asimismo, permitió a los aseguradores del barco tener una mayor seguridad y control al otorgarles un certificado del seguro obligatorio establecido por los diversos Convenios Internacionales emanados de la OMI sobre limitación de la responsabilidad del naviero, empresa naviera, armador o empresa armadora.<sup>158</sup>

Creo que estos dos elementos de identificación e individualización del buque son tan importantes como los mencionados en la Ley, salvo el puerto de matrícula, e incluso fundamentales para tal función jurídica tan importante.

En el Capítulo II, “Formas de adquisición de embarcaciones”, encontramos el artículo 69, que nos lleva a una seria confusión, al incluir dentro de los medios de adquisición del buque que nos da el Derecho Marítimo, a dos figuras jurídicas que corresponden al derecho común, a pesar de que nos advierte en su texto que:

---

\* Las tres dimensiones son la eslora o largo, la manga o ancho y el puntal o altura.

<sup>157</sup> Enciclopedia General del Mar. “Numeral” y “Escantillón”... Vol. VI, p. 479 y Vol. III, p. 1314.

<sup>158</sup> Ver en este sentido las Resoluciones de la Organización Marítima Internacional A. 600 (15) del 19 de noviembre de 1987 y A898 (21) del 25 de noviembre de 1999. Resoluciones de la 15ª Asamblea y otras decisiones (Resoluciones 596-635), 9-20 de noviembre de 1987. Resoluciones de la 21ª Asamblea y otras decisiones (Resoluciones 874 a 901), 15-26 de noviembre de 1999. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988 y 2000, pp. 19 a 22 y 190 a 192 respectivamente.



*“Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:*

- “I. Contrato de construcción en los términos de esta Ley;*
- “II. Dejación validamente aceptada por el asegurador;*
- “III. Buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas del derecho internacional;*
- “IV. Decomiso;*
- “V. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional; y*
- “VI. Abandono, en el caso previsto por el artículo 78 de esta Ley, [Se refiere al abandono administrativo o a favor del Estado].”<sup>159</sup>*

Además de que emplea términos desconocidos en nuestra jurisdicción y de notoria extracción extranjera como la dejación, en vez del abandono en favor del asegurador, incluye al decomiso o incautación que corresponde al derecho común, pues está ligado a hechos ilícitos o delitos cometidos por los particulares que dan lugar a tal decomiso o incautación, como el contrabando, previsto por el Código Fiscal de la Federación.

Por otra parte, el Derecho de Angaria, que corresponde también al derecho común, ligado al Derecho Internacional Público como veremos más tarde.

El Derecho Marítimo nos da los siguientes medios de adquisición de los buques:

- a) Construcción
  - Por economía
  - Por empresa (a forfait)
  
- b) Abandono
  - Abandono administrativo o abandono en favor del Estado.
  - Abandono a favor del asegurador, no dejación validamente aceptada por el asegurador.

---

<sup>159</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 378.

- Por piratería.
  - Por tráfico de esclavos.
  - Por tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas
- c) Apresamiento
- Por transmisiones clandestinas de radio o televisión desde alta mar.
  - Por no tener nacionalidad.
  - Por tener doble nacionalidad.
  - Por ser de la misma nacionalidad del buque de guerra apresor.

Los medios de adquisición de los buques por apresamiento, se pueden encontrar en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982; los del abandono a favor del asegurador, los tenemos en las Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga de 1989. Los demás los hemos tomado de diversos autores del Derecho Marítimo.<sup>160</sup>

Ahora, para establecer que el decomiso o la incautación y el derecho de angaria son medios de adquisición del Derecho Común y no del Derecho Marítimo, pasaremos a dar la explicación técnica necesaria para ello.

De acuerdo con el Diccionario de la Lengua Española decomiso o incautación son lo mismo, para comprobarlo veremos la definición que de ambos términos nos da:

*“Incautación, acción o efecto de incautarse, luego incautarse palabra de origen latino y viene de ‘in’ en y ‘captare’, coger, es decir, tomar posesión un tribunal u otra autoridad competente, de dinero o bienes de otra clase.”<sup>161</sup>*

<sup>160</sup> Gómez Robledo, Alfonso. *Op. Cit.*, pp. 204 a 213.

Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga. *TD/C.4/ISL/50/Rev. 1*. Nueva York, Naciones Unidas, 1989, X y 67 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. Cit.*, pp. 453, 833 y 834.

Vigier de Torres, Agustín. *Op. Cit.*, pp. 378 a 384, 400 y 401.

González Lebrero, Rodolfo A. *Op. Cit.*, pp. 132 a 134 y 136 a 139.

Mezzera Alvarez, Rodolfo. *Op. Cit.*, pp. 90 a 92.

Lefebvre D’Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. *Op. Cit.*, pp. 205 a 214.

<sup>161</sup> *Diccionario de la Lengua Española...*, p. 736.

*“Decomiso, pena de perdimiento de la cosa, en que incurre el que comercia en géneros prohibidos. También pena accesoria de privación o pérdida de los instrumentos o efectos del delito.”<sup>162</sup>*

A su vez, la expresión decomiso, nos dice José Othón Ramírez Gutiérrez, “que viene del latín, ‘commissum’, que significa crimen, objeto confiscado, como castigo al que ha querido hacer contrabando.”<sup>163</sup>

El mismo autor después nos da una definición jurídicamente más clara:

*“Es la privación de los bienes de una persona, decretada por la autoridad judicial a favor del Estado, aplicada como sanción a una infracción.”<sup>164</sup>*

Derivado de estas definiciones o conceptos, podemos ver que estos términos son similares, nada más que este último término, nos dice el mismo Ramírez Gutiérrez, que esta íntimamente ligado a la confiscación, ya que ambas son ordenadas por la autoridad judicial, diferenciándose en que el decomiso se refiere a una incautación parcial y sobre bienes objeto específico del ilícito cometido, en tanto que la confiscación puede recaer sobre la totalidad de los bienes, aún que éstos no tengan nada que ver o bien están relacionados con alguna infracción.<sup>165</sup>

Uno de los hechos que puede dar lugar al decomiso es el contrabando, delito que nos define el Código Fiscal de la Federación en su artículo 102:

*“Comete el delito de contrabando quién introduzca al país o extraiga de él mercancías:*

*“I. Omitiendo el pago total o parcial de las contribuciones o cuotas compensatorias que deban cubrirse;*

*“II. Sin permiso de la autoridad competente, cuando sea necesario este requisito; y*

---

<sup>162</sup> Ibidem, p. 424.

<sup>163</sup> Ramírez Gutiérrez, José Othón. “Decomiso”. Diccionario Jurídico Mexicano. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Editorial Porrúa, 1985. Serie E: Varios, Núm. 24. Tomo III, p. 33.

<sup>164</sup> Idem.

<sup>165</sup> Idem.

*“III. De importación o exportación prohibida.”<sup>166</sup>*

El mismo ordenamiento jurídico equipara al contrabando cuando:

- a) Cualquiera que interne mercancías extranjeras procedentes de las zonas libres al resto del país que se encuentren en los casos de las tres fracciones que antes citamos del artículo 102.
- b) También cuando cualquier persona extraiga mercancías de los recintos fiscales o fiscalizados sin que se las hayan entregado legalmente por las autoridades o bien las personas autorizadas para ello.<sup>167</sup>

Como podemos ver es una figura ligada tanto al Derecho Fiscal, como al Derecho Aduanero, lo que ha dado incluso lugar al llamado doble procedimiento en el caso del contrabando, pues se le considera una infracción administrativa en la Legislación Aduanera y por la Legislación Fiscal un delito tema que nos explica detenidamente Máximo Carvajal Contreras en su Derecho Aduanero.<sup>168</sup>

Pasemos ahora al problema del Derecho de Angaria, Manuel J. Sierra nos dice que el término fue tomado del idioma persa y señalaba que se usaba para designar a los coches o carruajes públicos y en relación con ellos a la contribución forzosa de caballos de posta.<sup>169</sup>

La expresión angaria viene del latín “angaria” y ésta del griego “αγγαρη” servicio de transporte por carro, nos dice el Diccionario de la Lengua Española.<sup>170</sup>

<sup>166</sup> Código Fiscal de la Federación 2002. Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 2002. Décimo Primera Edición, p. 125.

<sup>167</sup> Idem.

También puede verse la obra siguiente.

Fernández Martínez, Refugio de Jesús. Derecho Fiscal. México, Mc Graw-Hill, 2000. pp. 350 y 351.

<sup>168</sup> Carvajal Contreras, Máximo, Derecho Aduanero, México, Editorial Porrúa, 1998. Séptima Edición, pp. 462 a 475.

<sup>169</sup> Sierra, Manuel J., Tratado de Derecho Internacional Público. México. Editorial Porrúa, 1959. Tercera Edición, p. 459.

<sup>170</sup> Diccionario de la Lengua Española ..., p. 87.

El Derecho de Angaria era empleado en el sistema postal persa en el reinado de Ciro II el Grande, de la dinastía Aqueménida, alrededor de 550 años antes de Jesucristo, la palabra fue tomada por el griego de una palabra babilónica que significaba “correo montado”, lo cual se refería al correo imperial que atendía los despachos reales noche y día durante las 24 horas y en todo tiempo.

De ahí que fuera un servicio impuesto de manera obligatoria o de contribución forzosa, la angaria permitía quitar sus caballos a sus legítimos propietarios con el fin de que el servicio de postas no se detuviera y los correos pudieran llevar los despachos imperiales a lo largo del vasto Imperio Persa que abarcaba toda el Asia Menor y parte de la India hasta el Río Indo y algunas partes de Grecia.

De esta suerte los correos podían hacerse de equinos frescos para seguir su carrera y llevar a cabo su misión, sobre todo en las épocas de guerra, como la larga guerra del Imperio Persa contra los griegos iniciada por Darío I el Grande en el año 520 antes de Jesucristo y solo concluida con la conquista del Imperio Persa por Alejandro III Magno luego de la batalla de Gangamela en abril de 330 antes de Jesucristo.<sup>171</sup>

Luego puede verse que esta expresión no es marítima, es mas solo se tomaría en cuenta en el Derecho Marítimo hasta la época feudal y desde ese momento fue que recibió en este Derecho un uso particular. Sin embargo, no debe perderse de vista ya tenía un gran empleo en el ámbito amplísimo de las diversas actividades humanas en tierra, ya que de los persas pasó a los griegos y de éstos al Imperio Romano, donde solo el emperador podía exentar de la contribución forzosa de la entrega de los caballos a los correos. De los romanos pasó a la Edad

---

<sup>171</sup> “Angaria”. *The New Encyclopaedia Británica, Micropaedia*. Chicago, Encyclopaedia Británica, Inc., 1979. Décimo Quinta Edición. Vol. I, p. 369.

“Alexander III the Great” *The New Encyclopaedia Británica, Micropaedia*. Vol. 1, pp. 468 a 473.

“Cirus II the Great”. *The New Encyclopaedia Británica, Micropaedia*. Vol. 5, pp. 409 y 410

“Darius I the Great, of Persia”. *Ibidem*, pp. 491 y 492.

Media, es decir, luego de alrededor de mil ochocientos años pasó al medio marítimo nuestra figura.<sup>172</sup>

La Enciclopedia General del Mar define al Derecho de Angaria como sigue:

*“Derecho de requisita ejercido mediante indemnización por un beligerante, en caso de necesidad bélica y para uso en interés propio, de los buques mercantes neutrales que se encuentran en territorio de soberanía propia.”<sup>173</sup>*

Sin embargo, consideramos mas técnica, jurídicamente hablando, la definición que del Derecho de Angaria nos da Manuel J. Sierra en su Tratado de Derecho Internacional Público:

*“El Derecho de Angaria (Derecho de transporte) es la facultad que tienen los beligerantes de utilizar, requisar, en extremo destruir, los bienes muebles en el caso que se encuentren dentro de su territorio o en el que ocupan de su adversario, tierras, aguas y espacio aéreo jurisdiccionales o los que se encuentren fuera de su territorio, por ejemplo, en el mar libre.”<sup>174</sup>*

El mismo autor nos dice que el Derecho de Angaria se justifica y apoya en:

- a) Las necesidades del estado de guerra.
- b) El derecho de dominio eminente que tiene el Estado beligerante sobre los bienes que se encuentren en su territorio <sup>175</sup>

También se considera que los Estados neutrales pueden echar mano del Derecho de Angaria en tiempo de guerra y situaciones de emergencia sobre los bienes muebles de los beligerantes que se encuentren en su territorio y para ello

---

<sup>172</sup> “Angaria, Derecho de”, Enciclopedia General del Mar ..., Vol. I, p. 493.

<sup>173</sup> Idem.

<sup>174</sup> Sierra, Manuel J. Op. Cit., p. 459.

<sup>175</sup> Idem.

lo justifica y apoya en los antes mencionados, agregándole uno mas: Las consecuencias originadas por las necesidades de la guerra y por supuesto, por las situaciones de emergencia en que se encuentran.<sup>176</sup>

México ejerció este Derecho de Angaria, basándose en el Derecho Internacional Público en 1941, apoderándose de los buques mercantes de los beligerantes en la Segunda Guerra Mundial surtos en puertos nacionales, especialmente de los de nacionalidad alemana, francesa de Vichy e italiana. El Decreto de "Incautación", como lo llamó el Presidente Manuel Ávila Camacho, es del 8 de abril de 1941, publicado en el Diario Oficial de la Federación del día 10 siguiente.<sup>177</sup>

La mayor parte de esas embarcaciones eran buques tanque petroleros, que pasarían a la Historia de México con los nombres de "AMATLÁN", "ÉBANO", "FAJA DE ORO", "JUAN CASIANO", "LAS CHOAPAS"; "MINATITLÁN"; "OAXACA"; "PÁNUCO"; "POTRERO DEL LLANO"; "POTRERO DEL LLANO II"; "POZA RICA"; "PUEBLA"; "TABASCO" y "TUXPAN", casi todos ellos hundidos durante la guerra, lo que motivó la entrada de México a la misma al lado de los Aliados y en contra de las Potencias del Eje.<sup>178</sup>

En el pasado este Derecho de Angaria se ha usado, así España en su guerra con los Estados Unidos en 1898, se apoderó de buques mercantes ingleses para sacar a los súbditos españoles antes del bombardeo de Manila por la Armada Norteamericana. En la Primera Guerra Mundial Portugal se apoderó de buques alemanes; Italia hizo lo mismo, al igual que Brasil y Perú; y Estados Unidos respecto de buques holandeses.<sup>179</sup>

---

<sup>176</sup> *Ibidem*, p. 460.

<sup>177</sup> Bonilla, Juan de Dios. *Op. cit.* pp. 667 a 680.

<sup>178</sup> Cárdenas de la Peña, Enrique. *Gesta en el Golfo. La Segunda Guerra Mundial y México*. México, Editorial Primicias, S. A., 1966, XI y 283 pp. Es recomendable su lectura completa.

<sup>179</sup> *Enciclopedia General del Mar*. "Angaria, Derecho de"..., Vol. I., pp. 493 y 494.

En las Convenciones de La Haya de 1899 y 1907, se ha establecido el Derecho de Angaria respecto de los ferrocarriles, así en la V Convención concerniente a los Derechos y Deberes de las Potencias y de las Personas Neutrales en caso de Guerra Terrestre del 18 de octubre de 1907, de la que México es Parte, Diario Oficial de la Federación del 11, 12 y 14 de febrero de 1910, nos dispone en su artículo 19 lo siguiente:

*“El material de los caminos de fierro provenientes del territorio de Potencias neutrales, ya pertenezca a estas Potencias ó/y á sociedades ó personas privadas y fácil de reconocerse como tal, no podrá ser requerido y utilizado por un beligerante sino en el caso en que lo exija una imperiosa necesidad. Se devolverá tan pronto como sea posible al país de su origen.*

*“La Potencia neutral podrá, asimismo, en caso de necesidad, retener y utilizar hasta su satisfacción, el material proveniente del territorio de la Potencia beligerante.*

*“Se pagará una indemnización por ambas partes en proporción del material utilizado y del tiempo que haya durado la utilización.”<sup>180</sup>*

También el Derecho de Angaria ha sido regulado en sendos tratados bilaterales: Franco–Chileno del 30 de junio de 1852, Art. 3; Franco–Nicaragüense del 11 de abril de 1859, Art. 5; Franco–Peruano; Colombo-Peruano; Estadounidense–Peruano del 6 de septiembre de 1870; Hispano-Alemán del 3 de marzo de 1868 y Germano-Portugués del 2 de marzo de 1872.<sup>181</sup>

Como podemos ver no es de Derecho Marítimo y de él se ocupan los grandes tratadistas del Derecho Internacional Público en sus obras, por lo que rechazamos su inclusión en los medios de adquisición que nos da el Derecho Marítimo, los que se reducen a los que hemos enunciado antes.

---

<sup>180</sup> Convención concerniente a los Derechos y Deberes de las Potencias Neutrales en caso de Guerra Terrestre. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México. México, Senado de la República, 1974. Tomo III (1900-1907), p. 555.

<sup>181</sup> Sierra, Manuel J., Op. Cit., pp. 460 y 461.



Pasando ahora al mal empleo de los tipos de construcción existentes, nuestra vigente Ley de Navegación nos dice que existen dos tipos:

- a) De compraventa de cosa futura.
- b) De obra.<sup>182</sup>

Ahora bien, la doctrina, tanto nacional, como internacional las denominan de otra manera las clases de construcción de un buque:

- a) Por economía.
- b) Por empresa o a “forfait”<sup>183</sup>

Rodolfo A. González Lebrero nos dice que, cuando el propio interesado la hace, ya que es él quién contrata la mano de obra, adquiere y provee los materiales, y ejercita los planos de construcción y dirige las labores que deban realizarse para concluir la construcción, nos encontramos en la construcción por economía.<sup>184</sup>

Pero, nos dice el mismo autor, cuando se le ordene realizar la construcción a un astillero, con provisión o no de los materiales por quién ordena la construcción, generalmente es el propio astillero el que provee los materiales de

---

<sup>182</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., pp. 378 y 379. Artículo 71.

<sup>183</sup> Entre los autores que siguen esta clasificación encontramos a:

Cervantes Ahumada, Raúl. Op. cit., pp. 833 y 834.

Hernández Yzal, Santiago. Derecho Marítimo. Barcelona, Editorial Cadi, 1969; Tomo II, pp. 29 a 32.

Vigier de Torres, Agustín, Op. cit., pp. 378 a 384.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Op. cit., pp. 205 a 214.

Manca, Plinio. Op. cit., Dedicar todo un Capítulo a la construcción del buque en su Parte IV, “Della proprietà e dell'armamento della nave”, Capítulo I, “Della costruzione della nave”, pp. 151 a 170. Vol. I.

Gaskell, N. J. J., Debattista, C. y Swatton R. J. Chorley and Giles' Maritime Law. London, Financial Times. Pitman Publishing, 1987. Octava Edición, dedica un capítulo de la parte uno a la construcción del buque: Part One, “The Ship”, 5, “Shipbuilding Contracts”.

Hill, Christopher. Maritime Law. Londres, Lloyd's Practical Shipping Guides, Lloyd's of London Press, 1998. Quinta Edición, pp. 78 a 89.

Schuldreich Talleda, Héctor A. Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1963. Cuarta Edición, pp. 141 y 142.

<sup>184</sup> González Lebrero, Rodolfo A. Op. cit., p. 136.

construcción, nos encontramos frente a la construcción por empresa o a “for fait.”<sup>185</sup>

Luego, podemos ver que nuestros autores consultados no aceptan la clasificación que hace nuestra Ley de Navegación vigente del contrato de construcción del buque.

Ahora, respecto de la dejación validamente aceptada por el asegurador, en vez de la vieja designación de abandono en favor del asegurador, nos hace ver que tal expresión fue adoptada del idioma francés, de la expresión “délaissement”, pues su origen no es español, no obstante que el autor que propuso la inclusión de la expresión en nuestra vigente Ley de Navegación, Roberto Rivera y Rivera, nos diga que se tomó de las viejas leyes españolas aplicadas durante la Colonia en México.

Sin embargo, Jorge Barrera Graf nos dice en su obra “Instituciones de Derecho Mercantil”, que salvo las Ordenanzas de Bilbao, las demás Ordenanzas españolas, como son las de Burgos, San Sebastián, Valencia, entre otras, nunca se aplicaron en nuestro país.<sup>186</sup>

Luego no sabemos de donde tomó esa afirmación Rivera y Rivera, ya que en las Ordenanzas de Bilbao se nos habla del abandono en favor del asegurador, Capítulo XII, “De los seguros sus pólizas y forma de hacerse”, artículos 30 y siguientes, no de la dejación validamente aceptada por el asegurador.<sup>187</sup>

Los mismos autores españoles no emplean esa terminología afrancesada, en este sentido Francisco Fariña nos dice que no únicamente en España se acepta el abandono en favor del asegurador, sino también en Alemania, Gran

---

<sup>185</sup> Idem.

<sup>186</sup> Barrera Graf, Jorge Instituciones de Derecho Mercantil. México, Editorial Porrúa, 2000. Cuarta Reimpresión, pp. 19 a 21.

<sup>187</sup> Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N y M. L. Villa de Bilbao ..., pp. 111 y 112.

Bretaña e Italia, amén de los demás países latinos y sobre todo los de habla hispana. El mismo nos indica que los franceses emplean la expresión “délaissement”, que significa abandono, aún cuando desde el punto de vista del lenguaje forense se emplea como “cesión” o “dejación voluntaria”, no validamente aceptada como dice la Ley de Navegación vigente, ya que se viola el derecho del asegurado a solicitar el abandono del bien buque; por lo mismo Rivera y Rivera tomó la expresión del francés de manera incorrecta y no del español como él dice, olvidando de esta manera nuestra vieja tradición de siglos de emplear el término abandono a favor del asegurador que las propias Naciones Unidas siguen empleando, según ya vimos en las Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga.<sup>188</sup>

El que no entremos al análisis de los artículos 72 a 89, no quiere decir que los mismos estén plenamente bien, pero sus errores no son tan graves como los que hemos venido examinando antes en este trabajo.

En los artículos 90 a 94 la Ley de Navegación vigente se ocupa de la hipoteca naval, en cuyo contenido sigue al Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval del 6 de mayo de 1993, Convenio al que México se opuso haciendo una Declaración Oficial al iniciarse la Conferencia de Plenipotenciarios que adoptó el citado Convenio a través de la Delegación Mexicana, señalando:

*“A manera enunciativa podemos señalar que los artículos 4 y 5 relativos a la prelación de los privilegios marítimos se contraponen a lo establecido en nuestra legislación interna, concretamente a nuestra ley suprema, que es la Constitución Política de México; por lo tanto, consideramos necesario la modificación de algunos textos del proyecto de articulado [lo cual no se hizo], así como la inclusión de un artículo que contenga definiciones sobre términos específicos que se encuentran en el proyecto de convenio,*

---

<sup>188</sup> Fariña, Francisco. *Op. cit.*, pp. 306 a 312.

Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga..., pp. 14, 32 y 46.

*lo cual facilitaría en casos concretos la aplicación del mismo.*<sup>189</sup>

Por cierto dicho Convenio no ha entrado en vigor a la fecha, pero aún cuando ello hubiera ocurrido, nosotros no solo no lo debemos de aceptar y mucho menos incluir en una ley mexicana, pues sería violar nuestros principios, constitucionales. Además los internacionalistas nos dicen que una Declaración Oficial es una notificación, que puede ser voluntaria u obligatoria.

En el primer caso, nos dicen que el Estado procede a hacer tal notificación, ya que si no lo hace, no podrá exigir de los demás Estados una determinada actuación positiva o negativa, este tipo de notificación fue el que empleamos al hacer la Declaración Oficial en Ginebra, Suiza, en el Palacio de las Naciones.<sup>190</sup>

César Sepúlveda en su Derecho Internacional nos dice que la declaración “significa una manifestación unilateral que produce efectos jurídicos y estas últimas [pues previamente nos habla de otros tipos de declaraciones] son las que propiamente deben considerarse como negociaciones jurídicas internacionales”.<sup>191</sup>

Luego un Gobierno no puede ser contradictorio consigo mismo, pues de esta suerte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes contradujo lo manifestado oficialmente por la Secretaría de Relaciones Exteriores, máxime que la Declaración Oficial Mexicana fue un acto unilateral hecho a nombre del Estado Mexicano con el propósito de producir o impedir que se produjeran determinados efectos jurídicos.

## **2. 6 ERRORES EN EL TÍTULO QUINTO.**

---

<sup>189</sup> Intervención de la Delegación de México en la sesión plenaria de la Conferencia de Plenipotenciarios para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas Multilaterales y América del Norte, 19 de abril de 1993.

<sup>190</sup> Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa, 2000. Décimo Octava Edición, pp.200 y 201.

<sup>191</sup> Sepúlveda, César. Derecho Internacional. México, Editorial Porrúa, 1981, Duodécima Edición, p. 119.

Pasando ahora a lo que la Ley de Navegación vigente llama “De los contratos de explotación de embarcaciones”, artículos 95 a 110, Título Quinto, a los que la doctrina nacional e internacional llaman más comúnmente “contratos de utilización de los buques”, tenemos que señalar que encontramos graves errores que debemos mencionar.

Así, en el artículo 95, correspondiente al Capítulo I, “Contratos de fletamento”, nos dice que los contratos de fletamento se clasifican en:

1. Fletamento o arrendamiento a casco desnudo.
2. Fletamento por tiempo.
3. Fletamento por viaje.<sup>192</sup>

Aquí encontramos un grave error, que nos demuestra la ignorancia de los legisladores que adoptaron esa Ley, así como de los autores del Proyecto de la misma.

Por lo mismo, nos vemos obligados a dar la clasificación de los contratos de utilización de los buques:

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| Arrendamiento o<br>Locación | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrendamiento puro y simple (Demise charter)</li> <li>• Arrendamiento a casco desnudo (Demise bareboat charter).</li> <li>• Arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera (Demise bareboat by demise charter)</li> <li>• Arrendamiento con opción a compra (Leasing).</li> </ul> |
|-----------------------------|---|

<sup>192</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 386 y 387.

Fletamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A tiempo (Time Charter).</li> <li>• Por viaje (Trip or voyage charter).</li> </ul>
Transporte Marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De pasajeros.</li> <li>• De cosas o mercancías.</li> <li>• De buques o remolque.<sup>193</sup></li> </ul>

Por otra parte los tratadistas norteamericanos Nicholas J. Healy y David J. Sharpe en su obra “Cases and Materials on Admiralty”, nos dicen acerca de confundir el arrendamiento o locación con el fletamento lo siguiente:

*“Today the term is used to denote three quite different types of maritime contracts: the ‘bareboat’ or ‘demise’ charter, the ‘time’ charter, and the ‘voyage’ charter.”<sup>194</sup>*

Pero si esto no fuera suficiente, en las mismas pólizas de fletamento se nos dice que no pueden confundirse, veamos lo que nos dice la póliza de fletamento a tiempo de la TEXACO en su cláusula 47:

*“Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to Charterer.”<sup>195</sup>*

Luego es falso que el arrendamiento o locación en el ámbito internacional sea conocido como un fletamento a casco desnudo, pues hemos citado diversos autores extranjeros, todos los cuales nos marcan las diferencias claramente.

<sup>193</sup> Manca, Plinio. *Op. cit.* Dedicar el Vol. II completo a los contratos de utilización de los buques, 498 pp. Lefebvre D’Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. *Op. cit.* pp. 309 a 419.

González Lebrero, Rodolfo A. *Op. cit.* pp. 239 a 417.

Malvagni, Atilio. *Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua*. Buenos Aires, Roque Depalma Editor, 1956. Ver la obra completa, XXXII y 890 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio. *El Fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*. México, Petróleos Mexicanos, 1989, pp. 13 a 24.

<sup>194</sup> Healy Nicholas J. y Sharpe David J. *Cases and Materials on Admiralty*. St. Paul, Mim., 1986. Segunda Edición, p. 262. American Casebook Series.

<sup>195</sup> Texaco Tanker Time Charter Party. Code Word “TEXACOTIME 2” Cláusula 47, renglón 457.

Además en los propios Convenios Internacionales de los que México es Parte se nos define el arrendamiento a casco desnudo y no nos dicen que es fletamento, en este caso recordamos el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en Ginebra, Suiza el 7 de febrero de 1986, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de marzo de 1988, en cuyo artículo 2, “Definiciones” nos dice:

*“Se entiende por ‘arrendamiento a casco desnudo’ un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control plenos del buque, incluido el derecho de designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento.”<sup>196</sup>*

Como podemos ver no se nos dice que el arrendamiento a casco desnudo es fletamento.

Otra razón para no aceptar la barbaridad que antes señalamos de que el fletamento o arrendamiento a casco desnudo debe regularse como fletamento, es una de las diferencias que existen entre el arrendamiento o locación y el fletamento en general.

*“En el fletamento el fletante debe entregar siempre el buque equipado, tripulado y bien armado. En tanto, que en el arrendamiento a casco desnudo esa obligación pasa al arrendatario.”<sup>197</sup>*

Por otra parte, la vigente Ley de Navegación no nos da ninguno de los tipos de arrendamiento existentes, como vemos es una norma jurídica incompleta.

Curiosamente en el artículo 97 la vigente Ley de Navegación nos dice que:

---

<sup>196</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México. México, Senado de la República, 1986. Tomo XXVII (1986), p. 41.

<sup>197</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio, Op. cit. p. 25.

*“Cuando las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato pactado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional...”<sup>198</sup>*

Como podemos ver, la misma Ley de Navegación se contradice, pues si se revisan las cláusulas de las pólizas de fletamento, como ya lo vimos, no podrán nunca confundirse el fletamento en cualquiera de sus tipos con el arrendamiento del buque a casco desnudo.

Pasando al artículo 98, con pena vemos como en una disposición se pueden mezclar dos contratos totalmente distintos, como son el contrato de transporte marítimo de mercancías o cosas y el contrato de transporte multimodal, máxime que este último puede no tener un segmento de transporte por agua de mercancías o cosas.

Además el documento que debe expedir el operador del transporte multimodal (OTM) al expedidor o al consignatario de las mercancías es el documento de transporte multimodal (DTM), nombres que no se dan en el texto del citado artículo, tercer párrafo.

Para concluir el examen de esta disposición jurídica, en su último párrafo nos dice con una redacción muy estilizada que nos puede llevar a error:

*“A los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, las disposiciones contenidas en el presente capítulo y el Reglamento respectivo.”<sup>199</sup>*

---

<sup>198</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 388.

<sup>199</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 389.



Para evitar equívocas interpretaciones es necesario dejar claramente establecido que significa gramaticalmente la expresión “en lo conducente”, para ello acudimos al Diccionario de la Lengua Española, que nos dice que quiere decir que viene de conducir, o sea que conduce, ser a propósito para lograr un fin, en este caso regular al transporte multimodal internacional de mercancías.<sup>200</sup>

Sin embargo, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional del 6 de julio de 1989, que está vigente en México, nos hace ver en su Exposición de Motivos, que su adopción persigue, entre otras cosas, precisamente Reglamentar el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

Debemos estar atentos a que el Reglamento es contrario al propio Convenio, ya que lo contradice en varias de sus disposiciones, especialmente en lo relativo a la limitación de la responsabilidad del OTM, pues el Reglamento no respeta el sistema de red establecido en el contrato de transporte multimodal, tal como puede verse en el artículo 18, “Limitación de la responsabilidad” del Convenio, resolviendo mediante el reenvío a las normas particulares de cada modo de transporte, artículo 10 del Reglamento.

10. En el transporte terrestre:

A) Ferrocarril:

- a) Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, artículo 52.
- b) Reglamento del Servicio Ferroviario, artículo 183.

B) En el autotransporte:

- a) Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, artículos 66, 67 y 69.

---

<sup>200</sup> Diccionario de la Lengua Española..., p. 339.

- b) Reglamento del Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, artículo 84.

11. En el transporte marítimo:

- a) Ley de Navegación, artículo 98.

12. En el transporte aéreo:

- a) Ley de Aviación Civil, artículos 63, 64 y 65.<sup>201</sup>

Como podemos ver, se viola el orden jerárquico de nuestra legislación, pues un Reglamento no puede contradecir las disposiciones de un tratado internacional.

En los artículos 98 a 105, relativos al “Contrato de transporte de mercancías por agua”, no encontramos ninguna disposición relativa a los documentos utilizados cotidianamente en este modo de transporte, como son: las órdenes de entrega, las boletas de embarque, el recibo provisional que extiende el primer oficial del buque como encargado de la carga (mate’s receipt) y la carta de garantía. Sobre los cuales tampoco encontramos alguna referencia en el Reglamento de la Ley de Navegación vigente.

Ello reitera lo que Cervantes Ahumada le señalara al Presidente de la República en su carta:

*“Se retrocede, ignorando instituciones universalmente aceptadas...”<sup>202</sup>*

<sup>201</sup> Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/MT/CONF/17. Nueva York, Naciones Unidas, 1980, pp. 9 y 10.

Código de Comercio y Leyes Complementarias. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. México, Editorial Porrúa, 1996. 64ª Edición, pp. 593 a 603.

Martínez González, Ángel. La contradicción entre el Régimen Jurídico Nacional del Transporte Multimodal de Mercancías y el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional de Mercancías, suscrito por México, en cuanto a la Responsabilidad del Operador. México, Tesis para obtener el Título de Licenciado en Derecho, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, UNAM, 2000, pp. 90 a 98.

<sup>202</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Carta..., p. 3.

Tampoco se nos habla del conocimiento de embarque “recibido para embarque”, los conocimientos de embarque electrónicos y las cartas de porte marítimo.

Pero, para mí lo más grave, es que no señala la característica del conocimiento de embarque más importante, como lo es la representatividad de las mercancías, es decir, es el título representativo de las mercancías, con lo cual es un título de crédito que se da frente al armador, al naviero y al agente marítimo de éstos.<sup>203</sup>

La vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 nos lo decía con toda claridad en su artículo 170:

*“El conocimiento tendrá el carácter de título representativo de las mercancías y consiguientemente toda negociación, gravamen o embargo sobre ellas, para ser válido, deberá comprender el título mismo.”<sup>204</sup>*

Lo cual deja de lado nuestra vigente Ley de Navegación, que podemos ver es de una pobreza jurídica extrema, pues se nota la ausencia de algunas instituciones marítimas de importancia capital en el tráfico marítimo nacional e internacional.

---

<sup>203</sup> En este sentido se pueden consultar las siguientes obras:  
 Gaskell, N. J. J., Debattista, C y Swatton, R. J. *Op. cit.*, pp. 250 y 251.  
 Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo ...*, pp. 608 a 612.  
 Olvera de Luna, Omar. *Op. cit.* p., 173 a 175.  
 González Lebrero, Rodolfo A. *Op. cit.*, pp. 127 y siguientes.  
 Beltrán Moltiel, Luis. *Op. cit.*, pp. 300 y 301.  
 Garibi Undabarrena, José María. *Op. cit.*, pp. 91 a 94.  
 Vigier de Torres, Agustín. *Op. cit.*, pp. 584 y 585.  
 Fariña, Francisco. *Op. cit.*, pp. 204 a 206.  
 Hernández Yzal, Santiago. *Op. cit.*, Tomo II, pp. 91 a 93  
 Ripert, Georges. *Op. cit.*, Tomo II, pp. 364 y siguientes.  
 Manca, Plinio. *Op. cit.*, Tomo II, pp. 367 a 374.  
 Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. *Op. cit.*, pp. 403 a 408.  
 Colinvaux, Raoul P. *Carriage by Sea. (British Shipping Laws)*. Londres, Stevens and Sons, 1963. 11ª Edición, Vol. II, pp. 45 a 87. Esta obra fue originalmente escrita por T. G. Carver, de ahí que sea más conocida por el nombre de este autor.

<sup>204</sup> *Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigesimoséptima Edición, p. 522.

Finalmente, en el artículo 105 se nos hablaba de las exenciones a las que pueden apelar los navieros, armadores u operadores de un buque, sin embargo, no debe perderse de vista que el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924, Reglas de La Haya, y sus Protocolos que lo enmiendan y modifican del 23 de febrero de 1968, Reglas de Wisby y del 21 de diciembre de 1979, más conocido como las Reglas de La Haya-Wisby, en su artículo 4 establece mas exenciones en sus dos primeros incisos, por lo que el sistema es muy duro para los usuarios del transporte marítimo.<sup>205</sup>

México se adhirió al Convenio y sus dos Protocolos, habiéndolos publicado en el Diario Oficial de la Federación del 25 de agosto de 1994, por lo que aún antes de que el Convenio entrara en vigor, nosotros ya habíamos adoptado el sistema, sin tomar en cuenta que ya antes habíamos adoptado un convenio emanado de la OMI que se contradice con el anterior, me refiero al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976 (Convenio LLMC/76), publicado en el Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1994, artículo 2, “Reclamaciones sujetas a limitación”.<sup>206</sup>

Para comprender mejor nuestra afirmación reproducimos los artículos respectivos de los dos Convenios.

*“Artículo 4º .*

*“1. Ni el porteador, ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a la falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado de navegar o para asegurar al buque, el armamento, equipo o*

<sup>205</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 392.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1994, pp. 154 y 156.

<sup>206</sup> Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. Londres, Organización Marítima Internacional, 1977, p. 26.

*aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3º; párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quién beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.*

*“2. Ni el porteador, ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:*

*“a) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.*

*“b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.*

*“c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.*

*“d) De fuerza mayor [‘Act of God’ Acto de Dios].*

*“e) De hechos de guerra.*

*“f) Del hecho de enemigos públicos.*

*“g) De detención o embargo por soberanos o autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.*

*“h) De restricción de cuarentena.*

*“i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.*

*“j) De huelgas o cierres [‘lockouts’], o de paros o de trabas, impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.*

*“k) De motines o perturbaciones civiles.*

*“l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.*

- “m) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.*
- “n) De embalaje insuficiente.*
- “o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.*
- “p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.*
- “q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o de hechos de los agentes o encargados del porteador.”<sup>207</sup>*

A su vez el otro artículo nos dice:

*“Artículo 2. Reclamaciones sujetas a limitación.*

*“1. A reserva de lo dispuesto en los artículos 3 y 4 [reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación y conducta que excluye el derecho a la limitación], estarán sujetas a limitación las reclamaciones enumeradas a continuación, sean cuales fueren los supuestos de responsabilidad:*

- “a) Reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas (incluidos daños a obras portuarias, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación), que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento, y los perjuicios derivados de cualquiera de esas causas;*
- “b) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;*

---

<sup>207</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El Conocimiento de Embarque..., pp. 154 y 156.

- “c) *Reclamaciones relacionadas con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, irrogados en directa vinculación con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento.*
- “d) *Reclamaciones relacionadas con la puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque.*
- “e) *Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento.*
- “f) *Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, y los ocasionados ulteriormente por tales medidas.*
- “2. *Las reclamaciones establecidas en el párrafo 1 estarán sujetas a limitación de responsabilidad aun cuando sean promovidas por vía de recurso o a fines de indemnización, en régimen contractual o de otra índole. Sin embargo, las reclamaciones promovidas de conformidad con lo dispuesto en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 no estarán sujetas a limitación de responsabilidad en la medida en que guarden relación con una remuneración concertada por un contrato con la persona responsable.*”<sup>208</sup>

Como podemos ver, que al aceptar la limitación de responsabilidad del armador, naviero u operador del buque en ciertos renglones, se puede ver que si debe responder por ellos y no puede exonerarse, como lo dice el artículo 4º de las Reglas de La Haya-Wisby, pues de otra manera no tendría razón de ser este Convenio.

---

<sup>208</sup> Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad ..., p. 26.

Además, tenemos el propio artículo 131 de la vigente Ley de Navegación que nos dice:

*“El propietario del buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros [el subrayado es nuestro] por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.”<sup>209</sup>*

Luego tenemos que tener mucho cuidado para no caer en error grave que nos pueda hacer perder nuestro procedimiento judicial por no exigir una reclamación al porteador o transportista.

Estas contradicciones pueden llevar a que:

- a) Se induzca a error a los propietarios de la carga, haciéndoles renunciar al ejercicio de una acción fundada.
- b) Se constituyan excusas que provocan discusiones y negociaciones sobre reclamaciones que podrían de otra manera resolverse rápidamente.
- c) Finalmente, se fomentan litigios innecesarios.<sup>210</sup>

Por lo que se refiere al contrato de transporte de pasajeros por mar, artículos 106 a 109, no vemos ninguna disposición en la que se establezcan los límites de responsabilidad, por lo que debemos acudir al Convenio LLMC/76 toda vez que es el único Convenio Internacional del que México es Parte que nos puede ayudar, pues el Reglamento de la Ley de Navegación vigente para nada se ocupa de los contratos de utilización de los buques y México no es Parte de los Convenios adoptados por la OMI sobre el tema del transporte de pasajeros por

<sup>209</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 400.

<sup>210</sup> Conocimiento de Embarque. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/C.4/ISL/6/Rev.1. Nueva York, Naciones Unidas, 1971, p. 70.



mar, en donde hay disposiciones expresas sobre los límites de responsabilidad del armador, naviero u operador:

- a) Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974, (Convenio de Atenas/74).
- b) Protocolo 1976 correspondiente al Convenio de Atenas Relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974 (PROT/ATENAS/76).
- c) Protocolo de 1990 que Enmienda al Convenio de Atenas relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar de 1974 (PROT/ATENAS/90).

Por último, respecto al contrato de transporte de buques o remolque, únicamente se nos da un artículo el 110, en el que luego de dársenos el concepto de tal contrato, pasa, sin distinción alguna, a decirnos que tanto la embarcación remolcadora, como la remolcada, son responsables frente a terceros, para luego disponer que la acción respecto de este contrato prescribirá a los seis meses contados a partir de que la embarcación remolcada sea entregada en su destino.<sup>211</sup>

De esta suerte no distingue, que teniendo el buque remolcador la dirección del remolque es el responsable frente a terceros y frente al buque remolcado, que únicamente sigue sus instrucciones.

Pero es claro, que si el buque remolcado asumiera la dirección del remolque será él el responsable de los daños y perjuicios emergentes.

Ahora bien, tenemos también el caso de que se acepte el principio de la unidad del convoy, caso en el cual si serían ambas embarcaciones responsables

---

<sup>211</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 393 y 394.

frente a terceros y éstos podrían demandar al remolcado o al remolcador indistintamente.<sup>212</sup>

Considero también que debió establecerse que las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de buques o remolque prescribirán en un año, como se hizo respecto de los demás contratos de utilización de los buques, ya que me parece un tiempo muy limitado para poder ejercer la acción, sobre todo que hay que tener la documentación jurídica de apoyo lista para actuar.

Curiosamente la Ley de Navegación vigente nos habla de dos de los tres casos antes citados, pero equivocadamente de uno de ellos, pues nos dice en el artículo 113, del Capítulo I, “Abordajes”, del Título Sexto, “De los riesgos y accidentes de la navegación”, lo siguiente:

*“Art. 113.- Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros [ lo cual es equívoco como ya lo vimos antes, pues si la remolcada asume la dirección ella será responsable, sin embargo, si hay unidad de convoy cualquiera de las dos embarcaciones remolcador o remolcada puede ser demandada]. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.”<sup>213</sup>*

Como podemos ver nuestra Ley sigue una posición errónea, si tomamos en cuenta lo que nos señala la doctrina internacional, que se basa para hacer sus estudios en sus propias legislaciones.

---

<sup>212</sup> En este sentido pueden verse las siguientes obras:  
 González Lebrero, Rodolfo A. *Op. cit.*, pp. 413 a 417.  
 Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. *Op. cit.*, pp. 423 a 428.  
 Malvagni, Atilio. *Op. cit.*, pp. 839 a 862.  
 Mezzera Álvarez, Rodolfo. *Op. cit.*, pp. 323 a 328.  
 Vigier de Torres, Agustín. *Op. cit.*, pp. 785 a 790.  
 Beltrán Montiel, Luis. *Op. cit.*, pp. 355 a 365.

<sup>213</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 394 y 395.

Además de que se hizo una distribución incorrecta de materias, vemos que en su artículo 110 no se ocupó de diversos temas de suma importancia para el contrato de transporte marítimo de buques o remolque como son, entre otros:

- a) Obligaciones de las partes.
- b) Responsabilidades en el contrato.
- c) Distinción entre el remolque servicio portuario y el contrato de transporte marítimo de buques o remolque.

Como ya lo señalamos antes, el Reglamento de la vigente Ley de Navegación no se ocupa de reglamentar los contratos de utilización de los buques, lo cual es grave, todo ello nos hace ver la pobreza del contenido de ambos instrumentos jurídicos.

## **2. 7 ERRORES EN EL TÍTULO SEXTO**

Pasando al artículo 111, ubicado en el citado Capítulo I, “Abordajes”, Título Sexto, “De los riesgos y accidentes de la navegación”, de la vigente Ley de Navegación, encontramos una definición muy simple de abordaje, en la que para variar incluye, distinguiéndolos, a los artefactos navales y a los buques, que como ya vimos son lo mismo, además de que para darla utiliza un sinónimo del término abordaje, es decir, el de colisión.

Así, define el abordaje diciéndonos que es:

*“La colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.”<sup>214</sup>*

El autor argentino González Lebrero nos da la definición siguiente:

*“Entendemos por abordaje el choque entre dos o más buques.”<sup>215</sup>*

---

<sup>214</sup> Ibidem p. 394.

Luego, de tal definición, el autor desprende los siguientes elementos que completan el concepto de abordaje:

- a) Que haya un contacto material.
- b) Que el choque sea entre dos o más buques.
- c) Que haya daños resultantes.<sup>216</sup>

A su vez el autor italiano Plinio Manca lo define diciéndonos:

*“L’ urto di navi si avvera quando due o piu navi entrano in collisione cagionando danno a tutte, o ad una soltanto di esse.”*<sup>217</sup>

Al igual que el autor argentino, Manca nos da como elementos del abordaje los tres antes señalados.

El autor español Garibi Undabarrena nos dice:

*“Abordaje es la colisión, mas o menos violenta, entre dos o mas embarcaciones que naveguen o sean susceptibles de navegar.”*<sup>218</sup>

Este mismo autor nos dice que se entiende por choque:

*“La colisión de una embarcación susceptible de navegar con un cuerpo fijo o flotante, carente de esta susceptibilidad.”*<sup>219</sup>

Para luego añadir que no se consideran abordajes propiamente dichos, los choques de un buque contra “un escollo, escollera, dique, muelle, banco de hielo

---

<sup>215</sup> González Lebrero, Rodolfo A. *Op. cit.*, p. 449.

<sup>216</sup> *Ibidem*, p. 450.

<sup>217</sup> Manca, Plinio. *Op. cit.* Vol. III, p. 95.

<sup>218</sup> Garibi Undabarrena, José María, *Op. cit.* p. 200.

<sup>219</sup> *Ibidem*, p. 201.

[‘iceberg’], pontón, embarcación de baños, buque lavadero, hospital flotante que no navegue, etc.”<sup>220</sup>

Sin embargo, las legislaciones modernas, han hecho posible el que se extienda la aplicación de las normas de abordaje a los choques del buque con cuerpos fijos como los antes señalados, tal es el caso de la legislación holandesa y la jurisprudencia norteamericana. Además en Alemania, Italia y los Países Escandinavos, si bien la Ley se refiere exclusivamente al abordaje como el choque de buques, las pólizas de seguros marítimos emitidas en esos países cubren los riesgos por los choques del buque con cuerpos fijos.<sup>221</sup>

También hoy día, los autores modernos, como el inglés Christopher Hill, nos dicen que no se hace necesario que haya contacto material para que se causen pérdidas y daños.<sup>222</sup>

Nuestra posición es clara al respecto y creemos más apropiada la siguiente definición, para incluir los aspectos previstos y que ya antes hemos señalado.

*“Se entiende por abordaje o colisión el choque de dos o más embarcaciones, y entre estas y objetos fijos o flotantes, sea que el choque ocurra de manera directa o bien de manera indirecta y sin que haya contacto entre ellas, pero siempre causándose daño y cuando ocurra en el mar, vías navegables y aguas interiores nacionales.”<sup>223</sup>*

Esta definición nos pareció mas aceptable, tomando en cuenta que no tenemos una razón lógica, ni del más mínimo sentido común, para hacer la distinción de que nos habla Garibi Undabarrena y la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre de 1910, de la que México es Parte, publicada en el Diario Oficial de la

---

<sup>220</sup> Idem.

<sup>221</sup> Idem.

<sup>222</sup> Hill, Christopher. Op. cit., pp. 246 a 249.

<sup>223</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio., Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos..., p. 71.

Federación del 2 de marzo de 1929, que solo limita el abordaje al ocurrido entre navíos de mar y entre éstos y barcos de navegación interior.

Hemos recurrido a la lectura de importantes obras para ello, además de las ya señaladas al hablar del abordaje, pues consideramos necesario poner al día nuestros comentarios para hacerlos más válidos. Así vimos la obra de Francisco Fariña, “Abordajes Reglamentación Internacional”; Reginal G. Marsden, “The Law of Collisions at Sea”, puesta al día por Kenneth C. McGuffie; N. J.J. Gaskell, C. Debattista y R. J. Swatton, “Chorley and Giles’ Shipping Law”; Louis Thiébaud, “Traité Théorique et Pratique de L’Abordage Maritime”; así como también los siguientes convenios internacionales:

- a) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes del 23 de septiembre de 1910.
- b) Tratado de Navegación Comercial Internacional del 19 de marzo de 194.
- c) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje del 10 de mayo de 1952.
- d) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Competencia Penal en materia de Abordaje y otros Incidentes de la Navegación del 10 de mayo de 1952.
- e) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes del 20 de octubre de 1972.<sup>224</sup>

---

<sup>224</sup> Fariña, Francisco. Abordajes Reglamentación Internacional. Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1958, 225 pp.

McGuffie; Kenneth C. The Law of Collisions at Sea. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons Limited, 1961. Undécima Edición. LXXXVI y 975 pp.

Gaskell, N. J. J. Debattista, C y Swatton, R. J. Op. cit. 365 a 393 pp.

Thiébaud, Louis, Traité Théorique et Pratique de L’Abordage Maritime. Paris, Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, 1903. XIX y 382 pp.

Malvagni, Atilio. “Convenciones Marítimas Internacionales”. La Marina Mercante Iberoamericana 1968. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1968, pp. 825 a 936.

Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en materia de Abordaje y Protocolo de Firma. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México. México, Senado de la República, 1974. Tomo IV (1908–1923), pp. 259 a 268.

Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972..., Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México. 1985. Tomo XX (1972–1974), pp. 145 a 194.

De estas Convenciones México es Parte de la primera y la última, publicadas el 2 de marzo de 1929 y el 26 de mayo de 1976 en el Diario Oficial de la Federación.

Por otra parte la Ley de Navegación vigente nos dice en su artículo 112 que a los casos de abordaje se les aplicará y se delimitarán en base a la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en materia de Abordaje, pero mas tarde la contradice radicalmente en el artículo 114, donde dispone que las acciones derivadas del abordaje prescribirán en cuatro años, y que se cuantificarán a partir de la fecha del accidente.<sup>225</sup>

Veamos lo que nos dice la Convención respecto del tema de la prescripción en su artículo séptimo:

*“Toda acción por reparación de daños, prescribirá después de transcurridos dos años contados desde la fecha del acontecimiento.”<sup>226</sup>*

Como podemos ver la contradice y ello nos habla del descuido de los legisladores que aprobaron el Proyecto de la Ley de Navegación, así como el poco cuidado que pusieron los que lo elaboraron.

Pasando ahora al Capítulo II, “Averías” del citado Título Sexto, tenemos que señalar de inmediato graves errores de técnica jurídica al revisar su artículo 115, que a la letra nos dice:

*“Art. 115.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.*

<sup>225</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 394 y 395.

<sup>226</sup> Convención Para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje y su Protocolo de firma. Tratados Ratificados..., Tomo IV, p. 265.

*“Las averías se clasifican en:*

*“I. Avería común o gruesa es cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua.*

*“El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y*

*“II. Avería particular o simple toda la que no pueda ser considerada como común.*

*“Las averías particulares son a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que pueda ejercitar contra terceros.”<sup>227</sup>*

Luego podemos preguntarnos ¿Cómo puede definirse algo diciendo que no es otra cosa?, ello habla del descuido tanto de legisladores, como de los autores del Proyecto de la vigente Ley de Navegación.

Veamos ahora la definición de ambas figuras para dejar muy claras sus diferencias:

Avería Gruesa o Común nos dice J. Lawrance:

*“All loss which arises in consequence of extraordinary sacrifices made or expenses incurred for the preservation of the ship and cargo comes within general average, and must be borne proportionably by all who are interested.”<sup>228</sup>*

Ello habla con toda claridad del viejo principio tomado del Digesto de Justiniano, es decir de las viejas Institutas, donde se nos decía:

<sup>227</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 395 y 396.

<sup>228</sup> Donalson, J. F., Ellis, C. T y Stoughton, C. S. Lowndes and Rudolf. The Law of General Average. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons Limited, 1964. Novena Edición, p. 32.



*“Lege Rhodia cavetur ut si levandae navis gratia jactus mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.”<sup>229</sup>*

Es decir que todo aquello, disponen las Leyes Rodias, que es sacrificado o invertido en momentos de peligro para el beneficio de todos, debe ser repuesto mediante la contribución de todos.

Ello con toda claridad nos dice que es la avería gruesa o común. Por lo que ahora debemos decir que entendemos por avería simple o particular, lo cual no nos permite ver la vigente Ley de Navegación.

El ilustre tratadista español José María Garibi Undabarrena siguiendo a los tratadistas ingleses, nos dice que avería simple o particular es:

*“Un daño parcial del ente asegurado, producido por un riesgo cubierto en la póliza [del seguro marítimo] y no incluido dentro de los postulados [es decir en los supuestos] de la avería común.”<sup>230</sup>*

Para después mencionarnos algunos casos típicos de avería simple o particular, como sigue:

- a) El fuego a bordo.
- b) Encalladura, embarrancada o varadura del buque.
- c) Daños causados por el mar en la cubierta del buque.
- d) Las averías causadas a la carga por las filtraciones del agua ocasionadas por una encalladura del buque.
- e) Daños causados a la carga por el agua que entró a través de las escotillas del buque durante una tempestad.
- f) Daños a la carga por falta de ventilación, debido al cierre de escotillas por mal tiempo.

---

<sup>229</sup> Ibidem, p. 3.

<sup>230</sup> Garibi Undabarrena, José María. Op. cit., p. 457.

- g) Disolución de una carga por el agua del mar, por ejemplo la sal o el azúcar, caso en el cual si el flete debe ser cobrado en destino, el armador, naviero u operador dejarán de cobrar el flete por la avería, caso en el que estamos frente a una avería particular en el flete.<sup>231</sup>

Otra definición de la avería simple o particular, que nos puede ayudar, es la del ilustre jurista español Francisco Fariña, quien nos dice que las averías simples o particulares son:

*“Todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en la carga que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de los interesados en el barco y su cargamento.”*<sup>232</sup>

Con esto considero que ya no debe quedarnos ninguna duda acerca de la diferencia de ambas averías, lo cual no nos resolvió la vigente Ley de Navegación, que nos dejó ciertamente con una total incógnita, lo cual no es aceptable en una ley tan importante como la que estamos comentando.

En el artículo 116, nos habla que la avería gruesa o común se rige por las Reglas de York y Amberes vigentes, salvo pacto en contrario, pero no nos dice que en el caso de que aceptemos las Reglas, éstas se aplicarán con exclusión o práctica incompatibles con ellas, como lo establece la primera de sus Reglas de Interpretación:

*“In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.”*<sup>233</sup>

Por lo tanto la disposición es incompleta, sin embargo, las demás disposiciones, artículos 117 a 119, nos parecen correctas.

---

<sup>231</sup> Idem.

<sup>232</sup> Fariña, Francisco. Derecho y Legislación Marítima..., p. 334.

<sup>233</sup> Donalson, J. F., Ellis, C. T y Stoughton, C. S. Lowndes and Rudolf. The Law of General Average. British Shipping Laws. Londres, Stevens and Sons Limited, 1964. Novena Edición, p. 32.

<sup>233</sup> Ibidem, p. 3.

En el Capítulo III, “Salvamento”, del Título Sexto, nos encontramos con una serie de disposiciones que siguen al Convenio Internacional de Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de marzo de 1992, es más dedica el artículo 125 para decirnos que cualquier operación de salvamento se regirá por tal norma jurídica internacional.<sup>234</sup>

Sin embargo, consideramos que el Convenio mencionado no se respeta en el texto del artículo 121, de la vigente Ley de Navegación, que dispone:

*“Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán eximirse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.”<sup>235</sup>*

El Convenio en su artículo 10, “Obligación de Prestar Auxilio”, no nos habla para nada de ningún tripulante, pues es claro que éste depende siempre de un capitán que manda y establece el orden en el buque y éste será el que de la orden de acudir en auxilio de una persona o de un buque que se encuentren en peligro.

Para confirmar nuestra afirmación, reproducimos a continuación el texto del citado artículo del Convenio:

*“1. Todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo.  
“2. Los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad al deber enunciado en el párrafo 1.*

<sup>234</sup> Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Tratados Ratificados y ..., 1992. Tomo XXX (1989), pp. 165 a 182.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 398.

<sup>235</sup> Ibidem, pp. 397 y 398.

*“3. El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber estipulado en el párrafo 1”.*<sup>236</sup>

El Estado Mexicano adoptó las medidas para dar efectividad a la obligación marcada en el primer párrafo del artículo 10 del Convenio, en la vigente Ley de Navegación, donde encontramos una sanción por el incumplimiento de tal obligación de los capitanes del buque, consistente en el pago de multa que puede ir de los diez mil a los cincuenta mil días de salario, artículo 140, fracción III, inciso a).

En la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 se establecía que tal acción era equiparable a un delito, artículo 72 en su segundo párrafo, teniendo una mejor redacción en su primer párrafo, que es similar al del artículo 121 ya citado, salvo lo referente a los tripulantes.

*“Art. 72.- Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de esta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros. “El incumplimiento de esta obligación se sancionará por la autoridad judicial federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de persona establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito Federal”*<sup>237</sup>

Esa sanción consistía en cárcel de dos a cuatro meses o multa de veinte a diez pesos, de acuerdo con el artículo 340 del Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales. Hoy día el Código Penal Federal, que sería el aplicable, cambió tal sanción por la imposición de veinte a ciento veinte jornadas de trabajo en favor de la comunidad.<sup>238</sup>

<sup>236</sup> Convenio Internacional sobre Salvamento..., pp. 171 y 172.

<sup>237</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 405.

Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos..., pp. 503 y 504.

<sup>238</sup> De Pina, Rafael. Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales. México, Editorial Porrúa, S. A., 1960, p. 212.

Código Penal Federal. México Editorial SISTA, 2002, p. 109.

Otra equivocación que podemos encontrar en la vigente Ley de Navegación en su artículo 121, es la que nos habla de “propietarios y navieros”, que son términos sinónimos, en el artículo 10 del Convenio solo se habla “del propietario”, pues los que negociamos el Convenio en Londres, en la Conferencia de Plenipotenciarios convocada por la Organización Marítima Internacional (OMI), éramos abogados maritimistas, algunos de prestigio mundial reconocido, la Delegación Mexicana, además del embajador tenía entre sus delegados al que esto escribe.<sup>239</sup>

Nuestra vigente Ley de Navegación, por otra parte, debió hacernos clara referencia a dos convenios internacionales ligados con la seguridad de la vida humana y la búsqueda y rescate de las personas en peligro en el mar, a través de las cuales se establecen las condiciones de seguridad que deben tener los buques en su construcción, sobre todo cuando se dedican de manera expresa a transportar pasajeros, además tomando en cuenta la peligrosidad de sus cargamentos, en el caso de los buques de carga. También prevén las medidas de vigilancia de las costas y los servicios de búsqueda y salvamento que deben tomar los Estados ribereños.

Tales Convenios son:

- a) Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar del 1º de noviembre de 1974, Diario Oficial de la Federación

---

<sup>239</sup> Mi participación fue decisiva, pues al detenerse las negociaciones por el texto del artículo 14, “Compensación Especial”, sólo se aceptó al manifestar que solo lo podríamos aceptar si en su párrafo dos se establecía un incremento máximo del 30% de los gastos efectuados por el salvador para cubrir esa compensación especial derivada, cuando directamente por el buque o bien por su carga pudiera constituirse una seria amenazada de daños al medio ambiente marítimo. Además exigimos que en el texto inglés se cambiara la preposición “by to”, que dejaba en libertad al juez de ir más allá de ese 30%, por la preposición “up to”, que no deja nada a la interpretación del juez. Para ello recibimos el apoyo de los países latinoamericanos, africanos y asiáticos, incluidos algunos países desarrollados como Canadá, China, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia y Japón. Por otra parte, conjuntamente con los Estados Unidos presentamos un borrador de texto para el artículo 4, “Buques de Propiedad del Estado”, es decir que hicimos una destacada participación primero en la adopción del Proyecto del Texto que se elaboró en el Comité Jurídico de la OMI, y luego, en las negociaciones del texto del Convenio durante la Conferencia de Plenipotenciarios convocada por la Asamblea de la OMI del 17 al 28 de abril de 1989.

del 2 de septiembre de 1983. Incluidos sus Protocolos de 1978 y 1988 ya vigentes, así como doce Códigos Internacionales y unas Directrices, que son de obligado cumplimiento para los Estados Partes en el Convenio.

- b) Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos del 27 de abril de 1979, Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1986.<sup>240</sup>

El nombre de este Convenio consideramos que fue mal traducido de su texto original en el idioma Inglés: “International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR/79),” pues debió llamarse en Español: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos, que nos parece más adecuado, ya que el Salvamento Marítimo los maritimistas lo hemos dejado para salvar el buque y su carga, no las personas. Al ocuparse el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989 del auxilio a las personas en peligro en el mar, lo hace con el fin de destacar, que mientras la búsqueda y rescate de las personas en el mar no genera ningún costo para el rescatado, el salvamento marítimo sí genera un pago, recompensa, remuneración o compensación.

Lo anterior debe tenerse muy en cuenta en caso de que surjan diferencias entre las partes, pues el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989 dedica su Capítulo III, “Derechos de los Salvadores”, artículo 12 a 19, a ese tema específico.

---

<sup>240</sup> SOLAS Edición refundida. 2001. Londres, Organización Marítima Internacional, 2001. ISBN 92-801-5066-9. XIV y 601 pp.

Al entrar en vigor el Protocolo de 1988 el 3 de febrero de 2000, reemplazó y derogó el Protocolo de 1974, para los Estados que lo ratificaron, caso en el cual se encuentra México, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979. Tratados Celebrados por México. México, Senado de la República y Secretaria de Relaciones Exteriores, 1996. Apéndice VI (1974-1979), pp.231 a 256.

Por último, la vigente Ley de Navegación al final del texto del artículo 121, nos dice: “Los propietarios o navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición”.

En el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989, tercer párrafo del artículo 10, lo redactamos con una mayor claridad: “3. El propietario del buque no incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber estipulado en el párrafo 1”.

Esa redacción obedeció a la remota posibilidad de que el capitán pueda demostrar que recibió una orden expresa del propietario del buque de no acudir en auxilio del buque y las personas a bordo en peligro.

Decimos remota, ya que los capitanes saben que siempre se encuentran en el mar y que el día de mañana ellos pueden encontrarse en esa situación de peligro, por eso casi siempre acuden en auxilio del buque y las personas en peligro, salvo que ello les pueda significar un peligro para su buque, sus tripulantes o sus pasajeros. Esa es una de las normas no escritas del mar. Además el capitán de un buque jamás acusará al propietario, armador u operador del buque que manda, pues bien sabe que perdería su puesto de inmediato, sin embargo, debía mantenerse la hipótesis jurídica conducente.

Precisamente por eso recibió una condena moral universal el “CALIFORNIA”, buque que estaba a la vista del transatlántico “TITANIC”, que asistió impasible a la tragedia de su hundimiento pues había desconectado su radio.<sup>241</sup>

Por tal motivo en las Convenciones Internacionales de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1914, 1929, 1948, 1960 y 1974 se ha dispuesto la

---

<sup>241</sup> “TITANIC”. Enciclopedia General del Mar ..., Vol. IV, pp. 596 a 602.

obligación de que todo buque debe mantener abiertos todos sus sistemas de comunicación las 24 horas del día.

Pasando ahora al Capítulo IV, “Hundimiento y remoción”, del Título Sexto de la vigente Ley de Navegación, tenemos que señalar con gran pena que su artículo 126 incurre en lo que atinadamente señaló al Presidente de la República mi ilustre profesor de Derecho Marítimo, Raúl Cervantes Ahumada, cuando le dijo que el Proyecto de Ley de Navegación:

*“Contradice lo que México ya aceptó en el ámbito internacional a través de convenios y otros instrumentos internacionales. Además de que no implementa las normas internacionales que si acepta, limitándose al reenvió a ellas, con lo que hará muy difícil su aplicación, pues la misma será costosa, farragosa y tediosa.”<sup>242</sup>*

Efectivamente, el texto del citado artículo viola flagrantemente el Convenio sobre Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias del 29 de diciembre de 1972, del que México es Parte y Promulgó en el Diario Oficial de la Federación del 16 de julio de 1975. Además de que México es uno de los cuatro depositarios del Convenio, artículos XVI, XVII y XVIII, lo cual hace más grave nuestra contradicción.

*“Art. 126.- Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval o carga se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y, a juicio de la autoridad marítima, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con la vías navegables, o para la preservación del medio ambiente, dicha autoridad ordenará al propietario o naviero que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato y concluir dentro del plazo que se le fije, la señalización, remoción, reparación, o su hundimiento si fuere necesario, en donde no perjudique la actividad portuaria, la navegación o la pesca. De no cumplirse tal requerimiento la autoridad*

---

<sup>242</sup> Cervantes, Ahumada, Raúl. Carta ... p. 6.



*marítima podrá removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero”.*<sup>243</sup>

El Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias de 1972 (Convenio de Londres/72 o Convenio de Vertimiento/72) al definir la expresión vertimiento, artículo III, párrafo 1) a), nos dice.

*“A los efectos del presente Convenio*

*“1. a) Por ‘vertimiento’ se entiende:*

- “i) Toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;*
- “ii) Todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar.”*<sup>244</sup>

Con lo que vemos la seria contradicción al permitirnos la vigente Ley de Navegación hundir un buque, una aeronave, artefacto naval o carga; incluso dispone que en caso de que no lo haga el propietario de cualquiera de esos bienes, la autoridad podrá hundirlos, con lo que esta permitiendo el vertimiento de tales bienes.

Además de que el propio Convenio de Vertimiento/72 prohíbe a los Estados Partes el vertimiento de tales bienes en su artículo IV:

*“1. Conforme a las disposiciones del presente Convenio las Partes Contratantes [se refiere en realidad al Estado que ha consentido en obligarse por el tratado y con respecto al cual el tratado está en vigor] prohibirán el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias en cualquier forma o condición...”*<sup>245</sup>

<sup>243</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., pp. 398 y 399.

<sup>244</sup> Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988, ISBN 92-801-3434-5, p. 9.

<sup>245</sup> Ibidem, p. 10.

Por tanto es inadmisibile la clara violación que nuestra vigente Ley de Navegación hace del Convenio de Vertimiento/72, ya que el mismo tenía casi veinte años de vigencia cuando México adoptó la Ley.

Además el artículo 128 consagra una seria contradicción, lo cual una vez mas le da la razón a Cervantes Ahumada, cuando le manifestó al Presidente de la República, acerca del Proyecto de la vigente Ley de Navegación lo siguiente:

*“Podemos afirmar que el Proyecto de Ley de Navegación comentado no llena los requisitos elementales de una buena ley.”<sup>246</sup>*

Para comprobar lo anterior, reproducimos a continuación el texto del artículo en comento:

*“Art. 128.- En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación, aeronave o artefacto naval o su carga, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría podrá declarar abandonados éstos y pasarán al dominio de la Nación. En este caso, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate o venta por medio de subastas. Sí el producto de la venta no es suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, mediante el procedimiento administrativo o de ejecución, sirviendo como documento probatorio del cobro, el presupuesto que al efecto se realice.”<sup>247</sup>*

Donde encontramos la contradicción, precisamente es donde después de declarar el abandono administrativo del buque, la aeronave o la carga y, por lo mismo, tales bienes pasan al dominio de la Nación, por tanto, ¿Cómo exigir de un propietario, que ya no lo es, el pago de la diferencia y además presionarlo mediante el procedimiento administrativo o de ejecución?

<sup>246</sup> Cervantes, Ahumada, Raúl. Carta ... p. 5.

<sup>247</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 399.

Como podemos ver hay una clara contradicción en el artículo “in comento”, con lo que nuevamente podemos ver la pobreza de la técnica jurídica empleada para elaborar la vigente Ley de Navegación, por lo que no nos explicamos como puede haber defensores de la misma.

Veamos ahora el Capítulo V, “Derrelictos Marítimos”, del Título Sexto de la vigente Ley de Navegación, aquí es donde encontramos otro de los términos o expresiones poco empleadas en el medio marítimo nacional e internacional y que ya vimos casi al inicio de este Capítulo de nuestro trabajo, ver en este sentido las notas de pie de página 4 a 7, donde incluso reproducimos el texto del artículo 129.

Por ningún lado pudimos encontrar una disposición que nos permita ver que el buque naufragado pierde su calidad jurídica de buque para convertirse en restos náufragos, lo cual no lo puede señalar la vigente Ley de Navegación, pues debería de cambiar el término derrelictos por el de restos náufragos para tener tal disposición.

Tampoco encontramos una disposición que nos aclare que el propietario del buque naufragado, lo seguirá siendo, en donde éste se encuentre en el fondo del mar.

Además de que la persona que se apodere de los restos náufragos, sin consentimiento de su legítimo propietario, comete el delito de robo, para lo anterior veamos lo que al respecto disponía la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 derogada:

*“Art. 80.- El dueño del buque o buques naufragados o de sus restos seguirá siéndolo cualquiera que sea el lugar donde se encuentren.”*

*“Art. 81.- La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y se sancionará como robo.”<sup>248</sup>*

---

<sup>248</sup> Código de Comercio y Leyes Complementarias. Ley de Navegación y Comercio Marítimos ..., p.81.

Recientemente fuimos testigos personales de un caso histórico al respecto, cuando intereses norteamericanos sacaron del fondo del mar, frente a las costas de la Península de Florida, el galeón español “NUESTRA SEÑORA DE BEGOÑA”, el Gobierno Español presentó reclamación alegando que el buque en cuestión era propiedad del Estado Español, toda vez que había pertenecido a la Corona, todos los bienes obtenidos de ese naufragio, ocurrido en el Siglo XVII, se devolvieron a España, la que cubrió los gastos del salvamento.

Por lo anterior no entendemos lo dispuesto en el artículo 130, ya que solo serán propiedad de la Nación los restos náufragos que hayan sido propiedad del Gobierno Mexicano o bien aquellos arqueológicos de origen azteca, maya, nahuatl, tolteca, etc.

El empleo de la palabra pecio como sinónimo de derrelicto es poco afortunada, como lo dice el citado artículo:

*“Los derrelictos marítimos o los pecios que se encuentren en aguas...”<sup>249</sup>*

Ya que como vimos los derrelictos son un “naufragio que flota a ras de agua o entre dos aguas, a merced del viento y la corriente y constituye un peligro para la navegación.”<sup>250</sup>

En tanto que el pecio, nos dice la Enciclopedia General del Mar, es:

*“Fragmento de un buque perdido y lo que contiene.”<sup>251</sup>*

Es pues necesario establecer en la parte del artículo señalado el texto siguiente: “los restos náufragos y los pecios”, en todo caso, para que nos quede mas claro y podamos entender mejor las dos figuras.

<sup>249</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 400.

<sup>250</sup> “Derrelicto”. Enciclopedia General del Mar... Vol. III, p. 551.

<sup>251</sup> “Pecio”. Enciclopedia General del Mar... Vol. VI, p. 973.

Como podemos ver una vez más la poco cuidadosa elaboración de la vigente Ley de Navegación, por lo que no sabemos como habrán resuelto sus diferencias las partes en un conflicto jurídico marítimo, con una ley tan incompleta, llena de errores y equívocos, así como con graves contradicciones, lo que sumado al poco conocimiento que tienen los jueces federales del Derecho Marítimo, ciertamente que podemos pensar que las sentencias habrán sido también injustas, equívocas y contradictorias.

Precisamente, por lo antes señalado, las grandes empresas nacionales prefieren llevar sus arbitrajes y juicios en el extranjero, preferentemente en Londres y Nueva York.

Pasando al Capítulo VI, “Responsabilidad civil”, del Título Sexto, encontramos una contradicción seria entre lo que dispone el artículo 131 de la vigente Ley de Navegación y el concepto de “responsabilidad civil”, que nos dan los tratadistas del Derecho Civil, que es el tema de que supuestamente se ocupa el citado ordenamiento jurídico.

Así, el artículo 131 dispone en su primer párrafo:

*“El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables, causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.”<sup>252</sup>*

Ahora, veamos la definición de responsabilidad civil que nos dan algunos tratadistas del Derecho Civil, hemos elegido a Colin, Capitant y L. J. de la Morandière en su obra “Cours Élémentaire de Droit Civil Français”, René Savatier en su obra “Traité de la Responsabilité Civile en Droit Français Civil, Administratif, Professionnel, Procédural” y Joaquín Martínez Alfaro en su “Teoría de las Obligaciones”.

---

<sup>252</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 400.

Así, los primeros definen la responsabilidad civil de la siguiente manera:

*“Le mot responsabilité désigne l’obligation de réparer le dommage que l’on causé à autri soit par son fait personnel, soit par le faute de certaines personnes, soit par le fait d’une chose dont on est propriétaire ou gardien.”*<sup>253</sup>

A su vez René Savatier nos dice:

*“La responsabilité civile est l’obligation qui peut incomber à une personne de réparer le dommage causé à autri par son fait, ou par le fait des personnes ou des choses dépendant d’elle.”*<sup>254</sup>

Por su parte Joaquín Martínez Alfaro nos dice:

*“Responsabilidad civil es la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del obligado a la reparación, o por hechos ajenos de personas que dependen de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación”.*<sup>255</sup>

Luego la disposición citada de nuestra vigente Ley de Navegación no se apega a los conceptos, de responsabilidad civil que acabamos de ver y que son concordantes.

Por otra parte, el artículo 105, fracción II, exime al propietario del buque de las faltas náuticas del capitán y la tripulación, siendo que estas personas dependen de él.<sup>256</sup>

---

<sup>253</sup> Colin, Capitant, H. y Morandière de la L. J., Cours Elémntaire de Droit Civil. Paris, Dalloz, 1948. Décima Edición, Tomo II, p. 198. Citado por Martínez Alfaro, Joaquín. Teoría de las Obligaciones. México, Editorial Porrúa, S. A., 1989, p. 147.

<sup>254</sup> Savatier, René. Traité de la Responsabilté Civile en Droit Français Civil, Administratif, Professionnel, Procédural. Paris, Librairie General de Droit et de Jurisprudence, 1951. Segunda Edición, Tomo I, p. 1. Citado por Martínez Alfaro, Joaquín. Op. cit. p. 147.

<sup>255</sup> Martínez Alfaro, Joaquín. Op. cit. p. 146.

<sup>256</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 392.

Por tanto hace referencia a una figura jurídica, como es la responsabilidad civil, pero al mismo tiempo la contradice.

El segundo párrafo del artículo 131 se refiere al seguro de protección e indemnización, con que deben contar todos los buques que naveguen en zonas marinas y aguas interiores mexicanas.<sup>257</sup> Pero si vemos el texto de la vigente Ley de Navegación, ésta no tiene un capítulo dedicado al seguro marítimo para entender con claridad a que se refiere tal disposición.

Luego si revisamos los artículos transitorios de la citada norma en el tercero, fracción I, dispone.

*“Se derogan:  
“I. La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los  
artículos 222 al 232 y 234 al 250.”<sup>258</sup>*

Si acudimos al ordenamiento antes citado veremos que tales artículos se refieren al seguro marítimo, pero ninguno se refiere al seguro de protección e indemnización con lo que quedamos seriamente en duda y tenemos que explicar en que consiste tal seguro.

El seguro de protección e indemnización cubre en términos generales los riesgos inherentes a la responsabilidad civil del naviero, es decir del propietario del buque, y es un seguro mutualista, es decir el que constituyen los propietarios de los buques para responder de su responsabilidad, que no queda cubierto por el seguro del casco del buque, frente a terceros.

De esta suerte los navieros crearon una serie de clubs de protección e indemnización a partir de 1855 cuando John Riley, y su cuñado Peter Tindall crearon la Sociedad de Protección de Navieros, los cuales han crecido, ya que los

---

<sup>257</sup> Ibidem, p. 400.

<sup>258</sup> Ibidem, pp. 405 y 406.

podemos encontrar en Canadá, China, Japón, Noruega, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Suecia, aún cuando los británicos, que constituyeron el Grupo de Londres, tienen prácticamente las tres cuartas partes del tonelaje mundial de buques transoceánicos.<sup>259</sup>

Por lo mismo, los Clubs de Protección e Indemnización garantizan la responsabilidad del naviero del buque por:

1. Muerte o lesiones personales derivados del abordaje y excluidos de la póliza de casco.
2. Frente a la carga transportada.
3. Riesgos de defensas, demoras y fletes.
4. Contaminación.<sup>260</sup>

En el artículo 132 se nos habla de la posibilidad que tienen los navieros, las empresas navieras, los armadores, las empresas armadoras, los operadores, los fletadores y los salvadores de limitar su responsabilidad en base en lo que disponen:

- a) El Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1994. (Convenio LLMC/76).
- b) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos de 1992, Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995. (Convenio CLC/92).
- c) Los demás Convenios de que México sea Parte.<sup>261</sup>

---

<sup>259</sup> González Hevia, Raúl. Manual de Seguro Marítimo. Madrid, Editorial MAPFRE, S. A, 1980. Segunda Edición, p. 109.

<sup>260</sup> Braekhus, Sjur y Rein, Alex. Handbook of P. and I. Insurance. Arendal, Noruega, Assurance Foreningen Gard-Gjensidig, 1979. XXII y 378 pp. Para ampliar los conocimientos sobre el Seguro PANDI ver la obra completa.



Finalmente, en ese mismo ordenamiento se dispone que los propietarios de los buques y los propietarios de los hidrocarburos que se transporten deben suscribir un fondo de indemnización, como el que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, de 1992, del que México es Parte, Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995. (Convenio Fondo FIDAC/92) que complementa al Convenio CLC/92.<sup>262</sup>

Aquí se recoge la responsabilidad extracontractual objetiva, es decir aquella obligación de reparar el daño pecuniario causado por utilizar cosas peligrosas, aún cuando se haya actuado de manera lícita y sin culpa alguna.<sup>263</sup>

La Suprema Corte de Justicia en una jurisprudencia estableció los elementos de la responsabilidad objetiva:

- “a) Que se use un mecanismo peligroso.*
- “b) Que se cause daño.*
- “c) Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.*
- “d) Que no exista culpa inexcusable de la víctima.”<sup>264</sup>*

En el caso de los hidrocarburos persistentes, estos son cosas peligrosas por sí mismas, pero en el caso de los buques, éstos son peligrosos por su funcionamiento de acuerdo con lo que disponen los artículos 1932, fracciones II, IV y V, y 1913 del Código Civil Federal.<sup>265</sup>

Sin embargo, la vigente Ley de Navegación nos señala que se trata sólo de hidrocarburos de manera general, a pesar de que cita al Convenio CLC/92 y al Convenio Fondo FIDAC/92, que se refieren exclusivamente a los hidrocarburos persistentes.

---

<sup>261</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., pp. 400 y 401.

<sup>262</sup> Ibidem, p. 401.

<sup>263</sup> Martínez Alfaro, Joaquín. Op. cit. p. 158.

<sup>264</sup> Ibidem, 158 y 159.

<sup>265</sup> Código Civil Federal ..., pp. 266 y 270.

El Convenio CLC/92 nos define los hidrocarburos en el artículo I inciso 5) diciéndonos:

*“A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:*

*“5. Hidrocarburos: todos los hidrocarburos persistentes de origen mineral, como crudos de petróleo, fuel oil [combustóleo], aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque.”<sup>266</sup>*

A su vez el Convenio Fondo FIDAC/92 dispone en su artículo 1, inciso 2) lo siguiente:

*“A los efectos del presente Convenio regirán las siguientes definiciones:*

*“2.- Buque, persona, propietario, hidrocarburos, daños ocasionados por contaminación, medidas preventivas, sucesos y organización: términos y expresiones cuyo sentido es el que se les da en el artículo I del Convenio de Responsabilidad Civil, 1992.*

*“3.- Hidrocarburos sujetos a contribución: crudos y fuel oil [combustóleo] tal como se definen en los subpárrafos a) y b) infra:*

*“a) Crudos: toda mezcla líquida de hidrocarburos que se encuentre en forma natural en la tierra, haya sido o no tratada para hacer posible su transporte. En ese término se incluyen también los crudos de los que se hayan extraído ciertas fracciones de destilados (llamados a veces crudos descabezados) o a los que se hayan agregado ciertas fracciones de destilados (llamados a veces crudos ‘reconstituidos’).*

*“b) Fuel oil [combustóleo]: destilados pesados o residuos de crudos o combinaciones de estos productos destinados a ser utilizados como combustible para la producción de calor o de energía, de calidad equivalente a la que especifica la ‘American Society for Testing and Materials’ en Especificación para Fuel oil N° 4 (designación D 396-69), o más pesados”<sup>267</sup>*

<sup>266</sup> Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos. Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, p. 1.

<sup>267</sup> Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos 1992. Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, p. 1.

Aquí podemos ver el descuido de legisladores y autores del Proyecto de Ley de Navegación de no poner las denominaciones y términos como corresponde en el texto legal.

El Capítulo VII, “Investigación de accidentes marítimos”, último del Título Sexto, artículos 133 a 135, se refiere a la investigación que tiene que llevarse a cabo de todo accidente o incidente marítimo, es decir de todo suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o cosas y algo que sobreviene en el curso de un asunto o negocio marítimo y tiene con él alguna conexión.

Así, el artículo 135 nos habla de que los capitanes, o el oficial que le siga en el mando, tienen la obligación de levantar actas de protesta sobre todo accidente o incidente marítimo, como también de cualquier otro hecho extraordinario que este relacionado con la navegación, o bien con el comercio marítimo. Dicha acta deberá ser firmada por todos los que intervengan en ella.

Pasa más tarde a disponer, que en materia de abordajes tanto los capitanes, como los tripulantes, están legitimados para levantar esa acta de protesta. Por otra parte, el denunciante cuando se trate de una embarcación que porte el pabellón extranjero, podrá solicitar la presencia del cónsul del país de ese pabellón durante las diligencias.<sup>268</sup>

El artículo en comento, no sigue la tendencia moderna de negar todo valor al acta de protesta, además de que contradice lo dispuesto por la Convención de Bruselas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordajes del 23 de septiembre de 1910, no obstante que desde el artículo 112 la propia Ley de

---

<sup>268</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., p. 401.

Navegación vigente, dispuso que los abordajes se delimitarán por tal Convención.<sup>269</sup>

Para explicar mejor lo anterior, acudiremos primero a lo que Gay de Montellá nos decía sobre el acta de protesta, a la que él llama protesto:

*“El protesto es una simple formalidad rituarial para conservar el derecho a ejercitar la acción de daños y perjuicios provenientes del abordaje; nunca un documento probatorio de deuda ... El protesto no tiene dentro de las corrientes modernas del derecho ningún valor. Es solamente una formalidad exigida por ciertas leyes como previa al ejercicio de una acción por accidente de mar; trámite que resulta inútil y engorroso al no prejuzgar ni probar nada y que veremos con el tiempo desaparecer poco a poco de las antiguas legislaciones que aún lo exigen.”<sup>270</sup>*

Ahora, después vamos a la Convención de Bruselas citada, que dispone en su artículo sexto:

*“Cualquier acción por reparación de daños y perjuicios sufridos a consecuencia de un abordaje, no estará subordinada ni a protesta ni a ninguna otra formalidad.”<sup>271</sup>*

Como podemos ver la formalidad del acta de protesta quedó excluida por la citada Convención, demostrando con ello lo que nos decía Gay de Montellá.

Para Alfonso Anseta Núñez, Eugenio Cornejo Fuller y José Tomás Guzmán Salcedo, autores del Libro III, “De la Navegación y comercio marítimos”, del Código Chileno, la protesta es:

*“El acto mediante el cual una persona deja constancia del acontecimiento de hechos u omisiones relacionadas con la navegación o el comercio marítimo, que puedan afectar su responsabilidad, la de sus principales o dependientes, o*

<sup>269</sup> *Ibidem*, p.394.

<sup>270</sup> “Protesta”. *Enciclopedia General del Mar ...*, Vol. VII, p. 266.

<sup>271</sup> “Convención para la unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje y Protocolo de Firma”. *Tratados Ratificados y...* Tomo IV (1908-1923), p. 265.

*bien, hace reserva de derechos o acciones que puedan emanar de dichos hechos u omisiones, respecto de las mismas personas aquí aludidas.*<sup>272</sup>

No cabe duda que la vigente Ley de Navegación siguió a su principal antecedente el Código de Comercio Chileno, pasando por alto lo dispuesto por la Convención de Bruselas citada, contradiciéndola, máxime que México es Parte en ella. Por lo mismo le queda el calificativo de legislación anticuada que da Montellá.

En su artículo 134 el ordenamiento jurídico “in comento”, nos indica las reglas a que debe sujetarse toda acta de protesta que se presente al capitán de puerto:

- a) Que debe entregarse luego del arribo de la embarcación al puerto y dentro de las 24 horas siguientes.

Sin embargo, propone otra hipótesis en el sentido de poder hacerlo al momento en que hubiera ocurrido el suceso que se esta denunciando, es decir, que se podrá hacer por la vía de fax, radio o satélite suponemos.

- b) Deberá dar el denunciante una relación detallada y circunstanciada de actos, hechos u omisiones.
- c) Tanto la autoridad marítima de oficio, o a petición de parte, podrá pedir la declaración de toda persona que esté involucrada en los hechos denunciados, o bien quién conozca de ellos.

Tal investigación va encaminada a determinar, de manera conveniente, las circunstancias, las causas probables, los daños ocasionados y, desde luego, conocer a que personas se les puede imputar responsabilidad alguna. Por

---

<sup>272</sup> Código de Comercio. Libro III. De la Navegación y el Comercio Marítimos. Valparaíso, Chile, Ansieta, Cornejo y Guzmán Abogados y Liquidadores de Averías, 1988, p. 74, Artículo 1241.

supuesto, la autoridad puede ordenar se lleven a cabo todos los peritajes necesarios para ello.

- d) De todo lo actuado se levantará acta administrativa, que firmarán, además del capitán de puerto, todos los que hayan intervenido en ella.<sup>273</sup>

Finalmente, el artículo 135, nos indica lo que debe hacer la Secretaría de Comunicaciones y Transportes una vez que conozca del asunto, tan pronto reciba las actuaciones antes mencionadas:

- a) Deberá revisar el expediente, con el fin de ver si está todo debidamente fundamentado e integrado, de no ser así, disponer que se realicen las diligencias que considere necesarias.
- b) Hecho lo anterior, deberá emitir un dictamen fundamentado y motivado, en el cual establecerá si hubo alguna infracción administrativa, señalando además si en su opinión los hechos presentados pueden configurar un delito.

Si se tratase de un salvamento marítimo, se deberá determinar el monto de la recompensa y de la compensación especial, en el caso de que lo haya, la Ley en comento nada nos dice sobre esta última, a pesar de que acude al Convenio Internacional de Salvamento Marítimo de 1989 del que México es Parte.

- c) También deberá imponer, en caso de que sea necesario, las sanciones administrativas que corresponda. Sin embargo, la Ley en comento no establece ninguna sanción sobre este tema en el Título Séptimo, correspondiente a “Sanciones”, lo cual es un error grave, pues debería

---

<sup>273</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación ..., pp. 401 y 402.

determinar a que tipo de sanciones deberá acudir, si a las establecidas en el artículo 138, o bien en el artículo 139, o por último en el artículo 140.

Por otra parte, si lo considera procedente, dará de todo lo actuado conocimiento al Ministerio Público Federal, con el propósito de que ejerza aquellas funciones en las cuales es competente.

- d) Finalmente, deberá trasladar el expediente al juzgado de distrito competente, desde luego, en el puerto de arribo o aquel en que se presentó el acta de protesta correspondiente, a petición de cualquiera de la partes interesadas. A mí juicio hasta ahí estaba muy bien el ordenamiento jurídico que estamos comentando, sin embargo, la Ley agrega "..., si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo."<sup>274</sup>

Considero innecesario tal agregado, pues al darse la disposición general "a petición de cualquiera de las partes interesadas", estas podrían hacerlo si no están de acuerdo con ninguna de la hipótesis antes citadas, no únicamente la que nos establece el segundo párrafo de la fracción II mencionada, en la vigente Ley de Navegación.

Hecha esta revisión, nuestro comentario final es que, si la Ley de Navegación aún sigue el anticuado sistema del acta de protesta, se debería respetar que la referencia es respecto a las averías gruesas por antonomasia, en el Derecho Marítimo, nuestra vigente Ley de Navegación siguió el sistema del viejo Código de Comercio de 1889:

---

<sup>274</sup> Ibidem, pp. 402 y 403.

- a) Obligación de los capitanes a levantar la protesta en caso de naufragio, Título II, Capítulo 2, “De los Capitanes”.
- b) La protesta en el caso del fletamento por viaje, por falta de la entrega de la carga, una vez corridas las estadías y sobrestadías, Título III, “De los contratos especiales del comercio marítimo”, Capítulo 2, “De los derechos y obligaciones del fletante”.
- c) En los casos de abordaje, Título IV, “De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo”, Capítulo 3, “De los abordajes”.

Como podemos ver nuestra Ley de Navegación vigente va más allá de su antecedente primario el Código de Comercio de 1889 al generalizar el acta de protesta como necesaria para “todo accidente o incidente marítimo”.

## **2. 8 ERRORES EN EL TÍTULO SÉPTIMO.**

Pasamos ahora al examen del último título, el Título Séptimo, “Sanciones”, Capítulo Único, “Disposiciones generales”, artículos 136 a 140, de la vigente Ley de Navegación.

A lo largo de la vigente Ley de Navegación se nos dice que tal falta, o tal otra, tienen sanción, pero las mismas no se ven reflejadas en el Capítulo relativo a las sanciones.

Por ejemplo no encontramos ninguna sanción administrativa en que incurre el capitán, la tripulación o cualquier persona involucrada en una investigación de un accidente o incidente marítimo, una vez emitido el dictamen fundado y motivado respecto a la infracción administrativa tal y como lo dispone el artículo 135, fracción III.

Tampoco podemos encontrar sanción alguna para los agentes marítimos que pretenden cobrar por los servicios que deben prestar a nombre de los navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores de los buques, como sería en el caso de la revalidación de un conocimiento de



embarque, que no se cobra por ello en ningún país marítimo, además de que es una obligación del agente marítimo como representante de tales personas antes citadas. Ese cobro además va en contra de la Carta de Marrakech, a través de la cual se creó la Organización Mundial de Comercio (OMC), en el sentido de que las mercancías solo deben de pagar en su importación o exportación las tarifas arancelarias correspondientes y no deben cubrir otro tipo de recargos como serían las restricciones cuantitativas o medidas no tarifarias, salvo aquellas que fueron autorizadas por la propia Carta. Caso en el cual no se encuentran las revalidaciones de conocimientos de embarque.

De tal suerte que lo que se pretende es que se estén pagando por el consumidor costos que no proceden, como sería el caso del pago por la simple revalidación del conocimiento de embarque, ya que el importador tendrá que cargar al precio final de los bienes importados para su venta ese pago.

Asimismo, por la exigencia de la garantía que deben de entregar por los contenedores que reciben en la importación, garantías que pueden ir de los 1,500.00 a 5,000.00 dólares de los Estados Unidos por unidad, otro pago que ciertamente encarece los productos así importados.

Desde luego, hacemos referencia a los casos que antes dejamos señalados a lo largo de nuestro Capítulo, pero queremos destacar la fórmula genérica que los artículos relativos a las sanciones disponen para todos los que cometan infracciones a la Ley de Navegación vigente y su Reglamento, tal fórmula está establecida en la fracción VIII del artículo 138 y en la fracción V del artículo 140, que dice como sigue:

*“Las personas que cometan infracciones a la ley o sus reglamentos, no previstas en el presente capítulo.”<sup>275</sup>*

---

<sup>275</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., pp. 404 y 405.

Aquí cabría preguntarnos, ¿Pero quién y cómo las aplicará?, ya que en el caso del artículo 138 la vigente Ley de Navegación, nos dice que el que impone las multas es el capitán de puerto en el ámbito de su competencia; en tanto que, en el caso del artículo 140, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que debe de imponer directamente las multas correspondientes.

Las sanciones a que se refiere la vigente Ley de Navegación son de carácter administrativo, por ser la autoridad administrativa la que las impone, además de que se refieren a las violaciones de disposiciones administrativas, como son las aplicadas tanto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como por el capitán de puerto, en su carácter de autoridad dentro del área de competencia del puerto que él preside.<sup>276</sup>

Por otra parte, las sanciones de la Ley de Navegación vigente son:

- a) Principales, pues existen por sí mismas.
- b) Pecuniarias, pues tienen un contenido económico, es decir afectan el patrimonio del sujeto que se ha hecho acreedor a la misma. Dentro de este tipo de sanciones, se encuentran las multas.

Ahora bien, el tipo de multas que se aplican son variables, pues oscilan entre un mínimo y un máximo, dependiendo de la gravedad de la sanción.<sup>277</sup>

Para establecer la multa de carácter variable la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el capitán de puerto deberán claramente invocar todas las circunstancias especiales, razones particulares o causas inmediatas que hayan tenido en consideración para imponer una multa mínima, de cierto monto intermedio o bien la máxima.

---

<sup>276</sup> Fernández Martínez, Refugio de Jesús. Derecho Fiscal. México, McGraw-Hill, 1998, p. 342.

<sup>277</sup> Ibidem, pp. 342 y 343.

Por supuesto que se estará a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo en lo relativo a la imposición de sanciones, así como en la interpretación del recurso administrativo de revisión, dispone nuestra Ley de Navegación vigente en su artículo 136.<sup>278</sup>

La base para el establecimiento de las multas descansa en el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal cuando se cometa la infracción administrativa respectiva, artículo 137 de la Ley de Navegación vigente. Además de que sanciona la reincidencia con el doble de las cantidades establecidas en los artículos 138, 139 y 140. No cabe duda, que a través de estas sanciones la Secretaría de Comunicaciones y Transportes quiere desalentar el incumplimiento de la Ley.<sup>279</sup>

Para ejemplificar, la multa establecida en el artículo 140, que oscila entre los 10,000 y los 50,000 días de salario, equivaldría a sumas que irían de los \$421,500.00 a \$2,107,500.00 en 2002.

Todo lo dicho antes no es criticable, lo que debemos criticar es que deja fuera las infracciones que señala y establece en su propio articulado la vigente Ley de Navegación, así como su Reglamento, dejándolas a la aplicación de la fórmula genérica a criterio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, o del capitán de puerto, los que podrían actuar en este sentido de manera injusta.

Olvidando que toda dependencia del Gobierno Federal para imponer cualquier sanción, además de fundada y motivada, deberá tener en cuenta:

- a) Los daños que se hubieran producido o puedan producirse.
- b) Si la comisión de la infracción es de carácter intencional, tomando en cuenta la acción u omisión constitutiva de la misma.
- c) La gravedad de la infracción.

---

<sup>278</sup> Ley de Vías Generales de Comunicación. Ley de Navegación..., p. 403.

<sup>279</sup> Idem.

d) Finalmente, deberá tomar en cuenta la reincidencia del infractor.<sup>280</sup>

Por último, pasando ahora a los artículos transitorios, tanto de la vigente Ley de Navegación, como de su Reglamento, podemos ver que a través de ellos se abrogaron y derogaron un gran número de leyes y reglamentos, los que sumados a los abrogados y derogados por la Ley de Puertos vigente y su Reglamento, podemos decir que prácticamente se eliminó toda la Legislación Marítima Mexicana que tenía alrededor de setenta años de estarse aplicando, sin que se haya legislado sobre una serie de materias que quedaron fuera de la Ley y de su Reglamento.

## **2. 9 CONCLUSIONES.**

Concluyendo, creemos oportuno señalar las carencias más grandes de la norma jurídica que hemos comentado a lo largo de este Capítulo, algunas de las cuales ya mencionamos puntualmente, además de sus graves errores y equívocos, lo cual nos demuestra plenamente que el juicio y opinión del ilustre maritimista Raúl Cervantes Ahumada sobre el Proyecto de la vigente Ley de Navegación, que le hizo al Presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari, eran y siguen siendo correctos.

Pero dado que en México lo académico esta totalmente divorciado de lo político no se le hizo caso, salvo en lo relativo al Título Octavo del Proyecto de Ley de Navegación, “De los procedimientos administrativos y los procesos”, ya que fue quitado del Proyecto definitivo de la vigente Ley de Navegación, que fue aprobado así, como siempre, ciegamente por el Congreso de la Unión, que no le hizo una sola corrección.

Para ello el Profesor Cervantes Ahumada me pidió que hiciera un índice tentativo de un Proyecto de una Ley de Procedimientos Marítimos, para

---

<sup>280</sup> Lucero Espinosa, Manuel. Ley Federal de Procedimiento Administrativo Comentada. México, Editorial Porrúa, 2001. Cuarta Edición Actualizada, p. 180.

presentarlo ante el Congreso de la Unión a través de algunos senadores y diputados federales amigos o conocidos suyos.

Atento a esa solicitud de mi maestro lo preparé y entregué, lo cual ya no se atendió por el Congreso de la Unión, ya que saldría en agosto de 1994. Sin embargo, ese índice se reprodujo, con un comentario propio, en el libro que preparé para la Colección “Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Marítimo” que prepara periódicamente el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, y que ahora se incluyó en la Enciclopedia Jurídica Mexicana, como sigue:

*“Finalmente, es muy importante que nos ocupemos de los procedimientos y procesos marítimos, pues sobre estos temas 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 estar dentro del sistema del Poder Judicial Federal de nuestro país, con jueces debidamente preparados en la materia.*

*“Los temas a tratar serían los siguientes:*

- “I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.*
- “II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.*
- “III. Del procedimiento en el caso de abordaje o colisión.*
- “IV. Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.*
- “V. Del procedimiento en el caso de averías gruesas o comunes.*
- “VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.*
- “VII. Del procedimiento en el caso del salvamento marítimo.*
- “VIII. Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.*
- “IX. Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.*
- “X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.*
- “XI. Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.*

- “XII. *Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.*
- “XIII. *Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.*
- “XIV. *Del arbitraje marítimo.*
- “XV. *De la conciliación marítima.*
- “XVI. *De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.*
- “XVII. *De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.*
- “XVIII. *De los jueces federales marítimos.*

“Para lo cual deberán llevarse a cabo:

- “a) *Estudios doctrinales que nos permitan ver los errores cometidos en el pasado.*
- “b) *No deben improvisarse ni seguirse modelos extranjeros de fácil copia, pero ajenos a la realidad nacional.*
- “c) *La revisión deberá ser escrupulosa, fundándose en serias investigaciones de expertos y preparados maritimistas.*
- “d) *Deberá hacerse ver a las autoridades la importancia de dichos estudios, para que los atiendan y eviten graves problemas a largo plazo.*
- “e) *Es necesario preparar al personal jurídico requerido, para que ocupe la plaza de juez federal marítimo. Ese mismo personal deberá estar preparado en Derecho Marítimo para entender todos los requerimientos jurídicos que los mexicanos interesados en el comercio y el Derecho Marítimos necesiten para resolver sus problemas.*
- “f) *Es necesario que se apliquen de manera adecuada todos los convenios internacionales adoptados por México en materia de Derecho Marítimo.*
- “g) *Finalmente, se requiere de una reorganización en el medio de la administración marítima.*<sup>281</sup>

Ya nos decía Eduardo Pallares, en su obra de Derecho Procesal Civil, que no debe nunca reunirse bajo una misma norma el derecho sustantivo, es decir, el que determina los derechos y obligaciones de los interesados en los actos jurídicos derivados de la navegación y comercio marítimos, y el derecho adjetivo,

---

<sup>281</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Marítimo ..., pp. 35 a 38.

que está integrado por todas las formas de los procedimientos, o sea judiciales, administrativos, arbitrales, conciliatorios, de investigación, etc.<sup>282</sup>

Por lo mismo, no nos cabe la menor duda que el Derecho Procesal Marítimo debe ser autónomo de su ley sustantiva, o sea de la Ley de Navegación vigente, o bien de la que la sustituya, de donde emanan precisamente los derechos y obligaciones que serán materia del proceso marítimo.

Ahora pasamos a las carencias más grandes de la norma jurídica que he comentado a lo largo de este Capítulo:

1. No se ocupa de manera directa en un capítulo particular de los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales, de ellos se ocupa a través de lo que trata del régimen de la navegación, artículos 30 a 37.
2. Para nada se ocupa del dragado, es mas ni su Reglamento, ni la Ley de Puertos y su Reglamento se ocupan de él, siendo una omisión muy grave.
3. La mención del abandono lo hace, en el caso del abandono administrativo, en el Capítulo IV, "Derrame, abandono y desguace de embarcaciones", de su Título Cuarto, "De la propiedad de las embarcaciones", lo cual es incorrecto, ya que es un acto administrativo, al cual solo dedica los artículos 77 y 78, es decir, es una referencia indirecta y no tiene un capítulo dedicado a él.
4. Respecto de la búsqueda y rescate de las personas, únicamente lo hace en el capítulo relativo al salvamento

---

<sup>282</sup> Pallares, Eduardo. Derecho Procesal Civil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1961, pp. 9 a 48.

marítimo, siendo que éste se refiere al salvamento del buque, o bien de las mercancías, no a las personas, de ahí una laguna muy grande, artículos 120 a 125.

5. No distingue y, por lo mismo, no separa el arribo y despacho normal de los buques, de las arribadas forzosas, las cuales se deben generalmente a riesgos y accidentes en la navegación, dedicándole solo dos artículos al tema de estudio, de ahí su limitación y falta grave, artículos 38 y 39.
6. No tiene una sola disposición en la que se hable de la fortuna de mar y, por ende, tampoco nos habla del buque como una universalidad de hecho, temas que están estrechamente ligados a la responsabilidad civil y la limitación de la misma, de la que pueden valerse el naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora y el operador. Por cierto el tratamiento que da a la responsabilidad civil es de una pobreza extrema, artículos 131 y 132.
7. Para nada se ocupa del contrato de arrendamiento o locación, su única referencia la hace para decir que existe el “fletamento o arrendamiento a casco desnudo”, sin hablarnos nada más acerca de este contrato de utilización de los buques y sus variados tipos existentes, artículo 95.
8. No se ocupa separadamente del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, del que solo hace mención al ocuparse del contrato de transporte marítimo de mercancías, artículo 98, párrafos tercero y cuarto.



9. En el tema relativo al contrato de transporte marítimo de mercancías no tiene una sola referencia a las órdenes de entrega, los recibos provisionales del oficial de la carga (mate's receipt), las boletas de embarque y las cartas de garantía.
10. No tiene una sola disposición relativa al contrato de seguro marítimo de cascos y de carga, las únicas referencias que se hacen sobre él las encontramos una en los medios de adquisición de los buques, al hablar de manera equívoca del abandono del buque o de la carga a favor del asegurador, al llamarle "dejación validamente aceptada por el asegurador", artículo 69, fracción II.

La otra referencia, sin mencionar para nada al seguro marítimo la tenemos en el artículo tercero transitorio, fracción I, que nos reenvía con una falta total de técnica jurídica a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, artículos 222 a 232 y 234 a 250, que está derogando. Donde no se nos habla del seguro marítimo de protección e indemnización.

Al leer esos artículos podemos ver que son de los que la derogada Ley antes citada, dedicaba al seguro marítimo: Capítulo IV, "Del seguro marítimo", de su Título Tercero, "De los contratos".

11. Tampoco se ocupa, para nada, de las compraventas marítimas internacionales, que son muy importantes en el comercio desde hace ya varios siglos. Por lo mismo, tampoco nos dice nada de los "términos internacionales del comercio" (INCOTERMS).

12. Finalmente, tiene además un trato muy pobre de diversas materias, lo cual vimos al examinar y comentar los errores de la vigente Ley de Navegación.

Es pues inaceptable que México siga teniendo una norma jurídica marítima fuera de la realidad nacional e internacional, tal divorcio se viene arrastrando ya más de doce años y por lo mismo urge adoptar una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde al avance y desarrollo económicos y sociales alcanzados por nuestro país, pero no siguiendo para nada la vigente Ley de Navegación que hemos comentado, ni cometiendo los mismos errores, ni agregando otros muchos como se hizo en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos elaborado por la Cámara de Diputados de la LVIII Legislatura, del que nos ocuparemos en el siguiente Capítulo.

## CAPITULO III

# HISTORIA DEL PROYECTO DE DECRETO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DE LA COMISIÓN DE MARINA DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS.

*“Conquistando para sí la nación mexicana todos los derechos que hasta aquí hemos recorrido, obtendrá al fin el lugar que le corresponde; y una vez cimentados sólidamente decirle, llenos de profunda emoción, lo que el romano á la libertad de su patria; ESTO PERPETUA”.*

Justo Sierra O'Reilly

### **3.1. BREVE HISTORIA DE UN PROYECTO.**

En septiembre de 2001, fui invitado por la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, LVIII Legislatura, presidida por el diputado federal Ing. César Patricio Reyes Roel, y también por el diputado federal Lic. José Tomás Lozano y Pardinás, con quién acordaba directamente en la Cámara, el cual desde abril de ese año habló conmigo para ver si yo podía ayudarles en la elaboración de un Proyecto de reestructuración de la vigente Ley de Navegación, a la que incluso pensaban seriamente cambiar el nombre por el de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Sin embargo, aún cuando manifesté mi aceptación, le indiqué al diputado Lozano que era necesario se pidiera la autorización de Petróleos Mexicanos (PEMEX), ya que yo laboraba en esa empresa paraestatal. El diputado Reyes Roel se dirigió al Director General de PEMEX, Ing. Raúl Muñoz Leos, señalándole que yo trabajaba como asesor de la Gerencia Jurídica, presidida, en ese entonces, por el Lic. Xavier Díez de Urdanivia y Fernández, quién no se por cuales razones no me pasaba la orden del Director General autorizando mi Comisión en la Cámara de Diputados.

Tal Comisión era con el propósito de ayudarles a elaborar un Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que les permitiera derogar la vigente Ley de Navegación, o bien enmendarla según fuera necesario.

No obstante y como no me acercaba a la Cámara de Diputados, por la retención de la autorización para realizar mi Comisión en ella, los diputados se apresuraron a presentar el 14 de diciembre de 2001 un Proyecto de Iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimos al pleno de la Cámara de Diputados, a través de la cual se enmendaba la vigente Ley de Navegación, es decir no se hacía un nuevo Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

A pesar de que mi autorización no llegaba, trabajé solo en un Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual concluido lo entregué a la

Cámara de Diputados, Comisión de Marina, el 17 de diciembre de 2001, es decir tres días después de presentado el Proyecto de la Comisión de Marina, creo oportuno señalar que me basé en el contraproyecto que elaboré en PEMEX, en relación con la versión número 13 del Proyecto de la Ley de Navegación vigente. Dicho Proyecto contaba con una Exposición de Motivos, el texto de la propuesta Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 412 artículos, y cinco Transitorios, además una columna de comentarios a la derecha del texto de Proyecto de la Ley y a lo largo de ella.

No fue sino hasta la llegada del Abogado General de PEMEX, Lic. José César Nava Sánchez, en diciembre de 2001, cuando se urgió mi participación en la Cámara de Diputados, toda vez que dicho abogado había sido compañero de los diputados de la LVIII Legislatura, pues para ocupar el cargo de Abogado General de PEMEX solicitó licencia a la Cámara de Diputados.

De esta manera el 9 de enero de 2002, me presenté ya oficialmente en la Cámara de Diputados, donde iniciamos el examen del Proyecto de Iniciativa presentado por los diputados de la Comisión de Marina, manifestándoseme que se dejaría mi Proyecto en reserva.

Fue así, como organizamos una reunión en Ciudad del Carmen, Campeche para discutir el Proyecto de Iniciativa, en donde además de los diputados de la Comisión de Marina y sus asesores, participarían todos los grupos de interesados: navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores de los buques; agentes marítimos; pilotos de puerto; marinos mercantes y marinos de guerra; miembros representantes de las administraciones portuarias integrales; entre otros que sería largo enumerar.

Muchos de los participantes representaban a Secretarías de Estado, Organismos Descentralizados y asociaciones de esos grupos interesados como la Secretaría de Marina, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Instituto

Nacional de Migración, la Comisión Federal de Competencia Económica, Petróleos Mexicanos, PMI Comercio Internacional; Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM); Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A. C (AMANAC); Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana Similares y Conexos; Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto; Colegio de Marineros de Campeche; Colegio de Marineros de la Ciudad de México; Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP); el Sindicato de Trabajadores de PEMEX; entre otros muchos. Además otras organizaciones que no participaron, pero enviaron comentarios, como son entre otras, la Cámara Nacional de la Industria Pesquera (CANAINPESCA) y el Consejo de Cámaras de Industriales de Jalisco (CCIJ).

Además algunos asistentes participaron a manera personal en la reunión, algunas de ellas ofrecieron interesantes soluciones, pero las más sus propuestas dejaron mucho que desear por lo limitadas e improcedentes, por lo que hubieron a la larga de desecharse.

Cabe subrayar que destacaron las ausencias de los organismos cúpula del comercio nacional, de la industria y de los exportadores e importadores, como son la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio (CONCANACO), Confederación de Cámaras de Industriales (CONCAMIN), Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM), la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. (AMUTMAC), que son los usuarios del transporte marítimo por excelencia, cuyos comentarios hubieran sido de gran importancia para enriquecer el Dictamen de Iniciativa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos presentado.

El rechazo del Proyecto de Iniciativa fue unánime por dichos grupos, los cuales manifestaron que preferían la Ley de Navegación vigente, a la que únicamente debían hacerse algunas enmiendas y modificaciones para adecuarla al interés de los participantes.

Ello me pareció sumamente absurdo, si revisamos detenidamente todo lo que dijimos en el Capítulo anterior. Pero además, al adoptar ya el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos por la Cámara el 12 de diciembre de 2002, se iniciaron las protestas ante la Cámara de Senadores, para evitar su adopción definitiva.

Por supuesto, hay que señalar que la mayoría de los participantes no tenían formación jurídica y mucho menos eran especialistas en el Derecho Marítimo, caso en el que se encontraban únicamente el entonces Maestro José David Enríquez Rosas, hoy ya doctorado, y él que esto escribe.

### **3.2. ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE LA COMISION DE MARINA DE PROYECTO DE INICIATIVA DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

Volviendo a los comentarios, tenemos primero los hechos por el Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos del Consejo Consultivo para reactivar la Marina Mercante, que opera en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que al concluir su octava reunión, concluía con el siguiente acuerdo:

*“Realización del estudio y análisis de la Iniciativa de Ley inherente a la Ley de Navegación, expedida por la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados y presentación de las diversas posturas de los participantes de la reunión.”<sup>1</sup>*

La Secretaría de Marina, Armada de México, hizo ver con toda energía que:

*“Las embarcaciones de la Armada no están, ni pueden estar regidas por esta Ley. También se hace referencia a embarcaciones o artefactos navales militares pertenecientes a otras naciones, la Ley no puede aplicarse en forma extraterritorial.”<sup>2</sup>*

En lo cual tienen razón, pues en nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos tuvimos cuidado en dejarlo redactado en la forma debida,

<sup>1</sup> Octava Reunión del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos. Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante Mexicana. Minuta de Trabajo. México, 10 de enero de 2002, p. 2.

<sup>2</sup> Secretaría de Marina, Armada de México. Tríptico del Proyecto de Reformas y Adiciones a la Ley de Navegación. México, marzo de 2002, p. 1.

evitando esa cuestión, pero también tuvimos cuidado en no hacer referencia a los artículos de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que nuestra Ley tendría que ser reglamentaria no únicamente de los que cita la Secretaría de Marina, sino de todos los siguientes: 27, 28, 32, 42, 48, 73 fracción XIII, 76 fracción I, 89 fracciones I, X y XIII, 104 fracción II, 118 fracción I, 123, 131, 133 y 134, que son todos los artículos constitucionales en donde se sustenta el Derecho Marítimo Mexicano.

Desde luego, la Secretaría de Marina, Armada de México, fue más allá al elaborar un Tríptico del Proyecto de Reformas y Adiciones a la Ley de Navegación, en él que en una columna puso el texto de la vigente Ley de Navegación, en la segunda columna el texto propuesto por la Cámara de Diputados y en la tercera su opinión y el texto que propone.<sup>3</sup>

Sin embargo, tampoco fueron todo lo afortunadas que se deseaba ya que, por ejemplo cita los artefactos navales, separándolos de los buques y sabemos que son lo mismo, lo que nos sorprende, pues la Secretaría de Marina tiene un representante permanente ante la OMI, el Agregado Naval de México ante el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y por lo tanto conoce plenamente los Convenios MARPOL 73/78 y OPRC/90, donde en la definición de buque se incluye a los artefactos navales.<sup>4</sup>

Curiosamente da por supuesto que todos conocen y saben distinguir los modos de adquirir una embarcación del Derecho Marítimo, de aquellos del Derecho Común Público o Privado, y ya vimos como no es así, al incluir el Derecho de Angarías y el Decomiso o Incautación, los que se basan en el Derecho Internacional Público y el Derecho Fiscal y el Derecho Aduanero, que pertenecen al Derecho Público de orden común.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Idem. El Tríptico se presentó en 99 pp.

<sup>4</sup> Ibidem., p. 1.

<sup>5</sup> Ibidem., pp. 43 a 45.



La Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM), nos dice al concluir sus comentarios genéricos lo siguiente:

*“Solicitamos realizar las gestiones necesarias a efecto de solicitar a la Coordinación General de Puertos que ese conducto (sic) el Ejecutivo Federal retire la iniciativa de Ley del Pleno de la H. Cámara de Diputados, toda vez que la Ley de Navegación actual, sólo requiere de pequeños ajustes y no de una reforma total. A efecto de poder presentar un proyecto que sea acorde con la realidad marítima nacional e internacional, sugerimos que sean llevadas a cabo reuniones de trabajo en las que intervenga todo el sector involucrado.”<sup>6</sup>*

Esta afirmación nos dejó estupefactos ya que después de examinar los errores de la Ley de Navegación vigente, no vemos como puede dejarse tal Ley, por lo que se hace necesaria una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde con la realidad marítima de México y del ámbito internacional.

Por su parte Petróleos Mexicanos (PEMEX), hizo ver dos graves cuestiones que debieron tenerse muy en cuenta por los miembros de la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados que los soslayaron y dejaron de lado:

*“A contrario sensu de su objeto, que es el de reactivar la Marina Mercante Mexicana, consideramos que las propuestas estatuidas en la misma, se alejan de las prácticas comerciales internacionales actuales, del Derecho Internacional y en especial, de los usos y costumbres marítimos internacionales.”<sup>7</sup>*

*“Algunas de las disposiciones que conforman el proyecto, se contraponen con la normatividad internacional, así como en los usos y costumbres marítimos internacionales.”<sup>8</sup>*

---

<sup>6</sup> Comentarios de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo con respecto a la Inicitiva de Ley por la que se modifica, reforma y adiciona, diversas disposiciones de la Ley de Navegación vigente. México, CAMEINTRAM, marzo de 2002, p. 2.

<sup>7</sup> Jáuregui Zentella, Reynaldo et al. Comentarios preliminares del Grupo PEMEX a la Iniciativa de Ley por la que se modifica, reforma y adicionan diversas disposiciones de la vigente Ley de Navegación. México, 24 de enero de 2002, p. 1.

<sup>8</sup> Ibidem., p. 1

Esta afirmación no es temeraria, pues como ya vimos antes, precisamente de lo que se trató fue lograr que se evitara esa oposición, que si existía en la Ley de Navegación vigente, como lo vimos en el Capítulo II de esta obra. Además de que gravemente dicha norma jurídica si se aparta de la realidad comercial marítima nacional e internacional.

La otra cuestión se refería al incremento del costo por el empleo del transporte marítimo:

*“Es importante señalar que esta Ley puede ocasionar el incremento en el costo del transporte, al contener medidas proteccionistas que se deberán dar sin ocasionar el encarecimiento del servicio de transporte, ya que esto afectaría de forma directa al precio que paga el consumidor final de energéticos.”<sup>9</sup>*

Las afirmaciones de PEMEX, aún cuando ciertas, no debieron hacerse así, toda vez que no se debe perder de vista, que con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos propuesta por la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados se pretendía evitar la salida de cuantiosas divisas pagadas a los flotas mercantes extranjeras, lo cual no se logra así, sino de otra forma. Podríamos decir que una de esas formas era la de propiciar la adopción del Proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante que proponía el Diputado José Tomás Lozano y Pardinás, que ignoramos porque se dejó de lado.

La Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (ASOMAR), nos hace ver entre otras cosas:

*“Crea la figura del arrendamiento y locación de las embarcaciones. De aceptarse esta modificación se estaría actuando en contra de lo que hemos estado persiguiendo, en cuanto a la necesidad de crear condiciones adecuadas que fomenten la inversión en empresas navieras mexicanas, pues el arrendamiento tiene consecuencias fiscales que*

---

<sup>9</sup> *Ibidem.*, pp. 1 y 2.

*perjudicarán el crecimiento de la actividad marítima en el país de incrementar los costos del transporte para el comercio exterior y el de cabotaje. Adicionalmente, iríamos en contra de la reglamentación extranjera e internacional que ha reconocido durante varios siglos como figuras para la explotación de las embarcaciones de forma exclusiva a los diferentes contratos de fletamento y no de arrendamiento o locación.”<sup>10</sup>*

No cabe duda que quién escribió y redactó ese documento no conoce el Derecho Marítimo, pues el arrendamiento o locación en el medio marítimo es tan antiguo como la misma navegación. Decir que se iría contra el derecho extranjero es otra aberración, citemos para ello algunas leyes extranjeras: Ley de Navegación Argentina vigente, que dedica al arrendamiento o la locación los artículos 219 a 226; Código de Comercio de Colombia vigente, donde se dedica el Título XI al arrendamiento de las naves, artículos 1678 a 1687; por último, el “Codice Italiano della Navigazione” de 1942, debido al Decreto Real del Rey Víctor Manuel III, del 30 de marzo de 1942, dedica el Capítulo I, del Título I, “De los contratos de utilización del buque”, del Libro Tercero, “De las obligaciones relativas al ejercicio de la navegación”, a la locación, artículos 376 a 383.<sup>11</sup> Además de que evitar que haya imposición fiscal sobre el arrendamiento o locación de los buques podría lograrse a través del Proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante ya citado.

Luego, no es posible corregir un Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si se desconoce el Derecho Marítimo en sus más elementales contenidos.

Otra afirmación que nos revela ese desconocimiento, es el siguiente:

---

<sup>10</sup> Celis Roca, Agnes. Directora General de la Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (ASOMAR). Comunicación dirigida a la Coordinación del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos, Secretaría Técnica. México, 18 de enero de 2002. 3 pp.

<sup>11</sup> Ley de Navegación y Legislación Concordante. Buenos Aires, La Ley, S. A. Editora e Impresora, 1978, pp. 30 y 31.

Ortega Torres, Jorge. Código de Comercio. Bogotá, Editorial Temis, S. A., 1987. Códigos de Bolsillo Temis. Duodécima Edición actualizada, pp. 387 y 388.

Fragali, M. Codice della Navigazione. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1967, pp. 82 y 83.

*“En general carece por completo de técnica jurídica y legislativa.”<sup>12</sup>*

Se requiere audacia para decir tales cosas, cuando se desconoce el Derecho Marítimo, por quién afirma esto.

Finalmente, nos dice el autor del escrito que:

*“Es la opinión de la Asociación que represento que la actual Ley de Navegación es adecuada a las circunstancias actuales de la marina mercante mexicana y es congruente con la reglamentación internacional en vigor y los usos y costumbres internacionales y que las modificaciones necesarias como la que se pretende aprobar en materia de cabotaje, se deben elaborar en un grupo multidisciplinario en el que se tomen en cuenta los intereses y las decisiones de los involucrados.”<sup>13</sup>*

Nuevo equívoco, si recordamos que la Ley de Navegación vigente está llena de errores, los que dejamos claramente señalados en el Capítulo II de este trabajo, además de que va en contra de los tratados internacionales de que México es Parte y es más, de la propia Constitución Mexicana, por lo cual no es congruente con ellos.

Por su parte, el grupo TMM, S. A. de C. V., manifestó que:

*“... resulta importante señalar que la Ley de Navegación vigente es adecuada y está funcionando de manera eficiente, por lo que únicamente propondríamos las siguientes, adecuaciones a la Ley de Navegación.”<sup>14</sup>*

Esta afirmación nos parece más grave que cualquiera de las anteriores, ya que habiendo sido la empresa naviera más importante del país debería conocer que

---

<sup>12</sup> Celis Roca, Agnes. *Op. cit.*, p. 2.

<sup>13</sup> *Ibidem.*, p. 3.

<sup>14</sup> Muñoz Arteaga, José Manuel. *Comentarios a la Iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimo*. México, Transportación Marítima Mexicana S. A., de C. V 14 de febrero de 2002, p. 1.

la Ley de Navegación vigente tiene una cantidad enorme de errores como lo hicimos ver a lo largo del Capítulo II de este trabajo.

Como conclusión general nos señalan reiterando lo anterior que:

*“Por todo lo anteriormente expuesto, podemos concluir que en ningún momento se ha sugerido una reforma integral a la Ley de Navegación vigente, más que en ciertos artículos como el artículo 34 relativo al cabotaje, cuya redacción se ha venido discutiendo en el Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante Mexicana, así como de adicionar en la Ley de Navegación vigente un capítulo que contemple el seguro marítimo y sobre el artículo 114 de la Ley de Navegación vigente en lo relativo a homologar el término prescripción de cuatro años para las acciones derivadas de abordaje, con el término de dos años contemplado en la Convención para la Unificación de determinadas Reglas en materia de Abordaje.”<sup>15</sup>*

Por su parte Rolando Lemus Ortiz de la Constructora y Arrendadora México, S. A. de C. V., nos hizo ver que una modificación, reforma y adición de las disposiciones de la Ley de Navegación vigente se trata de una nueva Ley, la que dice tiene graves deficiencias, que ponen en riesgo la Marina Mercante Nacional.<sup>16</sup>

Tiene razón el texto original tenía una serie de disposiciones que comprometían seriamente la efectividad del negocio marítimo, por su carácter eminentemente proteccionista, sin atender a las necesidades reales del mercado, pues no nos ofrecía una solución viable, ni se dieron las condiciones adecuadas de carácter administrativo, financiero y fiscal.

El Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, a través de su Comité Ejecutivo Nacional, presentó una serie de consideraciones sobre el Proyecto de Iniciativa de

---

<sup>15</sup> *Ibidem.* p. 11

<sup>16</sup> Lemus Ortiz, Rolando. Análisis y discusión de la Ley por la que se modifica, reforma y adiciona diversas disposiciones de la vigente Ley de Navegación. México, Constructora y Arrendadora México, S. A. de C. V., 16 de enero de 2002, p. 1.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, seguida de un Anexo que contiene una propuesta de reforma legal en materia de pilotaje.

Como lo esperábamos no les gustó el empleo de la expresión “prácticos”, pues consideran que esta mención significa un atraso o retroceso en cuanto al nivel profesional y grado académico exigible en este servicio público.

Ya vimos que eso no es así, pues el practicaaje es el ejercicio de la profesión de práctico de puerto o de costa, o sea es la persona que se encarga de conducir el buque en su entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos, para garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias.<sup>17</sup>

Por otra parte el piloto es la persona “que entiende y ejerce el arte de dirigir un buque determinando su situación y rumbos [es decir, la dirección que sigue un buque durante su navegación que nada tiene que ver con el practicaaje] que debe seguir para trasladarse al punto de su destino; también se da este nombre al que dirige un globo o bien un aeroplano.”<sup>18</sup>

Por otra parte, la Organización Marítima Internacional (OMI), que ellos citan cuidadosamente en su trabajo les llama prácticos y no pilotos, recordemos la Resolución A.889(21) del 25 de noviembre de 1999, fecha en que la aprobó la Asamblea General de la OMI, “Medios para el transbordo de prácticos”.<sup>19</sup>

Además en España se les tiene consideración de funcionarios públicos a los prácticos, la Resolución del 11 de mayo de 1919 y la Real Orden del 23 de octubre de 1914 así nos lo hacen saber, señalándonos además “que tienen por misión prestar servicios en las entradas y salidas y movimientos que necesiten los buques,

---

<sup>17</sup> Enciclopedia General del Mar. “Práctico”... Vol. VII, pp. 144 a 146.

<sup>18</sup> Ibidem “Piloto”... Vol. VI, p. 1266.

<sup>19</sup> Resoluciones de la 21ª Asamblea y otras decisiones. Resoluciones 874 a 901, 15-26 noviembre 1999. Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, pp. 110 a 115. ISBN 92-801-3537-6.  
[www.imo.org.com](http://www.imo.org.com)

siendo responsables de la derrota del buque desde que lo abordan hasta dejarlo fondeado en el sitio conveniente.”<sup>20</sup>

Luego en el idioma español, solo en México se les pretende dar tal designación de pilotos a los prácticos, pues el piloto en España y en el resto de América Latina es el primer oficial del cuerpo de cubierta, ya que éstos países se les llama prácticos.

Así el práctico debe tener el Título de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo y contar además con el certificado de competencia para ejercer su profesión, como se señalaba en la Guía de Carreras Universitarias preparada por la Universidad Nacional Autónoma de México.<sup>21</sup>

Pero nos sorprende que señalen también que:

*“Como todos sabemos, la Ley vigente es un ordenamiento moderno; sintético y bien estructurado; que armoniza con el Derecho internacional al remitir a los convenios internacionales aplicables en la materia que emanan del Organismo Marítimo Internacional (OMI) [Creemos que se refieren a la Organización Marítima Internacional organismo especializado de las Naciones Unidas], y que en términos generales responde en gran medida a las necesidades actuales del medio marítimo.”<sup>22</sup>*

Lo cual como ya vimos, no es así en nuestro Capítulo II al comentar los artículos 48 a 51 de la vigente Ley de Navegación en relación con el practicaaje y, por supuesto las demás disposiciones confusas y contradictorias que van en contra de los Convenios ratificados o adheridos por México, en especial los de la OMI.

---

<sup>20</sup> Enciclopedia General del Mar. “Práctico”... Vol. VIII, pp. 141 a 146.

<sup>21</sup> Derbez, Jorge. Las Profesiones Universitarias (Guía de Carreras). México, Universidad Nacional Autónoma de México, Departamento de Psicopedagogía, Dirección General de Publicaciones, 1974. Décima Edición, p. 131.

<sup>22</sup> Consideraciones del Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos en torno al Capítulo de Pilotaje. Iniciativa de reformas a la Ley de Navegación. Mazatlán, Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, enero de 2002, p. 3.

A su vez la Asociación Mexicana de Agentes Navieros A. C. (AMANAC), solicitaba se autorizara el transbordo de contenedores llenos de mercancía de importación o de exportación, para lo cual pedía se le agregara un párrafo al artículo 116 del Proyecto de Iniciativa con el siguiente texto:

*“El transporte de contenedores llenos entre puertos nacionales con mercancías de importación o exportación podrá ser efectuado por embarcaciones extranjeras en navegación de altura, siempre que el conocimiento de embarque se emita desde un punto del Territorio Nacional y domicilio de entrega sea en lugar del extranjero o viceversa.”<sup>23</sup>*

La propuesta no es clara, pues para nada se menciona el transbordo en el texto propuesto además de que la redacción nos parece confusa.

También pidió que se protegiera a los agentes navieros, a los que también llama agentes consignatarios; términos que ya vimos no son correctos; contra cualquier persona que pretenda ser agente naviero, ya que hoy día proliferan éstos, formados por exempleados despedidos de esas agencias por ser incompetentes, o faltos de ética comercial, o bien ineptos.

También piden defensa contra las líneas extranjeras que representan, que deciden de manera unilateral dar por concluido el contrato de agenciamiento y por lo mismo, proponen los textos de dos artículos sobre el particular, en el primero de los casos estableciendo una serie de requisitos para ser agente naviero y en el otro establecer sanciones para las líneas extranjeras que actúen así.<sup>24</sup>

Asimismo, criticó lo del arrendamiento o locación en los mismos términos que ASOMAR, lo cual no comentamos, pues son válidas nuestras apreciaciones para este caso también.

---

<sup>23</sup> AMANAC., Comentarios al Proyecto de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados por el que se reforma y adicionan diversos artículos de la Ley de Navegación vigente, México, 30 de enero de 2002, p. 1.

<sup>24</sup> AMANAC., Comentarios al Proyecto de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados por el que se reforma y adicionan diversos artículos de la Ley de Navegación vigente, México, 31 de enero de 2002, p. 2



Por último, y para dejar de lado estos comentarios tan negativos del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pasamos a señalar el documento que entregó a la Comisión de Marina el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM), que más que una crítica, fue una propuesta para reactivar la flota mercante petrolera.

El trabajo fue dividido en cinco partes como sigue:

- a) Historia de la Flota Petrolera.
- b) Situación Actual.
- c) Consideraciones Adicionales.
- d) Esquema de arrendamientos: 30,000 toneladas de peso muerto;  
40,000 toneladas de peso muerto,
- e) Conclusiones finales.<sup>25</sup>

Ello nos demuestra que había un pleno interés en reactivar la flota mercante nacional, desde luego, el STPRM más acudía a la figura del arrendamiento con opción a compra (leasing).<sup>26</sup>

Por supuesto que los comentarios hechos no fueron todos, si recordamos que en la reunión de Ciudad del Carmen, Campeche, participaron alrededor de 400 personas y, más tarde, en Veracruz otras tantas, por lo que únicamente hemos seleccionado los más importantes.

### **3.3. EXAMEN DE LA PROPUESTA DE JOSÉ DAVID ENRÍQUEZ ROSAS DE PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

Originalmente la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados nos pidió a ambos abogados elaboráramos conjuntamente un Proyecto de Ley de Navegación

---

<sup>25</sup> Comités Ejecutivos Laborales Secciones 1 y 10 del S. T. P. R. M. Flota Petrolera. Consideración del Caso. Situación Actual y Esquemas de Reactivación. Ciudad del Carmen, Campeche, Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, 31 de enero de 2002, p. 17.

<sup>26</sup> Idem.

y Comercio Marítimos, señalándonos una fecha para dar inicio a nuestros trabajos, sin embargo el Maestro José David Enríquez Rosas nunca se comunicó conmigo, para más tarde iniciar la entrega de su propio Proyecto.

El Mtro. Enríquez Rosas les hizo llegar su propuesta, la cual reproducimos a continuación:

**“INICIATIVA DE REFORMA A LA LEY DE NAVEGACIÓN  
METODOLOGÍA DEL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE MARINA**

*David Enríquez  
Asesor de la Comisión de Marina  
de la Cámara de Diputados  
del H. Congreso de la Unión  
LVIII Legislatura  
Febrero de 2002.*

*“Sumario: I Introducción. II. Aspectos constitucionales. III. Aspectos Internacionales. IV. Aspectos estructurales. V. Aspectos específicos. VI. Aspectos de redacción y estilo.*

***“I. INTRODUCCIÓN.***

*“El objeto de este documento es proponer a la Comisión de Marina una metodología de trabajo a partir de la cual se generará el dictamen a la iniciativa de reforma de la Ley de Navegación a su cargo. Además de esta instrucción, el mismo se divide en cinco epígrafes que buscan aportar elementos críticos a la iniciativa.*

*“Primero se estudian las (sic) posibles rasgos de inconstitucionalidad de los contenidos de la iniciativa para después incidir en las violaciones a diversos tratados internacionales de los que México es parte. La importancia de adecuar la iniciativa salvaguardando tanto la Constitución Federal como los tratados internacionales es fundamental, toda vez que la reforma –una vez aprobada- podría ser objeto de una acción de inconstitucionalidad o en su caso, de diversas demandas de amparo. Más aún, el incumplimiento de obligaciones internacionales establecidas en los tratados internacionales, acarrearía responsabilidad internacional a nuestro país.*

*“Así pues, de conformidad con el artículo 133 de nuestra Constitución –y de su interpretación por la Suprema Corte de Justicia de la Nación- el pleno respeto tanto a la Constitución Federal como de los tratados internacionales a los que México esta vinculado, representan en mi opinión, las columnas no negociables del dictamen y en su caso, de la reforma misma.*

*“Una vez desarrollados brevemente estos dos primeros epígrafes, propondré algunas adecuaciones a la estructura de la*

*reforma, de modo que cuente con un mejor grado de sistematización. A partir de esa estructura, y tomando en cuenta los comentarios que los diversos sectores han hecho respecto a la iniciativa, propondré trabajar sobre la modificación de diversas instituciones y figuras jurídicas en lo particular. Finalmente, comentaré la necesidad de practicar una revisión del estilo utilizado en la redacción de la iniciativa.*

*“Por otra parte, debo advertir que tanto para la elaboración de este documento como del dictamen final mismo –a ser sancionado por la Comisión de Marina- he tenido en cuenta los comentarios, acuerdos y oposiciones de los distintos sectores que han participado en las mesas de trabajo instaladas a partir de la presentación de la iniciativa ante la Cámara de Diputados.*

*“Con estas ideas de carácter introductorio, es que el presente documento pretende ser el “mapa” del dictamen final de la iniciativa de reforma a la Ley de Navegación, a partir del cual, la Comisión de Marina proponga la votación del proyecto legislativo.*

## **“II ASPECTOS CONSTITUCIONALES**

*“Entre los aspectos constitucionales, por una parte es necesario determinar la categoría de la Ley de Navegación en el ámbito de la jerarquía de las leyes en México; y por otra, analizar –y en su caso eliminar- aquellas normas que puedan ser consideradas como violatorias de la Constitución.*

*“Por lo que ve al primer tema, debe primero destacarse (sic) que en el ámbito federal pueden catalogarse tres distintas especies de leyes; las orgánicas, las reglamentarias y las ordinarias. Bajo el texto vigente del artículo 1° de la Ley de Navegación, ésta es una Ley ordinaria, toda vez que ni regula en el ámbito secundario una norma constitucional que así lo indique, ni tampoco estructura un órgano autónomo constitucional o una entidad de la administración pública federal.*

*“Sin embargo, la iniciativa busca –en la misma disposición- considerar la Ley de Navegación como una ley reglamentaria “ de los artículos 27, 28, 32 y demás relativos de la Constitución Federal”. En mi opinión, existen razones materiales y formales para concluir que la Ley de Navegación no es una ley reglamentaria de la Constitución.*

*“En el ámbito material esto se explica porque para considerar en sentido escrito la existencia de una ley reglamentaria, es precisamente en el texto constitucional en donde expresamente se indica que se expedirá una ley reglamentaria sobre la materia”<sup>27</sup>*

---

<sup>27</sup> V. por ejemplo el art. 27 fr. XVII respecto a la Ley Agraria o bien el art. 107 constitucional respecto a la Ley de Amparo, entre otros varios ejemplos

Además, las leyes reglamentarias se basan en contenidos constitucionales precisos y no vagos, como ocurre en el caso de la iniciativa.

*“A pesar de que no existe una explicación profunda en la exposición de motivos, me parece que los redactores intentaron dotar a la ley ordinaria. De ser esta la intención, considero que se estaría cometido (sic) un error de interpretación, pues la jurisprudencia emanada de la novena época del tribunal en pleno de la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha dejado claro que no existe diferencia jerárquica entre las leyes reglamentarias, orgánicas u ordinarias.*

*“Así, en caso de existir un conflicto entre leyes de distinta generación y función –por ejemplo una reglamentaria respecto a una ordinaria – no prevalecerá la primera sobre la segunda por reglamentar ésta a la Constitución, sino que se atenderá a si alguna de ellas viola o no el texto constitucional. De esta forma, si la intención era darle una mayor jerarquía a la Ley de Navegación de la que actualmente tiene a través de la nominación de “ley reglamentaria”, el esfuerzo resulta inútil ya que por no ser reglamentaria es superior al resto del sistema legislativo.*

*“Por otra parte y siguiendo con la idea anterior la designación del carácter público e interés social que se pretende en la iniciativa, tampoco revestiría a la Ley de Navegación de una jerarquía mayor en el ámbito nacional. Más aún, parece erróneo el considerarla con los citados adjetivos , pues si bien es cierto que contiene diversas normas imperativas, la generalidad de sus normas son de naturaleza mercantil y dispositiva.*

*“Por lo que ve a las posibles violaciones constitucionales, es importante estudiar cada una de las disposiciones de la iniciativa en donde se establecen regímenes preferenciales para mexicanos, pues esto no solamente podría tener como consecuencia violaciones a tratados internacionales, sino violaciones a la Constitución relativas a la garantía de industria de los extranjeros que legítimamente buscarán realizar actividades en el país . Así, por ejemplo, debe confrontarse el art. 33 de la iniciativa con el art. 5º de la Constitución Federal. Esta metodología deberá aplicarse a toda la iniciativa para eliminar los contenidos viciados de inconstitucionalidad.*

### *“III ASPECTOS INTERNACIONALES.*

*“Como mencionaba en la introducción, de entrar en vigor el texto actual de la iniciativa generaría diversas violaciones a tratados internacionales, con lo cual es necesario fijar una posición y en su caso, denunciar estos con antelación para evitar hacer incurrir a México en responsabilidad internacional, o bien, adecuar el texto de*

la iniciativa de modo que sea respetuosa de los convenios de los que nuestro país forma parte.

“No es objeto de este documento indicar los diversos contenidos de la iniciativa que violan tratados internacionales, sin embargo, consideramos prudente señalar al menos tres ejemplos:

- (a) *Transporte de mercancías.* México es parte contratante del sistema de responsabilidad de transportistas marítimos conocido comúnmente con las Reglas de La Haya –Wisby. En ellas, por ejemplo, se establece un período de responsabilidad del porteador mientras la carga se encuentre a bordo de la embarcación, sin embargo el art. 117 de la iniciativa intenta ampliar el ámbito de responsabilidad, yendo así en contra de las Reglas. además, en su art. 120 desvirtúa las causas de exoneración del transportista marítimo, por lo que igualmente viola el sistema de La Haya-Wisby y hace que México incurra en responsabilidad internacional.
- (b) *Régimen de navegación.* Además del principio de reciprocidad internacional, México está vinculado a una gama de tratados internacionales a través de los cuales se permite la navegación de altura a embarcaciones de –prácticamente- todas las banderas. Un ejemplo de ello es el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en donde se establece que las embarcaciones con bandera extranjera podrán proporcionar transporte marítimo internacional en México cuando exista reciprocidad internacional con la nación de la matrícula de la embarcación. Sin embargo, en su art. 33, la iniciativa determina la preferencia para nacionales en navegación de altura, lo cual además de ser una posición arcaica, viola una gama de tratados internacionales, entre los que podemos destacar el TLCAN.
- (c) *Responsabilidad civil.* La limitación del monto cuantitativo de la responsabilidad civil del armador y de otros sujetos vinculados a la aventura marítima es uno de los rasgos característicos del Derecho marítimo. La limitación ha sido reconocida en una gama de tratados internacionales en vigor para México, entre los que se pueden destacar el Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, o bien, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Sin

embargo, el art. 190 de la iniciativa no tiene en cuenta el derecho de la limitación, violando con ello los tratados internacionales descritos.

*“Así pues, la modificación de la iniciativa por lo que a las violaciones a convenios internacionales, se centrará en analizar de talladamente,(sic) cuales de sus normas incurren en este grave error, para en su caso, dejar el texto tal y como está a la fecha en la Ley de Navegación, o bien, adecuarlo sin caer en violaciones a tratados internacionales.*

#### *“IV ASPECTOS ESTRUCTURALES.*

*“Como ha sido señalado a lo largo de los comentarios preliminares, es conveniente adicionar cuatro títulos a la iniciativa y reestructurar algunos de sus contenidos de modo de que queden ordenados de un más sistemático. Así, se incluirán los títulos sobre seguro marítimo, disposiciones procesales, compraventas marítimas, así como sobre política marítima.*

*“De este modo, se adecuaría el texto de contratos de seguro marítimo del título actual sobre contratos de utilización de embarcaciones para enmarcarse en el título de seguro marítimo. Asimismo, se incluirán las disposiciones sobre compraventas marítimas en el título respectivo.*

*“Este cambio estructural de los primeros tres capítulos arriba mencionados, ha sido propuesto durante las mesas de trabajo dedicadas a la revisión de la iniciativa, teniendo una aprobación general de los sectores, toda vez que no merma el proyecto, sino que distribuye sus contenidos con un contenido más sistemático.*

*“Por otra parte, en mi opinión no existen argumentos suficientes para buscar una dispersión legislativa del Derecho marítimo, sino que es posible –y recomendable- que todos los contenidos del ámbito marítimo se encuentren en una sola ley, y con ello se logre un mayor nivel de sistematización. Es por ello que propongo una revisión profunda del anteproyecto de Ley de la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, para incluir sus disposiciones en un título que norme la política marítima del Ejecutivo Federal, en lo que podría organizarse como un título más denominado Política Marítima.*

*“Con ello, se buscaría darle un sentido más sólido y permanente a las políticas públicas en materia naviera, y no solamente un apoyo coyuntural. Se establecerían criterios normativos estables de apoyo y coordinación al sector estables para, a partir de ellos, dar un seguimiento flexible a través de disposiciones reglamentarias y otros actos administrativos. Así, el propósito buscado de reactivar la marina mercante no*

quedaría inscrito en una ley truncada temporalmente, sino en un conjunto sistemático y permanente de disposiciones que normen las políticas públicas del Ejecutivo Federal tanto de apoyo al sector como de coordinación de facultades, a través de instrumentos de naturaleza administrativa.

“En este orden de ideas, los títulos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, serían los siguientes:<sup>β</sup>

NUMERAL	TITULO
Primero	Disposiciones Generales
Segundo	De la Marina Mercante
Tercero	De la Navegación
Cuarto	De la Propiedad de las Embarcaciones
Quinto	De los Contratos de Utilización de Embarcaciones
Sexto	De los Riesgos y Accidentes de la Navegación
*Séptimo	Del Seguro marítimo
*Octavo	De las compraventas Marítimas
*Noveno	Disposiciones Procesales
*Décimo	Política Marítima
Undécimo	Sanciones

#### “V ASPECTOS ESPECÍFICOS

“Por aspectos específicos, me refiero a cada una de las instituciones y figuras de la iniciativa que han sido objeto de crítica por distintos sectores. Así, la metodología en esta etapa del dictamen y la formulación del proyecto final de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos será revisar cada una de las observaciones y en su caso, modificar la regulación figura por figura, teniendo como eje normativo el respecto (sic) a la Constitución y los tratados internacionales de que México forma parte.

#### “VI ASPECTOS DE REDACCIÓN Y ESTILO.

“En una última fase del proyecto de dictamen se ahondaría en la revisión del estilo, de modo que se guarden las reglas de redacción legislativa.

“Confío en que el presente documento cuente con la autorización de la Comisión de Marina, de modo que pueda avanzar en cada una de sus etapas y presentar en un tiempo prudente, un proyecto final de dictamen para ponerse a consideración de la Cámara de Diputados en el transcurso del segundo período de sesiones de este año.

<sup>β</sup> Los títulos nuevos se resaltan con sombra y...”(sic).

“Atentamente  
 “David Enríquez  
 “ Abogado

“Cc. CC. Diputados de la Comisión de Marina  
 “ H. Cámara de Diputados.”

“Como tal propuesta nos parecía fuera de lugar les hicimos llegar nuestros comentarios a la misma, por lo que creemos oportuno también reproducirlos a continuación:

“México, D. F., a 11 de abril de 2002

“**PARA : DIP. FED. JOSÉ TÓMAS LOZANO Y PARDINAS  
 COMISIÓN DE MARINA  
 H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

“**DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.**

“**ASUNTO : COMENTARIOS A LOS DOCUMENTOS INICIATIVA  
 DE REFORMA A LA LEY DE NAVEGACIÓN  
 METODOLOGÍA DEL DICTAMEN DE LA COMISION  
 DE MARINA Y LEY DE NAVEGACIÓN. DICTAMEN  
 DE INICIATIVA, PRESENTADOS EL 20 DE  
 FEBERERO Y 2 DE ABRIL DE 2002 POR EL MTRO.  
 DAVID ENRIQUEZ ROSAS.**

---

“Considero que estamos desperdiciando un esfuerzo de los dos especialistas en Derecho Marítimo, los que tendríamos que reunimos para analizar detenidamente todo lo relativo a la Iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Además de que su entrega final sería muy tarde para los propósitos de la Comisión de Marina, de que entre en este Período de Sesiones del H. Congreso de la Unión.

“Dice que dará sus comentarios al final de cada título, lo que no es correcto, pues en un estudio de esta naturaleza se debe hacer en dos columnas como lo presenté yo en mi Proyecto, la primer columna dedicada al texto de los artículos de cada Título y Capítulo y la segunda columna debe ser la de los comentarios, pues de esa manera se ilustra mejor al lector del Proyecto.

“Respecto del examen “La Iniciativa ante los Tratados Internacionales” ya pase yo mis comentarios sobre el análisis hecho por el Mtro. David Enríquez Rosas, en donde señalo que ve las contradicciones, donde las quiere ver, pero no así en las que realmente destacan como la contradicción existente entre las Reglas de La Haya –Wisby o Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de



*Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos de Enmienda del 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979, frente al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, Convenio LLMC/76 adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), tratado este último que hubo de ratificarse para entrar a la OCDE.*

*“Precisamente por lo anterior algunos Estados Parte en la Reglas de La Haya –Wisby se vieron obligados a denunciarlas para evitar esas discrepancias con el Convenio LLMC/76, destacando que este último Convenio era emanado de la OMI un organismo especializado de las Naciones Unidas, ya que las Reglas de La Haya-Wisby son una serie de tratados de Derecho Internacional Privado, emanadas del Comité Marítimo Internacional (CMI), un organismo internacional no gubernamental.*

*“Además de esa consideración en nuestro escrito del 18 de marzo hicimos otros considerandos de los equívocos que nos menciona en su trabajo el Mtro. Enríquez Rosas.*

*“Muy interesante la propuesta que él hace acerca del cierre del círculo redacción –revisión para finalizar su Proyecto de Ley de Navegación.*

*“Sin embargo, al revisar sus diez Títulos no nos parecen completos estamos de acuerdo acerca del Título primero, DISPOSICIONES GENERALES, pero desconocemos cual será su Capitulado donde creemos, que debe ir un solo Capítulo relativo al ámbito de aplicación de la Ley en el que se incluyan las respectivas definiciones. A partir del Segundo y Tercer Títulos se inicia nuestra discrepancia, él llama al Segundo Título de la Marina Mercante y al Tercer Título de la Navegación, en tanto que nosotros creemos más oportuno, tomando en cuenta los comentarios de diversos autores de Derecho Marítimo argentinos, chilenos, franceses, ingleses, italianos y mexicanos, que el Título Segundo debe referirse específicamente al Régimen Administrativo de la Marina Mercante y la Navegación, incluyendo en ellos trece diversos Capítulos como sigue:*

**“TÍTULO SEGUNDO.- DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA MARINA MERCANTE Y LA NAVEGACIÓN.**

- “Capítulo I. De la Autoridad Marítima.*
- “Capítulo II. De la Navegación en General.*
- “Capítulo III. De los Permisos y Autorizaciones de Navegación con Fines Comerciales*
- “Capítulo IV. De los Certificados de Inspección y del Reconocimiento de los Buques en la Navegación y en la Construcción. De Embarcaciones.*

“Capítulo V.	<i>Del Arribo y Despacho de Buques o Embarcaciones.</i>
“Capítulo VI.	<i>Del Practicaje.</i>
“Capítulo VII.	<i>Del Servicio de Remolque en Puerto.</i>
“Capítulo VIII.	<i>Del Señalamiento Marítimo y de Ayudas a la Navegación.</i>
“Capítulo IX.	<i>Del Dragado en Zonas Federales.</i>
“Capítulo X.	<i>De los Amarres y Desguaces de Embarcaciones.</i>
“Capítulo XI.	<i>Del Abandono de las Embarcaciones a Favor de la Nación o del Abandono Administrativo.</i>
“Capítulo XII.	<i>De la Matrícula o Registro de Abanderamiento de las Embarcaciones.</i>
“Capítulo XIII.	<i>Del Registro Público Marítimo Nacional.</i>

“Inmediatamente después del Tercer Título él coloca en el Cuarto lo relativo a la Propiedad de las Embarcaciones y en el Quinto los Contratos de Utilización de los Buques y en el Sexto lo relativo a los Riesgos y Accidentes en la Navegación.

“Nosotros consideramos que en el Título Tercero debe tratarse lo relativo a los Riesgos y Accidentes en la Navegación con los siguientes capítulos.

“TÍTULO TERCERO.-	<i>DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES EN LA NAVEGACIÓN.</i>
“Capítulo I.	<i>De los Accidentes Marítimos en General.</i>
“Capítulo II.	<i>Del Abordaje o Colisión.</i>
“Capítulo III.	<i>De la Búsqueda y Rescate de las Embarcaciones en Peligro en el Mar y del Salvamento Marítimo.</i>
“Capítulo IV.	<i>De las Arribadas Forzosas.</i>
“Capítulo V.	<i>De los Naufragios y los Restos Náufragos.</i>
“Capítulo VI.	<i>De las Averías.</i>
“Capítulo VII.	<i>De la Prevención de la Contaminación del Medio Marino.</i>

“Por lo que toca al Título Cuarto, éste se debe ocupar de lo relativo a la Propiedad y el Armamento de la Embarcación con el siguiente capitulado:

“TÍTULO CUARTO.-	<i>DE LA PROPIEDAD Y DEL ARMAMENTO DE LA EMBARCACIÓN.</i>
“Capítulo I.	<i>De las Empresas Navieras, de los Navieros, de las Empresas Armadoras, de los Armadores y de los Operadores.</i>
“Capítulo II.	<i>De los Agentes Marítimos.</i>

“Capítulo III.	<i>De las Formas de Adquisición de las Embarcaciones</i>
“Capítulo IV.	<i>De la Copropiedad de la Embarcación.</i>
“Capítulo V.	<i>De la Fortuna de Mar.</i>
“Capítulo VI.	<i>De la Limitación de la Responsabilidad de la Empresa Naviera, Naviero, Empresa Armadora, Armador u Operador.</i>
“Capítulo VII.	<i>De los Privilegios Marítimos.</i>
“Capítulo VIII.	<i>De la Hipoteca Marítima.</i>

“Nosotros antes de entrar a los Contratos en el Medio Marítimo consideramos que debe tratarse lo relativo a la tripulación Tema que no incluye en su Proyecto el Mtro Enríquez Rosas, lo que nos crearía grandes problemas con los trabajadores marítimos o gente del mar. Para lo cual nosotros creamos el Título Quinto con los siguientes capítulos:

“TÍTULO QUINTO.- *DEL PERSONAL EMBARCADO.*

“Capítulo I.	<i>De la Tripulación de la Embarcación.</i>
“Capítulo II.	<i>De la Educación Náutica y de la Capacitación del Personal Embarcado y de Tierra.</i>

“Después de este Título, si entraríamos a los Contratos Marítimos, los que incluiríamos en el Título Sexto con el siguiente capitulado:

“TÍTULO SEXTO.-	<i>DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS.</i>
“SECCIÓN A:	<i>DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES.</i>
“Capítulo I.	<i>Del Contrato de Arrendamiento o Locación.</i>
“Capítulo II.	<i>Del Contrato de Fletamento.</i>
“Sección 1ª	<i>Disposiciones Generales.</i>
“Sección 2ª.	<i>Del fletamento a tiempo.</i>
“Sección 3ª.	<i>Del fletamento por viaje.</i>
“Capítulo III.	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.</i>
“Capítulo IV.	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Personas.</i>
“Capítulo V.	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Embarcaciones o del Contrato de Remolque de Embarcaciones.</i>
“Capítulo VI.	<i>Del Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías.</i>
“SECCIÓN B:	<i>Del contrato de Seguro Marítimo.</i>
“Capítulo I.	<i>Disposiciones Generales.</i>
“Capítulo II.	<i>Del Seguro Marítimo de Cascos.</i>

“Capítulo III.	<i>Del Contrato de Seguro Marítimo de la Carga.</i>
“Capítulo IV.	<i>Del Abandono del Buque y de la Carga en favor del a Segurador.</i>
“Capítulo V.	<i>Del Contrato de Seguro de Protección e Indemnización.</i>
“SECCIÓN C:	<i>De las Compraventas Marítimas.</i>

“Nosotros consideramos que en este Título debe quedar tanto lo relativo al Seguro Marítimo, como a las Compraventas Marítimas, y no crear un nuevo Título para cada uno de estos temas.

“Nos parece improcedente mezclar el Derecho Sustantivo con el Derecho Adjetivo, por lo mismo los procedimientos o disposiciones procesales de carácter marítimo tienen que ser objeto de una Ley de Procedimientos Marítimos para guardar de esta manera los principios de que nos hablan los maestros del Derecho Procesal en cualquiera de sus ramas como son los ilustres civilistas José Castillo Larrañaga, Rafael de Pina y Eduardo Pallares o los penalistas Guillermo Colín Sánchez, Carlos Franco Sodi y José González Bustamante.

“Por otra parte considero que la política marítima no puede ser objeto de una Ley, esta es prerrogativa del Poder Ejecutivo dictarla y llevarla acabo apegándose por supuesto a las Leyes Sustantivas y Adjetivas Marítimas.

“Pretender que la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Mexicana es el de la Política Marítima del Poder Ejecutivo Federal, es tanto como limitar la acción política de dicho Poder, ya que ésta debe sustentarse en la Legislación Marítima Sustantiva y Adjetiva Nacional.

“La propuesta de Metodología del Dictamen de la Comisión de Marina a su Propia Iniciativa de reforma a la Ley, sería procedente, si se apegara simplemente a revisar el texto de Iniciativa que presentaron ustedes ante la H. Cámara de Diputados.

“Pero en realidad lo que les esta proponiendo el Mtro. David Enríquez Rosas en su Metodología del Dictamen es elaborar un nuevo Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con los títulos antes comentados. Eliminando tanto a su Proyecto de Iniciativa, como al Proyecto de Iniciativa de Ley de la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana. Todo lo cual nos llevaría a una pérdida de tiempo que es necesario evitar.

**“ATENTAMENTE.”**

Eso obligó a la Comisión de Marina a convocarnos para que ambos procediéramos a realizar las modificaciones pertinentes y adecuadas. Yo acepté tal propuesta poniéndome a la disposición de la Comisión para realizarlas y ponerme

de acuerdo con el Mtro. David Enríquez Rosas, él nunca se comunicó conmigo, sino que se puso a hacer cada parte de las hechas en su propuesta, las cuales hube de comentar a solicitud del Diputado José Tomás Lozano y Pardinás.

Para comprender mejor esa situación a continuación reproduzco cada una de las propuestas del Mtro. Enríquez Rosas y mis comentarios a las mismas a fin de que el lector se percate de nuestra posición, y vea quién tiene la razón.

**“TÍTULO PRIMERO David Enríquez <denriquez@goodrichriquelme.com>  
DISPOSICIONES GENERALES**

**Segunda Entrega (13 de mayo de 2002)**

**“1. CAPÍTULO PRIMERO – ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY**

**“1.1 CONSIDERACIONES**

“(a) *Tipología (art. 1).- En el ámbito federal, pueden catalogarse tres distintas especies de leyes: las orgánicas, las reglamentarias y las ordinarias. La naturaleza de la LN es ser una ley ordinaria ya que ni regula en el ámbito secundario una norma constitucional que así lo determine, ni tampoco estructura un órgano autónomo constitucional o una entidad de la administración pública federal. Así, no existen contenidos constitucionales precisos para considerar que la LN es una ley reglamentaria de la Constitución. Además, no existen diferencias jerárquicas entre las leyes reglamentarias, orgánicas y ordinarias, por lo que no tiene trascendencia intentar argumentar la naturaleza de ley reglamentaria en el caso de la LN, ya que en caso de un conflicto de leyes entre las distintas especies de éstas, no prevalecerá una sobre otra por ser o no reglamentaria, sino por razón de que viole o no una norma constitucional<sup>28</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.*

“(b) *Carácter e interés (art. 1) (sic).- Es criterio de la SCJN que toda ley es de carácter público, pues la generalidad es una de las características propias de la ley como fuente formal de Derecho. En cuanto al interés social, es claro que la LN no únicamente contiene disposiciones imperativas y de interés social, sino que muchas de sus normas son de naturaleza dispositiva al regular relaciones mercantiles<sup>29</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.*

“(c) *Ambitos (sic) de validez (art. 1) (sic) .- Si bien es cierto que son objetos específicos de la ley, los señalados en el PS<sup>30</sup>, se considera conveniente*

<sup>28</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>29</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>30</sup> PS, art. 1.

conservar el texto de la primera entrega de este título, por diversas razones, entre ellas:

“(i) El PS se refiere a especies y no a géneros conceptuales. Así, de ser congruente con este criterio, habría primero que referirse –por ejemplo- al personal de la marina mercante que no se menciona. Además, no parece adecuado señalar primero las embarcaciones y después los bienes, siendo las primeras una especie de los segundos.

“(ii) El PS se refiere a objetos específicos que no son exclusivos de la ley en revisión, como es el caso de la prevención de la contaminación del medio marino, en donde también tienen aplicación, entre otras la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, o la Ley Federal del Mar.

“(d) Ambito (sic) militar (art. 1) (sic).- Las embarcaciones militares se encuentran sujetas a una legislación especial, por lo que incluirlas en el ámbito de la LN sería una invasión de la esfera castrense. Más aún, la redacción del párrafo 2º del artículo genera contradicciones en cuanto a la aplicación de embarcaciones militares extranjeras<sup>31</sup>. Por solicitud expresa de la SM, mantenemos un texto congruente con la ley vigente, retomando del PS, lo relativos a las embarcaciones auxiliares de la Armada de México<sup>32</sup>.

“(e) Investigación (art. 1) (sic).- Si bien se debe incentivar en la política marítima que determine la LN, no existe justificación para excluir del ámbito de aplicación de la LN a las embarcaciones dedicadas a la investigación científica<sup>33</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.

“(f) Terminología (art. 2) (sic).- Las críticas pueden sintetizarse del siguiente modo<sup>34</sup>:

“La definición de vías generales de comunicación por agua es contradictoria con la Ley Federal del Mar y con el Convenio de Jamaica. La definición debe ceñirse a estas fuentes.

“La definición de marina mercante busca abarcar elementos que no son propios de su naturaleza, como los tratados internacionales, así como a entidades que además de no pertenecer propiamente al ámbito marítimo, se encuentran definidos en legislaciones especiales. Deben incluirse las actividades integradoras del sector.

“En esta segunda entrega, retomamos algunas de las definiciones del PS –con ciertas aclaraciones- por considerarlas adecuadas con la práctica internacional. Las definiciones sobre los sujetos se mantienen de acuerdo a la primera entrega. Las definiciones de vertimiento (sic), prevención de la contaminación del medio marino y daños por contaminación

<sup>31</sup> SM.

<sup>32</sup> PS, art. 1 in fine.

<sup>33</sup> Ibidem.

<sup>34</sup> CAMEINTRAM, SM, TMM, Consultoría CMCD.

deben integrar normas en los capítulos relativos de la ley. La definición de Norma Oficial Mexicana se considera innecesaria por existir una ley especial en la materia que la define y regula adecuadamente<sup>35</sup>.

- “(g) *Jurisdicción (art. 3) (sic).*- En tanto no se invadan cuestiones de naturaleza realmente pública, el Estado debe respetar la elección de ley y de foro que acuerden las partes de un contrato. En el Derecho comparado, la prórroga de la jurisdicción en el ámbito territorial es un derecho ampliamente reconocido, por lo que se pone en riesgo la viabilidad de la negociación contractual, y con ello, el comercio exterior mexicano. Además, es necesario incluir diversas normas sobre interpretación de las fuentes internacionales de Derecho marítimo a las que estén obligadas las autoridades judiciales y administrativas<sup>36</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.
- “(h) *Sujeción (art. 4) (sic).*- La norma debe ceñirse al sentido de la Ley Federal del Mar y el Convenio de Jamaica. Debe además expandirse el ámbito de aplicación de a todas las materias que sea necesario y no solamente a lo marítimo<sup>37</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.
- “(i) *Supletoriedad (art. 5) (sic).*- Las remisiones a los códigos civil y penal equivocan la nominación correcta de los mismos. Debe distinguirse la supletoriedad de la aplicación complementaria en un ámbito de validez distinto<sup>38</sup>. Sobre este tema, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.

## 1.1 “REDACCIÓN

### **“TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPITULO I ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA LEY**

“ARTICULO 1.- Es objeto de esta ley regular la navegación en las vías generales de comunicación por agua, así (sic) como a los sujetos, servicios, bienes, actos y hechos que respecto a ella se presten.

“Quedan exceptuadas de la aplicación de esta ley los sujetos, servicios, bienes, actos y hechos que sean de naturaleza militar o auxiliar a ésta; o bien cuando respecto a cualquiera de ellos un Estado ejerza su soberanía de conformidad con los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

<sup>35</sup> PS, art. 2.

<sup>36</sup> PEMEX, CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

<sup>37</sup> COFECO, SM, Consultoría CMCD.

<sup>38</sup> TMM, CAMEINTRAM, SM.

*“ARTICULO 2.- Para efectos de esta ley se entenderá por:*

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

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

*“Vías Generales de Comunicación por Agua o Vías Navegables: El mar territorial, la zona económica exclusiva, las aguas marinas interiores, los ríos, las corrientes, los vasos, los lagos, las lagunas y los esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación, así como las superficies acuáticas de los puertos, las terminales y las marinas; todo ello con apego a lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los demás tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, y la Ley Federal del Mar.*

*“Comercio Marítimo: Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y unidades mar adentro con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.*

*“Tráfico Marítimo: La actividad comercial que realiza una embarcación para transportar por agua a personas o mercancías, de un punto a otro.*

*“Embarcación: Todo tipo de buque o nave, yate o velero que opere el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos navales de cualquier tipo, así como cualesquiera otra estructura flotante que reúna las condiciones para navegar, o bien para desplazarse sobre el agua para el cumplimiento de sus fines operativos específicos, sin ser una Unidad Mar Adentro.*

*“Unidad Mar Adentro: Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de hidrocarburos, gas, u otros recursos naturales existentes en el suelo o subsuelo marinos, o a la carga y descarga de los mismos.*

*“Marina Mercante Mexicana: El conjunto formado por las embarcaciones mexicanas y su tripulación; así como los armadores, navieros, astilleros y agentes navieros mexicanos. No se considerarán integrantes de la marina mercante mexicana los sujetos y bienes que complementan las funciones de aquélla, ni los usuarios de los servicios prestados por sus integrantes. Sin embargo, serán también considerados por la Secretaría para la conformación de la política marítima nacional de conformidad con el título respectivo de esta ley.*

*“Contaminación Marina: La introducción por el hombre, directa o indirectamente de substancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o a utilización legítima de las vías generales*



*de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“ARTICULO 3.- Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación, el comercio marítimo, y en general todos los actos y hechos que en virtud de aquéllas se lleven a cabo.*

*“Es competencia de los tribunales federales conocer de los procesos y procedimientos regulados por esta ley, y por los dispuestos en los tratados internacionales vigentes en materia marítima de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral. La elección de la ley aplicable y del foro competente serán reconocidas de acuerdo a lo previsto por esta ley, por el Código Civil Federal y por el Código Federal de Procedimientos Civiles.*

*“En la interpretación de los tratados internacionales vigentes en materia marítima de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte y de las reglas internacionales previstas por esta ley, las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del Derecho marítimo, así como los estudios preparatorios e informes de los relatores de dichos instrumentos. De igual manera, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente conocidos, las resoluciones y actos administrativos tomarán en consideración el que el contrato o cláusula pactados, correspondan al contenido obligacional tal y como se conozca en el ámbito internacional.*

*“Para la interpretación de cualquier fuente de Derecho marítimo, tanto las autoridades judiciales y administrativas como las partes interesadas en el asunto en trámite, podrán libremente aportar dictámenes jurídicos de especialistas o asociaciones del ramo, ya sean nacionales o extranjeras. El resultado de estos dictámenes deberá constar en el expediente sobre el cual los mismos hayan sido formulados, y la autoridad respectiva estará obligada a valorarlos en su resolución o acto administrativo.*

*“ARTICULO 4.- Las unidades mar adentro y las embarcaciones mexicanas estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción. De conformidad con lo dispuesto en esta ley, a las unidades mar adentro se les aplicarán las mismas normas que a las embarcaciones, salvo en los supuestos que deba atenderse a las características técnicas propias de aquéllas, de acuerdo a la interpretación administrativa que de solicitarse formule la autoridad marítima sobre el caso en particular.*

*“Las embarcaciones extranjeras que se encuentren en las vías generales de comunicación por agua mexicanas, quedarán sujetos, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana, con los límites impuestos por esta ley y por los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“ARTICULO 5.- A falta de disposición expresa de esta ley y sus reglamentos, y de los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, se aplicarán supletoriamente, las siguientes leyes, sin importar su orden:*

- “I. Las leyes General de Bienes Nacionales, Federal del Mar y de Puertos;*
- “II. El Código de Comercio y en general, la legislación mercantil;*
- “III. La Ley Federal del Procedimiento Administrativo;*
- “IV. Los códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles;*
- “V. La Ley del Contrato de Seguro y en general, la legislación sobre seguros;*
- “VI. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.*

*“Cuando esta ley remita o incorpore por referencia tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, o bien reglas internacionales se entenderá que la vigencia de éstos, corresponde al momento de realización del hecho o acto jurídico previsto en el supuesto normativo de que se trate.*

## **2. “CAPÍTULO SEGUNDO – AUTORIDAD MARÍTIMA**

### **2.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Con relación a este capítulo, el PS en general es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener la redacción de dicha entrega.*

*“(b) Competencia de otras dependencias (art. 6) (sic).- Es necesario establecer el marco legislativo marítimo en donde debe ejercer su competencia la Secretaría de Marina. Asimismo, es necesario establecer la coordinación de funciones en competencias concurrentes<sup>39</sup>.*

*“(c) Entidades de Verificación (art. 7) (sic).- Por razón de la eficiencia y conocimiento técnico se considera prudente mantener la facultad para aprobar que terceros realicen labores de verificación, estableciendo la facultad de supervisión<sup>40</sup>.*

*“(d) Competencias concurrentes (art. 7) (sic).- Ante las situaciones extremas que se generan respecto a incumplimiento de normas*

<sup>39</sup> SM, CAMEINTRAM.

<sup>40</sup> SM, OCPN, Consultoría CMCD.

laborales y de seguridad social, es necesario aclarar la facultad de la Secretaría en la materia, bajo esquemas de coordinación con dependencias cuyas competencias concurren por razón de la materia<sup>41</sup>.

*“(e) Inspección a extranjeros (art. 7) (sic).- En igual sentido que lo expresado en el inciso que antecede, es necesario fortalecer las atribuciones de la Secretaría respecto al requerimiento de certificados, inspección y en su caso sanción por incumplimiento de los tratados internacionales a los que México esté vinculado, coadyuvando así a mejorar la seguridad en la navegación, la prevención de la contaminación y el cumplimiento de las obligaciones laborales y de seguridad social a las tripulaciones de embarcaciones que toquen puertos nacionales, en coordinación con otras dependencias. Estas atribuciones de la llamada “ley del puerto” (en oposición a la “ley del pabellón”) existen claramente entre las autoridades de los socios comerciales de México, incluidos EE.UU., Canadá y las diversas jurisdicciones de la U.E. entre otros países<sup>42</sup>.”*

*“(f) Inspección naval (art. 7) (sic).- En concordancia con el nuevo capítulo sobre inspección naval, es necesario otorgar la facultad de regular y organizar este servicio en diversas materias en coordinación con otra dependencias (sic)<sup>43</sup>.”*

*“(g) Competencia económica (art. 7) (sic).- Debe establecerse la facultad para solicitar la opinión previa y en su caso, la intervención de la Comisión Federal de Competencia en las facultades de la Secretaría que contengan cuestiones de competencia económica<sup>44</sup>.”*

*“(h) Prácticas comerciales internacionales (art. 7) (sic).- De igual manera, debe regularse la facultad para solicitar la intervención de la Secretaría de Economía cuando se presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias a tratados internacionales o a la legislación mexicana<sup>45</sup>.”*

*“(i) Capitanía de Puerto – inspección (art. 8) (sic).- Sobre este tema es aplicable lo expresado respecto al art. 7 (sic) respecto a la necesidad de extender las atribuciones de la Secretaría y consecuentemente de las capitanías de puerto<sup>46</sup>.”*

## **2.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES**

---

<sup>41</sup> Ibidem.

<sup>42</sup> Ibidem.

<sup>43</sup> Ibidem.

<sup>44</sup> COFECO, Consultoría CMCD.

<sup>45</sup> Consultoría CMCD.

<sup>46</sup> OCPN, TMM, CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

## **CAPITULO II AUTORIDAD MARITIMA**

*“ARTICULO 6.- La autoridad marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:*

- “I. La Secretaría directamente en el ámbito de su competencia;*
- “II. La Secretaría de Marina en el ámbito de su competencia, mediante el ejercicio de los derechos de soberanía, de jurisdicción y de vigilancia de las costas del territorio nacional y las zonas marinas mexicanas con apego a lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los demás tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, la Ley Federal del Mar y las demás disposiciones aplicables;*
- “III. Las capitanías de puerto;*
- “IV. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y*
- “V. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.*

*“ARTICULO 7.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:*

- “I. ....*
- “II. ....*
- “III. ....*
- “IV. ....*
- “V. Inspeccionar y certificar que las embarcaciones extranjeras y mexicanas cumplan con la legislación nacional y con los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, de prevención de la contaminación marina por embarcaciones, así como de trabajo y seguridad social de los tripulantes, coordinando el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias;*
- “VI. Requerir los certificados correspondientes a las embarcaciones extranjeras con apego a los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte en materia de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, trabajo y seguridad social de los tripulantes; y ante la falta de dichos certificados, inspeccionar el cumplimiento de los citados tratados internacionales, y en su caso, imponer las sanciones aplicables por su incumplimiento, coordinando el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias;*
- “VII. Otorgar su autorización a personas físicas o morales que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos*

- Mexicanos sea parte, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;*
- “VIII. *Regular y organizar el servicio de inspección naval en materia de seguridad de la navegación, prevención de la contaminación marina, trabajo y seguridad social a cargo de un cuerpo de supervisores operativos de navegación, mismo que deberá coordinarse en el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias;*
- “IX. *Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, en coadyuvancia con la Secretaría de Marina;*
- “X. *Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;*
- “XI. *Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;*
- “XII. *Previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, registrar las tarifas de fletes marítimos de carga de las embarcaciones que presten servicios regulares de línea en la navegación de altura y cabotaje, así como las tarifas de pasajes;*
- “XIII. *Previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, autorizar las tarifas que se aplicarán a los demás servicios marítimos y portuarios que se preseten (sic) en el territorio nacional, incluidos (sic) los de navegación costera y de aguas interiores;*
- “XIV. *Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, cuando presuma una falta de condiciones de competencia económica de conformidad con la legislación de la materia;*
- “XV. *Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana;*
- “XVI. *Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;*
- “XVII. *Intervenir en las negociaciones de los tratados internacionales en materia marítima, ser la ejecutora de esta ley en el ámbito de su competencia, y ser su interprete en la esfera administrativa;*
- “XVIII. *Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;*
- “XIX. *Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*
- “XX. *Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;*
- “XXI. *Imponer sanciones por infracciones a esta ley y a sus reglamentos, así como por aquéllas ocasionadas a los tratados internacionales vigentes en las materias señaladas en esta ley y de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*
- “XXII. *Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.*

*“ARTICULO 8.- Cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada, y con las siguientes atribuciones:*

- “I. ....;*
- “II. ....;*
- “III. ....;*
- “IV. ....;*
- “V. ....;*
- “VI. Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación mexicana o extranjera que se encuentre en aguas de jurisdicción nacional, de conformidad con las fracciones V y VI respectivamente del artículo que antecede;*
- “VII. ....;*
- “VIII. ....;*
- “IX. ....;*
- “X. ....;*
- “XI. Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción de conformidad con las disposiciones aplicables de esta ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;*
- “XII. Recibir todo tipo de reclamaciones en materia laboral de los tripulantes de embarcaciones nacionales o extranjeras ya sea por su propio derecho o mediante apoderado que exhiba poder notarial o carta poder firmada por sí mismo ante dos testigos, sin que sea necesaria la ratificación ante la autoridad laboral, y remitirlas de inmediato a las autoridades competentes para su trámite, las cuales estarán obligadas a hacer efectivos de forma expedita los derechos de los tripulantes sin importar su nacionalidad, la de su patrón o la de la embarcación en donde presten sus servicios, aplicando los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte y la legislación nacional;*
- “XIII. Imponer las sanciones en los términos de esta ley;*
- “XIV. Las demás que las leyes y los reglamentos le confieran.*

*“La Secretaría de Marina y las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia. “*

Mi respuesta a lo expuesto por el Mtro. Enríquez Rosas fue la siguiente:

*“México D. F. a 14 de mayo de 2002*

**“PARA : DIP. FED. JOSÉ TOMAS LOZANO Y PARDINAS  
COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.**

**“ASUNTO: COMENTARIOS AL PROYECTO DE LEY DEL MTRO.  
DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.**

---

“No entiendo la insistencia del Maestro David Enríquez Rosas de distinguir entre buque y artefacto naval, cuando sendos convenios internacionales, de los que México es Parte, los equipara y no se establece entre ellos distinción alguna.

“Así tenemos el Convenio MARPOL/73/78, en cuyo artículo 2 “Definiciones”, párrafo 4) nos dice, que por buque debe entenderse:

“...todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los aliscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, **los artefactos flotantes** y las plataformas fijas o flotantes”.

“Por otra parte, un grupo de expertos de Petróleos Mexicanos logró que una definición de plataforma marina se incluyera en un Convenio del que México es Parte, separándola del concepto de buque: Convenio Internacional sobre Cooperación, Prevención y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (Convenio OPRC/90), en cuyo artículo 2, “Definiciones” párrafo 4) se define a la “unidad mar dentro” como toda:

“... instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos o a la carga o descarga de hidrocarburos.”

“Como él desea que se respeten los tratados, cuando nos dice “... es necesario incluir diversas normas sobre interpretación de las fuentes internacionales del Derecho Marítimo a las que están obligadas las autoridades judiciales y administrativas”. No solo deben interpretarse, sino que deben implementarse, es decir que se facilite a los interesados la aplicación y conocimiento de los acuerdos internacionales.

“La Marina Mercante no únicamente esta compuesta por buques, como cree la mayoría de la gente, ésta se integra por una serie de elementos, que entre otros muchos, son los siguientes:

- “a) Legislación nacional.
- “b) Los tratados, ya que una vez que México se ha adherido o bien los ha ratificado, se convierten en legislación interna.
- “c) Las autoridades nacionales.
- “d) Los organismos internacionales.
- “e) Las empresas marítimas (Navieros y/o armadores).
- “f) La flota mercante, compuesta por embarcaciones de todo tipo.
- “g) Los agentes marítimos.
- “h) Los operadores.

- “i) Los astilleros.*
- “j) Las sociedades clasificadoras de buques.*
- “k) Los empresas aseguradoras y los clubes PANDI.*
- “l) Los puertos.*
- “m) Los prácticos de puerto.*
- “n) Los remolcadores.*
- “o) Los ajustadores o liquidadores de averías.*

*“Como puede verse son muchos los elementos que la integran y forman parte de ella, precisamente por no destacarse los mismos es que en México no se le ha prestado la atención debida.*

*“Creo que antes de la Ley Federal del Mar esta el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay de 10 de diciembre de 1982, pues aquella pretende implementar al Convenio, por cierto que muy mal, por lo que debemos estar preferentemente al Convenio, que no se conoce con el nombre de Convenio de Jamaica como él nos lo dice, sino como Convenio de Montego Bay.*

*“Su artículo 1 es muy limitado, cuando hace un reenvío a las vías generales de comunicación por agua, es decir siguiendo la vieja Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero, “Comunicaciones por Agua”, que fue derogada por la Ley de Navegación vigente, así como por la Ley de Puertos vigente, sin ocuparse de elementos tales como la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y los actos y hechos relacionados con el comercio marítimo.*

*“En las definiciones, artículo 2, vuelve a lo que ya decíamos respecto a los artefactos navales y las plataformas marinas, al definir el comercio marítimo.*

*“Su definición de embarcación es muy pobre, ya que no incluye los términos sinónimos de la misma.*

*“Repito que es innecesario el concepto de “artefacto naval”, término que consideran sinónimo al buque diversos Convenios de los que México es Parte y deben respetarse. Así como, separar las plataformas o unidades mar adentro del concepto de artefactos. Aquí el sigue la vieja propuesta de Atilio Malvagni el ilustre profesor argentino sobre los artefactos marinos, que lo presentó en su Proyecto de Ley de Navegación Argentina allá por el año del 1957, lo cual nos ilustra que esta fuera de tiempo.*

*“Su definición de marina mercante es muy pobre, ya que deja muchos elementos de la misma fuera, el ilustre profesor Raúl Cervantes Ahumada nos insistía en no perder de vista este concepto.*

*“No define los términos empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador, operador, agencia marítima a la que él llama agencia*



*naviera, contaminación marina, vertimiento, prevención de la contaminación del medio marino, daños por contaminación y norma oficial que son básicos y fundamentales.*

*“En el artículo 3 hace referencias procesales que no deben ir en esta ley sustantiva, sino en una ley procedimental o adjetiva.*

*“Por otra parte, más que la interpretación aislada debe hacerse una referencia necesaria a la interpretación e implementación del tratado como lo hacen los países altamente civilizados y desarrollados. Así, interpretar un tratado es explicar o declarar el sentido de un tratado, y principalmente de éste, los textos faltos de claridad. A su vez implementar un tratado es llevar a cabo, realizar, ejecutar o bien poner en práctica y aplicar; de otra manera dicho, tomar todas aquellas medidas destinadas a poner en práctica y hacer posible la aplicación de un instrumento jurídico internacional.*

*“Por lo mismo, son ambas cuestiones fundamentales para hacer efectivo un tratado, luego no basta solo la interpretación como nos lo señala el Mtro. David Enríquez Rosas en los últimos dos párrafos del artículo 3; además de que no deben ser objeto de una ley, sólo deben mencionarse, pues se entenderá que tanto las autoridades judiciales como las administrativas y los interesados podrán aportar cualquier prueba que auxilie en tales actos.*

*“En el Artículo 4 insiste una vez más en diferenciar los artefactos navales y las embarcaciones que como ya vimos son lo mismo.*

*“No entendemos porque no hizo para cada ley suplementaria una fracción, es más cuidadoso y tiene una mejor presentación, yo elimine el Código de Comercio de 1889, pues fue derogado en lo marítimo desde 1963 por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ya que no lo considere compatible. Si la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en elaboración tendrá su propia Ley de Procedimientos Marítimos, no vemos la razón para declarar suplementaria la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, pues lo será de ésta y no de la otra.*

*“El no incluye lo relativo a la Ley Federal del Trabajo, que contiene una parte dedicada al trabajo a bordo de las embarcaciones, Título Sexto, “Trabajos Especiales”, Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, artículos 187 a 214.*

### **ATENTAMENTE”**

Entrega segunda del Mtro. Enríquez Rosas.

**“TÍTULO SEGUNDO  
“DE LA MARINA MERCANTE**

---

*“Segunda Entrega (13 de mayo de 2002)*

### 3. “CAPÍTULO PRIMERO – ABANDERAMIENTO Y MATRÍCULA DE EMBARCACIONES

#### 3.1 “CONSIDERACIONES

“(a) *Congruencia PS.- Consideramos que las disposiciones sobre este capítulo del PS son en general congruentes con la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantener el texto de dicha entrega. Es necesario aclarar que la mayor parte de las normas del PS inciden a partir del Título Tercero de la estructura de la iniciativa original, por lo que la mayor parte de los contenidos del PS se verán reflejados desde tal título.*

“(b) *Bandera única (art. 9) (sic).- Se retoma –con aclaraciones- el PS en cuanto al deber de abanderamiento y matrícula en un solo Estado<sup>47</sup>. Consideramos sin embargo, que de conformidad con el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques y el Derecho administrativo mexicano, es necesario diferenciar el abanderamiento, la matrícula y el registro.*

“(c) *Arrendamiento financiero (art. 10) (sic).- La posibilidad de abanderar, matricular y registrar embarcaciones debe evitar simulaciones, en donde se utilizan esquemas de arrendamiento financiero con entidades extranjeras para burlar la norma mexicana<sup>48</sup>.*

“(d) *Abandono de tripulaciones (art. 10) (sic).- Ante la práctica recurrente del abandono de tripulaciones en puertos mexicanos, es necesario regular el pago de adeudos laborales, cuando una embarcación sea vendida o reabanderada en México<sup>49</sup>. Es necesario también prever la situación de los tripulantes que permanecerán a bordo y la de quiénes deberán ser repatriados<sup>50</sup>.*

“(f) *Facultades registrales (art. 10) (sic).- Es necesario corregir la norma en cuanto a las facultades de un registro público marítimo, pues en éste no se abanderan ni matriculan embarcaciones<sup>51</sup>.*

“(g) *Fletamentos (art. 10) (sic).- Conviene abrir las posibilidades de abanderamiento, matriculación y registro, expandiendo la gama de contratos, para incluir la alternativa de gestión náutica o gestión comercial en los fletamentos<sup>52</sup>.*

---

<sup>47</sup> PS, art. 87.

<sup>48</sup> CAMEINTRAM.

<sup>49</sup> OCPN.

<sup>50</sup> Cap. Tuero.

<sup>51</sup> SM.

<sup>52</sup> PEMEX.

- “(h) Arrendamiento con opción a compra (art. 10) (sic).- Se considera importante imponer la obligación de garantizar el tiempo en el cual, bajo este tipo contractual, se permanezca abanderado como mexicano<sup>53</sup> .*
- “(i) Voluntad en el abanderamiento (art. 11) (sic).- El acto de abanderamiento tiene como justificación la voluntad del propietario o naviero, por lo cual debe respetarse que el acto administrativo se base en una solicitud<sup>54</sup> .*
- “(j) jPasavante de navegación (art. 11) (sic).- Por principio de seguridad jurídica es importante establecer o remitir a un reglamento los requisitos a ser cumplidos para la expedición de una pasavante de navegación. Asimismo es conveniente especificar la facultad tanto de la autoridad en territorio nacional como de la autoridad consular en la expedición del citado pasavante<sup>55</sup> .*
- “(k) Certificado de matrícula (art. 13) (sic).- La “cancelación temporal” es un término confuso, que además no tiene sustento en el Derecho administrativo mexicano, por lo que hay que precisar si se trata de suspensiones provisionales o de cancelaciones definitivas<sup>56</sup> . Al igual que en el supuesto normativo anterior, es necesario establecer la facultad de la SRE en la materia<sup>57</sup> .*
- “(l) Cancelación por subestándares laborales (art. 13) (sic).- Se considera prioritario incorporar a los supuestos de cancelación el no cumplimiento con los estándares laborales establecidos en la legislación nacional y los tratados internacionales vigentes en la materia de los que México sea parte<sup>58</sup> .*
- “(m) Cancelación por captura (art. 13).- No debe eliminarse la fracción de la ley vigente relativa a la cancelación por captura de embarcación enemiga declarada como buena presa, toda vez que es una situación reconocida ampliamente en el Derecho comparado y en el ámbito internacional<sup>59</sup> .*

### **3.2 “REDACCIÓN**

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

“ARTICULO 9.- .....

---

<sup>53</sup> CGPMM.

<sup>54</sup> SM.

<sup>55</sup> CAMEINTRAM/TMM.

<sup>56</sup> SM/CAMEINTRAM.

<sup>57</sup> CAMEINTRAM.

<sup>58</sup> OCPN.

<sup>59</sup> SM.

*“Las embarcaciones que se encuentren en vías navegables mexicanas deberán estar abanderadas, matriculadas y registradas en un solo Estado, de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques, y los demás tratados aplicables en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. En tanto permanezcan en vías navegables mexicanas deberán enarbolar su bandera en el punto más alto visible desde el exterior.*

*“ARTICULO 10.- Las personas físicas o morales mexicanas constituidas en (sic) de conformidad con la legislación aplicable estará legitimadas para solicitar el abanderamiento y matriculación ante la Capitanía de Puerto respectiva, así como para solicitar la inscripción como mexicanas a las embarcaciones ante el Registro Público Marítimo Nacional en los siguientes casos:*

- “I. Cuando sean de su propiedad;*
- “II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante cualquier contrato que lleve aparejado el control de la gestión náutica, de la gestión comercial, o de ambas.*
- “III. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante un contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana;*
- “IV. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante otra especie de arrendamiento con obligación de compra.*

*“En el caso de la fr. IV, será obligatorio que la embarcación permanezca con la bandera mexicana durante un periodo mínimo de tres años. Esta obligación se garantizará mediante el otorgamiento de una fianza emitida por una compañía afianzadora mexicana, en los términos que determine la Secretaría, pero que en todo caso no será menor del veinte por ciento del monto de la renta anual por el periodo de tres años.*

*“El abanderamiento y matriculación ante la Capitanía de Puerto respectiva, así como la inscripción ante el Registro Especial Marítimo Mexicano por parte de extranjeros, deberá cumplir con el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, con los demás tratados vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea partes, y con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.*

*“En caso de que la propiedad sobre una embarcación extranjera sea transmitida o cambie su bandera, matrícula o nombre estando en aguas de jurisdicción nacional, sin perjuicio de lo que establezca la obligación de su país, su propietario o poseedor solidariamente deberán:*

- “(a) Informar a la Secretaría, al menos con tres días hábiles de antelación al cambio de bandera, matrícula, nombre o venta;*
- “(b) Garantizar los adeudos y derechos en que incurriese desde su arribo a puerto hasta que zarpe, incluyendo los laborales, con*

*independencia de las posibles diferencias en la bandera, matrícula, nombre, identidad del propietario o poseedor entre el momento del arribo y el zarpe;*

*“(c) En el caso de estar tripulada por extranjeros, y éstos no vayan a permanecer como tripulantes a bordo luego del cambio de bandera, matrícula, nombre o de la venta, garantizar que éstos sean repatriados inmediatamente;*

*“(d) Entregar a la Secretaría la dimisión de bandera debidamente autorizada por la autoridad competente del país del pabellón original.*

*“En caso de que la propiedad sobre una embarcación extranjeros sea transmitida a una persona física o moral de un tercer país, su propietario o poseedor solidariamente deberán cumplir con lo establecido en los incisos (a), (b) y (c) que anteceden.*

*“ARTICULO 11.- La autoridad marítima estará facultada, a solicitud del propietario o naviero, para abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanas, previo cumplimiento de las normas de inspección y certificación correspondientes. La autoridad marítima deberá además expedir un pasavante de navegación mientras se tramita la matrícula mexicana, de conformidad con los requisitos que establezca el reglamento respectivo.*

*“En el extranjero, la autoridad consular mexicana, o bien la Secretaría de Relaciones Exteriores a solicitud de la Secretaría, estarán facultadas para, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanas; y para expedir un pasavante de navegación provisional de conformidad con el reglamento respectivo, válidos para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde se tramitará la matriculación en la forma reglamentaria.*

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

- “I. ....*
- “II. ....*
- “III. ....*
- “IV. ....*
- “V. ....*

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

*“ARTICULO 13.- El certificado de matrícula de una embarcación mexicana tendrá vigencia indefinida. Sin embargo, será suspendido temporalmente o bien cancelado definitivamente, según resuelva la Secretaría de conformidad con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo, en los siguientes casos:*

- “I. Cuando no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y la vida humana en el mar, la contaminación del medio marino y las*

*condiciones de trabajo establecidas por la legislación laboral y por los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*

*Por avería mayor ocasionada por incendio, varadura o cualquier otra causa, en tanto dure la reparación de la misma;*

*“II. Cuando su propietario o poseedor pierda la nacionalidad mexicana, por cualquier causa;*

*“III. Por su venta o cesión a favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;*

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

*“V. Por resolución judicial;*

*“VI. Por dimisión de bandera del propietario o titular del certificado de matrícula.*

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

*“La dimisión de bandera de embarcaciones mexicanas podrá ser solicitada por su propietario y autorizada conforme a las disposiciones reglamentarias aplicables. Si la embarcación se encuentra en aguas de jurisdicción extranjera, se podrá presentar la solicitud al cónsul mexicano competente, o bien a la Secretaría quien a su vez la turnará a la Secretaría de Relaciones Exteriores para su trámite conforme a lo establecido por esta ley.*

#### **4. “CAPÍTULO SEGUNDO – REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL Y REGISTRO ESPECIAL MARÍTIMO MEXICANO**

##### **4.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Facultades registrales (art. 14) (sic).- Debe eliminarse la confusión sobre la facultad de una entidad registral, misma que por su naturaleza no debe contar con atribuciones relativas a matriculación y abanderamiento<sup>60</sup>.*

*“(b) Organización registral (art. 15) (sic).- La organización de Registro Público Marítimo Nacional y del Registro Especial Marítimo Mexicano –incluidos los libros de inscripción- debe desarrollarse en un reglamento y no en una ley.<sup>61</sup>*

*“(c) Conveniencia del REMM (art. 17) (sic).- Se considera conveniente la constitución del Registro Especial Marítimo Mexicano, siempre y cuando no se desvirtúe el sentido de apoyo a la marina mercante mexicana y no*

<sup>60</sup> CAMEINTRAM.

<sup>61</sup> SM.

a los intereses de empresarios extranjeros; es además necesario prever en la propia ley los elementos de conveniencia para inscribirse en el REMM.<sup>62</sup> Por la conveniencia que respecto a él han manifestado los distintos sectores que aquí se mencionan, se mantiene el REMM a pesar de que no se contempla en el PS. Por lo demás el PS es congruente con lo dispuesto en la entrega original de este título, por lo cual consideramos que debe mantenerse la redacción de dicha entrega.

“(d) Documentos no registrables (art. 18) (sic).- No existe justificación para eliminar la norma consistente en eximir del registro a los actos y documentos sobre embarcaciones menores que se establezcan en un reglamento<sup>63</sup>.”

#### 4.2 “REDACCIÓN

**“TITULO SEGUNDO  
DE LA MARINA MERCANTE  
CAPITULO II  
REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL Y  
REGISTRO ESPECIAL MARÍTIMO MEXICANO**

“ARTICULO 14.- La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, así como el Registro Especial Marítimo Mexicano, que dependerá de aquél.

“En los términos establecidos por esta ley, respecto al abanderamiento y matriculación, están legitimados para registrar embarcaciones en el Registro Público Marítimo Nacional:

- “I. Los ciudadanos de nacionalidad mexicana;
- “II. Las personas morales constituidas conforme a la legislación aplicable;
- “III. Los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones de recreo o deportivas.

“ARTICULO 15.- La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional y del Registro Especial Marítimo Mexicano, así como los procedimientos, formalidades y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el reglamento respectivo.

“ARTICULO 16.- En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán:

- “I. Los certificados de las matrículas de las embarcaciones mexicanas;
- “II. Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que

<sup>62</sup> CAMEINTRAM, PEMEX, OCPN.

<sup>63</sup> Consultoría CMCD.

*deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor públicos;*

- “III. Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;*
- “IV. Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional, o bien de aquéllas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;*
- “V. Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento según corresponda;*
- “VI. Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.*

*“Los actos y documentos que conforme a esta ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a terceros, los cuales sí podrán aprovecharlos en lo que les fueran favorables.*

*“ARTICULO 17.- Las embarcaciones inscritas en el Registro Especial Marítimo Mexicano gozarán de los incentivos, estímulos y facilidades administrativas de conformidad con las disposiciones aplicables sobre política marítima de esta ley.*

*“ARTICULO 18.- No requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores que establezca el reglamento respectivo. Si por solicitud de su propietario éstos fueran inscritos en el Registro Especial Marítimo Mexicano, la Secretaría establecerá los límites para que puedan gozar de las condiciones señaladas en el artículo precedente, de conformidad con el reglamento respectivo.*

## **5. “CAPÍTULO TERCERO – EMPRESAS NAVIERAS**

### **5.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a)Conceptualización (art. 19) (sic).- Se considera necesario evitar las confusiones conceptuales que existen en la ley vigente y en la iniciativa respecto a propietario, naviero, armador y operador<sup>64</sup>. Ha habido un claro consenso de la necesidad de aclarar las definiciones aquí citadas de acuerdo a la práctica internacional. En este sentido consideramos conveniente mantener la redacción de la entrega original, sin aplicar las definiciones del PS<sup>65</sup> Por lo demás, se considera que el PS es congruente con el texto de la primera entrega, por lo que sugerimos mantener la redacción de dicha entrega.*

---

<sup>64</sup> SM, CAMEINTRAM

<sup>65</sup> PS, art. 2.



*“(b) Autorización (art. 20) (sic).- Se considera conveniente establecer el requisito de la autorización de la Secretaría para actuar como naviero, de acuerdo con un nivel mínimo de tonelaje de registro bruto<sup>66</sup>.”*

*“(c) Navieros mayores y menores (art. 20) (sic).- La necesidad de distinguir a los navieros de cierta capacidad, deriva también en cumplimiento de obligaciones diferenciadas que reconozcan las características técnicas y económicas de unos y otros<sup>67</sup>.”*

*“(d) Declaración de armador (art. 21) (sic).- La redacción de la iniciativa es confuso, por lo que es necesario aclararla, de tal manera que sea clara la posibilidad de acudir directamente a registrar la declaración de armador<sup>68</sup>.”*

## **5.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE CAPITULO III EMPRESAS NAVIERAS**

*“ARTICULO 19.- Para efectos de esta ley se entenderá:*

- “I. Por propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones bajo cualquier título legal;*
- “II. Por naviero, empresa naviera o armador de modo sinónimo: la persona física o moral, que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones y sin que necesariamente constituya su actividad principal realizar las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones;*
- “III. Por operador: la persona física o moral que, sin ser propietario o naviero, celebra y ejecuta a nombre propio y por cuenta de aquéllos, contratos de utilización de embarcaciones.*

*“ARTICULO 20.- Para efectos de esta ley los navieros mexicanos podrán actuar como mayores o bien como menores. Para actuar como naviero mexicano mayor se requiere autorización de la Secretaría previo cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- “I. Ser mexicano o sociedad constituida conforme a la legislación mexicana;*
- “II. Tener domicilio en el territorio nacional;*
- “III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; y*
- “IV. Ser propietario o poseedor como mínimo de una embarcación de más de mil toneladas de registro bruto; o bien, de varias*

---

<sup>66</sup> CGPMM.

<sup>67</sup> Consultoría CMCD.

<sup>68</sup> CAMEINTRAM.

*embarcaciones cuyo tonelaje total de registro bruto cuente con un mínimo de mil toneladas.*

*“Los navieros mexicanos menores serán quienes cumplan los requisitos establecidos anteriormente, salvo el contenido en la fracción IV. Los navieros mexicanos menores no requerirán de autorización de la Secretaría; sin embargo deberán estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional y serán sujetos de esta ley y de las demás disposiciones legales aplicables, así como de los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, en los términos previstos por el reglamento respectivo.*

*“ARTICULO 21.- Se presume que el propietario o los copropietarios de la embarcación son sus armadores o navieros, salvo prueba en contrario.*

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

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

## **6. “CAPÍTULO CUARTO – AGENTES NAVIEROS**

### **6.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Normas mínimas (art. 22) (sic).- Es necesario regular el establecimiento de los agentes navieros con base a diversos criterios en donde la solvencia económica sea tomada en consideración<sup>69</sup>. Si bien el PS es correcto en el sentido de establecer mayores requisitos para ser agente naviero, el detalle técnico de los mismos debe ser desarrollado en un reglamento<sup>70</sup>.*

*“(b) Indemnización (art. 23) (sic).- Si bien es cierto que las líneas navieras pueden dar por terminado el contrato de agenciamiento con base en lo que en él se pacte entre las partes, no parece adecuado establecer un sistema de responsabilidad civil objetiva a favor del agente, pues en el agenciamiento –a diferencia del transporte en régimen de conocimiento de embarque- no existe un sector sin capacidad negocial, por lo que no parece necesario crear un mecanismo de equidad<sup>71</sup>.*

---

<sup>69</sup> AMANAC.

<sup>70</sup> PS, art. 183.

<sup>71</sup> AMANAC/Consultoría CMCD.

*“(c) Registro de tarifas y fletes.- Consideramos que el desarrollo detallado de esta materia corresponde igualmente a un reglamento, por lo cual así lo señalamos en el texto de esta entrega.*

## **6.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE CAPITULO IV AGENTES NAVIEROS**

*“ARTICULO 22.- 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, de arrendamiento 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 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.*

*“ARTICULO 23.- Para actuar como agente naviero se requiere:*

- “I. Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a la legislación mexicana;*
- “II. Tener su domicilio social en territorio nacional y acreditar ante la Secretaría de conformidad con las disposiciones reglamentarias al respecto, que cuenta con la infraestructura necesaria, la capacidad técnica, así como la solvencia económica y moral, para actuar en el puerto que solicite;*
- “III. Comprobar ante la Secretaría, mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador;*
- “IV. Previo cumplimiento de las anteriores acreditaciones ante la Secretaría, estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.*

*“Para tener por acreditados los requisitos establecidos en la fracción II, la Secretaría observará las normas mínimas establecidas en el reglamento respectivo, y podrá valorar la opinión de asociaciones gremiales del ramo, así como de otros agentes navieros acreditados en*

los mismos puertos, respetando la legislación en materia de competencia económica y los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

*“ARTICULO 24.- El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:*

- “I. Recibir y asistir en el puerto a la embarcación que le fuere consignada;*
- “II. Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho de la embarcación;*
- “III. Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones;*
- “IV. Preparar el alistamiento y expedición de la embarcación, practicando las diligencias pertinentes para proveerla y armarla adecuadamente;*
- “V. Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente la embarcación, los conocimientos de embarque y demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a los destinatarios o depositarios;*
- “VI. Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y*
- “VII. En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con la embarcación.*

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

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

*“Bajo ningún concepto los agentes navieros estarán facultados para cobrar a los consignatarios de mercancías la revalidación de conocimientos de embarque o de cualquier otro documento de naturaleza marítima o conexas a ésta.*

*“La obligación de registro de ciertas tarifas y fletes por parte de los agentes navieros ante la Secretaría se realizará conforme a lo que se establezca en el reglamento respectivo.*

## **7. “CAPÍTULO QUINTO – TRIPULACIÓN**

### **7.1 “CONSIDERACIONES**

- “(a) Embarcaciones turísticas (art. 25) (sic).- Como señala el PS, es necesario determinar quiénes han de considerarse como tripulantes<sup>72</sup>.”*
- “(b) Mínimos de contratos laborales (art. 26) (sic).- De igual manera, como se establece en el PS consideramos conveniente establecer como mínimo en la contratación laboral, el cumplimiento de los tratados OIT y la Ley Federal del Trabajo<sup>73</sup>. Por lo que ve al resto del PS en este tema, encontramos congruencia con la redacción de la primera entrega, por lo que consideramos conveniente mantenerla.”*
- “(c) Capacitación (art. 26) (sic).- La capacitación garantizada debe incluir todos los aspectos de carácter público, incluyendo la seguridad en la navegación y la vida humana, así como la prevención de la contaminación marina<sup>74</sup>.”*
- “(d) Capitán (art. 27) (sic).- Es necesario revisar que el texto del artículo en mención guarde el mismo sentido de los arts. (sic) 29 y 30 respecto a las funciones del capitán o el patrón<sup>75</sup>. No parece sin embargo adecuado, eliminar el carácter de autoridad del capitán, incluso en el caso de embarcaciones pesqueras<sup>76</sup>.”*
- “(f) Funciones (art. 28) (sic).- Si bien es necesario precisar las funciones del capitán, las características de lo que se asiente en el Diario de Navegación corresponde más bien a una fuente de naturaleza reglamentaria<sup>77</sup>.”*
- “(g) Oficiales de guardia (art. 29) (sic).- Por la función que efectivamente prestan tanto en el ámbito navegatorio como comercial, no se considera conveniente eliminar las obligaciones de los oficiales de guardia existentes en la ley vigente<sup>78</sup>.”*

## **7.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE CAPITULO V TRIPULACIÓN**

*“ARTICULO 25.- Los capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y en general, todo el personal que tripule una embarcación mexicana deberá ser mexicanos (sic) por nacimiento, no adquirir otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y*

---

<sup>72</sup> PS, art. 247.

<sup>73</sup> Idem., art. 247 – A.

<sup>74</sup> Consultoría CMCD.

<sup>75</sup> SM.

<sup>76</sup> Consultoría CMCD.

<sup>77</sup> SM

<sup>78</sup> Consultoría CMCD.

*políticos. Las personas que presten un servicio personal y subordinado a cambio de un sueldo en las unidades mar adentro mexicanas se considerarán para efectos de esta ley como tripulantes de los mismos.*

*“No se considerarán tripulantes de las unidades mar adentro, el personal técnico especializado que realiza actividades distintas a lo que en esta ley se defina por tripulación. En las embarcaciones pesqueras no se considerará tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros. Asimismo, en las embarcaciones turísticas se considerará tripulación únicamente al personal que realice las funciones de navegación, operación, seguridad y administración de la embarcación.*

*“ARTICULO 26.- Todas las personas embarcadas para laborar en la dirección, operación, maniobras y servicios de una embarcación integran la tripulación del mismo.*

*“La capacitación de los tripulantes deber (sic) garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como la prevención de la contaminación marina. Para ello, los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica y práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con los requisitos especificados en el reglamento respectivo, que en todo caso deberá seguir lo que determine el Convenio Internacional sobre las Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, así como los demás tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“Los propietarios y navieros están obligados a vigilar que los tripulantes a su servicio cumplan con lo previsto en el párrafo anterior, siendo solidariamente responsables por la falta de cumplimiento de este artículo con quienes tengan a su cargo la responsabilidad directa de la navegación, incluyendo al personal subalterno.*

*“El número de tripulantes de una embarcación pesquera deberá ser tal que garantice la seguridad de la navegación, la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina. Para ello, y de conformidad como se establece en esta ley, los tripulantes deberán acreditar el conocimiento técnico y práctico en materia pesquera.*

*“En la celebración de cualquier clase de contratos de trabajo entre navieros y miembros de tripulaciones de embarcaciones mexicanas, no se podrán acordar derechos mínimos a los otorgados a los tripulantes y personal de tierra asimilado de conformación (sic) con la Ley Federal del Trabajo y los tratados internacionales en materia laboral y de seguridad social de la Organización Internacional del Trabajo de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“ARTICULO 27.- Las tripulaciones de embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados*

*internacionales vigentes de los que los Estados Mexicanos sea parte, de esta ley y su respectivo reglamento. El capitán o patrón de una embarcación deberá permanecer en su cargo mientras no sea relevado.*

*“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 alta mar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de las embarcaciones y será responsable de éstas, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice, aún cuando no se encuentre a bordo.*

*“ARTICULO 28.- El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:*

- “I. Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;*
- “II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por los tratados internacionales vigentes de los que México sea parte, la legislación y los reglamentos aplicables. Las anotaciones en los libros y documentos que deban mantenerse en virtud de las disposiciones antes citadas, deberán cumplir con los requisitos que se establezcan en el reglamento respectivo;*
- “III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;*
- “IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos en los términos del Código Civil Federal;*
- “V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.*

*“ARTICULO 29.- Los oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas, así como a todas aquellas funciones y encomiendas que el capitán les consigne de acuerdo a su categoría.*

*“El capitán o en su defecto, el primer oficial de navegación deberán registrar en el Diario de Navegación todos aquellos incidentes o accidentes que durante su guardia acaeciesen. El oficial de guardia, en ausencia del capitán será responsable de la operación y navegabilidad de la embarcación.*

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

*“ARTICULO 30.- Los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantengan el orden y la disciplina a bordo, pero no*

*estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas. Cuando tengan conocimiento de la comisión u omisión de actos que supongan el incumplimiento de las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes, y estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima, cualquier circunstancias que no esté de acuerdo con lo establecido en los certificados de la embarcación.*

## **8. “CAPÍTULO SEXTO – EDUCACIÓN MARÍTIMA MERCANTE**

### **8.1 “CONSIDERACIONES**

- “(a) Congruencia PS.- Consideramos que el PS en general, es congruente con las disposiciones de la primera entrega de este capítulo, por lo que nos parece necesario conservar la redacción de dicha entrega.*
- “(b) Instituciones educativas privadas (art. 31) (sic).- Es necesario regular y otorgar el reconocimiento de validez a las instituciones educativas privadas en la materia<sup>79</sup>.*
- “(c) Personal educativo (art. 31) (sic).- De la misma forma, resulta necesario que el personal de estas instituciones acrediten su preparación y que las instalaciones cubran las necesidades de los estudiantes<sup>80</sup>.*

### **8.2 “REDACCIÓN**

#### **“TITULO SEGUNDO DE LA MARINA MERCANTE CAPITULO VI EDUCACIÓN MARÍTIMA MERCANTE**

*“ARTICULO 31.- La Secretaría organizará la educación superior y la capacitación del personal de la marina mercante mexicana, directamente o a través de instituciones educativas privadas debidamente registradas por la misma, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Secretaría de Educación Pública.*

*“Las instituciones educativas privadas dedicadas a la formación y posgrado de oficiales de la marina mercante, contarán con el reconocimiento de validez oficial para impartir estudios de tipo superior en instituciones particulares, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Educación; así como con los bienes muebles, equipos y sistemas adecuados para la enseñanza práctica y con planes y programas de estudio que la Secretaría o la autoridad otorgante determinen.*

*“El personal que imparta la capacitación deberá contar con un registro ante la Secretaría, así como cumplir con los requisitos que*

---

<sup>79</sup> FIDENA

<sup>80</sup> FIDENA.



determinen la legislación aplicable, los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, y el reglamento correspondiente.

*“ARTICULO 32.- Los planes y programas de estudio para la formación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones de las embarcaciones mexicanas serán autorizados por la Secretaría de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo, todo ello con apego a las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables.*

*“La Secretaría, en coordinación con la autoridad en materia de pesca, desarrollará planes y programas de capacitación acordes con la actividad del sector. En la integración de tales planes y programas deberá valorar las opiniones de las asociaciones sectoriales, los centros de investigación pesquera y demás entidades vinculadas, todo ello con apego a las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables.*

*“Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar y los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo.*

*“A quienes obtengan los títulos de Piloto Naval, en los términos del reglamento correspondiente, la Secretaría les expedirá conjuntamente los títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo, o bien Ingeniero Mecánico Naval. El Maquinista Naval por su parte, podrá optar por el de Mecánico Naval.”*

Los comentarios vertidos a esta segunda entrega fueron:

*“México, D. F., a 16 de mayo de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO : COMENTARIOS SOBRE LA SEGUNDA ENTREGA DEL  
MTRO. DAVID ENRÍQUEZ ROSAS**

---

*“Hasta la fecha el Mtro. David Enríquez Rosas no se ha comunicado conmigo, él dice que nunca me ha encontrado, curiosamente de la oficina del Diputado Lozano, tanto éste como sus*

ayudantes Gilberto Tovar Correa y Yazmín Benítez siempre me encuentran y nunca he oído que digan que es imposible comunicarse conmigo.

*“Pasando ahora a los comentarios de la segunda entrega hecha por el Mtro. Enríquez, me parece que no es verdad que haya congruencia entre el texto de la primera entrega y el Proyecto por el abajo suscrito de tal suerte que en el artículo 1º como él lo redacta nos parece muy limitado cuando hace un reenvío a las vías generales de comunicación por agua, término empleado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro III, “Comunicaciones por Agua”, que fue derogada por la Ley de Navegación vigente, así como por la Ley de Puertos también vigente por lo que se nos hace inapropiado usar el término de inicio, es más yo creo que debe de eliminarse la expresión de las mismas definiciones que se dan en el artículo 2 de ambos Proyectos.*

*“Tampoco se ocupa de elementos fundamentales como la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino y los hechos relacionados con el comercio marítimo, no hemos incluido a los trabajadores marítimo–portuarios, pues son objeto de la Ley Federal del Trabajo y de los tratados que sobre el trabajo portuario y a bordo de los buques han sido adoptados por la Organización Internacional de Trabajo (OIT) y de los cuales nuestro país es Parte.*

*“Además de que todo el Título V de la Ley Federal del Trabajo esta dedicado al Personal Embarcado, a su educación y capacitación, incluido el personal de tierra que labora en los puertos, de éstos últimos no se ocupa para nada el Mtro. Enríquez, pues no debe perderse de vista que el personal de tierra en el puerto debe tener conocimiento de las embarcaciones y de los procedimientos modernos de carga y descarga de las mismas.*

*“Por otra parte, en ninguna ley marítima y en ningún tratado internacional se emplea el término militar para designar a los buques de guerra, cuando se les exceptúa de su aplicación, siempre se hace referencia a buques de guerra, como ejemplo podemos citar el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques de 1973, artículo 3, “Ámbito de aplicación”, inciso 3:*

*“3) El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra ni a las unidades navales auxiliares, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado, o estando a su servicio solo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.”*

*“El que nos refiramos a especies y no a géneros conceptuales se debe a que debe ser muy claro para quiénes tienen que aplicarse la Ley.*

*“Respecto a que señalamos primero a las embarcaciones, sin incluirlas en los demás bienes del comercio marítimo, se debe a la importancia que el bien buque tiene en el Derecho Marítimo así, el ilustre profesor argentino José Domingo Ray nos dice en su obra Derecho de la Navegación: “Que el buque ocupa un puesto de eminencia en esta materia, por que es una expresión o síntesis de los intereses de las distintas personas vinculadas a la expedición marítima y, a su alrededor, puede intentarse la sistematización de la ciencia que tiene por objeto el derecho de la navegación. [ término que prefieren utilizar los profesores argentinos en vez de Derecho Marítimo]”. Esta expresión la tomó el profesor Ray del ilustre maestro italiano Antonio Brunetti, cuya obra fue uno de los pilares más grandes de la Escuela Napolitana del Derecho Marítimo, al lado de Scialoja.*

*“En las leyes siempre deben destacarse los bienes y los sujetos preponderantes además de generalizar mas tarde los mismos en algunos conceptos. Los objetos específicos seleccionados por nosotros con las definiciones como es la contaminación marina, el vertimiento y la prevención de la de la contaminación del medio marino, lo hicimos con el propósito de que las personas a las que va dedicada esta ley tomen conciencia de los mismos. Cuando él insiste que en el Proyecto del abajo suscrito se refiere a objetos específicos de la Ley en revisión, señala una serie de normas que a dichos términos le son aplicadas, como la Ley General del Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente y la Ley General del Mar, a él mismo se le puede hacer esa crítica pues en repetidas ocasiones acude a señalar convenios y distintas normas que deben suponerse ya forman parte de la legislación marítima y por lo mismo no deben repetirse en la presente Ley, como ejemplo de lo antes dicho reproduzco su concepto de vías generales de comunicación por agua o vías navegables, cuando nos dice en su parte final “... todo ello con apego a lo dispuesto por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, los demás tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte y la Ley Federal del Mar”.*

*“Salvo el Convenio de Montego Bay de 1982, no conocemos otro tratado que se ocupe de los términos empleados en la definición anterior, como puede verse era innecesaria esa referencia como él lo señala en su propio trabajo.*

*“La definición de embarcación la consideramos muy pobre, pues no incluye los términos sinónimos de la misma como son bajel o barco y se nos hace innecesario poner los de yate o velero que el emplea, pues son innecesarias ya que generalmente estas dos embarcaciones no se dedican al comercio marítimo, pues son turísticas y deportivas .*

*“No entendemos el concepto de marina mercante mexicana que él nos da, pues olvida que ésta no únicamente esta compuesta por buques, como cree la mayoría de la gente, ésta se integra por una serie de elementos, que entre otros muchos, son los siguientes:*

*“a) Legislación nacional.*

- “b) Los tratados, ya que una vez que México se ha adherido o bien los ha ratificado, se convierten en legislación interna.*
- “c) Las autoridades nacionales.*
- “d) Los organismos internacionales.*
- “e) Las empresas navieras o el naviero.*
- “f) Las empresas armadoras o el armador.*
- “g) Los operadores*
- “h) La flota mercante, compuesta por embarcaciones de todo tipo.*
- “i) Los agentes marítimos.*
- “j) Los astilleros.*
- “k) Las sociedades clasificadoras de buques.*
- “l) Las empresas aseguradoras y los clubes PANDI.*
- “m) Los puertos.*
- “n) Los prácticos de puerto.*
- “o) Los remolcadores.*
- “p) Los ajustadores o liquidadores de averías.*
- “q) Los trabajadores marítimos y portuarios.*

*“Como puede verse son muchos los elementos que la integran y forman parte de ella, precisamente por no destacarse los mismos es que en México no se le ha prestado la atención debida, como nos lo señala el ilustre profesor de Derecho Marítimo Mexicano Raúl Cervantes Ahumada.*

*“Por otra parte en ninguna ley marítima, incluidas las europeas, se define el término de “Marina Mercante”, como tampoco se emplea en un título particular de la ley, como ejemplos podemos citar la Ley de Navegación Argentina; el Código de Comercio Chileno, Libro III, de la Navegación y Comercio Marítimos; o bien el Codice Italiano della Navigazione; por lo tanto, él no se ha apegado a los títulos que se establecen en el Proyecto elaborado por mí, así para mí es mas importante que en el Título Segundo deba ir todo el régimen administrativo de la navegación, ya que para mí la autoridad marítima, debe ir antes que el naviero, agente marítimo, o la tripulación.*

*“Él tampoco define la empresa naviera, naviero, la empresa armadora, el armador y el operador, los cuales los definimos para evitar, como acontece en la vigente Ley de Navegación el galimatías que se hizo con tales conceptos en los artículos 16 a 18.*

*“Asimismo, al agente representante de la empresa naviera o naviero, de la empresa armadora o armador, así como del operador, lo llama agente naviero término con el cual solo esta haciendo referencia al representante de los dos primeros, ignorando a la empresa armadora, al armador y al operador de ahí que siguiendo normas jurídicas de países altamente desarrollados nosotros hayamos empleado la expresión “agente marítimo” que es mas propia como nos lo señala P. M. Alderton en su obra “Sea Transport”, además de que tal expresión engloba a todas las personas físicas y morales que hemos mencionado antes y evita que se confundan con los agentes de los*

*cargadores, los agentes de la carga, los agentes de los fletadores y otros agentes que participan en el negocio marítimo.*

*“No entendemos la referencia a los procedimientos que se hacen en el artículo 3 toda vez que habíamos quedado en separar de la ley sustantiva, la ley adjetiva, es decir, elaborar una Ley de Procedimientos Marítimos como existe en los casos del Derecho Administrativo, Derecho Civil, Derecho Penal, etc. Por lo mismo nos parece mas claro nuestro artículo 4 de nuestro Proyecto que nos habla de las controversias que pueden presentarse en el Derecho Marítimo y corresponde conocer de ellas a los Tribunales Federales y la referencia que hacemos a leyes respectivas es con el fin de que ésta sea aplicable, estableciendo en ella, claro está su ámbito de aplicación y alcance.*

*“Es muy útil el que el Mtro. Enríquez nos hable de la interpretación de los tratados internacionales, pero como él antes lo ha venido señalando respecto de otros términos, esto es materia de la Ley sobre la Celebración de Tratados vigente, por lo que no es necesario hacer esta observación en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“Por otra parte, más que la interpretación aislada, él debió haber hecho referencia tanto a la interpretación, como a la implementación del tratado, como lo hacen los países altamente civilizados y desarrollados. Así, interpretar un tratado es explicar o declarar el sentido del mismo y, principalmente de éste, los textos faltos de claridad. A su vez, implementar un tratado es llevar a cabo, realizar, ejecutar, o bien poner en práctica y facilitar su aplicación; de otra manera dicho, tomar todas aquellas medidas destinadas a poner en práctica y hacer posible la aplicación de un instrumento jurídico internacional, que generalmente lo hacen a través de una ley apropiada para ello.*

*“Por lo mismo ambas cuestiones son fundamentales para hacer efectivo un tratado, luego no basta únicamente la interpretación como nos lo señala el Maestro Enríquez en los dos últimos párrafos del artículo 3 de su proyecto, además de que es claro que las autoridades judiciales y administrativas, así como los interesados, podrán aportar cualquier acto que auxilie en la aplicación de los mismos.*

*“La unidad mar adentro se entiende que esta sujeta a la legislación nacional, por ubicarse su instalación en el mar territorial, plataforma continental y la zona económica exclusiva, ya que hasta el momento no tenemos plataformas móviles de perforación y/o exploración, sólo fijas, la única móvil es empleada para atender precisamente a las plataformas fijas que si son propiedad de Petróleos Mexicanos, que ya las tiene debidamente registradas ante el Registro Público Marítimo Nacional, por tanto están ya sometidas a nuestra legislación. No obstante lo anterior no tenemos ningún inconveniente que se incluyan en nuestro artículo 5 al lado de las embarcaciones*

mexicanas como sigue: “Las embarcaciones y las unidades mar adentro mexicanas estarán sujetas al cumplimiento de las leyes mexicanas y sus reglamentos...”

“En el artículo 5, correspondiente a nuestro artículo 7, no entendemos porque no hizo para cada ley suplementaria una fracción, a fin de que quede más claro y tenga una mejor presentación. Respecto del Código de Comercio y las leyes mercantiles, debió señalar cuales, para que sea claro, si es que se hace necesario, ya que creo que no son materia de esta Ley.

“Tomando en consideración que tendremos una ley adjetiva, es decir, la Ley de Procedimientos Marítimos, se hace innecesario acudir a la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, la cual si será supletoria de esa Ley, no de la de Navegación y Comercio Marítimos que estamos elaborando.

“Ignora a la ley Federal del Trabajo, que contiene una parte dedicada al trabajo a bordo de las embarcaciones, Título Sexto, “Trabajos Especiales”, Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, artículos 187 a 214.

“También debió destacar la Ley General de Instituciones de Seguros, pues además de la Ley sobre el Contrato de Seguro, no conozco otras leyes sobre seguros, que puedan ser aplicables al seguro marítimo.

“Tampoco acude al Código Penal Federal, al cual se debe acudir para los delitos marítimos como la piratería y la baratería del capitán, entre otros.

“La ley no requiere verdades de Perogrullo, es decir que por notoriamente sabidas es innecesario repetirlas en una ley, como él lo hace en el último párrafo de su artículo 5, preferimos nuestro último párrafo del artículo 7 de nuestro Proyecto.

“Estamos en total desacuerdo que las autoridades y todo el régimen administrativo quede en el régimen respectivo al ámbito de aplicación de la Ley, luego debe separarse y enviarse como lo hicimos en nuestro proyecto al Título Segundo “DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA MARINA MERCANTE Y LA NAVEGACIÓN”, estableciendo los respectivos capítulos de esta materia, pues nos parece mas apropiado, siguiendo la recomendación que nos hiciera en 1967 y 1968 el ilustre Mtro. Argentino Don Atilio Malvagni en su trabajo “Derecho de la Navegación Latinoamericanos” en el sentido de que teníamos que ser cuidadosos para separar todos los actos administrativos marítimos de los demás actos objeto de la ley marítima.

“Por eso nuestro capitulado lo hicimos de la siguiente manera:

“Capítulo I. De la autoridad marítima.

- “Capítulo II. De la navegación en general.*
- “Capítulo III. De los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales.*
- “Capítulo IV. De los certificados de inspección y del reconocimiento de los buques en la navegación y en la construcción de embarcaciones.*
- “Capítulo V. Del arribo y despacho de buques o embarcaciones.*
- “Capítulo VI. Del pilotaje o practicaje.*
- “Capítulo VII. Del servicio de remolque en puerto.*
- “Capítulo VIII. Del señalamiento marítimo y de ayudas a la Navegación.*
- “Capítulo IX. Del dragado en zonas federales.*
- “Capítulo X. De los amarres y desguaces de embarcaciones.*
- “Capítulo XI. Del abandono de las embarcaciones a favor de la Nación o del abandono administrativo.*
- “Capítulo XII. De la matrícula o registro de abanderamiento de las embarcaciones.*
- “Capítulo XIII. Del Registro Público Marítimo Nacional.*

*“Por lo mismo insistimos en que se respete todo el articulado y contenido de nuestro Proyecto de Ley.*

*“Tampoco estamos de acuerdo en que hay congruencia entre el Proyecto nuestro y la Primera entrega del Mtro. Enríquez, en referencia con el título Segundo “De la Marina Mercante”, pues como ya lo señale no hay ninguna Ley que tenga este título específico dentro de su contenido, incluidas las de los países altamente desarrollos, nos parece del todo irregular el incluir lo referente al Registro Especial Marítimo Mexicano, pues recuerdo muy bien que fue una de las críticas mas enérgicas que se hicieron al Proyecto de Iniciativa de Ley por parte de los participantes en el Foro de Isla del Carmen.*

*“Por lo mismo, ese Registro Especial Marítimo Mexicano debe quedar en el Proyecto de Ley de la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, donde consideramos que es mas apropiado y que recibió el total apoyo de los presentes en Veracruz más tarde.*

*“En el artículo 9 se esta hablando del abanderamiento y matrícula de embarcaciones mexicanas, por lo mismo no consideramos necesario el segundo párrafo de dicho artículo, pues suponemos que las legislaciones de todos los países deben tener normas especificas para conceder el uso de sus pabellones en las embarcaciones. Incluso las leyes marítimas liberiana y panameña, países de conveniencia o registro abierto por excelencia tienen normas relativas a la concesión de su nacionalidad a una embarcación.*

*“Respecto del artículo 10 consideramos muy difícil su aplicación, por la exigencia de mantener el buque arrendado durante tres años*

*bajo el pabellón nacional, debiendo otorgar una garantía financiera para ello. Yo me pregunto ¿Cómo exigir a un naviero cuya embarcación haya naufragado que pague la fianza por que no duro tres años bajo el pabellón nacional, pues se perdió durante el primer año en que se le concedió la autorización para portar el pabellón mexicano? Esta situación es injusta a todas luces para este caso específico y como no se pone ninguna excepción sobre el particular, se le aplicará con todo rigor la ley a ese naviero ¿Qué sucederá cuando el naviero decida cambiar el buque arrendado por otro, pues comprueba durante los primeros tres meses de utilización del mismo que no es el apropiado para sus necesidades y las del tráfico marítimo que esta llevando a cabo, deberá también cubrir su fianza?, lo cual también es injusto.*

*“Ello nos lleva a reiterar que preferimos sobre este tema lo señalado por nuestro Título Cuarto respecto “DE LA PROPIEDAD Y DEL ARMAMENTO DE LA EMBARCACIÓN”, así como lo señalado en el Capítulo XII, “DE LA MATRÍCULA O REGISTRO DE ABANDERAMIENTO DE LAS EMBARCACIONES” del Título Segundo antes citado, en este mismo sentido nos pronunciamos respecto de lo relativo al Capítulo Cuarto del Mtro. Enríquez sobre los “Agentes navieros”, en este sentido preferimos el Capítulo Segundo “De los Agentes Marítimos” de nuestro Título Cuarto ya citado, como también lo relativo a la “tripulación”, donde además les quita tal calidad a algunos trabajadores a bordo pasando por encima de la Ley Fedral del Trabajo y de los Convenios de la OIT de que somos Partes, tema que debe ser tratado por separado como nosotros lo hicimos a través del Título Quinto “DEL PERSONAL EMBARCADO”. Con mucha pena vemos que no se ocupó muy cuidadosamente de la capacitación del personal embarcado, así como la puesta al día en sus estudios, por lo mismo preferimos nuestro Proyecto en esta materia.*

*“Ruego a Ud. señor Diputado César Reyes Roel tome nota de que este segundo alcance me fue pasado hasta el día de ayer por la tarde, por lo que tuve que examinarlo a partir de las ocho de la noche hasta el día de hoy, respetando por su puesto mis horas de sueño y dejando los comentarios de la primera entrega sin eficacia alguna, por eso ya no los entregué al notificarse desde el martes que había llegado una segunda entrega. También quiero que Ud. vea que no es mi persona la que se opone a discutir con el Mtro. Enríquez el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por lo que considero que es él el que no hace el esfuerzo por encontrarme según lo manifesté al inicio de estos comentarios.*

*“En el artículo 11 olvidamos hacer un comentario muy grave respecto de su segundo párrafo, me pregunto como puede la Secretaría de Relaciones Exteriores en el extranjero tener facultades para abanderar provisionalmente un buque si todos sabemos que los Estados tienen representaciones diplomáticas acreditadas por sus gobiernos ante un tercer país, asimismo, tiene un cuerpo consular que también es debidamente acreditado por el mismo aún, cuando sean cónsules honorarios, por lo mismo es inexplicable la afirmación que nos*



hace el Mtro. David Enríquez Rosas, en el último párrafo de su artículo 11, que para pronta referencia reproducimos.

*“En el extranjero, la autoridad consular mexicana, o bien la Secretaría de Relaciones Exteriores a solicitud de la Secretaría, estarán facultadas para, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanas; y para expedir un pasavante de navegación provisional de conformidad con el reglamento respectivo, válidos para un solo viaje con destino a puerto mexicano, donde se tramitará la matriculación en la forma reglamentaria.”*

*“Generalmente la dimisión de bandera que se solicita en el extranjero, lo hace el capitán del buque mexicano, según recuerdo en los tres casos que tuve que examinar sobre el tema en la República de Corea, Noruega y Colombia, en que asesoré a nuestra Embajada en esos países, a través del encargado de los asuntos consulares. Por lo que también me parece que su afirmación en el artículo 13 último párrafo, sale sobrando. Si bien es cierto que él armador o naviero mexicano pueden desde nuestro país exigir la dimisión de bandera.*

*“Aprovecho esta oportunidad para enviarle un cordial saludo.*

**“DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO**

*c. c. p Diputado Federal José Tomás Lozano y Pardinas”*

La tercera entrega del Mtro. Enríquez Rosas versa como sigue:

**“TÍTULO TERCERO  
“DE LA NAVEGACIÓN**

---

**9. “CAPÍTULO PRIMERO – RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN**

**9.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Secretaría de Marina (art. 33) (sic).- Es necesario precisar las facultades de la Secretaría de Marina en la vigilancia de las costas y las zonas marinas mexicanas. Debe además mantenerse la disposición respecto a rechazar la navegación en zonas marinas cuando así lo exija el interés público<sup>81</sup>.*

*“(b) Relación auténtica (art. 33) (sic).- Conviene reiterar al principio de la relación auténtica establecida en la Convención de Jamaica (sic), en el sentido de que solamente la bandera de un país debe ser enarbolada por cada embarcación<sup>82</sup>.*

---

<sup>81</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>82</sup> Consultoría CMCD.

*“(c) Cierre de puertos (art. 34) (sic).- Debe establecerse tanto la magnitud del cierre –parcial o total- y homologarse al art. 33 (sic) las razones de seguridad nacional o interés público<sup>83</sup>.”*

*“(d) Actividades en la navegación (art. 35) (sic).- Es necesario diferenciar la navegación de las actividades a realizar mediante la navegación, y en ese sentido establecer la obligación de vigilar unas y otras por parte de la Secretaría en coordinación con otras dependencias<sup>84</sup>.”*

*“(e) Navegación de altura (art. 36) (sic).- La pretendida preferencia de embarcaciones nacionales en navegación de altura es contraria a los tratados comerciales más importantes que vinculan a México, por lo que debe eliminarse<sup>85</sup>.”*

*“(f) Competencia en navegación de altura (art. 36) (sic).- Es necesario precisar que la reserva para determinado transporte internacional debe mantenerse sólo mientras subsista la falta de condiciones de competencia efectiva<sup>86</sup>.”*

*“(g) Cabotaje – sentido de la iniciativa (art. 37) (sic).- Si bien la iniciativa de este artículo es claramente perfectible de acuerdo a los comentarios formulados por distintos sectores, lo que se pretende es apoyar a aquellos navieros que operan embarcaciones propias y que efectivamente tienen aspiraciones de incrementar la flota mexicana. Así, se considera de que el actual negocio de muchos navieros mexicanos reside no en la operación de embarcaciones propias sino extranjeras fletadas, con lo cual, al pretender regulaciones más estrictas para éstas, mediante las cuales se busque fomentar el pabellón mexicano, muchos navieros mexicanos sienten afectado su negocio<sup>87</sup>.”*

*“(i) Cabotaje – cuestiones de competencia (art. 37) (sic).- Las principales cuestiones de competencia de este artículo objetadas por distintos sectores son<sup>88</sup>.”*

- *“La modificación al régimen de cabotaje reemplaza la limitación sujeta a la opinión de la COFECO de reservar para los mexicanos el transporte de carga en caso de que no se respeten los principios de competencia (disposición vigente) por una restricción total y no sujeta a los principios de la competencia económica, lo cual es incongruente con los principios de competencia económica vigentes en México;*
- *“Las referencias a la competencia desleal deben ser sustituidas por menciones a prácticas monopólicas, pues la naturaleza de las posibles acciones a tomar en el sector corresponden técnicamente a la competencia económica;*

---

<sup>83</sup> Ibidem.

<sup>84</sup> CANAIPESCA, Consultoría CMCD.

<sup>85</sup> COFECO, PEMEX, SM, Consultoría CMCD.

<sup>86</sup> COFECO.

<sup>87</sup> OCPN.

<sup>88</sup> COFECO, Consultoría CMCD.

- *“Las cargas regulatorias impuestas para la utilización de embarcaciones extranjeras aunadas a la falta de capacidad suficiente para atender la demanda de transporte de ciertos productos y/o regiones, podría generar condiciones favorables para crear agentes con poder substancias (sic) que puedan elevar los precios en detrimento de los usuarios del transporte, y en consecuencia, de los consumidores finales;*
- *“La duplicación de facultades de la COFECO en leyes sectoriales como la LNCM genera falta de seguridad jurídica;*
- *“La competencia en materia de prácticas monopólicas no debe ser de una autoridad distinta a COFECO;*
- *“La referencia a una ley que todavía no se encuentra vigente –y que además no es siquiera una iniciativa formal- genera problemas de interpretación en todos los ámbitos, incluido el de competencia;*
- *“La duración de los permisos de navegación debe ajustarse a la naturaleza de los negocios del sector y no un criterio legal aislado. La brevedad de los permisos puede elevar los costos en detrimento de la competitividad de los navieros mexicanos que utilicen embarcaciones extranjeras y reflejarse en los precios al consumidor final. Por tanto, se recomienda no incluir normas que generen diferencias estructurales en costos;*
- *“Las multas basadas en el monto del contrato que generan cargas regulatorias que pueden vulnerar la competencia;*
- *“Debe establecerse que las autoridades y agentes económicos deben hacer del conocimiento de la COFECO, las conductas que pudieran implicar la realización de prácticas contrarias a la competencia;*
- *“El establecimiento de límites al crecimiento no es una medida efectiva en la prevención del ejercicio del poder de mercado. Por ello, es conveniente imponer obligaciones específicas cuando exista una declaratoria de inexistencia de condiciones de competencia efectiva por parte de la COFECO respecto al mercado relevante hasta en tanto no haya una declaración en sentido contrario.*

*“(j) Cabotaje – cuestiones regulatorias (art. 37) (sic).- Las principales cuestiones regulatorias del artículo objetadas por distintos sectores son<sup>89</sup>:*

- *“La reserva del tráfico de cabotaje para mexicanos no establece ni excepciones ni reglas de operación;*
- *“No se establece cuáles son los permisos y concesiones y en qué casos pueden otorgarse;*
- *“La compensación por falta de tripulantes mexicanos ha sido criticada por motivarse en actos que no pueden ser controlados por los fletadores, existiendo muchos casos en que la legislación de la embarcación de bandera extranjera no autoriza tripulaciones extranjeras. Como consecuencia de lo anterior, al exigir a una embarcación de bandera extranjera, enrolar una tripulación mexicana, haría que perdiera sus certificaciones y seguros;*

---

<sup>89</sup> CAMEINTRAM, TMM, SM, Consultoría CMCD.

- “Aunado a lo expresado en el punto anterior, no se establecen los criterios para el supuesto de que no exista el suficiente número de marineros mexicanos para tripular todas las embarcaciones;
- “La idea de someter el otorgamiento de los permisos a un dictamen previo puede generar demoras en la operación de embarcaciones, causando pérdidas que afecten la cadena de costos;
- “El breve periodo de vigencia de los permisos de navegación podría poner en riesgo a la industria costa afuera, ya que los plazos de los contratos con PEMEX son mayores que los permisos;

“(k) Cabotaje – industria costa afuera (art. 37) (sic).- Las principales cuestiones regulatorias criticadas por su posible afectación a la industria costa afuera son<sup>90</sup>:

- “La vigencia de los permisos de navegación de 180 días podría causar desabasto de embarcaciones sofisticadas ya que no existen las mexicanas y las extranjeras no tendrían interés de prestar el servicio dada la obligación de abanderarse como mexicanas;
- “Los plazos para el otorgamiento de los permisos de navegación pondrían en riesgo el suministro oportuno de hidrocarburos, así como servicios especiales de transporte, combate a incendios, etc.;
- “Establecer una compensación para las embarcaciones que no cumplan con el porcentaje mínimo de tripulación mexicana eleva los costos y aumenta la probabilidad de accidentes ante la carencia de personal capacitado para operar embarcaciones especializadas.

“(l) Cabotaje – actividades económicas (art. 37) (sic).- Es innecesario señalar las actividades económicas comprendidas dentro de la navegación de cabotaje.; pues al establecer que la navegación de cabotaje se encuentra reservada, todas las actividades económicas a realizar mediante él, se encuentran también reservadas<sup>91</sup>.

“(m) Permisos – turismo náutico (art. 38) (sic).- Por no ser más un requisito de la legislación aduanera, es necesario eliminar la disposición sobre depósito de embarcaciones de turismo náutico en marinas turísticas<sup>92</sup>.

“(n) Permisos – seguridad, salvamento, auxilio (art. 38) (sic).- Por la especialidad e interés público de los servicios referidos, es necesario mantener la obligatoriedad del permiso<sup>93</sup>.

“(o) Permisos – requisitos de seguridad y navegación (art. 38) (sic).- La exención en la obligatoriedad del permiso debe basarse en el cumplimiento de requisitos que sean claramente conocidos<sup>94</sup>.

---

<sup>90</sup> PEMEX, PS.

<sup>91</sup> Consultoría CMCD.

<sup>92</sup> SM.

<sup>93</sup> CMCD.

<sup>94</sup> CAMEINTRAM.

*“(p) Permisos – obra pública (art. 38) (sic).- Debe haber una clara referencia a la legislación en la materia, dejando el artículo lo más apegado a la redacción vigente<sup>95</sup> .*

*“(q) Permiso – dragado (art. 38) (sic).- Debe hacerse referencia a las autorizaciones necesarias en materia ambiental<sup>96</sup> .*

*“(r) Revocaciones (art. 39) (sic).- La disposición elimina la referencia a la legislación en competencia económica, situación que no tiene justificación. Además, tampoco tiene un fundamento suficiente el limitar las causas de revocación al “interés nacional”, debiendo además tomarse en cuenta lo que disponga la Ley de Puertos.*

*“(s) Plazos (art. 40) (sic).- No es justificable la preferencia en el plazo de otorgamiento de permisos a mexicanos sobre extranjeros ya que el tiempo de estudio necesario es el mismo. Además este tratamiento discriminatorio es violatorio de tratados comerciales internacionales que son jerárquicamente superiores a la ley. Así, no hay razón para un cambio substancial de la redacción vigente del artículo en cuestión<sup>97</sup> .*

*“(t) Plazos (art. 40) (sic).- Es necesario regular las facultades de la Secretaría y el procedimiento en el caso de solicitudes complejas o en los casos en que se requiera información adicional de forma en que se evite la arbitrariedad, pero al mismo tiempo la autoridad cuente con todos los elementos para formula una resolución justificable.<sup>98</sup>*

## **9.2 “REDACCIÓN**

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO I RÉGIMEN DE NAVEGACIÓN**

*“ARTÍCULO 33.- La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz, a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad y de conformidad con los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la Secretaría estará facultada para negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos.*

*“Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo Estado y enarbolar su bandera, así como tener marcado su nombre y puerto de matrícula de forma tal que*

---

<sup>95</sup> Ibidem.

<sup>96</sup> Cap. Tuero.

<sup>97</sup> COFECO, SM, Consultoría CMCD.

<sup>98</sup> Consultoría CMCD.

*exista una relación auténtica con el Estado de la bandera de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. La falta de cumplimiento de estas obligaciones, acarreará las sanciones administrativas establecidas en esta ley, sin que por ello se prejuzgue sobre la comisión de un delito.*

*“Cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas estará obligado (sic) a acatar las órdenes de las unidades pertenecientes a la Secretaría de Marina con el fin de detenerse y proporcionar la información que le sea solicitada en los términos de la legislación aplicable.*

*“ARTÍCULO 34.- La autoridad marítima, por caso fortuito o fuerza mayor; o bien cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, estará facultada para declarar, en cualquier tiempo, provisional o permanentemente, parcial o totalmente cerrados a la navegación determinados puertos, a fin de preservar la integridad de las personas, las embarcaciones, así como los bienes en general.*

*“ARTÍCULO 35.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:*

- “I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro;*
- “II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos, y*
- “III. De altura o de ultramar.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.*

*“La Secretaría, en coordinación con las demás dependencias de la Administración Pública Federal, en sus respectivos ámbitos de competencia, deberá vigilar que la realización de las actividades económicas, deportivas, recreativas y científicas a desarrollarse mediante los distintos tipos de navegación, cumpla con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables.*

*“ARTÍCULO 36.- La utilización de embarcaciones en navegación de altura de conformidad con lo dispuesto en el artículo precedente, misma que incluye el transporte y el remolque internacional estará abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los Estados, cuando haya reciprocidad en los términos del Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y de los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, estará facultada para reservar, total o parcialmente determinado transporte internacional de carga de altura, para que sólo esté permitido realizarse a propietarios o navieros mexicanos con*

*embarcaciones mexicanas o consideradas como tales para efectos de esta ley, cuando no se cumplan con las disposiciones sobre competencia y libre concurrencia de conformidad con la legislación de la materia.*

*“La reserva total o parcial señalada en el párrafo anterior se mantendrá únicamente mientras subsista la falta de condiciones de concurrencia y competencia efectiva. Para ello, la Comisión Federal de Competencia a solicitud de la Secretaría, de parte interesada o de oficio, deberá emitir su opinión sobre la subsistencia de tales condiciones.*

*“ARTÍCULO 37.-*

*“A. Sin perjuicio de lo previsto en los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos sea parte, y de conformidad con las disposiciones sobre política marítima de esta ley, la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje estará reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. Salvo lo previsto en el artículo siguiente, la operación y explotación de embarcaciones mexicanas por navieros mexicanos no requerirá permiso de navegación de la Secretaría.*

*“La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje destinadas a servicios turísticos, deportivos y recreativos; así como la operación y explotación de aquellas destinadas a la construcción, mantenimiento y operación portuaria, podrán realizarse por navieros mexicanos o extranjeros con embarcaciones mexicanas o extranjeras. Salvo lo previsto en el artículo siguiente, en los supuestos normativos señalados en este párrafo no se requerirá permiso de navegación de la Secretaría.*

*“B. De conformidad con lo que se establezca en el reglamento respectivo, en caso de no existir embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas y de precio, o bien cuando impere una causa de interés público, la Secretaría estará facultada para otorgar permisos temporales para navegación de cabotaje de acuerdo con la siguiente prelación:*

- “I. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;*
- “II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier otro contrato de fletamento.*

*“C. Para verificar la falta de embarcaciones mexicanas disponibles en igualdad de condiciones técnicas y de precio, que justifique el otorgamiento de un permiso temporal de navegación según la prelación anterior, la Secretaría deberá contar con un dictamen emitido de conformidad con lo dispuesto en el título de esta ley relativo a la política marítima. Los requisitos técnicos y económicos del dictamen se establecerán en el reglamento respectivo. Los resultados y consecuencias del dictamen serán en cada caso, los siguientes:*

- “I. Positivo, con el cual se considerará a la Secretaría facultada para otorgar el permiso de navegación, dada la falta de disponibilidad de embarcaciones mexicanas en igualdad de condiciones técnicas y de precio, comparadas con aquéllas persistentes (sic) respecto a la embarcación extranjera de la que se haya solicitado el permiso temporal de navegación.*
- “II. Negativo, con el cual se le tendrá prohibido a la Secretaría el otorgamiento del permiso de navegación, por no cumplirse con lo establecido en la fracción anterior.*

*“Si la Secretaría no cuenta con un dictamen a los cinco días hábiles de presentada la solicitud del permiso temporal de navegación, estará facultada para otorgarlo de conformidad con la prelación establecida en este artículo. Cuando la Secretaría justifique una causa de interés público, no estará obligada a contar con dictamen alguno para otorgar un permiso temporal de navegación.*

*“Cada permiso temporal de navegación tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovado en más de tres ocasiones. Para motivar cada renovación, la Secretaría estará obligada a contar con un dictamen de conformidad con lo establecido en este artículo.*

*“D. Para estar legitimado a cada renovación, el naviero deberá efectuar el pago de derechos que resulte más alto a cuantificar del siguiente modo:*

- “I. El triple del monto de los derechos respectivos del permiso temporal de navegación originalmente otorgado; o*
- “II. El dos por ciento de la renta de la embarcación durante la duración de la renovación específica del permiso temporal de navegación de que se trate.*

*“Todo pago de derechos por concepto de permisos temporales de navegación y sus renovaciones deberá ser aplicado a los planes y programas de educación superior y capacitación, así como a los demás programas prioritarios de apoyo al personal de la marina mercante mexicana, previo acuerdo con las dependencias competentes.*

*“E. Los navieros mexicanos que presten servicios temporales para una embarcación extranjera que vaya a permanecer en aguas nacionales por más de un año, tendrá la obligación de abanderarla como mexicana en el plazo máximo de dicho año, contando éste a partir de la fecha de expedición del permiso temporal de navegación original.*

*“De no abanderarse la embarcación como mexicana en el plazo señalado, la Secretaría estará impedida para otorgar renovaciones o permisos adicionales para la misma embarcación ni para otra embarcación similar que pretenda contratar el mismo naviero para prestar un servicio igual o similar al efectuado. Para la aplicación de*



*esta disposición se considerará que tiene la categoría de naviero la persona o entidad que tiene el control efectivo sobre la embarcación de que se trate.*

*“F. Salvo el caso del contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo, mismo que deberá contar de modo exclusivo con tripulación mexicana, cuando la embarcación extranjera para la cual se solicite el permiso temporal de navegación o su renovación, esté contratada por un naviero mexicano bajo cualquier otro contrato de fletamento, entonces, en los permisos temporales de navegación y sus renovaciones, que otorgue la Secretaría, se dará prioridad al naviero cuya embarcación cuente con el mayor número de tripulantes mexicanos.*

*“G. El incumplimiento de las normas sobre otorgamiento de permisos temporales de navegación establecidas en este artículo tendrá como resultado la responsabilidad patrimonial del Estado consistente en la indemnización por daños y perjuicios ocasionados al solicitante del permiso temporal de navegación, o bien a quien legítimamente haya tenido derecho a él de conformidad con esta ley. Esta responsabilidad no prejuzgará sobre aquélla de naturaleza administrativa o penal en la que incurran los servidores públicos relacionados con la expedición del acto administrativo.*

*“H. La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, estará facultada para resolver que, total o parcialmente determinados tráficos de cabotaje, deban realizarse de modo exclusivo por navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, cuando la libre concurrencia y competencia económicas se vean vulneradas o bajo amenaza de vulneración de conformidad con la legislación aplicable. Esta restricción en los tráficos de cabotaje permanecerá en tanto las circunstancias que la generaron se mantengan vigentes. A solicitud de parte interesada o de oficio, la Secretaría deberá resolver la terminación de la restricción, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia.*

*“ARTÍCULO 38.- Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de conformidad con esta ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos administrativos:*

*“I. Requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:*

- (a) Transporte de pasajeros y cruceros turísticos;*
- (b) Turismo náutico, con embarcaciones menores de recreo y deportivas mexicanas o extranjeras;*
- (c) Seguridad, salvamento y auxilio a la navegación;*
- (d) Remolque maniobra y lanchaje en puerto, excepto cuando tengan celebrado contrato con la administración portuaria, conforme lo establezca la Ley de Puertos;*

*“II. No requerirán permiso de la Secretaría para prestar servicios de:*

- “(a) Transporte de carga y remolque transporte;*
- “(b) Pesca, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia pesquera;*
- “(c) Dragado, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental;*
- “(d) Utilización de embarcaciones especializadas en obra civil, construcción de infraestructura naval y portuaria, prospección, extracción y explotación de hidrocarburos, condicionado al cumplimiento de lo establecido por la legislación en materia ambiental y de contratación administrativa.*

*“La falta de requerimiento de permiso de la Secretaría no exime a las embarcaciones dedicadas a los servicios señalados la fracción II de cumplir con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias que les sean aplicables. La Secretaría estará facultada a verificar el acatamiento de dichas normas.*

*“ARTÍCULO 39.- El otorgamiento de permisos a que se refiere esta ley se ajustarán a las disposiciones en materia de competencia económica, así como a las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias en materia marítima, portuaria, de seguros, fianzas, así como a las demás especificaciones técnicas y normas oficiales mexicanas aplicables.*

*“En la terminación y revocación de los permisos regulados por esta ley, así como en los procedimientos de revocación de los mismos, se aplicará en lo conducente, lo dispuesto por la Ley de Puertos.*

*“ARTÍCULO 40.- Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos aplicables según lo señalado en el artículo precedente.*

*“La Secretaría deberá emitir la resolución correspondiente en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud formulada de modo satisfactorio.*

*“Cuando a criterio justificado de la Secretaría las características de lo solicitado lo ameriten, o bien cuando la información se considere insatisfactoria, ésta se encontrará facultada para requerir al solicitante de información complementaria. De no acreditarse la misma en un plazo de diez días naturales, la solicitud se tendrá por no formulada.*

*“Trascurridos cuarenta y cinco días naturales luego de la presentación de la información adicional, la Secretaría estará obligada a emitir una resolución. De no hacerlo en el plazo señalado, se entenderá por otorgado el permiso correspondiente y el permisionario estará legitimado para pedir a la Secretaría una constancia que así lo acredite, la cual estará obligada a ponerla a disposición del permisionario en un plazo*

*de cinco días naturales contado desde el día de presentación de dicha petición de constancia.*

## **10. “CAPÍTULO SEGUNDO – ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES**

### **10.1 “CONSIDERACIONES**

- “(a) Arribo y despacho - documentos exigidos (art.(sic) 42/44).- Se considera que los requisitos exigidos para el arribo a puerto superan los previstos por tratados internacionales en la materia, como el Convenio Internacional sobre la Facilitación del Tráfico Marítimo, y que la documentación debe ser detallada en el reglamento respectivo y no en la ley. Además, no deben confundirse las facultades de las dependencias competencias (sic) en las diversas materias de tales documentos<sup>99</sup>.*
- “(b) Arraigo o embargo (art. (sic) 44).- Además de que el término “arraigo” no es el adecuado para bienes como lo son las embarcaciones, no existe justificación suficiente para el ejercicio de los derechos procesales de un acreedor legítimo<sup>100</sup>.*
- “(c) Anulación del despacho (art. (sic) 45).- Debe disponerse que la facultad de anulación del acto administrativo de despacho sea solamente hasta antes de que la embarcación zarpe<sup>101</sup>.*
- “(d) Negativa de despacho (art. (sic) 46).- Debe haber una vinculación entre las facultades de la autoridad marítima sobre investigación de accidentes marítimos y la consistente en negar el despacho de salida cuando existan situaciones que pongan en riesgo la vida de los tripulantes<sup>102</sup>.*
- “(e) Despacho vía la pesca (art. (sic) 48).- Ante la situación actual de personal irregular embarcado en actividades pesqueras, es necesario contar con la información necesaria de todos los individuos embarcados, con el propósito de hacer más efectivas las operaciones en caso de siniestro de las embarcaciones de pesca. En congruencia con otras disposiciones en materia de permisos, el listado de documentos a presentar deberá estar señalado en el reglamento respectivo<sup>103</sup>.*
- “(f) Entradas y salidas (art. (sic) 49).- La preferencia establecida a favor de mexicanos por el artículo de la iniciativa viola tratados internacionales en la materia, como el Convenio y Estatuto sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos por lo que no es admisible<sup>104</sup>.*
- “(g) Abandono de tripulaciones (art. (sic) 50).- Es necesario dotar de facultades suficientes a la autoridad marítima para evitar el abandono de tripulaciones*

<sup>99</sup> CAMEINTRAM, SM, TMM, CCIJ, Consultoría CMCD.

<sup>100</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

<sup>101</sup> CAMEINTRAM.

<sup>102</sup> OCPN.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> SM, Consultoría CMCD.

de embarcaciones de bandera extranjera. Para ello deben considerarse especialmente las situaciones en que se pone en riesgo la vida o integridad corporal de los tripulantes<sup>105</sup>.

## 10.2 “REDACCIÓN

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO II ARRIBO Y DESPACHO DE EMBARCACIONES**

*“ARTÍCULO 41.- Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:*

- “I. Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;*
- “II. Imprevista: la que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada, y*
- “III. Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito o fuerza mayor.*

*“Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas imprevistas o forzosas de las embarcaciones.*

*“ARTÍCULO 42.- En la autorización o rechazo de arribo a puerto de embarcaciones, la autoridad marítima requerirá la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que disponga el Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo, así como a aquéllos señalados en los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. El reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores.*

*“En todo caso, la autoridad marítima estará obligada a velar que la autorización de arribo a puerto de embarcaciones, se respeten las normas internacionales, legales y reglamentarias en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como de trabajo y seguridad social de los tripulantes, coordinando el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias o en otras aplicables.*

*“ARTÍCULO 43.- Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición prosiguiendo el viaje. Las embarcaciones que haya (sic)*

---

<sup>105</sup> OCPN.

*establecido contacto directo con el puerto o que sólo se hayan comunicado con tierra a distancia, se considerarán autorizadas a abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.*

*“ARTÍCULO 44.- Con respeto a las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 42 de esta ley, para hacerse a la mar, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, de conformidad con las siguientes normas:*

- “I. El despacho de salida será expedido por la autoridad marítima, previo requerimiento de la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que dispongan los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. El reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores;*
- “II. En lo conducente, para la expedición del despacho de salida del puerto, se estará a lo dispuesto por el párrafo segundo del artículo 42 de esta ley;*
- “III. Los despachos de salida se expedirán antes de la hora de zarpe, una vez que se haya finalizado la carga y las operaciones complementarias realizadas en puerto;*
- “IV. Los despachos de salida quedarán sin efecto si no se hiciese uso de ellos, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su expedición, salvo autorización justificada que expresamente emita la autoridad marítima;*
- “V. No se considerará despacho de salida, la autorización otorgada por la autoridad marítima cuando por razones de fuerza mayor, las embarcaciones deban de salir del puerto por razón de seguridad.*

*“ARTÍCULO 45.- Con respeto a las disposiciones internacionales señaladas en el artículo 42 de esta ley, la autoridad marítima estará facultada a anular los despachos de salida ya emitidos, y en todo caso antes de que haya zarpado la embarcación en los siguientes supuestos normativos:*

- “I. Cuando el capitán, naviero, operador, agente naviero o cualquier otro interesado incurriera en una declaración falsa o presentara documentos falsos;*
- “II. Cuando exista un riesgo inminente en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina de conformidad con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias aplicables;*
- “III. Cuando por cualquier causa se incumpla el certificado de dotación mínima.*

*“ARTÍCULO 46.- La autoridad marítima estará facultada a negar los despachos de salida en los siguientes supuestos normativos:*

- “I. Por resolución judicial, administrativa o laboral competentes;*

- “II. Por la presentación insatisfactoria de la documentación señalada en este capítulo;*
- “III. Por la existencia justificada de un peligro substancial en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de la prevención de la contaminación marina;*
- “IV Por falta del número, calificación o certificación de los tripulantes según el certificado de dotación mínima, de conformidad con lo dispuesto en los tratados internacionales en la materia vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*
- “V. Por la existencia de adeudos comprobables a la administración portuaria por uso de infraestructura, o bien por adeudos salariales o de seguridad social a la tripulación de conformidad con lo dispuesto en los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte;*
- “VI. Por tener conocimiento de algún accidente, incidente o situación de riesgo de importancia para la seguridad de los tripulantes, sucedida a bordo de la embarcación, de conformidad con las disposiciones de esta ley en materia de investigación de accidentes marítimos.*

*“ARTÍCULO 47.- Toda marina turística, deportiva o de recreo deberá llevar una bitácora de arribo y despacho de las embarcaciones que pertenezcan a la misma, así como de las que arriben de visita.*

*“La Secretaría estará facultada para habilitar a un delegado honorario de la capitanía de puerto, como responsable de controlar el arribo y despacho de las embarcaciones turísticas, deportivas o de recreo. El delegado honorario estará facultado para negar el despacho de salida a las embarcaciones de las citadas categorías que por causas de seguridad en la navegación y de la vida humana en el mar de conformidad con las disposiciones internacionales, legales y reglamentarias se consideren faltas de aptitud para hacerse a la mar.*

*“En todo caso, el despacho de embarcaciones para navegación de altura, deberá ser expedido por la capitanía de puerto respectiva.*

*“ARTÍCULO 48.- Se entiende por despacho vía la pesca, la autorización a una embarcación para que se haga a la mar con el objeto de realizar actividades pesqueras.*

*“La Secretaría estará obligada a expedir un despacho por cada embarcación pesquera. El plazo de vigencia del despacho se otorgará con base en el periodo de tiempo que solicite el naviero, propietario, operador u otro interesado responsable de la embarcación.*

*“Cualquiera de las personas señaladas en el párrafo anterior estará obligado a dar aviso de entrada y salida de conformidad con el despacho del cual sea titular, cada vez que entre o salga al puerto. Para ello, deberá presentar por escrito a la autoridad marítima la documentación que establezca el reglamento respectivo.*

*“En todo caso, la autoridad marítima estará obligada a velar a que en la expedición del despacho vía la pesca, así como en los avisos de entrada y salida y en la información a ser presentada, se respeten las normas internacionales, legales y reglamentarias en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, actividades pesqueras, así como de trabajo y seguridad social de los tripulantes y demás personal embarcado, coordinando el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias o en otras aplicables.*

*“ARTÍCULO 49.- Los movimientos de entrada y salida de las embarcaciones en los puertos, así como las maniobras de fondeo, atraque, alijo y amarre dentro de los mismos, quedarán sujetos a las prioridades que se establezcan en las reglas de operación del puerto respectivo.*

*“De conformidad con la Convención y Estatuto Jurídico sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, así como los demás tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, no habrá distinciones por el pabellón o por el monto de los importes que deban pagarse por los servicios portuarios.*

*“ARTÍCULO 50.- Sin prejuzgar sobre la responsabilidad administrativa y penal en que pudiera incurrir por su negligencia, el Capitán de Puerto estará obligado a que no se prolongue la permanencia de embarcaciones en el puerto sin causa justificada, cuando esto ponga en riesgo la vida o la integridad corporal de los tripulantes. El Secretario de Marina tendrá la misma obligación cuando se trate de fondeo fuera de la jurisdicción del Capitán de Puerto.*

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

*“En el supuesto en que una embarcación, que no sea de turismo náutico, recreo o deportiva permanezca en puerto durante un lapso superior a diez días naturales desde su atraque, el Capitán de Puerto ya sea de oficio o a petición de parte interesada, aplicará las normas de esta ley relativas al amarre y abandono cuando se encuentre en riesgo la vida o la integridad corporal de los tripulantes. La Secretaría de Marina tendrá la obligación de cooperar para ello con el Capitán de Puerto más cercano, cuando la embarcación se encuentren fondeados (sic) más allá de su jurisdicción.*

*“ARTÍCULO 51.- Las embarcaciones cargadas con sustancias explosivas o inflamables, ejecutarán sus operaciones de carga y alijo en el lugar que determinen las reglas de operación del puerto, y en estricto cumplimiento a las indicaciones que por razones de seguridad, ordene la Capitanía de Puerto.*

## 11. “CAPÍTULO TERCERO – PILOTAJE

### 11.1 “CONSIDERACIONES

“(a) Terminología (art. (sic) 52).- Como sinónimo de “pilotaje” se discute la inclusión del término “practicaje”, término empleado en otros países de habla hispana y referido en tratados internacionales. Si bien el gremio indica que el término “práctico” es incorrecto por referirse —en su opinión— a personal de formación empírica, debe considerarse que como bien sugiere el PS, el término “práctico” tiene tradición en el sistema jurídico continental europeo.<sup>106</sup>

“(b) Responsabilidad (arts. (sic) 52 y 55).- El sistema de responsabilidad en el pilotaje ha sido uno de los puntos más criticados de la iniciativa. A continuación se sintetizan algunos de ellos:

- “Parece existir una contradicción entre ambos artículos toda vez que, en el primero, la responsabilidad por daños se imputa únicamente al piloto y en el segundo, se establece una responsabilidad compartida con el capitán de la embarcación. Para determinar la responsabilidad a regularse, se debe tomar en cuenta que el capitán se encuentra presente y participa en la maniobra, teniendo incluso la facultad para impedirla, siendo en todo momento la máxima autoridad de la embarcación. Además, al no conocer las condiciones de navegabilidad de la embarcación, el piloto pondría en riesgo la seguridad de la misma<sup>107</sup> .
- “Se considera improcedente establecer que “el piloto de puerto, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra a bordo, será la máxima autoridad de la misma” por las siguientes razones: (i) se perdería la unicidad, permanencia y continuidad en el mando de la embarcación; (ii) sería complicado establecer el momento en el que el piloto toma el mando de la embarcación; (iii) se tendrían serias implicaciones en materia de seguro marítimo por lo que toca a la responsabilidad civil que tiene el capitán del buque como responsable de la embarcación; (iv) provocaría incrementos considerables en las primas del seguro que tienen que cubrir los armadores; (v) el precepto sería incongruente con el resto de la legislación en la materia e incluso con el art. (sic) 27 de la propia iniciativa, en donde se señala que el capitán será la primera autoridad; y (vi) una disposición sobre responsabilidad así no tiene antecedentes en ningún otro país. Por ello, debe eliminarse la expresión “máxima autoridad”<sup>108</sup>;
- “Deben consolidarse en un solo artículo todas las cuestiones de responsabilidad relativas al pilotaje, de lo contrario se generan contradicciones, como las existentes entre los artículos 52 y 55<sup>109</sup> .

---

<sup>106</sup> PS, art. 55.

<sup>107</sup> SM, Cap. Tuero.

<sup>108</sup> SNPP.

<sup>109</sup> Ibidem.



“(c) *Eficiencia (art. (sic) 52).*- La obligatoriedad del servicio desincentiva la eficiencia y productividad, por lo que debe haber excepciones a la misma, a partir de la regularidad en tráficos determinados<sup>110</sup>.

“(d) *Escuelas náuticas (art. (sic) 52).*- Debe adecuarse la expresión a pilotos egresados de escuelas náuticas, y no simplemente a cualquier egresado de este tipo de escuelas, toda vez que la formación para el pilotaje es distinta que la de otros profesionales egresados de escuelas náuticas<sup>111</sup>.

“(e) *Interés público (art. (sic) 52).*- Es necesario establecer expresamente el carácter de interés público del pilotaje, de manera que la prestación y regulación del servicio atienda a los intereses colectivos que tienen relación con la seguridad marítima<sup>112</sup>.

“(f) *Especificaciones técnicas (art. (sic) 52).*- La expresión “especificaciones técnicas” genera falta de seguridad jurídica, ya que es necesario referir a instrumentos de naturaleza administrativa –como reglamentos o normas oficiales mexicanas- cuya naturaleza no deje lugar a dudas<sup>113</sup>.

“(g) *Propuestas regulatorias (art. (sic) 52).*- Existen dos clases de propuestas en torno a la obligatoriedad o no del servicio de pilotaje: (i) SNPP propone exentar de la obligatoriedad del servicio a embarcaciones mexicanas, así como a embarcaciones extranjeras de menos de 500 toneladas; (ii) CAMEINTRAM –con apoyo de otras entidades- propone en cambio basarse en las características específicas de cada puerto para determinar si el pilotaje debe o no ser obligatorio<sup>114</sup>. Se considera que por su naturaleza de interés público derivado de la necesidad de la seguridad marítima y portuaria es necesario atender a los elementos técnicos de cada puerto, sin que sea factible generalizar el tratamiento para todo el país<sup>115</sup>.

“(h) *Ambito geográfico (sic) (art. 53).*- Se considera que las especificaciones técnicas en donde se delimite el ámbito obligatorio para la prestación del servicio de pilotaje deben quedar referidas en un instrumento administrativo, como son las reglas de operación de cada puerto<sup>116</sup>.

“(i) *Incompatibilidad (art. (sic) 54).*- Deben ampliarse las categorías de las incompatibilidades, ya que ciertos pilotos ofrecen servicios adicionales de lanchaje, determinando ellos mismos cuándo es necesario este servicio, generando así una práctica contraria a la competencia económica<sup>117</sup>.

“(j) *Inhabilitación (art. (sic) 55).*- Se considera necesario establecer la inhabilitación del piloto para prestar sus servicios si ha existido culpa en su

---

<sup>110</sup> CCIJ.

<sup>111</sup> Cap. Tuero, SNPP.

<sup>112</sup> SNPP.

<sup>113</sup> Ibidem.

<sup>114</sup> SNPP, CAMEINTRAM, SM,

<sup>115</sup> Consultoría CMCD.

<sup>116</sup> SNPP, AMANAC

<sup>117</sup> AMANAC, Consultoría CMCD.

*ejercicio, protegiendo los derechos de terceros para accionar en su contra<sup>118</sup>.*

## 11.2 “REDACCIÓN

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO III PILOTAJE**

#### “ARTÍCULO 52.-

*“A) El servicio público de pilotaje o practicaaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias, por lo que la prestación del servicio en los términos de esta ley se considerará de interés público. La Secretaría determinará la asignación de pilotos, con base en el reglamento respectivo y en las reglas de operación de cada puerto.*

*“B) El servicio público de pilotaje se prestará a toda embarcación que arribe o zarpe de un puerto y que esté legalmente obligada a utilizarlo, así como a las demás que sin estar obligadas, lo soliciten.*

*“C) El pago por la prestación del servicio público de pilotaje será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto.*

*“D) La Secretaría determinará, con base en criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables en las cuales sea obligatoria la utilización del servicio de pilotaje, mismo que será prestado en la forma que prevenga el reglamento respectivo y las reglas de operación de cada puerto. Asimismo, la Secretaría estará facultada de acuerdo a dichos criterios, a establecer en el reglamento de la ley y las reglas de operación de cada puerto, los supuestos normativos mediante los cuales se exima de la obligatoriedad del servicio de pilotaje.*

*“ARTÍCULO 53.- Las reglas de operación de cada puerto contendrán los elementos mínimos que se establezcan en el reglamento respectivo. Para ello, la Secretaría deberá valorar las consultas que se formulen a los interesados en la operación de cada puerto.*

*“ARTÍCULO 54.- Para ser piloto de puerto se deberán cubrir los siguientes requisitos, mismos que serán desarrollados en el reglamento respectivo:*

---

<sup>118</sup> PS, art. 57.

- “I. Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad;*
- “II. Estar en pleno goce de sus derechos civiles y políticos;*
- “III. Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría;*
- “IV. Contar con el certificado de competencia para el puerto respectivo, expedido por la Secretaría;*
- “V. Otorgar una caución por la responsabilidad en que incurra por la prestación de sus servicios, cuyo monto será fijado por la Secretaría.*

*“La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación continua de pilotos de puerto, así como para fijar el monto de las cauciones que anualmente deberán presentar éstos para continuar actuando como tales.*

*“El cargo de piloto de puerto será incompatible cualquier empleo, (sic) comisión o figura similar, directa o indirectamente, en empresas navieras, agentes navieros, así como en cualquier entidad relacionada con éstas en la prestación de servicios marítimos o portuarios.*

*“La Secretaría, ya sea de oficio o a solicitud de parte interesada, estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia cuando considere que se ponga en riesgo la competencia y libre concurrencia en la prestación de los servicios marítimos y portuarios relacionados con el pilotaje portuario. Con base a dicha opinión, la Secretaría estará facultada para sancionar a los pilotos de puerto infractores, así como para tomar las medidas convenientes para garantizar la competencia y libre concurrencia de servicios marítimos y portuarios.*

*“ARTÍCULO 55.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los pilotos de puerto y sus usuarios, en el servicio público de pilotaje se atenderá a las siguientes normas imperativas relativas a la responsabilidad:*

- “I. La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de su responsabilidad, pues para efectos de esta ley, éste conserva la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán o el naviero frente al piloto;*
- “II. El capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación o de las instalaciones portuarias. En caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien quedará autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, debiendo dar ambos, cuenta de lo sucedido a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que proceda. Deberá sustituirse el piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten; de no ser así, el capitán de la embarcación estará autorizado para continuar con ella;*
- “III. El piloto de puerto será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimo portuarias, debido a la impericia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus indicaciones cuando se encuentre dirigiendo la maniobra. La autoridad marítima deberá realizar las investigaciones necesarias conforme a lo*

*dispuesto en esta ley, para determinar la responsabilidad del piloto de puerto.*

*“IV. De comprobarse su culpa, se hará efectiva la caución otorgada y el piloto será inhabilitado para prestar sus servicios en cualquier puerto mexicano, quedando a salvo los derechos de los terceros que hayan sufrido daños y perjuicios excedentes al monto de la caución, por las acciones u omisiones del piloto, para comparecer ante los tribunales competentes para solicitar lo que a su derecho convenga.*

*“V. Los pilotos de puerto estarán eximidos de cualquier responsabilidad en caso de siniestros ocurridos a causa de caso fortuito o fuerza mayor.*

## **I. “CAPÍTULO CUARTO – REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO**

### **1.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Continuidad (art. (sic) 56).- Se considera conveniente mantener la regulación del art. (sic) 52 vigente<sup>119</sup>. Sin embargo, parece conveniente hacer algunas precisiones que favorezcan la aplicación de esta materia.*

*“(b) Responsabilidad (art.(sic) 56).- Se considera conveniente establecer la duración del servicio para efectos de responsabilidad. De igual manera, se sugiere tomar en consideración las operaciones que puedan derivar en un salvamento<sup>120</sup>.*

*“(c) Caución (art. (sic) 56).- Por su relevancia para la seguridad marítima y portuaria, es necesario homologar la obligación de caucionar—conceptual aunque no necesariamente en los mismos montos- a la de los pilotos de puerto. Además, por su naturaleza de servicio público, deberá estar sujeto a ciertas tarifas autorizadas por la Secretaría<sup>121</sup>.*

### **1.2 “REDACCIÓN**

## **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO IV REMOLQUE MANIOBRA EN PUERTO**

*“ARTÍCULO 56.- Además de las estipulaciones de carácter contractual existentes entre los prestadores del servicio público de remolque maniobra en puerto y sus usuarios, en este servicio se atenderá a las siguientes disposiciones y al reglamento respectivo:*

*“I. El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del*

---

<sup>119</sup> SM.

<sup>120</sup> PS, arts. 63 y 64.

<sup>121</sup> Consultoría CMCD

puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones.

- “II. Con base las reglas (sic) de operación de cada puerto, la autoridad marítima determinará, en base a criterios de seguridad, economía y eficiencia, las embarcaciones que requerirán del uso obligatorio de este servicio, así como el número y tipo de remolcadores a utilizar;
- “III. El pago por la prestación del servicio público de remolque maniobra en puerto será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con las reglas de operación de cada puerto;
- “IV. La Secretaría, ya sea de oficio o a solicitud de parte interesada, estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia cuando considere que se ponga en riesgo la competencia y libre concurrencia en la prestación del servicio, así como de aquéllos a él relacionados. Con base a dicha opinión, la Secretaría estará facultada para sancionar a los infractores, así como para tomar las medidas convenientes para garantizar la competencia y libre concurrencia de los servicios marítimos y portuarios
- “V. Si durante las maniobras del servicio sobrevienen situaciones de peligro para la embarcación a la que éste se presta, que den lugar a servicios especiales de salvamento o apoyo a operaciones de salvamento, quien realice el servicio estará legitimado a que se considere una remuneración de acuerdo a lo dispuesto por esta ley con relación a él;
- “VI. De conformidad con el (sic) reglas de operación de cada puerto, los prestadores del servicio deberán caucionar anualmente sus servicios, por los daños y perjuicios que pudieran causar.

## **“V. CAPÍTULO QUINTO – SEÑALAMIENTO MARÍTIMO Y AYUDAS A LA NAVEGACIÓN**

### **1.1 “CONSIDERACIONES**

- “(a) Dragado (art. (sic) 57).- Parece apropiado incluir aquí la regulación propuesta en materia de dragado en zonas federales del PS ya que el dragado es un elemento básico de seguridad marítima por ser la forma de ofrecer los calados necesarios en cada puerto<sup>122</sup>.
- “(b) Responsabilidad del Estado (art. (sic) 60).- Con apego al texto vigente de la Constitución Federal en materia de responsabilidad patrimonial del Estado, así como siguiendo los tratados internacionales en materia de responsabilidad civil, es conveniente establecer la responsabilidad del Estado en caso de no cumplir con sus obligaciones en materia de señalamiento marítimo, ayudas a la navegación y dragado<sup>123</sup>.
- “(c) Tránsito marítimo (arts. (sic) 58 y 59).- Es necesario definir correctamente el tránsito marítimo. Además, los contenidos técnicos del artículo 59 deben ser detallados en un reglamento<sup>124</sup>.

<sup>122</sup> PS, art. 72 y ss., Consultoría CMCD.

<sup>123</sup> Ibidem.

<sup>124</sup> SM.

*“(d) Obligación de informar (art. (sic) 61).- Es inviable imponer la obligación de informar a todos los buques del área las deficiencias en el señalamiento marítimo<sup>125</sup>.”*

## **1.2 “REDACCIÓN**

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO V SEÑALAMIENTO MARITIMO, AYUDAS A LA NAVEGACIÓN Y DRAGADO**

*“ARTÍCULO 57.- De conformidad con los tratados internacionales en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, la Secretaría estará obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo, las ayudas a la navegación y el dragado en las vías navegables.*

*“Las materias señaladas en este artículo se considerarán de interés público y podrán ser concesionadas a terceros de conformidad con la Ley de Puertos. Sin embargo, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este artículo, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad de los concesionarios.*

*“Cuando la falta de cumplimiento de las obligaciones contenidas en este artículo ocasione daños y perjuicios a los particulares, la Federación incurrirá en responsabilidad patrimonial, por lo que dichos particulares estará legitimados para ser indemnizados directamente por el Poder Ejecutivo Federal, de conformidad con el proceso que se tramite ante los tribunales competentes.*

*“ARTÍCULO 58.- La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, mismos que funcionarán en forma continua todos los días y a toda hora. Se entenderá por sistema de control de tránsito marítimo, el conjunto de medidas internacionales y nacionales destinadas a evitar cualquier tipo de riesgo a toda embarcación que transite dentro de un área delimitada.*

*“De conformidad con las especificaciones técnicas que se establezcan en el reglamento respectivo y en las reglas de operación de cada puerto, la Secretaría será responsable del dragado en las vías navegables, ya sea con fines de construcción o de conservación, debiendo coordinarse con la Secretaría de Marina en las labores de carácter estratégico que realice ésta.*

*“ARTÍCULO 59.- Con apego al reglamento respectivo y a las reglas de operación de cada puerto, la Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad en las*

---

<sup>125</sup> Ibidem.

zonas adyacentes en los puertos, y en las instalaciones y áreas de exploración y explotación de recursos naturales en el mar territorial y en la zona económica exclusiva, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones que operen en las mismas.

*“ARTÍCULO 60.- Los concesionarios de las administraciones portuarias integrales, terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas, ejecutar las obras de dragado y llevar a cabo las ayudas a la navegación, con apego a lo que establezca el reglamento respectivo, las reglas de operación de cada puerto y el título de concesión. Sin embargo, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este capítulo, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad de los concesionarios.*

*“ARTÍCULO 61.- Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar por cualquier medio de comunicación desde el momento de su avistamiento a la capitanía de puerto más próxima sobre las interrupciones o deficiencias que se adviertan en las materias reguladas en este capítulo. La capitanía de puerto a su vez, estará obligada a informar a todas las embarcaciones que se encuentren en la misma área sobre tales interrupciones o deficiencias. A su arribo a puerto, el capitán deberá informar lo señalado en este artículo por escrito a la capitanía de puerto, quien deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para eliminar las interrupciones o las deficiencias.*

## **“VI. CAPÍTULO SEXTO – INSPECCIÓN NAVAL**

### **1.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Terminología (art. (sic) 62 y ss.(sic).- En congruencia con los contenidos de las inspecciones más allá de la materia naval, es necesario cambiar el título del capítulo por “De las Inspecciones”<sup>126</sup>.*

*“(b) Inspección laboral (art. (sic) 62).- Es indispensable cumplir con los mínimos previstos por los tratados internacionales de la Organización Internacional. (sic) Para ello, es necesario que la autoridad que por razones técnicas y prácticas pueda efectivamente realizar las tareas de inspección, sea facultada para ello<sup>127</sup>.*

*“(c) Cuerpo de Supervisores (art. (sic) 63).- Considerando que existe ya una dirección de área con esta función, es necesario que la posible creación del cuerpo de supervisores no resulte innecesaria, costosa y burocrática<sup>128</sup>. Por otra parte, el cuerpo de supervisores no debe tener bajo ningún concepto una jerarquía mayor que la del capitán de puerto<sup>129</sup>. En todo*

---

<sup>126</sup> SM, OCPN.

<sup>127</sup> OCPN.

<sup>128</sup> SM.

<sup>129</sup> Cap. Tuero.

caso, el cuerpo de supervisores no deberá contar con facultades extralimitadas y altamente discrecionales, pues el transporte marítimo perdería eficiencia<sup>130</sup>.

*“(d)Facultades (art. (sic) 63).- En general, debe considerarse que el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales se verifica mediante la exigencia de la presentación de certificados internacionales aceptados, pero no practicando inspecciones a embarcaciones extranjeras, cuando no han sido solicitadas por el capitán o el cuerpo diplomático del país del pabellón<sup>131</sup>. Sin embargo, ante el abuso de este derecho por parte de navieros que no cumplen con los mínimos en materia de trabajo y seguridad social, las jurisdicciones de puerto deben establecer sistemas de inspección y sanción cuando no se cumplan tales mínimos.*

*“(e)Diposiciones (sic) técnicas (arts. (sic) 66 – 69).- Se considera que todas las disposiciones de naturaleza técnica deben estar especificadas en el reglamento respectivo, en las reglas de operación de cada puerto y en las normas oficiales mexicanas<sup>132</sup>.*

## 1.2 “REDACCIÓN

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO VI DE LAS INSPECCIONES**

*“ARTÍCULO 62.- El servicio de inspección y certificación es de interés público. La autoridad marítima inspeccionará y certificará que las embarcaciones mexicanas cumplan con la legislación nacional y con los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte en materia de seguridad en la navegación y en la vida humana en el mar, de prevención de la contaminación marina por embarcaciones, así como de trabajo y seguridad social de los tripulantes.*

*“Con relación a las embarcaciones extranjeras, la autoridad marítima requerirá los certificados correspondientes con apego a los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte en las materias citadas en el párrafo anterior. Ante la falta de tales certificados, la autoridad marítima inspeccionará el cumplimiento de tales tratados internacionales.*

*“Ante la falta de certificados adecuados y en su caso, ante la falta de cumplimiento de las obligaciones señaladas en este artículo, la autoridad marítima impondrá las sanciones aplicables establecidas en esta ley.*

---

<sup>130</sup> CCIJ.

<sup>131</sup> SM.

<sup>132</sup> Ibidem.



*“ARTÍCULO 63.- Para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo, la autoridad marítima coordinará el ejercicio de sus atribuciones con otras dependencias de la Administración Pública Federal que cuenten con competencias concurrentes en las citadas materias.*

*“ARTÍCULO 64.- El servicio de inspecciones y certificaciones se ejercerá de conformidad con las siguientes disposiciones y las que en el reglamento respectivo se detallen:*

- “A. La Secretaría tendrá la obligación de prestar el servicio de inspección y certificación de embarcaciones en los términos de este capítulo. Para el ejercicio de esta obligación y de conformidad como se establezca en el reglamento respectivo, la Secretaría contará con el Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación, mismo que estará a cargo de cada capitanía de puerto, el cual se integrará por peritos especializados en las materias objeto de inspección y certificación. Los peritos podrán formar parte de sociedades especializadas nacionales o extranjeras, pero su responsabilidad será en todo caso personal.*
- “B. Para ser autorizado por la Secretaría como perito del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación, deberán cumplirse con los siguientes requisitos, mismos que será desarrollados por el reglamento respectivo:*
  - “I. Ser mexicano por nacimiento o naturalización;*
  - “II. Estar en pleno goce de sus derechos civiles y políticos;*
  - “III. Contar con título profesional en la materia objeto de inspección;*
  - “IV. Contar con el certificado de competencia expedido por la Secretaría;*
  - “V. Otorgar una caución por la responsabilidad en que incurra por la prestación de sus servicios, cuyo monto será fijado por la Secretaría.*
- “C. La Secretaría estará facultada para implementar programas de certificación continua de peritos, así como para fijar el monto de las cauciones que anualmente deberán presentar éstos para continuar actuando como tales.*
- “D. El cargo de perito será incompatible (sic) cualquier empleo, comisión o figura similar, directa o indirectamente, en empresas navieras, agentes navieros, así como en cualquier entidad relacionada con éstas en la prestación de servicios marítimos o portuarios.*
- “E. La Secretaría, ya sea de oficio o a solicitud de parte interesada, estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia cuando considere que se ponga en riesgo la competencia y libre concurrencia en la prestación de los servicios marítimos y portuarios relacionados con la inspección y certificación. Con base a dicha opinión, la Secretaría estará facultada para sancionar a los peritos infractores, así como para tomar las medidas convenientes para garantizar la competencia y libre concurrencia de servicios marítimos y portuarios.*

*“F. El pago por la prestación del servicio de inspección y certificación será el que se indique en la tarifa respectiva autorizada por la Secretaría, de acuerdo con los criterios de seguridad, economía y eficiencia.*

*“G. Los peritos del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación tendrán las siguientes funciones, mismas que estarán detalladas en el reglamento respectivo y sujetas a la revisión de la autoridad marítima en caso de que ésta lo considere necesario:*

- “i. Tener acceso a cualquier embarcación nacional o extranjera con el fin de solicitar los certificados pertinentes, o bien para inspeccionarla en cualquier momento desde su arribo hasta antes de que la orden de despacho sea emitida;*
- “ii. Solicitar las pruebas y verificaciones pertinentes;*
- “iii. Reportar de inmediato a la capitanía de puerto las condiciones de navegabilidad de la embarcación supervisada;*
- “iv. Solicitar al capitán de puerto competente, la prohibición de zarpar de una embarcación cuando como consecuencia de la supervisión considere que no se encuentra en condiciones adecuadas para hacerse a la mar;*
- “v. Certificar e inspeccionar las condiciones de seguridad en la estiba de la carga de las embarcaciones;*
- “vi. Certificar e inspeccionar los sistemas de control y prevención de la contaminación marina;*
- “vii. Certificar e inspeccionar las condiciones de seguridad relativas al transporte de mercancías peligrosas;*
- “viii. Verificar la integridad y funcionalidad del señalamiento marítimo del área adscrita a la capitanía de puerto;*
- “ix. Certificar e inspeccionar el cumplimiento de las obligaciones en materia de trabajo y seguridad social de los tripulantes, de conformidad con lo establecido en este capítulo.*

*“ARTÍCULO 65.- Además de las inspecciones rutinarias que la autoridad marítima determine, éstas podrán ser llevadas a cabo a partir de cualquiera de las siguientes iniciativas:*

- “I. De la autoridad marítima, en cualquier momento;*
- “II. De la Secretaría de Marina o de la autoridad municipal del puerto correspondiente, en cualquier momento.*
- “III. De un perito integrante del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación, previa autorización de la autoridad marítima;*
- “IV. Del capitán, un miembro de la tripulación o cualquiera otra persona interesada, previa autorización de la autoridad marítima.*

*“Las capitanías de puerto estarán obligadas a responder por escrito las solicitudes de certificación e inspección, así como las quejas relacionadas con estos servicios. Además, deberá mantener un libro abierto al público en donde consten dichas quejas.*

*“ARTÍCULO 66.- Las capitanías de puerto, a través de los peritos a ellas adscritos del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación, darán*

*prioridad al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos en las materias que se establezcan el reglamento respectivo.*

*“ARTÍCULO 67.- Las capitanías de puerto llevarán una bitácora de certificaciones e inspecciones según establezca el reglamento respectivo. Según, lo determine la Secretaría, la bitácora tendrá un soporte electrónico que podrá ser compartida por las demás capitanías de puerto.*

*“ARTÍCULO 68.- Cada capitanía de puerto, a través de los peritos a ellas adscritos del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación, deberán inspeccionar al menos a un quince por ciento de las embarcaciones que se encuentren en sus respectivos puertos.*

*“ARTÍCULO 69.- Los propietarios, navieros, operadores, agentes navieros, capitanes y tripulantes de las embarcaciones están obligados a facilitar las inspecciones a las que se refiere este capítulo, para lo cual deberán proporcionar la información que se les solicite, así como ejecutar las maniobras que se les requieran, siempre que no se exponga la seguridad de la embarcación y la de las instalaciones portuarias.*

*“En caso de diferencia con el perito, cualquiera de los sujetos citados en este artículo estará facultado para comunicarse con el capitán de puerto durante la inspección, quien estará obligado a resolverla a la brevedad posible, sin prejuzgar sobre el derecho de aquéllos para hacer valer sus derechos ante los tribunales competentes.*

*“ARTÍCULO 70.- La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación por autoridad administrativa o judicial, se hará a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la capitanía del puerto donde se encuentre. En este caso, los objetos inspeccionados se devolverán de inmediato a la embarcación una vez terminada la inspección, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.*

*“ARTÍCULO 71.- Las unidades mar adentro, requerirán de un certificado técnico de construcción, operación y navegabilidad expedido por la Secretaría cada vez que requieran ser desplazados de una zona a otra de trabajo, o bien a su lugar de desmantelamiento o desguacamiento (sic) definitivo.*

*“La Secretaría será responsable de las medidas de prevención y control del tráfico y señalamiento marítimos durante el traslado o remolque de una unidad mar adentro.*

*“ARTÍCULO 72.- La construcción, así como la reparación o modificación significativas de embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad, de conformidad con los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte y con el reglamento respectivo, para lo cual:*

- “I. Los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la marina mercante deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas;*
- “II. El proyecto deberá previamente ser aprobado por la Secretaría y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada;*
- “III. Durante los trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes;*
- “IV. Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la Secretaría directamente o bien un perito del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación.*

*“Se entenderá por reparación o modificación significativas de embarcaciones, aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su capacidad de transporte, o que provoquen que cambie el tipo de la embarcación, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida útil de la embarcación.*

*“ARTÍCULO 73.- Las personas físicas o morales que se dediquen a dar mantenimiento a balsas salvavidas, dispositivos de salvamento, equipos contra incendio y material similar, deberán cumplir con los requisitos internacionales y con las normas oficiales mexicanas que se emitan de conformidad con el reglamento respectivo. Serán asimismo sujetos de la certificación e inspección en los términos de este capítulo.*

## **“VII. CAPÍTULO SÉPTIMO – PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA**

### **7.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Tratados internacionales (arts. (sic) 74 – 75).- Debe haber adecuación entre los tratados internacionales en esta materia y la iniciativa<sup>133</sup>.*

*“(b) Objeto (art. (sic) 75).- Es necesario ampliar los conceptos de descargas y actos similares prohibidos. Además debe revisarse la terminología relativa a las zonas marinas mexicanas para adecuarla a los tratados internacionales y a la Ley Federal del Mar<sup>134</sup>.*

*“(c) Competencia (art. (sic) 75).- Se considera importante delimitar en general, la competencia de las diversas dependencias de la administración pública federal en las materias de prevención y control de la contaminación marítima<sup>135</sup>.*

*“(d) Desarrollo del capítulo (arts. (sic) 74 – 75).- A pesar de su importancia, no parece que el capítulo se encuentre suficientemente desarrollado. Para*

<sup>133</sup> Ibidem.

<sup>134</sup> SNPP, SM.

<sup>135</sup> CAMEINTRAM, SM, SNPP, TMM, Consultoría CMCD.

ello, es necesario incluir algunas de las normas que respecto a él, se proponen en el PS, practicando ciertas adecuaciones útiles a las mismas.<sup>136</sup>

## 7.2 “REDACCIÓN

### **“TÍTULO TERCERO DE LA NAVEGACIÓN CAPÍTULO VII PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA**

*“ARTÍCULO 74.- De conformidad con lo que establecen los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos es parte, para efectos de esta ley se prohíbe derramar hidrocarburos persistentes que se transporten como carga, o que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Asimismo, se prohíbe descargar, derramar, arrojar o cualquier acto equivalente, lastre, escombros, basura, aguas residuales, así como cualquier elemento en cualquier estado de la materia o energía que cause o pueda causar un daño a la vida, ecosistemas y recursos marinos, a la salud humana o a la utilización legítima de las vías navegables y al altamar que rodea a las zonas marinas mexicanas identificadas en la Ley Federal del Mar.*

*“La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marítima procedente de embarcaciones, unidades mar adentro e industrias costeras se regirá por los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, por el capítulo respectivo de esta ley, así como por la legislación aplicable en cada especie de contaminación marítima.*

*“A las sanciones administrativas derivadas de las infracciones a lo señalado en este capítulo se sumará la obligación de reparación del daño, consistente en la limpieza y restauración efectivas de las áreas contaminadas. Esta disposición no prejuzga sobre la responsabilidad penal en que incurran los sujetos contaminantes ni los servidores públicos que por cualquier modo autoricen o consientan el acto o la omisión resultante en la contaminación.*

*“ARTICULO 75.- La distribución de competencias de las dependencias de la Administración Pública Federal en materia de prevención y control de la contaminación marítima, se basará en las siguientes normas, para lo cual dichas dependencias estarán obligadas a celebrar los convenios de coordinación necesarios que garanticen la efectiva prevención y control, bajo la responsabilidad de sus titulares quienes deberán además dar seguimiento estricto de su aplicación:*

*“A. La Secretaría, certificará e inspeccionará en el ámbito portuario que las embarcaciones cumplan con lo establecido en el presente capítulo, y reportará inmediatamente a las demás dependencias competentes*

---

<sup>136</sup> PS, arts. 164 – 172.

*cualquier contingencia en materia de contaminación marítima. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.*

*“B. La Secretaría de Marina, más allá del ámbito portuario, pero dentro de las zonas marinas mexicanas establecidas en la Ley Federal del Mar vigilará el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo. De igual manera verificará las posibles afectaciones en las zonas marinas mexicanas de contaminación proveniente del alta mar y reportará inmediatamente a las demás dependencias competentes cualquier contingencia en materia de contaminación marítima. Además será la responsable de aplicar operativamente el Plan Nacional de Contingencias bajo la coordinación en materia ambiental de la Secretaría (sic) de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales.*

*“C. La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, coordinará los programas de prevención y control de la contaminación marítima, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo. Deberá asimismo sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.”*

Mis comentarios respecto de la propuesta del Mtro. Enríquez Rosas fueron:

*“México D. F. a 4 de junio de 2002*

**“PARA** : DIP. FED. CÉSAR REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.

**“DE** : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.

**“ASUNTO:** COMENTARIOS A LA TERCERA ENTREGA DEL  
PROYECTO DE LEY DEL MTRO. DAVID ENRÍQUEZ  
ROSAS.

---

*“Al revisar la tercera entrega del Mtro. David Enríquez Rosas, me he quedado seriamente preocupado, cuando él nos dice que a la Secretaría de Marina, artículo 33, pretende precisar sus facultades respecto la vigilancia de las costas y las zonas marinas mexicanas, lo cual me parece innecesario, toda vez que ya las facultades de la Secretaría y de la Armada de México se encuentran en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la Ley Orgánica de la Secretaría de Marina, en la Ley de la Armada y en el Reglamento Interno de la propia Secretaría, por lo que no debemos invadir esferas ya claramente establecidas.*

*“La Secretaría no puede solicitar que se incluyan sus facultades en una ley relativa a la navegación y al comercio marítimos, pues su labor y la de la Armada no corresponden de ninguna manera al ámbito de aplicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos<sup>137</sup>.*

<sup>137</sup> Ver en este sentido los ordenamientos jurídicos que aquí se mencionan.

*“Lo relativo a la relación auténtica, no es simplemente “en el sentido de que solamente la bandera de un país debe ser enarbolada por cada embarcación”, pues eso es una barbaridad.*

*“Ya que nos dice en el artículo 91 inciso 2) “in fine” del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que:*

*“... Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque”.<sup>138</sup>*

*“Claro esta que se refiere a que el Estado autorice al propietario o naviero y al armador del buque a enarbolarse en él su pabellón.*

*“Para que haya relación auténtica como nos lo señala el artículo antes citado se requieren las siguientes características:*

- “a) Que haya contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee.*
- “b) Que tanto los ingresos, como los egresos del transporte marítimo, así como las compraventas de buques se contabilicen en la balanza de pagos del Estado cuyo pabellón portan los buques de una flota determinada.*
- “c) Que se utilicen nacionales en el trabajo a bordo de los buques en su mayoría, es decir la mitad más uno de los tripulantes, incluyendo, desde luego, al capitán del buque y al jefe de máquinas.*
- “d) Que exista un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo pabellón porta el buque.<sup>139</sup>*

*“La razón de ser de la relación auténtica, es para observar el problema de los países de libre registro o de registro abierto o de pabellón de conveniencia que cada día aumentan, ya que para 2001 esos países representaban alrededor de 342,697,200 toneladas de arqueado de peso muerto<sup>140</sup>, luego no es para ver que la bandera de un país debe ser enarbolada por cada embarcación.*

*“Con ello, además de la relación auténtica; del sistema de ley nacional; se logra un ejercicio efectivo de jurisdicción y control por parte del Estado en cuestiones tanto administrativas, como técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón; artículos 91, 92 y 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.*

*“La referencia a que se vigilen todas las actividades ligadas a la navegación, sean estas propias a ella o bien que se realicen mediante la misma, nos hace ver con toda claridad la fuerte oposición que tuvo el Proyecto de Iniciativa de*

<sup>138</sup> Gómez Robledo Verduzco, Alonso. El Nuevo Derecho del Mar. Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay. México, Miguel Ángel Porrúa Librero Editor, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1986, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, Núm. 12, p. 204.

<sup>139</sup> Resolución aprobada por el Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial en su quinta sesión (de clausura), el 10 de febrero de 1978. Consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación entre el buque y el pabellón de matrícula. TD/H C.4/177. TD/B/C.4/AC.1/3 Anexo. Ginebra, Naciones Unidas 16 de marzo de 1978, pp. 1 y 2.

<sup>140</sup> 2002 Britannica Book of the Year, Chicago Encyclopaedia Britannica, Inc., 2002.

*Ley de Navegación y Comercio Marítimos, presentada el 14 de diciembre de 2001, por los diversos sectores involucrados en su examen.*<sup>141</sup>

*“Estamos de acuerdo en que la navegación de altura no debe tener ninguna preferencia para los buques nacionales con el fin de salvaguardar el principio rector de la libertad de los mares, pero nada impide que las cargas del gobierno mexicano si puedan ser otorgadas a las embarcaciones nacionales, como se hace por ejemplo en Japón, los quince países de la Unión Europea, los Estados Unidos y otras grandes potencia marítimas.*

*“Asimismo, también podrán reservarse aquellas cargas en donde haya una total falta de condiciones de competencia efectiva.*

*“El cabotaje siempre debe estar reservado a los nacionales, ya que desde el pasado y al inicio de nuestra Independencia México dio clara muestra de ello, para lo cual citaremos unos de los primeros tratados que celebró nuestro país:*

*“Por el derecho de entrar en Parages (sic), Puertos y Ríos de que se hace relación en este artículo no esta comprendido el privilegio del comercio de escala y cabotaje (sic) que únicamente será permitido a Buques Nacionales”<sup>142</sup>*

*“Sin embargo, reconociendo los reclamos de algunos intereses nacionales y de las necesidades del orden público hemos redactado en nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos el artículo 20 previendo tres hipótesis fundamentales:*

- “1. Reservar las navegaciones interior, de cabotaje y costanera con fines comerciales a las embarcaciones mexicanas.*
- “2. Autorizar a empresas navieras mexicanas prestar este servicio con embarcaciones extranjeras temporalmente.*
- “3. Ante la gravedad de que no hubiera buques mexicanos ni empresas navieras interesadas, se podrá autorizar a navieros extranjeros participar en el cabotaje, procurando invitar a los intereses nacionales, a empresas navieras y navieros adquirir tales embarcaciones en beneficio de la nación y de su comercio marítimo. Artículo 20.*

*“Una de las cosas que mas nos ha gustado del escrito del Mtro. David Enríquez Rosas es la precisión con la que señala en su trabajo páginas 24 a 27 las oposiciones y objeciones de los diversos grupos que participaron en el Foro de Ciudad del Carmen.*

---

<sup>141</sup> Aquí podemos encontrar a las siguientes: SM, Consultoría, CANAIMPESCA, COFECO, PEMEX, OCPN, CAMEINTRAM, y muchas personas en lo particular como los señores Cáp. Tuero, los Hermanos Vega, de Navega, etc.

<sup>142</sup> “Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Gran Bretaña”, del 26 diciembre de 1826, ratificado el 19 de julio de 1827 y Promulgado el 25 de octubre del mismo año, artículo 2. Tratados Internacionales Celebrados por México, Senado de la Republica, Secretaría de Relaciones Exteriores 1993. CENEDIC.



*“Pasando ahora al Título Tercero de la Navegación que incluye Siete Capítulos:*

- “I. Régimen de la Navegación.*
- “II. Arribo y despacho de embarcaciones.*
- “III. Pilotaje.*
- “IV. Remolque maniobra en puerto.*
- “V. Señalamiento marítimo y ayudas a la navegación y dragado.*
- “VI. De las inspecciones.*
- “VII. Prevención y control de la contaminación marítima.*

*“Todo lo cual me parece que esta mal ubicado, pues mezcla materias netamente administrativas como son las relativas a los seis primeros capítulos y el séptimo corresponde mas a los riesgos y accidentes de la navegación, pues siempre la contaminación del medio marino se debe a lamentables accidentes en el mar.*

*“Pasemos a examinar el contenido de estos capítulos en el artículo 33 se viola tajantemente lo que México ha aceptado en el ámbito internacional a través de la aceptación de tratados y convenios internacionales. Así, en la Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos del 9 de diciembre de 1923, Diario Oficial de la Federación del 17 de septiembre de 1935, en cuyo Estatuto, artículo 2, se dispone lo siguiente:*

*“A condición de reciprocidad y bajo la reserva prevista en el primer párrafo del artículo 8, todo Estado Contratante se compromete a conceder a los buques de cualquier otro Estado contratante, un tratamiento igual al de sus propios buques o al que diere a buque de cualquier otro Estado, en los puertos marítimos que se hallen bajo su soberanía o autoridad, por lo que respecta a la libertad de acceso al puerto, el uso de éste y pleno goce de las facilidades que concede tal Estado a la navegación y a las operaciones comerciales de los buques, las mercancías y pasajeros que conduzcan.*

*“La igualdad de tratamiento establecida en dicha forma, comprenderá las facilidades de toda clase, tales como: señalamiento de lugar donde atracar, facilidades para la carga y descarga, así como en materia de derechos e impuestos de cualquiera naturaleza que se impongan o no por cuenta del Gobierno, de las autoridades públicas, de concesionarios o empresas de toda clase.”*

*“Como complemento a lo anterior citaremos el primer párrafo del artículo 8 antes mencionado.*

*“Cada uno de los Estados Contratantes se reserva la facultad de suspender, previa notificación por vía diplomática, el beneficio de igualdad de tratamiento a cualquier buque de Estado que no aplicare de manera efectiva, en un puerto marítimo que se halle bajo su soberanía o autoridad, las disposiciones de este Estatuto a los buques del citado Estado contratante, las mercancías y pasajeros que conduzcan”.*<sup>143</sup>

*“Por otra parte no debe violarse todo lo relativo al paso inocente de las embarcaciones por el mar territorial, además de que, para las acciones de los buques de guerra mexicanos, deberá haber normas específicas, limitadas a las materias que nos dispone el artículo 21 de la Convención de Montego Bay de 1982.*

*“Como aclaración pertinente, a mas del examen detenido del los artículos 17 a 32 de la citada Convención, no debe perderse de vista que los buques de guerra no pueden detener mas que por sobradas y justificadas razones a los buques que se dediquen a los actos mencionados en el artículo 21, o bien “mutatis mutandi” a lo que se dispone en el artículo 110 del instrumento jurídico internacional citado. El artículo además de ser muy duro, rebasa las normas internacionales.*

*“En el artículo 35, se le olvida que en el ámbito marítimo internacional existe la siguiente clasificación de navegación:*

- “1. Navegación en aguas interiores que solo esta reservada a los nacionales y a los buques mexicanos.*
- “2. Navegación costanera que es la que se realiza no mas allá de 20 millas marinas de la costa y puede ser de dos clases:*
  - “a) Navegación costanera nacional, que es la que no se aparta de las costas de los litorales mexicanos.*
  - “b) Navegación costanera internacional, cuando se visitan costas ubicadas en los litorales de otros países, ejemplo de Belice, Estados Unidos y Guatemala.*
- “3. Navegación de Cabotaje, la cual tiene la siguiente clasificación, reconocida internacionalmente*
  - “a) Navegación de cabotaje nacional, cuando únicamente se visitan puertos de nuestro país, ejemplo Altamira, Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso.*
  - “b) Navegación de cabotaje internacional, cuando se visitan puertos de diversos países a lo largo de un litoral por ejemplo, Manzanillo y Salina Cruz; México; Champerico y San José; Guatemala; La Libertad, Cutuco y La Unión, El Salvador; Amapala, Honduras; Corinto y Puerto Sandino, Nicaragua; Puntarenas y Quepos, Costa Rica; Puerto Armuelles y Panamá, Panamá.*

---

<sup>143</sup> “Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos” Tratados Internacionales Celebrados por México, Senado de la Republica, Secretaría de Relaciones Exteriores 1993. CENEDIC

- “c) Gran Cabotaje, es decir, el sistema creado por la empresa nacional Petróleos Mexicanos en 1938, luego de la nacionalización del petróleo, para atender las necesidades de hidrocarburos de los estados del Océano Pacífico, a través del Canal de Panamá. Hoy día estos servicios, dada la presencia de refinerías, se hacen de uno a otro océano con buques propios, arrendados o fletados.
- “4. Navegación de Altura, también llamada de ultramar, que es la que se hace a través de los océanos, por ejemplo de puertos europeos a puertos mexicanos o bien de puertos chinos y japoneses a puertos mexicanos.

“En México se ha seguido tradicionalmente la clasificación de navegación establecida por la Aduana, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de la vigente Ley de Aduanas, alejándose de la realidad marítima internacional, lo cual repite en el artículo 35 de su trabajo el Mtro. Enríquez Rosas.

“En el artículo 36 no nos parece mal hecho, por lo que podríamos en principio aceptar su redacción desde luego con ciertas correcciones.

“El artículo 37 no podemos aceptarlo de ninguna manera, por que en su inciso A) se refiere a los Estados Unidos, lo cual nos parece fuera de lugar, además de que el artículo 20 de nuestro Proyecto esta mucho mejor redactado, según vimos antes.

“El inciso B) no podemos aceptarlo tampoco, por que la fracción I) confunde dos contratos el de arrendamiento o locación, con el de fletamento, pues no existe, ni ha existido nunca en la doctrina y en la legislación internacionales del Derecho Marítimo el fletamento a casco desnudo, simplemente bástenos recordar la afirmación de los autores norteamericanos, Healy y Sharpe, que nos dicen en su obra: “Cases and Materials on Admiralty”:

“Today the term is used to denote three quite different types of the maritime contracts: the ‘bareboat’ or ‘demise’ charter, the ‘time’ charter, and the ‘voyage’ charter.”<sup>144</sup>

“Según parece el error viene de la traducción que se hace de la palabra “charter”, que es póliza no fletamento, pues fletamento se dice en inglés: “Affreightment”.

“En el inciso C) los límites del tiempo son muy pobres, pues no veo que se hayan reducido, el plazo como lo pidieron los interesados era de hacerlo al mínimo posible, para obtener los permisos de contratación, ya que lo establecen en el inciso H) hasta por 45 días, caso en el cual, en nuestro

<sup>144</sup> Nicolas J. Healy y David J. Sharpe, Cases and Materials on Admiralty. St. Paul Minn. Vest Publishing, Co., 1986, p. 162. “Hoy el termino es empleado para indicarnos tres contratos marítimos totalmente diferentes : ‘a casco desnudo’ o ‘arrendamiento’, ‘fletamento a tiempo’ y ‘fletamento por viaje’.”

*Proyecto, artículo 26 lo redujimos a cinco días naturales, con lo cual no se detendrá nunca el servicio marítimo de cabotaje y el interés social y público, serán debidamente respetados.*

*“El artículo 38 no lo entendemos, pues no se requerirían en ambos casos permisos por tratarse de navieros mexicanos, separándolos de los navieros extranjeros, a lo cuales si debe pedirse el permiso respectivo, tanto en el ámbito turístico, como en el ámbito comercial, de pesca, dragado y otras embarcaciones especializadas, por eso no podemos aceptar tampoco los artículos 39 y 40.*

*“Pasando al Capítulo Segundo “Del arribo y despacho de embarcaciones” no podemos entender el contenido del artículo 41, pues consideramos que las arribadas imprevistas no existen, ya que se derivan de una causa de fuerza mayor o caso fortuito, de ahí que se llamen forzosas, clasificándose en legítimas e ilegítimas, según estén previstas o no en Ley, para demostrar lo anterior recordamos el caso del buque argentino “RÍO BELGRANO”, que atendimos en la década de los ochentas, él que dirigiéndose al puerto de Houston, antes que al de Tampico, su Agente Marítimo pidió se desviara a Tampico a fin de que no perdiera un importante cargamento, cuyo flete aproximado era de US\$ 71,000.00, por lo que tuvo que pagar una multa por una arribada forzosa ilegítima, es decir llegar a un puerto no previsto en su despacho, de US\$ 1,700.00.*

*“Luego la redacción de todo este Capítulo es confusa, por ejemplo en el artículo 42 no solamente debió referirse al Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo (Convenio FAL/65 ), del 9 de abril de 1965; pues también deben invocarse la Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos de 1923, el Convenio del Mar de Plata o Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional del 7 de junio de 1963, de todos los cuales México es Parte.*

*“El Capítulo Tercero, “Pilotaje”, si bien es cierto que el Sindicato de Pilotos de Puerto manifestó preferir el empleo de la palabra “pilotaje”, como nos encontramos con una legislación aplicada al ámbito internacional, debemos emplear la expresión “practicaje”, ya que en España y en muchos países iberoamericanos la palabra “piloto” se refiere al primer oficial de cubierta, lo cual crearía una confusión a los oficiales de buques procedentes de esos países de habla española. Además de que en sendos tratados internacionales, de los que México es Parte se señala claramente el empleo del término “practicaje”.*

*“Desde muy pequeño yo acompañaba a mi padre en el puerto de Tampico a la oficina del “práctico mayor”, que era su amigo personal, término que después se siguió usando en mi época de estudiante en la Facultad de Derecho, pues el padre de uno de mis compañeros, actuaba precisamente como tal, es decir, en alrededor de 25 años la expresión siguió empleándose.*

*“Por lo cual deberán tomarse en cuenta estas específicas situaciones, ya que el Derecho Marítimo, no debe perderse de vista, es único y universal, luego el*

Capítulo III del trabajo del Mtro. Enríquez Rosas debe corregirse y estar a lo que antes hemos explicado.

*“El contenido es muy pobre, ya que antes de remitirlo a la Ley de Puertos, la que se pretende corregir hoy día por su pobre contenido, tiene que quedar debidamente resuelto su problema en esta Ley, luego no podemos aceptar el artículo 57.*

*“No creemos que deba cederse a terceros todo lo relativo a señalamiento marítimo, ayudas a la navegación y dragado, pues los tratados internacionales con toda claridad nos disponen que el Estado es el responsable de los mismos, como ejemplo podemos citar el artículo III párrafo 2), subinciso c) del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, que dice:*

*“No se imputará responsabilidad alguna al propietario si éste prueba que los daños ocasionados por contaminación:*

*...*

*“c) Se debieron totalmente a la negligencia o a una acción lesiva de otra índole de cualquier Gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces o de otras ayudas náuticas, en el ejercicio de esa función.”<sup>145</sup>*

*“En el Capítulo VI, “De las inspecciones”, nuestro autor en comento, que ama tanto la iniciativa privada, acude a otorgar las inspecciones a la propia Secretaría de Comunicaciones y Transportes, creando para ello el “Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación”, a cargo de la Capitanía de Puerto, cuando existen en el ámbito internacional sociedades clasificadoras plenamente reconocidas en el ámbito internacional y que están afiliadas a la “International Association of Classification Societies” (IACS), organización internacional no gubernamental que ha sido aceptada como consultora por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), ellas son:*

- “1. American Bureau of Shipping, norteamericana.*
- “2. Bureau Veritas, francesa.*
- “3. China Clasification Society, china.*
- “4. Det Norske Veritas, noruega.*
- “5. Germanischer Lloyd, alemana.*
- “6. Korean Register of Shipping, coreana.*
- “7. Lloyd’s Register of Shipping, británica.*
- “8. Nippon Kaiji Kyokai, japonesa.*
- “9. Polski Rejkester Statkow, polaca.*
- “10. Registro Italiano Navale ed Aeronáutico, italiana.*
- “11. Russian Register of Shipping, rusa.*

<sup>145</sup> Texto del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992. Londres, Organización Marítima Internacional, 1992, pp. 2 y 3.

“12. *Jugoslavenski Register Brodova*, yugoeslava, en calidad de asociada.<sup>146</sup>

“Ello nos habla del poco cuidado que ha tenido en la elaboración de su Proyecto, ya que con ello se evitaría una posible corrupción en el medio marítimo, ya que esas sociedades son muy serias en su trabajo de clasificación y dados los costos de clasificación y los altos salarios que pagan a sus inspectores hacen prácticamente imposible la comisión de cualquier acto de corrupción.

“Por eso mismo, además de poco apropiado el Capítulo VI, su contenido es totalmente inaceptable, además de que algunos de sus artículos son poco afortunados por referirse a temas que él desconoce totalmente, como el de las plataformas marinas, ya que en México prácticamente las plataformas marinas de exploración y/o explotación son fijas, no móviles, de éstas solo se cuenta con una o dos que dan mantenimiento a las fijas y cuando se termina el hidrocarburo en el pozo se desmontan las fijas y sus partes se venden como chatarra.

“Respecto del Capítulo VII, “Prevención y control de la contaminación marina”, además de que esta fuera de lugar nos parece muy pobre, por la referencia a la Ley Federal del Mar, que es una Ley poco apropiada y no implementa de ninguna manera a la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convención de Montego Bay de 1982, por lo que debió referirse a ella y a todos los Convenios o Tratados ligados con este tema, que sería largo enumerar.

“Por otra parte, no sólo deberían nombrarse las Secretarías de Estado que se citan, sino que debe de indicarse que las mismas deben de coordinarse, sin que nos señale sus atribuciones, ya que esto es objeto de las Leyes Orgánicas de cada una de esas dependencias.

“Por todo lo anterior, insisto una vez más, señor Diputado Reyes Roel, debe seguirse mi Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos y no el que nos está proponiendo el Mtro. Enríquez Rosas, que nos llevará a confrontar seriamente graves problemas ante todos los interesados que él cita en su trabajo.

**“ATENTAMENTE**

“c. c. p Diputado Federal José Tomas Lozano y Pardinas”

La cuarta entrega del Mtro. Enríquez fue:

**“TÍTULO CUARTO**

**“DE LA PROPIEDAD DE LAS EMBARCACIONES**

---

<sup>146</sup> IACS International Association of Classification Societies. Londres, International Association of Classification Societies, 1997.

## **12. “CAPÍTULO PRIMERO – DISPOSICIONES GENERALES**

### **12.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a)Artefactos navales (art. (sic) 76).- Si bien no existen observaciones sobre este capítulo, es necesario ser consecuente con la decisión de la Comisión de Marina de diferenciar las embarcaciones, artefactos navales y unidades mar adentro, y en ese sentido precisar su sujeción a la ley. En este mismo sentido, al regularse el estatuto dominal de estas tres categorías de objetos, es necesario ampliar la denominación del título<sup>147</sup>.*

*“(a)Legislación aplicable (art. (sic) 76).- Debe además precisarse la legislación aplicable, luego de la promulgación del Código Civil Federal<sup>148</sup>.*

### **12.2 “REDACCIÓN**

## **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES**

*“ARTÍCULO 76.- La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y en las demás disposiciones sobre muebles contenidas en el Código Civil Federal.*

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

*“Los elementos de individualización de una embarcación son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto. La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos de individualización aquí referidos.*

## **13. “CAPÍTULO SEGUNDO – DISPOSICIONES GENERALES**

### **13.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a)Documentos otorgados en el extranjero (art. (sic) 77).- Es necesario establecer la obligación de protocolizar los documentos de propiedad otorgados en el extranjero para que surtan efectos legales en México<sup>149</sup>.*

---

<sup>147</sup> Consultoría CMCD.

<sup>148</sup> Ibidem.

<sup>149</sup> PS, art. 195.

*(b) Modos de adquisición de la propiedad (art. (sic) 78).- Se considera que la estructura del artículo es confusa y que es innecesario distinguir las distintas categorías genéricas de adquisición de la propiedad. Además términos contemplados en el artículo, como el de trueque no existen en el Derecho mexicano. Lo que es tal vez más grave es que se incluyen supuestos que no tienen relación con los modos de adquisición de la propiedad. Así, es necesario mantener el artículo lo más apegado al texto original<sup>150</sup>;*

*(c) Confiscación e Incautación (art. (sic) 78).- La confiscación es una pena prohibida por el art. (sic) 22 constitucional, con lo cual la ley misma o el primer acto de aplicación de ésta, serían objeto de un juicio de amparo, en donde el quejoso seguramente tendría el amparo y protección de la justicia federal, con lo cual es necesario eliminar ese (sic) de la redacción. La incautación es una figura multívoca que igualmente podría generar ciertos problemas de inconstitucionalidad, con lo cual, es conveniente sustituirla por la del decomiso que es reconocido en nuestro sistema jurídico sin mayor dificultad<sup>151</sup>. Sin embargo, consideramos conveniente regular las figuras propias del Derecho marítimo, dejando otras categorías conceptuales en las legislaciones respectivas<sup>152</sup>.*

*(d) Términos de prescripción (art. (sic) 81).- Los términos de prescripción de las acciones se consideran en nuestro sistema normas imperativas, por lo que no es posible que las partes los acuerden. Esto sería violatorio de las garantías de audiencia y legalidad consagradas en la Constitución Federal<sup>153</sup>.*

### **13.2 “REDACCIÓN**

#### **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO II MODOS DE ADQUISICIÓN DE LA PROPIEDAD**

*“ARTÍCULO 77.- El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Si el documento se otorga en el extranjero, deberán protocolizarse ante notario o corredor público mexicanos para que sean válidos en los Estados Unidos Mexicanos.*

<sup>150</sup> CAMEINTRAM, SM, Consultoría CMCD.

<sup>151</sup> Ibidem.

<sup>152</sup> Consultoría CMCD.

<sup>153</sup> Ibidem.



*“ARTÍCULO 78.- Además de otros modos de adquisición de la propiedad que se establezcan de conformidad con otras disposiciones aplicables, la propiedad de una embarcación podrá adquirirse de los siguientes modos, de acuerdo con esta ley y los tratados internacionales en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte:*

*“I. Contrato de construcción;*

*“II. Dejación;*

*“III Buena presa;*

*“IV Derecho de angaria;*

*“V Abandono.*

*“Los modos de construcción aquí referidos, que en esta ley no cuenten con una regulación especial, les será aplicado de modo supletorio las disposiciones aplicables en las materias que correspondan, bajo la responsabilidad de la autoridad administrativa o judicial responsable del caso.*

*“ARTÍCULO 79.- Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de una embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquélla devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado la embarcación a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.*

*“ARTÍCULO 80.- La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:*

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

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

*“ARTÍCULO 81.- La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.*

#### **14. “CAPÍTULO TERCERO – COPROPIEDAD MARÍTIMA**

##### **14.1 “CONSIDERACIONES**

*(a) Adecuación y supletoriedad (arts.. (sic) 82 – 84).- No se sugieren modificaciones al capítulo. Sin embargo, por las confusiones – mercantiles societarias o civiles- que podría haber en cuanto al*

*tratamiento de la copropiedad, es necesario señalar las disposiciones supletorias*<sup>154</sup>.

#### **14.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO III COPROPIEDAD MARÍTIMA**

*“ARTÍCULO 82.- Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.*

*“ARTÍCULO 83.- Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el juez competente (sic) ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar en la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.*

*“Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes. Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de éstos.*

*“ARTÍCULO 84.- Cuando las decisiones a que se refiere este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcance la mayoría requerida, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.*

*“Serán supletorias a este capítulo las disposiciones sobre copropiedad del Código Civil Federal.*

#### **4. “CAPÍTULO CUARTO – AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES**

##### **4.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Amarre temporal (art. (sic) 85).- Es necesario regular el amarre temporal de embarcaciones, de modo que las capitanías de puerto estén facultadas para ello, aún en los casos en que no lo solicite el naviero. Esta reforma deriva de la falta de atención efectiva de los*

---

<sup>154</sup> Consultoría CMCD.

*tripulantes embarcados que con frecuencia se genera en los puertos mexicanos, por la falta de facultades de la autoridad marítima y de una regulación clara de esta figura<sup>155</sup>.*

*(b)Adeudos pendientes (art. (sic) 86).- De la misma manera, es necesario otorgar facultades claras y suficientes a la autoridad marítima para realizar las acciones necesarias sobre la embarcación para cubrir los gastos de ésta en puerto, así como los daños y perjuicios que se ocasionen<sup>156</sup>.*

*(c)Abandono, remate y desguace (arts. (sic) 87-88).- En congruencia con lo señalado en los artículos precedentes, es necesario regular las facultades en materia de remate y desguace de embarcaciones<sup>157</sup>.*

## **4.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO IV AMARRE, ABANDONO Y DESGUACE DE EMBARCACIONES**

*“ARTÍCULO 85.- Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcación en puerto, fuera de operación comercial. Las autorizaciones y declaraciones referidas, se regularán conforme a las siguientes reglas:*

*“I. La Capitanía de Puerto autorizará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, previa opinión favorable del administrador portuario, y previa garantía otorgada por el propietario o naviero que solicite el amarre temporal, suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo del amarre y el que siga al vencimiento de éste, si no se pusiese en servicio la embarcación, así como la documentación laboral que acredite que están cubiertas las indemnizaciones y demás prestaciones que legalmente deba pagar el propietario o naviero a la tripulación;*

*“II. La Capitanía de Puerto declarará el amarre temporal, designando el lugar y tiempo de permanencia, si no perjudica los servicios portuarios, cuando a criterio fundado y motivado de esa autoridad, se prolongue la estadía de una embarcación en el recinto portuario de forma injustificada y se ponga en riesgo la seguridad de los tripulantes, de la embarcación o del puerto.*

*“En los casos de embarcaciones de pabellón extranjero, la Secretaría notificará al cónsul del país de la bandera de la embarcación para su*

---

<sup>155</sup> OCPN.

<sup>156</sup> Ibidem.

<sup>157</sup> Ibidem.

conocimiento, así como a la autoridad migratoria para que garantice las condiciones de la tripulación de conformidad con el Convenio sobre Repatriación de Gente de Mar, así como los demás tratado (sic) internacionales en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

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

*“ARTÍCULO 86.- El plazo de amarre temporal no podrá ser mayor de treinta días naturales contados a partir de la notificación de la autorización o la declaración del mismo. Transcurridos este plazo, si no se pusiere en servicio la embarcación; o bien cuando antes de este término estuviere en peligro de hundimiento o constituya un estorbo para la navegación u operación portuaria, la Capitanía de Puerto, por sí o a solicitud de la Administración Portuaria, ordenará su remolque al lugar que convega (sic) a esta última.*

*“Si no se cumpliere la orden, la Capitanía de Puerto coordinará la maniobra por cuenta del propietario de la embarcación. Acto seguido, decretará el ejercicio del derecho de retención y una vez hecha la declaratoria de abandono conforme al siguiente artículo, procederá al trámite de ejecución de la garantía, y en su caso al remate de la embarcación por entero o mediante desguace.*

*“El remate de la embarcación se tramitará siempre que no se haya otorgado garantía, o cuando existiendo no sea suficiente para pagar el costo de las maniobras, los daños y perjuicios ocasionados o que puedan generarse, así como todos los adeudos pendientes a liquidar.*

*“ARTÍCULO 87.- La Capitanía de Puerto declarará el abandono de embarcaciones a favor del Estado, previa consulta con la Secretaría, en los siguientes casos:*

*“I. Si permanece en puerto sin realizar operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre temporal;*

*“II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días naturales;*

*“III. Cuando hubieren transcurrido los plazos totales de amarre temporal, sin que la embarcación sea puesta en servicio, de conformidad (sic) con el artículo anterior;*

*“IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la Capitanía de Puerto.*

*“En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación naufragada, seguirá siéndolo.*

*“ARTICULO 88.- Por desguace se entenderá el desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas; así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.*

*“El desguace de una embarcación se autorizará o será declarada por la Capitanía de Puerto, contando con la opinión favorable de la autoridad ambiental competente, en el lugar y plazo determinados, siempre y cuando no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de matrícula y en su caso, constitución suficiente de garantía para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a vías navegables, a instalaciones portuarias y al medio marino, gastos por salvamento de la embarcación o la recuperación de sus restos, así como los derivados de la limpieza del área donde se efectúe la operación.*

*“Cuando se pretenda realizar el desguace fuera del área de operación concesionada de un puerto determinado, se requerirá la autorización de la Secretaría en los mismos términos y con la misma garantía, de conformidad con lo establecido en el párrafo precedente de este artículo.*

## **5. “CAPÍTULO QUINTO – DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS**

### **5.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Integración de capítulos (art. (sic) 89 – 98).- Como se señala en el PS, no parece necesario contar con dos capítulos distintos, para una figura que tiene una igual naturaleza<sup>158</sup>. Por esta misma razón, tampoco consideramos que la segmentación por secciones sea necesaria.*

*“(b) Referencias internacionales (art. (sic) 89).- Es conveniente seguir los criterios del convenio en la materia, incorporando su texto por referencia, con independencia de su status internacional<sup>159</sup>.*

*“(c) Aspectos conceptuales (art. (sic) 89).- Como se señala en el PS, es conveniente incluir una referencia conceptual que nutra los dos tipos de privilegios marítimos regulados<sup>160</sup>.*

*“(d) Privilegios marítimos sobre embarcaciones - generalidades (arts. (sic) 89 - 95).- En general, se considera que los contenidos de los arts. (sic) 89 – 95 del capítulo son adecuados por lo que no se prevén mayores cambios, salvo lo señalado en el siguiente epígrafe. En congruencia con el tratamiento legislativo similar de los artefactos navales y las unidades mar adentro, se debe referir esta última categoría conceptual en el texto del capítulo<sup>161</sup>.*

---

<sup>158</sup> PS, art. 219.

<sup>159</sup> Consultoría CMCD.

<sup>160</sup> Ibidem.

<sup>161</sup> Consultoría CMCD.

*“(e)Prelación en privilegios sobre embarcaciones (art. (sic) 90).- No hace sentido que los daños ocasionados por contaminación derivada de hidrocarburos según se señala en el art. (sic) 90 tengan una mayor prelación a la indemnización por muerte o lesiones del art. (sic) 89 fr. II<sup>162</sup>.*

*“(f)Derecho de retención (art. (sic) 98).- El inicio de la descarga implica el inicio de la entrega de la mercancía, y por tanto, ningún derecho de retención puede ejercerse una vez que sea entregada o que se ha iniciado la entrega de las mercancías motivo de la retención, con lo cual se considera debe permanecer el texto vigente<sup>163</sup>.*

## **5.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO V DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS**

*“ARTÍCULO 89.- Los privilegios marítimos otorgan al acreedor privilegiado, el derecho de ser preferido en el pago frente a otros acreedores, de conformidad con lo dispuesto por el texto del Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval, y por la presente ley.*

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

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

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

*“III. Los créditos por la reconpensa (sic) por el salvamento de la embarcación;*

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

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

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

---

<sup>162</sup> CAMEINTRAM.

<sup>163</sup> SM, CAMEINTRAM.

*“ARTÍCULO 90.- Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, los privilegios enumerados en las fracciones I a IV del artículo anterior, gravarán a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho.*

*“ARTÍCULO 91.- Los privilegios marítimos sobre embarcaciones se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento en que éstos se hicieran exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación.*

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

*“ARTÍCULO 92.- La cesión o subrogación de un crédito o indemnización garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente.*

*“ARTÍCULO 93.- Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:*

*“I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;*

*“II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación;*

*“III. Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.*

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

*“ARTÍCULO 94.- El constructor de una embarcación, o quien haya efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.*

*“ARTÍCULO 95.- Las disposiciones sobre privilegios marítimos sobre embarcaciones, contenidas en este capítulo, son aplicables a los artefactos navales y a las unidades mar adentro, en lo conducente.*

*“ARTÍCULO 96.- Tendrán privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:*

*“I. Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje;*

*“II. Extracción de mercancías naufragadas, y*

*“III. Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamento en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.*

*“ARTÍCULO 97.- Los privilegios marítimos sobre mercancías transportadas se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.*

*“ARTÍCULO 98.- Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar a la autoridad competente que se constituya garantía sobre las mismas. En todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.*

## **6. “CAPÍTULO SEXTO – DE LA HIPOTECA NAVAL**

### **6.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Hipoteca convencional (art. (sic) 99).- Se debe aclarar las posibilidades de constituir hipotecas de modo unilateral o convencional, con el objeto de no crear incertidumbre en las instituciones financieras para el otorgamiento de créditos con el objeto de adquirir embarcaciones<sup>164</sup>.*

*“(b) Extensión de la hipoteca (art. (sic) 101).- Es conveniente dejar abierta la posibilidad de que en la hipoteca constituida bilateralmente se aumentan o restrinjan los elementos a los que se extiende ésta<sup>165</sup>.*

*(c) Aspectos procesales (art. (sic) 104).- Tal vez la situación más grave del capítulo es que se suprime el párrafo relativo del art. (sic) 94 vigente, lo cual genera falta de seguridad jurídica<sup>166</sup>.*

### **6.2 “REDACCIÓN**

#### **“TITULO CUARTO DEL RÉGIMEN DE PROPIEDAD MARÍTIMA CAPITULO VI DE LA HIPOTECA NAVAL**

*“ARTÍCULO 99.- Se facultará a constituir hipoteca sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción de modo unilateral por el propietario, o bilateral por éste y un tercero.*

---

<sup>164</sup> CAMEINTRAM.

<sup>165</sup> Consultoría CMCD.

<sup>166</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.



*“Las disposiciones sobre privilegios marítimos sobre embarcaciones, contenidas en este capítulo, son aplicables a los artefactos navales y a las unidades mar adentro, en lo conducente. En la constitución de las hipotecas se estará a lo establecido por el texto del Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval, y por la presente ley.*

*“La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, o cualquier otro fedatario público de acuerdo con la legislación del Estado extranjero en que se haya constituido.*

*“La orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas. La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.*

*“ARTÍCULO 100.- El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 89 de esta ley, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación.*

*“ARTÍCULO 101.- Salvo pacto en contrario, la hipoteca marítima se extiende:*

*“I. A la embarcación;*

*“II. A los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación;*

*“III. A las mejoras de la embarcación;*

*“IV. A la última anualidad de intereses;*

*“V. Al flete.*

*“ARTÍCULO 102.- En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación, el acreedor hipotecario está legitimado para ejercer sus derechos sobre los restos náufragos y además sobre:*

*“I. Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;*

*“II. Los importes debidos a la embarcación por avería común;*

*“III. Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados, e (sic)*

*“IV. Indemnizaciones de seguro.*

*“ARTÍCULO 103.- El propietario de la embarcación hipotecada no podrá gravarla sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.*

*“ARTÍCULO 104.- La acción hipotecaria prescribirá en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza. Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el título respectivo de esta ley, y supletoriamente a lo dispuesto por el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. En todo caso, conocerá del proceso el Juez de Distrito competente.*

*“ARTÍCULO 105.- La cancelación de la inscripción de una hipoteca sólo podrá ser realizada por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.*

Los comentarios a lo expuesto por el Mtro. Enríquez Rosas fueron:

*“México D. F. a 11 de junio de 2002*

**“PARA : DIP. FED. CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO.**

**“ASUNTO : COMENTARIOS A LA CUARTA ENTREGA DEL  
PROYECTO DE LEY DEL MTRO. DAVID ENRÍQUEZ  
ROSAS.**

---

*“Al hablar el Mtro. David Enríquez Rosas de su nuevo Título 4º “De la propiedad de las embarcaciones”, no es congruente consigo mismo, al cambiarle el nombre al Título, pues lo designa más tarde: “Del régimen de propiedad marítima”, olvidándose además de que un buque puede ser explotado comercial y marítimamente por los armadores, así como por su propietario o naviero de los cuales no se ocupa en el Título y por su puesto de los agentes marítimos a los que seguramente les dedicó otro Título indebidamente, ya que deberían tratarse aquí.*

*“El capitulado de este Título Cuarto es pobre, si tomamos en cuenta que en el mismo debió ocuparse de:*

- “a) De las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y los operadores de las embarcaciones.*
- “b) Los agentes marítimos.*
- “c) Las formas de adquisición de las embarcaciones.*
- “d) La copropiedad de la embarcación.*
- “e) De la fortuna de mar*
- “f) La limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador u operador.*
- “g) Los privilegios marítimos.*
- “h) La hipoteca marítima.*

*“Al iniciar su Título, al comentar los artefactos navales yo no entendí nunca de las pláticas sostenidas con Ud. y con el Diputado Lozano que la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados pretendía diferenciar entre las embarcaciones y los artefactos marítimos, ya que doctrinariamente y en sendos tratados internacionales de los que México es Parte buque y artefacto naval es lo mismo.*

*“Sin embargo, a partir del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990 (OPRC/90), la unidad mar adentro si es distinta totalmente del concepto de buque y artefacto naval. México es Parte de este Convenio.*

*“Por lo mismo no es aceptable el comentario hecho por el Mtro. Enríquez Rosas en relación con el artículo 76, que nos reproduce en un lugar indebido, ya que debió haber quedado dentro de lo relativo a la matrícula o registro de las embarcaciones, asimismo, debió agregar también a las unidades mar adentro, pues de otra manera no quedaría claro que también son bienes muebles; no nos oponemos a que se incluyan las normas federales de derecho común como aplicables a los bienes muebles lo cual es correcto y así lo habíamos señalado.*

*“En los elementos de individualización el Mtro. Enríquez Rosas incluye el puerto de matrícula y la señal distintiva, elementos estos que se incluyen en el registro o matrícula de la embarcación por lo que se hace innecesario mencionarlos, sin embargo, el no incluye entre los elementos el numeral de la embarcación, que si es elemento indicativo del buque pues determina los escantillones que con arreglo a los elementos de construcción tienen los buques.*

*“Pasando a su Capítulo II al que él llama “Modos de adquisición de la propiedad”, sus consideraciones son del todo equívocas, caso del artículo 76, por que un documento otorgado en el extranjero no tiene que ser protocolizado o legalizado para que surta efectos legales en México, ya que la Convención por la que se Suprime el Requisito de la Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros, adoptada en La Haya, Países Bajos, el 5 de octubre de 1961, a la que se adhirió México el 1º de diciembre de 1994, publicándose en el Diario Oficial de la Federación del 14 de agosto de 1995, dispone en su artículo 1º que tales actos se suprimen y que solamente deben ser apostillados.*

*“Por otra parte el cónsul mexicano para otorgar el pasavante a cualquier embarcación comprada en el extranjero exige la presentación de la factura o documento que acredite la propiedad del buque y él ciertamente al otorgar el pasavante nos señala que el documento se encuentra en debida forma, luego no veo la necesidad de que el propietario acuda de nueva cuenta ante un notario mexicano a legalizar o protocolizar tal documento, ya que elevaría los gastos del propietario de una embarcación por ello.*

*“Los modos de adquisición de la propiedad artículo 78, nos alarma cuando dice que el trueque no existe en el idioma español, siendo que trueque es sinónimo de permuta término que si está empleado en el artículo 2327 del Código Civil Federal, por otra parte la expresión decomiso o incautación son sinónimos ya que ambos son aplicables en el caso de la Ley Aduanera cuando se pretenda realizar un acto de contrabando, tanto decomiso como incautación son lo mismo y están ligados estrechamente a la comisión de delitos.*

*“Decir que la confiscación esta prohibida por el artículo 22 Constitucional, es tanto como no haber leído el segundo párrafo o el tercer párrafo del citado artículo, donde con toda claridad se nos dice que “...no se considera confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona hecha por la autoridad judicial para el pago de la responsabilidad civil resultante de la comisión de un delito o para el pago de impuestos o multas...”*

*“La misma palabra confiscación viene del latín, “confiscatio-onis” o sea el privar a una persona de sus bienes para aplicarlos al Estado, lo que prohíbe el derecho mexicano es la confiscación total de bienes como se señala en el artículo 22 primer párrafo pero, no así los que cubran los créditos fiscales a favor del Estado caso en el que se encontraría un buque frente a los adeudos de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador y el operador mexicanos frente al fisco nacional, por lo que la expresión correcta del idioma español es la de confiscación, no la de decomiso o incautación, que más se refieren a acciones derivadas de la comisión de delitos.*

*“El que no se considere confiscación este acto por la Constitución no deja de serlo pues, decomiso no es, ni tampoco incautación, de tal suerte que podría dejarse únicamente la referencia a los medios de adquisición de la propiedad del buque de derecho marítimo y quitar los relativos al derecho común sea este público o privado dejándolos a la expresión correcta de esa legislación.*

*“El Derecho de Angaria no nació en el Derecho Marítimo, su origen es en la tierra, ya que surge con las Guerras Persas sostenidas contra los griegos, en busca de la expansión del Imperio Persa, desde el año 500 a. C. concluidas con la conquista del Imperio Persa por Alejandro Magno en abril de 330 a. C.*

*“Efectivamente, el emperador persa Darío I el Grande impuso el Derecho de Angaria para quitar sus caballos a sus legítimos propietarios durante la guerra, para que los correos que tenían que llevar las noticias al ejército en los diferentes frentes pudieran hacerse de equinos frescos para seguir en su carrera y cumplir con su misión.*

*“En el Derecho Marítimo solo se adquiriría en la época feudal, aun cuando el Derecho de Angaria en el Derecho Marítimo tuvo un uso particular, en un ámbito amplísimo de las diversas actividades humanas en tierra y en mar, desde los persas, los griegos, el Imperio Romano y en épocas subsiguientes.*

*“El Derecho de Angaria se puede definir como sigue:*

*“Derecho de Requisa ejercicio mediante indemnización por un beligerante en caso de necesidad bélica y para uso en interés propio, de los buques mercantes neutrales que se encuentran en territorio de soberanía propia”*

*“México ejerció este Derecho basándose en el Derecho Internacional Público ligado con el mar en 1941, apoderándose de los buques mercantes de los beligerantes en la Segunda Guerra Mundial, surtos en los puertos nacionales del Atlántico especialmente de los de nacionalidad alemana, francesa de Vichy e italiana. La mayor parte de esas embarcaciones eran buques tanque petroleros, que pasarían a la Historia de México con los nombres de “Amatlan”, “Ébano”, “Faja de Oro”, “Juan Casiano”, “Las Choapas”, “Minatitlán”, “Oaxaca”, “Pánuco”, “Potrero del Llano”, “Potrero del Llano II”, “Poza Rica” “Puebla”, “Tabasco” y “Tuxpan”, casi todos ellos hundidos por submarinos alemanes durante la Guerra lo que motivó la entrada de México a la misma al lado de los Aliados y en contra de las Potencias del Eje.*

*“El decreto de “incautación” como lo llamó el Presidente Manuel Ávila Camacho es del 8 de abril de 1941 publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 siguiente.*

*“La expresión Derecho de Angaria la utilizan los grandes profesores de Derecho Internacional Público: Modesto Seara Vázquez, César Sepúlveda Gutiérrez, Manuel J, Sierra y Carlos Arrellano García, al ocuparse del Derecho del Mar. Curiosamente, Loretta Ortiz Alhf no se ocupa de él en su Derecho Internacional Público.*

*“España también ejerció este Derecho en su guerra contra los Estados Unidos en 1898, apoderándose de buques mercantes ingleses para sacar a los súbditos españoles antes del bombardeo de Manila por la Armada Norteamericana.*

*“Luego su clasificación marítima es incorrecta, pues ésta se reduce a:*

- “a) Apresamiento.*
- “b) Construcción.*
- “c) Abandono.*

*“Emplear la expresión dejación también es contraría al Derecho Marítimo Mexicano, a pesar de que se diga que se tomó de las viejas leyes españolas aplicadas durante la Colonia en México. Sin embargo, si revisamos las Ordenanzas de Bilbao que fueron las únicas que se aplicaron; ya que las Ordenanzas de Burgos, San Sebastián, Valencia y otras nos dice el Dr. Jorge Barrara Graf que nunca se aplicaron en nuestro país; nos hablan del abandono del buque a favor del asegurador, en su Capítulo XII, “De los seguros sus pólizas y forma de hacerse”, artículo 30 y siguientes, no de la dejación validamente aceptada por el asegurador.*

*“Expresión que ni siquiera los autores españoles de Derecho Marítimo utilizan, en este sentido podemos citar a Francisco Fariña, quién además nos hace ver que no solamente en España se emplea el término “abandono a favor del asegurador”, sino inclusive en Alemania, Gran Bretaña, Italia y los países Iberoamericanos.*

*“No cabe duda que la expresión dejación esta tomada del francés “délaissement”, que significa abandono, aun cuando desde el punto de vista del lenguaje forense francés se emplea como “cesión o dejación voluntaria”, no validamente aceptada como se señaló en la Ley vigente, pues se esta violando el derecho del asegurado a solicitar el abandono. Luego la expresión dejación no pertenece a nuestro lenguaje jurídico desde 1560 hasta nuestros días. Por lo mismo debe respetarse la tradición del Derecho Marítimo en México en el empleo de la terminología.*

*“Al hablar de los contratos de construcción artículo 80, el Mtro. Enríquez Rosas no les llama por su nombre correcto que emplean los grandes tratadistas del Derecho Marítimo, entre ellos mi ilustre profesor Raúl Cervantes Ahumanda, de construcción por empresa llamado, compraventa de cosa futura y de construcción por economía, llamado también de obra.*

*“En el régimen de la copropiedad de la embarcación no tenemos ninguna crítica que hacerle salvo la referencia al Código Civil Federal, pues se supone que en el ámbito de aplicación de la Ley ya se había señalado que esa norma se aplicará supletoriamente a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“Curiosamente el Mtro. Enríquez Rosas no se ocupa de la fortuna de mar, ni de la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, que son fundamentales ligadas al régimen de propiedad de las embarcaciones. Pero si se ocupa del amarre, abandono y desguace de las embarcaciones, los cuales son actos ligados a la administración marítima, lo que el mismo confirma cuando nos dice en su artículo 85: “Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcaciones en puerto fuera de operación comercial”.*

*“Curiosamente en el amarre no previó el caso del amarre hecho por el arrendatario o el fletador de un buque en base a los contratos de arrendamiento o locación y de fletamento a tiempo, cuando por problemas del mercado sea mas útil amarrar el buque ante la caída de los precios de los productos que se pretenden mover v gr. el gas, petróleo, sal, cualquier grano, etc.*

*“En este caso aun cuando sean extranjeros y la embarcación de propiedad extranjera se tiene que respetar lo convenido por las partes no veo la razón de tener que llamar al Cónsul del Estado del pabellón que porta el buque.*

*“Generalmente cuando se abandona la embarcación es cuando se presentan los problemas a que se refiere el Mtro. David Enríquez y ahí debe de tratarse el asunto relativo a la intervención consular, ya que se esta dejando sin amparo a los trabajadores de esa embarcación, que casi siempre son liquidados por el armador o bien por el naviero antes de abandonar el buque, por lo que no hay persona alguna a bordo de la*

*embarcación y procede el abandono administrativo o abandono a favor del Estado Mexicano.*

*“La situación a que se refiere respecto al trato de los tripulantes en los buques extranjeros esta prevista en las funciones específicas del capitán de puerto, quién intervendrá notificando a los cónsules o embajadas del país cuyo pabellón porta el buque él que, en caso de que no haya cónsules ni embajadas y vea que es notoria la violación de los derechos humanos de esa tripulación, lo hará del conocimiento de la Secretaría de Gobernación para su intervención.*

*“No debió haber mezclado el abandono administrativo o abandono a favor de la Nación con los amarres o desguaces de las embarcaciones, por ser cuestiones muy distintas.*

*“Su definición de desguace me parece sumamente dura, ya que el desguace no pretende solo destruir la embarcación sino aprovechar los materiales de ella para nuevas construcciones. Ejemplo todo el acero del casco refundirlo para hacer nuevas planchas metálicas para construir un buque nuevo.*

*“En el desguace no tomó en cuenta, que se debe comprobar plenamente la propiedad del buque, ni nos habla de un programa previo de trabajo aprobado y de contar con el consentimiento del administrador del puerto, para que se realice tal operación sin perjudicar las actividades de la terminal marítima.*

*“Pasando a su Capítulo V, “Privilegios marítimos”, al comentar que el Proyecto del abajo suscrito, al señalar que no se requieren dos capítulos distintos, por ser uno solo el tema, dice que tampoco se hace necesario segmentarlo en dos secciones lo cual nos deja ver, que él no leyó nuestra explicación de porque elaboramos las dos secciones ello va encaminado a establecer una mayor seguridad al interesado para distinguir el privilegio marítimo que se aplica al buque del de las mercancías.*

*“El tener que designar un Convenio que no ha entrado en vigor y por otra parte que México no ha ratificado viola principios constitucionales. Por otra parte, la Secretaría de Relaciones Exteriores cuando se adoptó el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval del 6 de mayo de 1993 en Ginebra Suiza, en la Sede de la UNCTAD, hizo una Declaración Oficial a través de la Delegación Mexicana que participó en la Conferencia de Plenipotenciarios, señalando:*

*“A manera enunciativa podemos señalar que los artículos 4 y 5 relativos a la prelación de los privilegios marítimos se contraponen a lo establecido en nuestra legislación interna, concretamente a nuestra ley suprema, que es la Constitución Política de México; por lo tanto, consideramos necesario la modificación de algunos textos del proyecto de articulado, así*

*como la inclusión de un artículo que contenga definiciones sobre términos específicos que se encuentran en el proyecto de convenio, lo cual facilitaría en casos concretos la aplicación del mismo.*<sup>167</sup>

*“Como puede verse de ninguna manera se puede poner el citado Convenio en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, debe pues tenerse cuidado en hacer temerarias afirmaciones sino se conocen los antecedentes en la celebración y adopción de los convenios, pues una Declaración Oficial de cualquier Estado en una Conferencia Diplomática, tiene un valor reconocido por el Derecho Internacional Público. Aquí vemos como el Mtro. Enríquez Rosas adopta, según su conveniencia, un tratado o lo desecha aún cuando México no sea Parte de él o bien lo sea.*

*“En el Proyecto propio consideramos oportuno establecer una artículo adicional para que se incluyan las unidades mar adentro, no los artefactos navales pues ya vimos que estos se equiparan al buque, el artículo 228-A deberá decir:*

*“ARTÍCULO 228-A.- Todas las disposiciones establecidas en los artículos 219 a 228 son aplicables a las unidades mar adentro.”*

*“No podemos aceptar tampoco el que el salvamento este por encima de los créditos fiscales y aquellos a cargo del buque derivados de la infraestructura portuaria, vías navegables y pilotaje y practicaje, por que el Estado tiene derechos sobre la embarcación después de cubiertos los créditos laborables y los créditos correspondientes a los derechos humanos.*

*“Asimismo, los prácticos al prestar un servicio y ser trabajadores deben tener preferencia sobre el salvamento marítimo.*

*“Esta es precisamente una de las razones por las cuales la Delegación Mexicana hizo su Declaración Oficial antes citada.*

*“Nos llama curiosamente la atención el que insista en desconocer el empleo de la palabra práctico para evitar confusiones a los capitanes, armadores, navieros u operadores de habla española, cuyos buques visiten puertos nacionales. Insistimos en España y en la casi totalidad de los países Iberoamericanos la expresión “piloto” corresponde a la de primer oficial de cubierta, por lo que se emplea la palabra “práctico”.*

---

<sup>167</sup> Intervención de la Delegación de México en la sesión plenaria de la Conferencia de Plenipotenciarios para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas Multilaterales y con América del Norte, 19 de abril de 1993.



*“También nos oponemos a su artículo 96, pues ignora a los créditos laborales derivados de las operaciones de carga y descarga de las mercancías. Así como a los créditos fiscales derivados en forma directa en relación con las mercancías.*

*“La limitación de su artículo es excesiva si se contempla el artículo 229 de nuestro Proyecto.*

*“En su Capítulo relativo a la hipoteca naval nuevamente nos oponemos a la inclusión del Convenio en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos por las razones antes citadas.*

*“También nos sorprende el que llame la atención de que es necesario la constitución unilateral de hipotecas para no crear incertidumbre en las instituciones financieras, como diciendo que en el Proyecto elaborado por el abajo suscrito no se prevé, lo cual puede observarse en el artículo 235.*

*“No entendemos porqué continua insistiendo en los artefactos navales, cuando ya vimos que estos son iguales al buque. Pero lo que más nos llama atención es que extienda la hipoteca al flete, con lo que dejaría sin ingresos al naviero, armador u operador del buque para pagar la hipoteca marítima y se olvide de los beneficios que pueda recibir el buque por salvamento, por avería, indemnización de daños o indemnización de seguros que si deben ser utilizados en el pago de las hipotecas.*

*“Como un ejemplo, podemos señalar que si el buque naufraga y se considera pérdida total el pago del seguro deberá permitir que se pague al acreedor hipotecario.*

*“Por lo mismo no se hace necesario un artículo distinto como él lo establece en el artículo 102, pues deben quedar incluidas las extensiones en el mismo artículo, no así el flete.*

*“No entendemos el contenido de la parte final del artículo 104, pues se supone que más tarde se elaborará el Proyecto de Ley de Procedimientos Marítimos en que se establecerá lo relativo al procedimiento de la hipoteca marítima.*

*“Sin embargo, ya en el ámbito de aplicación de la Ley en el Proyecto del abajo suscrito se han señalado como supletorios el Código Civil Federal y el Código Federal de Procedimientos Civiles.*

*“Señor Diputado Reyes Roel es sumamente desgastante el tener que estar corrigiendo un Contraproyecto de dos Proyectos de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que no ha cuidado todos los antecedentes jurídicos en la forma debida, como en el caso de insistir en poner el nombre de un Convenio rechazado oficialmente por México o bien el quitar su ingreso al naviero, armador u operador, para que no se quede en la imposibilidad de pagar la hipoteca marítima, al extender ésta al flete. Muchos otros equívocos podrían mencionarse, pero ya lo hicimos a través de esta entrega y las tres anteriores.*

**“Atentamente**

*“c. c. p Diputado Federal Tomas Lozano y Pardinas”*

Proyecto del Mtro. David Enríquez Rosas, correspondiente a la quinta entrega:

**“TITULO QUINTO  
DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES  
CAPITULO I  
DISPOSICIONES COMUNES**

*“ARTÍCULO 106.- Cuando en los contratos regulados por el presente título, las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausurado (sic) de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de dicho clausurado (sic) se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificados en los términos de la referida correspondencia.*

*“ARTÍCULO 107.- Si un contrato ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo, y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.*

*“ARTÍCULO 108.- Para la aplicación de las cláusulas, si sólo hay referencia a éstas por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.*

*“ARTÍCULO 109.- Lo dispuesto en los artículos precedentes de este capítulo no será aplicable al contrato de transporte marítimo de pasajeros, el cual se regulará por lo establecido en esta ley.*

*“ARTÍCULO 110.- Se consideran contratos de utilización de embarcaciones:*

- “I. El contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;*
- “II. El contrato de fletamento por tiempo;*
- “III. El contrato de fletamento por viaje;*
- “IV. El contrato de transporte marítimo de mercancías;*
- “V. El contrato de transporte marítimo de pasajeros;*
- “VI. El contrato de remolque transporte;*
- “VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.*

*“ARTÍCULO 111.- Los contratos de utilización de embarcaciones deberán incluir los contenidos mínimos establecidos por esta ley. Se aplicará asimismo la legislación supletoria referida por ésta, con respeto a la naturaleza marítima del contrato, así como a los usos y costumbres internacionales en materia marítima.*

*“ARTÍCULO 112.- Para la utilización contractual de las embarcaciones se tendrán en cuenta las obligaciones derivadas de la gestión náutica y de las gestión comercial de las mismas, de conformidad con lo siguiente:*

- “I. La gestión náutica comprenderá todas las actividades de carácter navegatorio necesarias para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación;*
- “II. La gestión comercial comprenderá todas las actividades de carácter mercantil y administrativo necesarias para el transporte marítimo.*

## **15. “CAPÍTULO PRIMERO – CONTRATO DE ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN**

### **15.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a)Exclusión seguro marítimo (art. (sic) 106).- Mediante el contrato de seguro marítimo no se utilizan embarcaciones, sino que se aseguran diversos bienes y derechos a partir de intereses asegurables de sujetos. Así, en el ámbito marítimo existen el seguro marítimo de casco y maquinaria, de protección e indemnización, de carga y de fletes principalmente. Por tanto, debe suprimirse tanto del art. (sic) 106 como del título mismo, para pasar a ser considerado en el nuevo título de seguro marítimo, según la estructura aprobada por la Comisión de Marina<sup>168</sup>.*

*“(b)Arrendamiento o fletamento a casco desnudo (art. (sic) 106).- Por lo que se explicará a lo largo de este capítulo, el contrato de arrendamiento se regulará también como fletamento a casco desnudo<sup>169</sup>.*

*“(c)Supletoriedad (art. (sic) 106).- Ya el artículo 5º ha establecido claramente la supletoriedad, por lo que no es necesario remitir al Código Civil Federal. Además, la remisión a “derecho civil mexicano” es imprecisa, pues no se especifica si es a la legislación federal o estatal<sup>170</sup>.*

*“(d)Contrato de arrendamiento - nomenclatura (art. (sic) 107).- Es importante distinguir el ámbito público del ámbito privado, de modo que en este último, es solamente necesario incluir normas imperativas en la medida que se afecte el interés público. De lo contrario, es necesario respetar la forma y contenidos en que los particulares contraten. En ese sentido, organismos privados internacionales han elaborado pólizas estandarizadas de arrendamientos y fletamentos que son usadas a nivel internacional, y que deben ser reconocidas por nuestra legislación. El arrendamiento es*

<sup>168</sup> CAMEINTRAM, SM, Consultoría CMCD.

<sup>169</sup> Ibidem.

<sup>170</sup> Consultoría CMCD.

conocido en el ámbito internacional también como un fletamento a casco desnudo. Así, se considera necesario hacer referencia a ambos, con lo cual se mantiene el respeto a los particulares en su contratación internacional por una parte, y se cumple con la nominación castellana a la que se refiere la iniciativa<sup>171</sup>.

“(e) Subdivisión de arrendamiento (art. (sic) 107).- Las divisiones a las que se refiere el artículo son realmente cláusulas específicas del contrato de arrendamiento, con lo cual no es necesario regularlas, pues esa tarea corresponde a las partes. Además, por la variedad de especies y combinaciones de éstas en la contratación de arrendamiento, las divisiones de la ley resultarían insuficientes<sup>172</sup>.”

## 15.2 “REDACCIÓN

### **“TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES CAPITULO II CONTRATO DE ARRENDAMIENTO**

“ARTÍCULO 113.- En virtud del contrato de arrendamiento el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.

“ARTÍCULO 114.- El arrendatario asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de naviero de la embarcación arrendada y deberá restituirla al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

“ARTÍCULO 115.- El contrato de arrendamiento deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento. Se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por estas, se estará a lo dispuesto por esta ley y sus disposiciones supletorias. Los contenidos mínimos de la póliza de arrendamiento serán los siguientes:

- “I. Los elementos de individualización de la embarcación;
- “II. Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario;
- “III. Lugar y condiciones de entrega de la embarcación;
- “IV. Lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;
- “V. Duración del arrendamiento;
- “VI. La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

<sup>171</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>172</sup> CAMEINTRAM, SM, Consultoría CMCD, Cap. Tuero.

*“ARTÍCULO 116.- El arrendatario responderá al arrendador de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación, y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta, mismas que estarán a cargo del arrendador. Las acciones relativas al contrato de arrendamiento prescribirán en un año.*

*“ARTÍCULO 117.- En el contrato de arrendamiento se podrá pactar la opción de compra, así como otras cláusulas especiales que atiendan a la especialidad de la operación que a través de él se llevará a cabo.*

## **16. “CAPÍTULO SEGUNDO – CONTRATOS DE FLETAMENTO**

### **16.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Fletamento por tiempo (art. (sic) 109).- No es correcta la referencia al número de viajes del fletamento por tiempo, pues está naturalmente limitado por su duración<sup>173</sup>.*

*“(b) Gestión náutica y comercial (art. (sic) 109).- Ante la falta de especialidad de los tribunales mexicanos, es necesario establecer los contenidos de la gestión náutica y de la gestión comercial de las embarcaciones<sup>174</sup>. Esto ha quedado señalado en el capítulo sobre disposiciones comunes, con la intención de dar más congruencia a todo el título*

*“(c) Reglamento (arts. (sic) 110 – 111).- Se considera que los contenidos de estos artículos deben formar parte de un reglamento<sup>175</sup>. Sin embargo, al igual que en el inciso anterior, ya han sido incluidos en el capítulo sobre disposiciones comunes, con la intención de dar más congruencia a todo el título.*

*“(d) Exoneración de responsabilidad (art. (sic) 110).- Es necesario tomar en cuenta que en los contratos de fletamento –y arrendamiento- la ley debe suponer una capacidad contractual equivalente de las partes, por lo cual, éstas pueden disponer las exoneraciones de responsabilidad que consideren, mientras no vayan en contra de normas imperativas. La situación es diferente en el contrato de transporte marítimo de pasajeros y de mercancías, en donde no se supone esta equivalencia de poder de negociación y en virtud de ello, la ley debe prohibir las cláusulas de exoneración que vayan más allá de la misma<sup>176</sup>.*

### **16.2 “REDACCIÓN**

---

<sup>173</sup> CAMEINTRAM, SM, Consultoría CMCD.

<sup>174</sup> CAMEINTRAM.

<sup>175</sup> SM.

<sup>176</sup> Consultoría CMCD.

**“TITULO QUINTO  
DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES  
CAPITULO III  
CONTRATOS DE FLETAMENTO**

*“ARTÍCULO 118.- En virtud del contrato de fletamento, el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de un flete.*

*“ARTÍCULO 119.- Sin perjuicio de las modalidades contractuales que libremente seleccionen las partes mediante pólizas internacionales de fletamento de embarcaciones o de espacio de éstas, los contratos de fletamento se clasificarán en fletamento por tiempo y fletamento por viaje.*

*“ARTÍCULO 120.- En virtud del contrato de fletamento por tiempo, el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.*

*“ARTÍCULO 121.- En el contrato fletamento por tiempo, se atenderá, salvo lo que dispongan las partes, a las siguientes normas:*

- “I. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato;*
- “II. El fletante conservará la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador, debiéndole el capitán obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento.*

*“ARTÍCULO 122.- En virtud del contrato de fletamento por viaje, el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.*

*“ARTÍCULO 123.- En el contrato fletamento por viaje, se atenderá, salvo lo que dispongan las partes, a las siguientes normas:*

- “I. El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.*
- “II. El fletante conservará la gestiones náutica y comercial de la embarcación;*
- “III. El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento. En caso de incumplimiento de esta obligación deberá pagar la totalidad del flete;*
- “IV. El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento*

*“ARTÍCULO 124.- Los contratos de fletamento deberán constar por escrito en una póliza de fletamento. Se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por esta ley y sus disposiciones supletorias. Los contenidos mínimos de la póliza de fletamento serán los siguientes:*

- “I. Los elementos de individualización de la embarcación;*
- “II. Nombre y domicilio del fletante y del fletador;*
- “III. En su caso, lugar y condiciones de entrega de la embarcación;*
- “IV. En su caso, lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;*
- “V. En su caso, duración del fletamento;*
- “VI. La facultad o no de subfletar o ceder determinados derechos.*

*“ARTÍCULO 125.- Para los demás contratos de fletamento, se estará a lo convenidos por las partes y, en su caso, a lo previsto en este capítulo.*

## **17. “CAPÍTULO TERCERO – CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**

### **17.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Definición (art. (sic) 112).- No parece que la definición sea clara, pues se confunden las obligaciones de las partes”<sup>177</sup>.*

*“(b) Transporte multimodal (art. (sic) 113).- El convenio internacional al que se refiere el artículo no está en vigor y es además contrario al sentido de las Reglas de la Haya Wisby (RHW), convenio internacional del que México forma parte. Además, las operaciones de transporte multimodal se realizan a través de formularios internacionales en la materia, los cuales deben reconocerse por la ley”<sup>178</sup>.*

*“(c) Tarifas (art. (sic) 114).- Deben explicitarse las normas respecto a la fijación de bases tarifarias conforme a la legislación en materia de competencia económica”<sup>179</sup>.*

*“(d) Relación conocimiento – póliza (art. (sic) 116).- La redacción hace que las relaciones jurídicas entre las partes sean confusas, ya que no se toma en consideración la vinculación entre el conocimiento de embarque y la póliza de fletamento. Además, falta la mención de los documentos provisionales de embarque. Se regula también el llamado conocimiento de embarque multimodal, siendo que éste es una especie del género del “conocimiento de embarque”<sup>180</sup>.*

*“(e) RHW (arts. (sic) 117 – 118).- La supresión de exoneración conocida como culpa náutica y la extensión del periodo de responsabilidad del transportista*

---

<sup>177</sup> CAMEINTRAM.

<sup>178</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

<sup>179</sup> CFC

<sup>180</sup> CAMEINTRAM, TMM.

son contrarios a las RHW<sup>181</sup>. En lugar de crear dos sistemas contradictorios de transporte marítimo –RHW vs. ley- debe incorporarse a la ley el contenido de aquél, de modo que no se corra el riesgo de la violación al referido tratado internacional y exista seguridad para los contratantes de la aplicación de un ordenamiento en un sentido único<sup>182</sup>.

## 17.2 “REDACCIÓN

### **“TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES CAPITULO IV CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**

*“ARTÍCULO 126.- En virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías el transportista marítimo o el operador se obliga ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.*

*“Para la ejecución del contrato, el transportista marítimo se obligará a presentar la embarcación en estado de navegabilidad y aptitud para las actividades de carga y transporte, teniendo además sobre las mercancías transportadas el deber de custodia desde la carga hasta la descarga de las mismas.*

*“ARTÍCULO 127.- El contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.*

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

*“En la contratación del transporte multimodal, las partes estarán facultadas para utilizar libremente los formularios tipo internacionalmente aceptados, sujetándose a lo dispuesto por el capítulo sobre disposiciones comunes de este título. De no elegir un formulario tipo internacionalmente aceptado, se entenderá, salvo pacto en contrario, que el transportista quedará obligado según el régimen de responsabilidad de cada segmento de transporte.*

---

<sup>181</sup> SM, CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

<sup>182</sup> Consultoría CMCD.



*“ARTÍCULO 128.- Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y los recargos, se estará a lo dispuesto en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.*

*“Los fletes correspondientes a otros servicios de transporte marítimo de mercancías mediante conocimiento de embarque, serán pactados libremente por los transportistas y los usuarios del servicio.*

*“Cuando se presuma una falta de condiciones de competencia económica de acuerdo a la legislación en la materia, la Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de la parte perjudicada, o bien de oficio estará facultada para emitir una opinión a partir de la cual, la Secretaría establezca las bases tarifarias de acuerdo a lo establecido en el reglamento respectivo.*

*“En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Las tarifas que se fijen y sus respectivos ajustes, deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.*

*“ARTÍCULO 129.- El conocimiento de embarque deberá contener los siguientes (sic) requisitos mínimos:*

- “I. Nombre y domicilio del transportista marítimo o del operador y del cargador;*
- “II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;*
- “III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;*
- “IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación;*
- “V. Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;*
- “VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;*
- “VII. Mención de los puertos de carga y de destino;*
- “VIII. Mención de la modalidad y tipo de transporte;*
- “IX. Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario;*
- “X. Clausurado (sic) correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obligen (sic) para el transporte marítimo de mercancías.*

*“ARTÍCULO 130.- El cargador proporcionará al transportista marítimo o al operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que el propio cargador habrá de señalar. El cargador estará obligado a indemnizar al transportista marítimo o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos.*

*“Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización, y*

*el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.*

*“ARTÍCULO 131.- Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los contratos de transporte marítimo de mercancías siempre que se dé alguno de los siguientes supuestos:*

- “I. Que el puerto de carga o de descarga previsto en el conocimiento de embarque esté situado en territorio mexicano;*
- “II. Que en el conocimiento de embarque se establezca que se regirá por las disposiciones de esta ley, y*
- “III. Que uno de los puertos optativos de descarga se encuentre dentro de territorio mexicano.*

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

*“ARTÍCULO 132.- Para el periodo de responsabilidad del transportista marítimo, así como para el régimen de responsabilidad de éste, y para su limitación cuantitativa por la misma, se estará a lo dispuesto por el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque y sus protocolos de enmienda; sistema que para efectos de esta ley se conocerá como las Reglas de La Haya-Wisby.*

*“ARTÍCULO 133.- El transportista marítimo, al recibir la mercancía a ser transportada, expedirá a cada embarcado un documento provisional de recibido para embarque, que ampare la entrega de las mercancías, y en cuanto estas sean embarcadas, expedirá el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.*

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

*“ARTÍCULO 134.- El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el transportista marítimo o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario, con arreglo al contrato de transporte marítimo, se dé aviso por escrito al transportista marítimo o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de dichas pérdidas o daños.*

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

*“ARTÍCULO 135.- Las acciones derivadas del transporte marítimo mediante conocimiento de embarque prescribirán en doce meses, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.*

## **18. “CAPÍTULO CUARTO – CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS**

### **18.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Competencia económica (art.(sic) 122).- Deben explicitarse las normas respecto a la fijación de bases tarifarias conforme a la legislación en materia de competencia económica<sup>183</sup>.*

*“(b) Boleto (art. (sic) 122).- Es necesario diferenciar entre los trayectos largos y los cortos, de modo que estos últimos, no tengan que ser nominativos e intransferibles<sup>184</sup>.*

*“(c) Puntualidad del servicio (art. (sic) 126).- La práctica internacional no sanciona el hecho de que la embarcación no zarpe en la fecha señalada<sup>185</sup>.*

*“(d) Cancelación del servicio (art. (sic) 128).- De igual manera que en el caso del boleto, es necesario diferenciar entre travesías cortas y largas, pues la cancelación generalizada sería demasiado lesiva para la industria de los cruceros<sup>186</sup>.*

### **18.2 “REDACCIÓN**

## **“TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES CAPITULO V CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS**

*“ARTÍCULO 136.- Salvo las normas de naturaleza dispositiva que se establezcan en este capítulo, los contenidos del mismo tendrán carácter imperativo, por lo que los derechos a favor de los pasajeros en él consignados serán irrenunciables.*

*“ARTÍCULO 137.- En virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros, el transportista marítimo o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de una tarifa. Este contrato debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo, de conformidad con el reglamento respectivo.*

*“ARTÍCULO 138.- Cuando se presuma una falta de condiciones de competencia económica de acuerdo a la legislación en la materia, la*

---

<sup>183</sup> CFC

<sup>184</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>185</sup> SM.

<sup>186</sup> SM.

*Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de la parte perjudicada, o bien de oficio estará facultada para emitir una opinión a partir de la cual, la Secretaría establezca las bases tarifarias de acuerdo a lo establecido en el reglamento respectivo.*

*“En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Las tarifas que se fijen y sus respectivos ajustes, deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia, de conformidad con lo que establezca el reglamento respectivo. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.*

*“ARTÍCULO 139.- El transportista marítimo tendrá la obligación de entregar al pasajero el boleto respectivo, el cual deberá contar al menos con los siguientes requisitos:*

- “I. Nombre y domicilio del transportista marítimo;*
- “II. En su caso, nombre del pasajero;*
- “III. Nombre y nacionalidad de la embarcación;*
- “IV Ruta o recorrido;*
- “V Precio del pasaje;*
- “VI Fecha y lugar de embarque;*
- “VII Puerto de desembarque, y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje.*

*“ARTÍCULO 140.- Para el periodo de responsabilidad del transportista marítimo, así como para el régimen de responsabilidad de éste, y para su limitación cuantitativa por la misma, se estará a lo dispuesto por el texto del Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y sus protocolos de enmienda. La aplicación del texto de este tratado internacional y sus protocolos de enmienda en el ámbito interno, se hará con independencia de la ratificación que respecto de ellos se realice.*

*“ARTÍCULO 141.- El transportista se obliga a contratar un seguro de cobertura suficiente para indemnizar a los pasajeros y sus beneficiarios de conformidad con el artículo anterior y el reglamento respectivo.*

*“ARTÍCULO 142.- Si por causa de la culpa del transportista marítimo, la embarcación no zarpara en la fecha en que se comunicase al pasajero, éste devolverá al pasajero el valor del boleto y los bienes que hubiera embarcado.*

*“ARTÍCULO 143.- El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de transporte marítimo de pasajeros.*

*“ARTÍCULO 144.- El pasajero tendrá derecho a cancelar la prestación del servicio y obtener una devolución por ello, con la antelación y de acuerdo con los montos que determine el reglamento respectivo, el cual diferenciará para ello la extensión de los recorridos. Después de los plazos en él señalados, el pasajero no tendrá derecho de devolución alguna.*

*“ARTÍCULO 145.- Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros, prescribirán en el término de un año, contado a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino. Si la embarcación no zarpara, a partir de la fecha en que se comunicase al pasajero tal situación.*

## **19. “CAPÍTULO QUINTO – CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE**

### **19.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Definición (art. (sic) 130).- La definición no debería incluir la mención relativa a que el remolque sea (sic) realiza bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora en coordinación con el capitán de la embarcación remolcada, toda vez que no siempre el objeto remolcado es una embarcación y no siempre tiene un capitán a bordo<sup>187</sup>.*

*“(b) Responsabilidad (art. (sic) 130).- El segundo párrafo resulta injusto para el dueño del objeto remolcado que no tiene ninguna intervención en el remolque y por lo tanto, en caso de daños a terceros el único responsable debería ser la empresa con la que se haya contratado el remolque<sup>188</sup>.*

*“(c) Competencia (art. (sic) 130).- Toda vez que las operaciones de pilotaje están estrechamente relacionadas con las de remolque transporte, es conveniente establecer normas sobre competencia, como se ha hecho para los otros contratos en donde es necesario proteger al usuario del servicio<sup>189</sup>.*

### **19.2 “REDACCIÓN**

## **“TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES CAPITULO VI CONTRATOS DE REMOLQUE TRANSPORTE**

*“ARTÍCULO 146.- El contrato de remolque transporte, consiste en la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto, desde un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.*

*“ARTÍCULO 147.- En el contrato de remolque transporte, tanto la embarcación remolcadora como la remolcada, responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario. En los casos en que solamente la embarcación remolcadora se encuentre tripulada durante la operación de remolque transporte, ésta será la única responsable frente a terceros de los daños y perjuicios causados.*

---

<sup>187</sup> CAMEINTRAM

<sup>188</sup> Ibidem.

<sup>189</sup> Consultoría CMCD.

*“ARTÍCULO 148.- Las acciones derivadas de los contratos de remolque transporte prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.*

*“ARTÍCULO 149.- Cuando se presuma una falta de condiciones de competencia económica de acuerdo a la legislación en la materia, la Comisión Federal de Competencia, a solicitud de la Secretaría, de la parte perjudicada, o bien de oficio estará facultada para emitir una opinión a partir de la cual, la Secretaría establezca las bases tarifarias de acuerdo a lo establecido en el reglamento respectivo.*

*“En caso de que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste. Las tarifas que se fijen y sus respectivos ajustes, deberán permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia, de conformidad con lo que establezca el reglamento respectivo. La regulación tarifaria sólo permanecerá en tanto subsistan las condiciones que le dieron origen.”*

Mis comentarios respecto de esta quinta entrega fueron los que a continuación expongo.

*“México, D. F., a 8 de julio de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO: COMENTARIOS A LA QUINTA ENTREGA DEL PROYECTO  
DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DEL  
MTRO. ENRÍQUEZ ROSAS**

---

*“Respecto de la quinta entrega hecha por el Mtro. Enríquez Rosas, en relación con el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tenemos los siguientes comentarios:*

*“De inmediato salta a la vista que nos oponemos por las razones invocadas para sustraer lo relativo al contrato de seguro marítimo, como tampoco entendemos porque no se hizo referencia alguna a las compraventas marítimas internacionales.*

*“Según se dice respecto del primero de los contratos mencionados, ello se hizo por no caer dentro del género “contratos de utilización de los buques”, el contrato de seguro marítimo.*

*“Considero llamar de una manera genérica al Título Sexto de nuestro Proyecto, “De los contratos”, como lo llama correctamente la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, cuyo Proyecto original lo*

elaboró mi inolvidable profesor, el gran maritimista mexicano Raúl Cervantes Ahumada quién llamo al Título Tercero, “De los contratos”, poniendo ahí los siguientes capítulos:

- “I. Del arrendamiento de la nave.
- “II. Del fletamento, dividiéndolo en varias secciones: A) Disposiciones Generales; B) Del fletamento a tiempo; C) Del fletamento por entero o compartimiento, fletamento por viaje.
- “III. Del transporte de las cosas determinadas.
- “IV. Del transporte de personas.
- “V. Del transporte de buques o remolque.
- “VI. De las modalidades marítimas o compraventa.
- “VII. Finalmente, del seguro marítimo.

“División que el Senado de la República no respeto, ya que destruyó la importante labor del profesor Cervantes Ahumada, él que hizo saber a la opinión pública que “El Proyecto de Ordenanzas de la Marina Mercante”, como él lo llamó, no fue respetado por ese órgano del Poder Legislativo, por lo que con toda claridad expresó en ese momento “que personalmente no estamos de acuerdo con todas las modificaciones que se le han hecho al Proyecto, obedeciendo más a razones de orden político, que de técnica jurídica”.

“Ese Proyecto seguía en gran medida el Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los Países de Centroamérica, que le ordenara al propio Cervantes Ahumada la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la que recomendó su adopción a esos países, pero como es natural, como fue hecho tal Proyecto por un mexicano, tales países se opusieron al mismo encabezados por Guatemala, que no olvida lo que ese país centroamericano llama: “despojo mexicano” del territorio de Chiapas y del Distrito del Soconusco el 12 de septiembre de 1824, cuando por un plebiscito el pueblo de esos territorios de 95,000 votos a favor y 60,000 en contra pasaron a formar parte de lo que hoy día conocemos como el estado mexicano de Chiapas.

“En 1994, cuando Centroamérica pidió ayuda para adoptar una legislación marítima en la Organización Marítima Internacional (OMI), recomendamos en el seno del Comité Jurídico de esa Organización que no se perdiera el tiempo y se acudiera a examinar el Proyecto del Código citado, el cual solo debería ser puesto al día para evitar a la OMI un fuerte desembolso en cooperación técnica, dado el limitado presupuesto que la OMI maneja para ese renglón.

“Por tanto, para ser congruentes, propongo en aras de una rápida y correcta decisión, se simplifique el problema, adoptando en un solo Título lo relativo a todos los contratos de carácter marítimo.

“Recordemos, que lo que cuidadosamente señalaron la Secretaría de Marina, la CAMEINTRAM y la CMCD, fue que era necesario incluir lo relativo al contrato de seguro marítimo, pero no indicaron en que lugar

debería integrarse. Esas instancias para nada se ocuparon de las compraventas marítimas internacionales.

*“Aún cuando aparentemente haya disposiciones comunes entre los contratos de utilización de los buques, debemos recordar que los mismos son muy diferentes, por lo que consideramos que no deben de establecerse tales “disposiciones comunes”, para ello recordemos lo que los tratadistas de Derecho Marítimo Norteamericano Nicholas J. Healy y David J. Sharpe nos dicen sobre tales contratos en su obra “Cases and Materials on Admiralty”.*

*“Today the term is used to denote three quite different types of maritime contracts the ‘bareboat’ or ‘demise’ charter and the ‘voyage’ or the ‘trip’ charter”<sup>190</sup>*

*“Malo que se nos diga que el mismo sistema pretenda también adoptarse respecto del seguro marítimo, sobre el cual conocemos, por haber participado en su adopción, las “Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga”, pues que yo recuerde nunca adoptamos ningunas normas comunes, sino que separamos cada tipo de contrato.*

*“Así, respecto del “seguro marítimo de cascos”, dividimos el sistema en dos procedimientos, el de la “cobertura a todo riesgo” y el de la “cobertura de enumeración de riesgos”.*

*“Por lo que se refiere al seguro de carga, solo tomamos la “cobertura a todo riesgo”, distinguiendo en ella lo relativo a la “cobertura intermedia” y la “cobertura restringida”.*

*“No debe perderse de vista que fueron adoptadas estas Cláusulas en 1984, las cuales fueron tomadas muy en cuenta por el “Institute of London Underwriters” en la 56ª Edición de su obra “Marine Insurance Clauses”, hecha ese año, para celebrar su primer centenario de vida.*

*“La misma entrega quinta del Mtro. Enríquez Rosas nos da la razón, cuando en su artículo 109 nos dice que el “capítulo no será aplicado al contrato de transporte de pasajeros”, con lo cual desmiente su afirmación genérica en sus “consideraciones generales”.*

*“Es muy grave que no se separe del contrato de transporte marítimo de mercancías al transporte multimodal, que debe tener un tratamiento muy diferente, ya que se puede emplear o no en él un buque, por lo que, de acuerdo con su división del título, caería dentro de lo relativo a los “contratos de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta”, siendo que existe un*

---

<sup>190</sup> Hoy día el término es empleado para indicar tres tipos de contratos marítimos totalmente diferentes: ‘a casco desnudo’ o ‘arrendamiento’, ‘fletamento a tiempo’ y ‘fletamento por viaje’.



*tratado específico sobre la materia debidamente ratificado por México y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 27 de abril de 1982, lo cual nos sorprende mucho, ya que el Mtro. Enríquez Rosas es muy dado a invocar los tratados en los que México es Parte, haciéndonos ver su importancia.*

*“Pasando ahora a los artículos específicos de cada contrato, tenemos que reconocer que era innecesaria la consideración a) relacionada con el Capítulo relativo al “arrendamiento”, ya que nos había explicado en su capítulo de disposiciones comunes, las razones por las que sale lo relativo al seguro marítimo. Ya que se entiende que en el seguro marítimo de cascos, como nos dice la UNCTAD, se incluye lo relativo a la maquinaria del buque también. Si bien es cierto que en la Cláusulas Tipo no se hizo referencia alguna al seguro de protección e indemnización (Seguro PANDI).*

*“No podemos aceptar la barbaridad jurídica que se señala en el inciso b), del arrendamiento a casco desnudo también se regulará como fletamento a casco desnudo, ya que precisamente una de las diferencias entre el arrendamiento o locación y el fletamento en general es que:*

*“En el fletamento el fletante debe entregar siempre el buque equipado tripulado y bien armado. En tanto, que en el arrendamiento a casco desnudo esa obligación pasa al fletador”.*

*“Veamos incluso una póliza de uso común en el ámbito internacional de fletamento a tiempo, en donde con toda claridad se nos señala la siguiente cláusula:*

*“Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the vessel to charterer”<sup>191</sup>*

*“Con lo que se fortalece la diferencia que antes señalábamos entre los contratos de arrendamiento o locación y el fletamento en general.*

*“Los comentarios de los incisos c) y d) salen sobrando, ya que son verdades de perogrullo que por lo mismo deben omitirse. No olvidemos que en el Código Civil Federal y en el Código de Comercio existen sendos artículos que dan a las partes capacidad para contratar libremente, desde luego, sin violar el interés público, por lo que se hacen innecesarias tales apreciaciones.*

*“En cambio si debe quedar claro que tipos genéricos del contrato de arrendamiento o locación existen, para que las partes puedan contratar sin problema alguno, ya que no son muchos, sólo los siguientes:*

---

<sup>191</sup> Nada de lo aquí establecido será considerado como que se establece un arrendamiento del buque a favor del fletador.

- *“Arrendamiento o locación puro o simple.*
- *“Arrendamiento o locación a casco desnudo.*
- *“Arrendamiento o locación a casco desnudo con dimisión de bandera.*
- *“Arrendamiento o locación con opción a compra (leasing).*

*“Así, el artículo 113 va en contra del primero de los arrendamientos señalados, ya que aquí si hay obligación del arrendador de entregar el buque bien armado y tripulado, lo cual sólo no se puede hacer en los otros, si así conviene, a las partes. Máxime que el naviero y/o el armador, deben de respetar lo que disponen sus leyes nacionales respecto del empleo, en el caso del arrendamiento puro o simple, de tripulación extranjera lo cual generalmente no se permite, lo cual si puede ocurrir en los otros tipos de arrendamiento o locación y ciertamente está previsto por las citadas legislaciones de esos arrendadores.*

*“En el artículo 116, lo relativo a la reparación y mantenimiento, solo procederá en el caso del arrendamiento puro o simple, pero no así en los otros, donde la explotación marítima pasa del naviero arrendador al armador arrendatario, por lo mismo es que se hace necesario ver cada tipo de contrato de arrendamiento o locación, como nos queda claro al ver lo dispuesto en el artículo 117.*

*“No entendemos las consideraciones del capítulo relativo a los contratos de fletamento, pues la referencia a los viajes en el fletamento a tiempo es para dejar claro que el fletador puede ordenar todos los viajes que puedan realizarse por el buque durante el tiempo del contrato.*

*“No considero tampoco apropiado que se pongan en las consideraciones comunes las gestiones náuticas y las gestiones comerciales, ya que la separación de éstas entre ambas partes en el contrato, solo procede en el contrato de fletamento a tiempo.*

*“No entiendo lo relativo a la exoneración de responsabilidad, en la que se incluyen los contratos de transporte marítimos de carga y de pasajeros, será por que respecto de ellos existen sendos tratados internacionales, pero como veremos en cada capítulo los problemas graves que tenemos respecto de los mismos.*

*“Al definir el contrato de fletamento sería muy prudente establecer la diferencia de los contratos de fletamento existentes o bien separar en tres secciones el capítulo relativas a disposiciones generales de este tipo de contrato, otra sección relativa al fletamento a tiempo y la última dedicada al fletamento por viaje, como lo hicimos para una mayor claridad en nuestro Proyecto.*

*“No debe perderse de vista que nuestro país, no es un país transportista sino un país de cargadores, es decir que como no tenemos flota mercante, dependemos, de los buques de nacionalidad extranjera, por lo que debemos proteger a los usuarios mexicanos del transporte*

*marítimo en general, ya que así protegemos al consumidor final, que siempre es el pueblo mexicano.*

*“El artículo 120, nos da la razón respecto de la diferencia del contrato de arrendamiento o locación con el contrato de fletamento, al decirnos que el fletante está obligado a entregarnos a los fletadores una embarcación, armada y tripulada.”*

*“Con lo cual, el Mtro. Enríquez Rosas se contradice a si mismo, lo que nos confirma una vez más en sus artículos 121 y 123, relativo este último al fletamento por viaje.*

*“Pero como ha sido siempre respecto de mis comentarios estos no estarán bien, sino por el contrario se tendrá que acudir al “excelente Proyecto” del Mtro. Enríquez Rosas.*

*“Pasando al Capítulo Tercero de la quinta entrega, vemos con toda claridad que el Mtro. Enríquez Rosas invoca e interpreta los tratados a su placer, así respecto de las Reglas de La Haya-Wisby, Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 agosto de 1924 y sus Protocolos que lo Enmiendan de 1968 y 1979, nos dice que son aplicables por que México se adhirió a ellos, pero respecto del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal de Mercancías del 24 de mayo de 1980, nos dice que como no entró en vigor internacionalmente, no debe aplicarse, sin embargo México lo ratificó el 11 de febrero de 1982 y lo publicó en el Diario Oficial de la Federación del 27 de abril del mismo año.*

*“No es nuestro problema si los Convenios entraron o no en vigor internacionalmente, lo que importa para nuestro país es si son o no ley interna y de acuerdo con los artículo 76, fracción I; 89, fracción X; y 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, luego basados en tales disposiciones constitucionales citadas, ambos tratados son ley suprema en nuestro país, ya que se cumplieron las exigencias constitucionales establecidas en la Constitución de México para que sean partes integrantes de nuestra Legislación Nacional.*

*“Si se habla del transporte marítimo de mercancías la referencia deberá hacerse al transportista o porteador, no al término de operador, designación con la que se conoce al que se compromete a llevar a cabo el contrato de transporte multimodal: “Operador de Transporte Multimodal (OTM)”, por lo que nos oponemos a la redacción del artículo 126.*

*“El OTM lo que extiende es el documento de transporte multimodal (DTM), no el conocimiento de embarque, que es el documento probatorio de la existencia del contrato del transporte marítimo de mercancías, como el DTM lo es del transporte multimodal, de ahí porque deben darse dos capítulos diferentes de estos contratos, sobre todo por que podría darse en la práctica diaria que en el transporte multimodal no hubiera transporte marítimo. Razón por la que nos oponemos también al artículo 127.*

*“En el último ordenamiento jurídico citado, cabe señalar que su última parte es inconstitucional, pues va en contra de un tratado o convenio internacional del que México es Parte.*

*“Nos extraña que en el artículo 128 no se haga mención a la obligación de registrar las tarifas de fletes que se aplican al transporte marítimo en los puertos mexicanos, para evitar competencias desleales, derivado todo ello del Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de 1964 del que México es Parte, además de que debe permitirse que tales tarifas puedan negociarse con la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C. (AMUTMAC), creada en 1965 por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior (IMCE).*

*“En la AMUTMAC fui el primer Secretario Ejecutivo y recuerdo que llevé a cabo algunas negociaciones con diversas conferencias marítimas de fletes, ejemplo de lo cual es lo relativo a recargos marítimos como el de demoras establecido en los puertos de Tampico y Veracruz que logramos retirar en su totalidad del primero de los puertos y reducir en el segundo; modificaciones a las tarifas de fletes en general, este tema fue muy difícil de llevar a cabo, pero se hizo el intento; aclaraciones respecto de fletes específicos, como en los casos de las bicicletas en los puertos de Manzanillo y Tampico, logrando igualarlos y bajarlos, también lo relativo a las cápsulas de gelatina vacías, cuyo flete era más alto que el de las mismas cápsulas rellenas de medicina obteniendo que se redujera al 50% de las rellenas de medicina; entre otras muchas.*

*“Lo anterior era uno de sus objetivos principales, cláusula cuarta de sus Estatutos, se que hoy día la AMUTMAC opera en la ANIERM, por lo que deberá volvérselo a dar la oportunidad de negociar estos fletes.*

*“En el artículo 130 debió citarse el Código IMDG, que hoy día es obligatorio al integrarse como obligatorio en el Convenio SOLAS de 1974, del que México es Parte.*

*“No puedo aceptar el artículo 132, pues solo hace mención a uno de los convenios de que México es Parte en esta materia, pues dejó de lado el Mtro. Enríquez Rosas al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976 (LLMC/76), donde permite la limitación de la responsabilidad del transportista en el artículo 2, “Reclamaciones sujetas a limitación “ donde reconoce algunas responsabilidades a las que esta sometido el transportista y a las que las Reglas de La Haya-Wisby les concede carácter de exoneraciones, por lo tanto es injusto la única referencia a uno de los convenios de los que México es Parte.*

*“Nuevamente, podemos ver como el Mtro. Enríquez Rosas maneja a su gusto lo relativo a los tratados o convenios internacionales de los que México es Parte. No se olvide que al aceptar el Convenio de París de 1960, que creó la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), México se comprometió a adoptar el Convenio LLMC/76, entre otros.*

*“Nos parece del todo fuera del lugar que en el articulado de su Capítulo IV, “Contrato de transporte marítimo de mercancías”, no se haga referencia a las boletas de embarque, las órdenes de entrega y las cartas de garantía, documentos vitales para el usuario y el transportista en su relación, por lo cual consideramos limitado el contenido del citado Capítulo.*

*“Se entiende que no se trata de carga en el caso del contrato de transporte marítimo de pasajeros, de ahí que nos parece del todo fuera de lugar hacer referencia al pago de una tarifa en el artículo 137, ya que se trata de un pasaje. El llamarle boleto, no es propio del Derecho Marítimo, pues no se trata de los autobuses urbanos donde si le llaman boleto, pero a un ese es pasaje. Por lo mismo, nos oponemos a tal disposición, así como al artículo 138 por lo mismo.*

*“Tampoco podemos aceptar el artículo 140, pues la referencia al Convenio Internacional relativo al Transporte de Pasajeros y sus Equipajes por Mar y sus Protocolos de Enmienda, es del todo inapropiada, pues México no es Parte en tales instrumentos jurídicos internacionales y el Mtro Enríquez Rosas no examinó, así lo considero, las razones por las cuales México no es Parte de los mismos. Por lo que nuevamente cae en lo que ya hemos señalado a lo largo de su trabajo de que se acomoda muy a la ligera en tales instrumentos jurídicos internacionales, lo cual puede crearnos seriamente problemas de inconstitucionalidad que las partes en el contrato podrían invocar cómodamente en base a los artículos 76, fracción I; 89, fracción X; y 133 Constitucionales. Además de que en el Código Civil Federal se obliga a la publicación de todo instrumento jurídico de observancia general en el periódico oficial, ver artículos 3 y 4 de ese ordenamiento. Cosa que no ha ocurrido con el Convenio indicado por el Mtro. Enríquez Rosas.*

*“Ello echa por tierra prácticamente todo el Capítulo, por lo que debe revisarse tomando en cuenta lo que antes citamos. Creo que por tratar de darle gusto a uno de los comentarios de una de las instituciones que presentó observaciones a la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados, se dejó llevar del deseo de cumplimentar esa solicitud. Lo cual se puede hacer sin violentar el ordenamiento Constitucional de México, siempre y cuando sea aceptable.*

*“Respecto del contrato de transporte marítimo de buques o de remolque, no de remolque transporte como el lo llama, el mismo es muy limitado, además de que no concede un año para que las partes puedan ejercer las acciones que a su derecho convenga, pues seis meses son insuficientes para ejercer en la forma debida las acciones correspondientes, como lo establece en el artículo 148.*

*“Tampoco se hace referencia a la tripulación especializada que tales buques deben tener a bordo, para este transporte tan delicado, obligación tan importante, como la relativa a la fuerza de tracción, pues la una sin la otra no pueden operar, artículo 146.*

*“Cae, asimismo, en el reenvío al Reglamento en relación con disposiciones que son fundamentales en todo contrato, cosa que nos hace no aceptar el artículo 149.*

*“Finalmente, la misma razón que invoca para sacar el Contrato de seguro marítimo de este Título, la tenemos para preguntarnos ¿Porqué excluyó un capítulo específico para el transporte multimodal?, y ¿Porqué no se ocupó tampoco de la compraventa marítima internacional?*

### **“ATENTAMENTE**

*“c. c. p. Diputado Federal Lic. José Thomas Lozano y Pardinias.”*

Entrega sexta del Proyecto de Ley del Mtro. Enríquez Rosas.

#### **“TÍTULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN**

---

##### *“Consideraciones Generales*

*“(a) Investigación de accidentes marítimos.- Toda vez que la Comisión ha aprobado la estructura de la ley en la cual se incluye un título sobre disposiciones procesales, resulta lógico reubicar el capítulo séptimo de la misma al título de referencia, dada la naturaleza procesal del mismo<sup>192</sup>.*

*“(b) Prevención de la contaminación del medio marino.- A diferencia de la iniciativa, el PS contiene un capítulo especializado en materia de prevención de la contaminación del medio marino, que debe entenderse como complementario a la legislación ambiental. Es conveniente retomar los propósitos del PS en la materia para establecer la obligación de las autoridades competentes en la prevención de la contaminación marina<sup>193</sup>.*

*“(c) Integración de capítulos.- Los capítulos sobre salvamento de embarcaciones y sobre búsqueda y rescate de personas en el peligro en el mar, contienen naturalmente disposiciones comunes, por lo que no tiene sentido mantenerlos separados. Así, es conveniente seguir la estructura del PS en la integración de ambos temas<sup>194</sup>.*

---

<sup>192</sup> Consultoría CMCD

<sup>193</sup> Consultoría CMCD; PS aa. 164 – 172.

<sup>194</sup> Consultoría CMCD, PS aa. 121 – 130.

## 20. “CAPÍTULO PRIMERO – ABORDAJE O COLISIÓN

### 20.1 “CONSIDERACIONES

“(a) Disposiciones internacionales (aa. 150 – 157).- Se considera que la redacción de la iniciativa genera confusiones y se aparta de lo contenido en diversos tratados internacionales aplicables, por lo que debe ajustarse a éstos<sup>195</sup>.

“(b) Término de prescripción (art. (sic) 157).- Se señala la conveniencia de homologar el término de prescripción de cuatro años para las acciones derivadas de abordaje, con el término de dos años contemplado en la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje<sup>196</sup>.

“(c) Terminología (art. (sic) 150).- Toda vez que la terminología en esta materia hace que se active uno u otro régimen legal dependiendo de si el choque se da entre embarcaciones o bien entre éstas y otros objetos, es importante determinar el contenido de la definición. En este sentido, se debe atender al convenio internacional citado, como fuente de mayor jerarquía, en el cual es claro que el abordaje sucede entre embarcaciones y por extensión entre artefactos navales flotantes; y no así entre embarcaciones o artefactos navales flotantes y objetos fijos. Por tanto, el concepto legal seguirá siendo el de abordaje<sup>197</sup>.

“(d) Obligaciones por abordaje (art. (sic) 151).- Si bien en general se consideran adecuadas las obligaciones establecidas en el artículo señalado, el acto de echazón corresponde naturalmente al capítulo de avería común, por lo que se genera confusión mantenerlo respecto a las obligaciones derivadas del abordaje<sup>198</sup>.

“(e) Aspectos jurisdiccionales (aa. 152 y 154).- Las normas establecidas en este artículo son de naturaleza procesal, por lo que en su caso, corresponderían al título sobre disposiciones procesales. Además, ya el convenio de referencia, así como otras disposiciones internacionales contienen soluciones a los problemas jurisdiccionales<sup>199</sup>.

### 20.2 “REDACCIÓN

## “TÍTULO SEXTO

---

<sup>195</sup> CAMEINTRAM, SM.

<sup>196</sup> Ibidem.

<sup>197</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>198</sup> Consultoría CMCD.

<sup>199</sup> SM, CAMEINTRAM, TMM.

**DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION**  
**CAPITULO I**  
**ABORDAJES**

*“ARTÍCULO 150.- Se entiende por abordaje a la colisión o choque ocurrido entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes; sea que tal colisión ocurra de manera directa o indirecta, incluso sin que exista un contacto entre ellas, pero que a pesar de dicha ausencia de contacto, se causen daños.*

*“Si después del abordaje, una embarcación naufragare en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.*

*“Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán aún cuando el abordaje ocurra entre embarcaciones de un mismo propietario.*

*“ARTÍCULO 151.- Las embarcaciones que sufran un abordaje tendrán las siguientes obligaciones:*

- “I. Comunicar de inmediato el hecho por todos los medios de comunicación de que se disponga y enviar una llamada internacional de auxilio cuando la gravedad del abordaje lo requiera;*
- “II. Llevar a cabo todas las gestiones técnicas necesarias hasta comprobar que se puede continuar navegando sin riesgo alguno;*
- “III. Prestar ayuda a la embarcación con la que se sufrió el abordaje;*
- “IV. Una vez que se confirme el (sic) la capacidad de la embarcación para continuar navegando sin riesgo alguno, comunicar la situación a las embarcaciones que atendieron la llamada de auxilio.*

*“ARTÍCULO 152.- Todos los casos de abordaje se resolverán de conformidad con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de abordaje (sic), sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecido en esta ley. Las cuestiones de competencia que surjan como consecuencia de los abordajes se resolverán de conformidad con el Título Noveno de la presente ley.*

*“ARTÍCULO 153.- Para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros. Si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.*

*“ARTÍCULO 154.- Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en dos años contados a partir de la fecha del accidente. En caso de que se tenga derecho de repetir en razón de haberse pagado por*



otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago.

## **21. “CAPÍTULO SEGUNDO – AVERÍAS**

### **21.1 “CONSIDERACIONES**

“(a) Autoridad competente (art. (sic) 160).- Es conveniente sustituir la mención de tribunal competente a capitán de puerto, ya que de no existir controversia no hay tampoco necesidad de acudir ante un órgano de naturaleza judicial<sup>200</sup>.

“(b) Reglas de York-Amberes (aa. 161 – 162).- Si se incorpora por referencia este sistema normativo de naturaleza privada (sic), es conveniente no hacer adecuaciones sobre él que solamente llevan a confusiones en su aplicación. De igual manera, se debe ser consecuente en la terminología utilizada<sup>201</sup>.

“(b) Aspectos procesales (aa. 158 – 163).- Con la intención de conformar de modo integral el título sobre disposiciones procesales, se deben separar las normas adjetivas vigentes en materia de averías, para ubicarlas en el título noveno, de acuerdo a la estructura aprobada por la Comisión<sup>202</sup>.

### **21.2 “REDACCIÓN**

#### **“TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION CAPITULO II AVERÍAS**

“ARTÍCULO 155.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos. Las averías se clasifican en:

“I. Avería común: el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

“II. Avería particular: aquélla que no deba ser considerada como avería común. El importe de las averías particulares estará a cargo

<sup>200</sup> TMM, CAMEINTRAM, Cap. Tuero, Consultoría CMCD.

<sup>201</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>202</sup> Consultoría CMCD.

*del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros.*

*“ARTÍCULO 156.- Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York y Amberes vigentes al momento de la declaración de avería. Los procedimientos derivados de la avería común se regirán por lo dispuesto en el Título Noveno de esta ley.*

*“ARTÍCULO 157.- Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común aquellos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común, de conformidad con lo dispuesto por las Reglas de York y Amberes.*

*“ARTÍCULO 158.- Las acciones derivadas de la avería común prescribirán en un año, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que haya dado lugar a la declaración de avería común. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común, la prescripción operará al término de cuatro años contados a partir de la fecha de su firma.*

## **22. “CAPÍTULO TERCERO – SALVAMENTO DE EMBARCACIONES**

### **22.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Integración de capítulos (aa. 164 – 176).- Como se ha señalado en las consideraciones generales de este título, el contenido de los capítulos tercero y cuarto es naturalmente común, por lo que debe integrarse un único capítulo<sup>203</sup>.*

*“(b) Repetitivo (aa. 164 – 169).- Se considera que algunas de las disposiciones del capítulo son repetitivas, pues se encuentran debidamente reguladas en la Convención de Jamaica de 1982<sup>204</sup>.*

*“(c) Contratos de salvamento (art. (sic) 169).- Con el objeto de facilitar las operaciones de salvamento, es necesario hacer un reconocimiento expreso de las pólizas internacionales de contratos de salvamento, en tanto no violen lo dispuesto por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo<sup>205</sup>.*

*“(d) Incongruencia de regulación (aa. 174 – 176).- Los artículos citados corresponden al salvamento de embarcaciones, por lo que deben reubicarse<sup>206</sup>.*

<sup>203</sup> PS aa. 121 – 130, Consultoría CMCD.

<sup>204</sup> CAMEINTRAM.

<sup>205</sup> Consultoría CMCD.

<sup>206</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

*“(e) Proceso de salvamento (art. (sic) 176).- El proceso al que se refiere el artículo, no existe, por lo que toda regulación de tipo adjetivo deberá desarrollarse en el título específico para ello<sup>207</sup> .*

## **22.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION CAPITULO III BÚSQUEDA, RESCATE Y SALVAMENTO**

*“ARTÍCULO 159.- Por operación de salvamento se entenderá toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.*

*“Por operación de búsqueda y rescate se entenderá toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en el mar o en otras aguas.*

*“Cuando se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.*

*“ARTÍCULO 160.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate o salvamento respectivamente, y sólo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.*

*“Las consecuencias por el incumplimiento de esta obligación se regirán de acuerdo a lo dispuesto por el Código Penal Federal. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de la misma.*

*“ARTÍCULO 161.- La organización y dirección del servicio de búsqueda, rescate y salvamento marítimos corresponderá a la autoridad marítima, la cual deberá determinar las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales. La Secretaría estará facultada para autorizar a los particulares a establecer estaciones de salvamento de conformidad con lo dispuesto por el reglamento respectivo.*

---

<sup>207</sup> Ibidem.

*“ARTÍCULO 162.- La búsqueda, rescate y salvamento de las personas y embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero, por el tiempo necesario que dure la operación.*

*“ARTÍCULO 163.- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses. Toda controversia derivada de la operación de salvamento, deberá ser ventilada de conformidad con lo dispuesto por el Título Noveno de esta ley.*

*“ARTÍCULO 164.- Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se regirán respectivamente por los convenios internacionales de Búsqueda y Rescate Marítimos, así como de Salvamento Marítimo, y los demás vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“Las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se viole lo dispuesto por el tratado internacional de referencia.*

## **23. “CAPÍTULO QUINTO – DE LOS NAUFRAGIOS Y DE LOS RESTOS NAUFRAGOS**

### **23.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Plazos para remoción (aa. 177 – 178).- Se considera incongruente que se otorgue el mismo plazo para la remoción cuando los restos náufragos constituyan un peligro, que cuando esto no suceda<sup>208</sup>.*

*“(b) Remoción (aa. 178 - 179).- Son confusos y en cierta medida incongruentes los conceptos y plazos respecto a iniciar y llevar a cabo las labores de remoción y/o extracción<sup>209</sup>.*

*“(c) Terminología (art. (sic) 182).- Por precisión de lenguaje es conveniente mantener el término de “derrelicto”. Por el contenido técnico del término no se justifica el cambio de “no navegabilidad” por “no flotabilidad”, de modo que es necesario mantener el de la ley vigente<sup>210</sup>. Con el fin de ser consecuente con la integración de los capítulos sobre hundimiento y remoción con el de derrelictos*

<sup>208</sup> SM, Consultoría CMCD.

<sup>209</sup> CAMEINTRAM

<sup>210</sup> SM, Consultoría CMCD.

de la ley vigente, es conveniente unificar también el título del capítulo.

*“(d) Negligencia (art. (sic) 183).- Es necesario establecer las consecuencias del incumplimiento de las obligaciones establecidas en dicho artículo.*

## **23.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION CAPITULO IV REMOCIONES Y DERRELICTOS**

*“ARTÍCULO 165.- Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y a juicio del Capitán de Puerto, constituya un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca, u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o bien para la preservación del ambiente, deberá llevarse a cabo lo siguiente:*

- “I. El Capitán de Puerto notificará al propietario o naviero la orden para que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, (sic) remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo.*
- “II. Previa notificación de la orden al propietario o naviero, en los supuestos en que exista una posible afectación al ambiente marino, el Capitán de Puerto estará obligado a obtener una opinión de la autoridad ambiental competente.*
- “III. El plazo para cumplir con la orden será de seis meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la autoridad marítima estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes.*
- “IV. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el naviero o el propietario, deberá informar al Capitán de Puerto sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden.*

*“ARTÍCULO 166.- Cuando la embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto hundido o varado, no se encuentre en los supuestos normativos previstos por el artículo anterior, el naviero, propietario o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar, dispondrá del plazo de un año a partir de la fecha del siniestro para efectuar la remoción o actividad pertinente. La*

*obligación señalada en la fr. IV del artículo anterior será igualmente aplicable.*

*“ARTÍCULO 167.- Toda persona que a consecuencia de una orden administrativa o de cualquier otro acto, deba realizar las actividades de extracción, remoción, reflote o la actividad que sea pertinente, deberá efectuar los trabajos en los términos que señale el Capitán de Puerto, previo otorgamiento de garantía suficiente cuyo monto será fijado por dicha autoridad de conformidad con el reglamento respectivo.*

*“ARTÍCULO 168.- En caso de que el propietario, naviero o persona que haya adquirido el derecho para extraer, remover, reflotar o la actividad que sea pertinente, en virtud de una orden administrativa o de cualquier otro acto, no concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la Secretaría estará facultada para declarar abandonada la embarcación, aeronave, carga u objeto en cuestión, por lo que constituirán a partir de la publicación de dicha declaración bienes del dominio de la Nación.*

*“En los casos del párrafo precedente, la Secretaría estará facultada para proceder a la operación de remoción, rescate y venta de los bienes de conformidad con la legislación administrativa en la materia. Si el producto de la venta no fuere suficiente para cubrir todos los gastos de la operación, el propietario tendrá la obligación de pagar a la Secretaría la diferencia, mediante el procedimiento administrativo de ejecución de conformidad con el reglamento respectivo.*

*“ARTÍCULO 169.- Las embarcaciones naufragadas pierden su calidad jurídica como tales para convertirse en derrelictos, pudiendo recuperar tal calidad, si son reflotadas y puestas en estado de navegabilidad.*

*“ARTÍCULO 170.- Se considerarán derrelictos, las embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en estado de no navegabilidad, sus máquinas, anclas; restos de embarcaciones y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar; y en términos generales, todos los objetos, incluidos (sic) los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar o en cualquier vía navegable o aguas en donde los Estados Unidos Mexicanos ejerzan soberanía o jurisdicción.*

*“ARTÍCULO 171.- Toda persona que descubra un derrelicto estará obligada a comunicarlo de inmediato a la Capitanía de Puerto competente mediante una declaración circunstanciada. (sic) Si el derrelicto representara un peligro en los términos de este capítulo, el Capitán de Puerto deberá ordenar la actividad pertinente de acuerdo al mismo.*

*“ARTÍCULO 172.- Los derrelictos o los pecios que se encuentren en aguas en donde se ejerza soberanía o jurisdicción, y que representen un interés arqueológico, histórico o cultural de acuerdo con la ley de la materia, serán considerados propiedad de la Nación.*

## **24. “CAPÍTULO SEXTO – DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN SINIESTROS MARÍTIMOS**

### **24.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Minimización de daños (art. (sic) 185).- No se considera aceptable la supresión de la responsabilidad del propietario de la embarcación derivada de las medidas tomadas para prevenir o minimizar los daños<sup>211</sup>.*

*“(b) Avalúo de embarcaciones (art. (sic) 185).- La implementación de la obligación de contar con un avalúo de todas las embarcaciones que naveguen en aguas mexicanas, es prácticamente imposible. Además, debe tenerse en cuenta que los clubes de protección e indemnización tienen diversos requisitos para inscribir a las embarcaciones, con lo cual –entre otras razones- la obligación de contar con un avalúo es innecesaria<sup>212</sup>.*

*“(c) Incorporación por referencia de tratados (aa. 185 – 196).- El capítulo contiene diversas disposiciones que tienen como propósito adoptar las soluciones de los tratados internacionales citados en la ley vigente. Debido a que la redacción de los artículos no es exacta, se generan dos distintas disposiciones para cada supuesto normativo, con lo cual no se propicia un ámbito de seguridad jurídica. Por ello, como se ha hecho ya respecto a otros tratados, es sugerible (sic) incorporarlos por referencia en un sentido parecido a como se ha hecho en la ley vigente<sup>213</sup>. Además, es conveniente aclarar el título del capítulo.*

*“(d) Reubicación a seguro marítimo (art. (sic) 187).- Por su naturaleza, la norma del citado artículo debe incorporarse al título respectivo<sup>214</sup>.*

*“(e) Excepciones a la limitación de responsabilidad (art. (sic) 190).- Es importante crear un sistema de responsabilidad en donde el beneficio de la limitación y las excepciones a ésta sean idénticos a los de los tratados internacionales vigentes<sup>215</sup>.*

### **24.2 “REDACCIÓN**

<sup>211</sup> SM, TMM, CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

<sup>212</sup> Ibidem.

<sup>213</sup> Consultoría CMCD, SM.

<sup>214</sup> SM.

<sup>215</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

**“TITULO SEXTO  
DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION  
CAPITULO V  
RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE SINIESTROS  
MARITIMOS**

*“ARTÍCULO 173.- De conformidad con lo dispuesto por este capítulo, el propietario de una embarcación, artefacto naval o unidad mar adentro, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación del mismo o por su carga, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.*

*“ARTÍCULO 174.- Todas las embarcaciones naveguen en zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil en los términos del Título Séptimo de esta ley. Los artefactos navales y las unidades mar adentro que se encuentren en dichos espacios, deberán contar con un seguro de protección e indemnización de cobertura igual o equivalente al de las embarcaciones.*

*“ARTÍCULO 175.- Sin perjuicio de aplicar los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, o bien de su texto incorporado por referencia a esta ley, toda reclamación o demanda derivada de un siniestro marítimo estarán regida (sic) por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. Asimismo, tales reclamaciones o demandas deberán ventilarse de conformidad con el proceso dispuesto por el Título Noveno de la presente ley.*

**25. “CAPÍTULO NUEVO – DE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA**

**25.1 “CONSIDERACIONES**

*“(a) Tratados y facultades.- La gran variedad de tratados internacionales en vigor de los cuales México es parte hace necesario que (sic) imponer una obligación de la SCT y de las demás autoridades competentes para establecer un programa coordinado de prevención que concrete las obligaciones de los tratados internacionales<sup>216</sup>.*

---

<sup>216</sup> Consultoría CMCD.



*“(b) Sanciones.- Por otra parte, debe imponerse la obligación a los particulares de preservar el medio marino, refiriendo al título sobre sanciones por la infracción a la norma<sup>217</sup>”.*

## **25.2 “REDACCIÓN**

### **“TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION CAPITULO VI DE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARINA**

*“ARTÍCULO 176.- Estará prohibida cualquier acción u omisión que se constituya como una fuente de contaminación marina en los términos descritos por esta ley. El infractor será sancionado de conformidad con el Título Décimo Primero, sin que por ello se prejuzgue sobre las consecuencias penales del acto u omisión.*

*“ARTÍCULO 177.- El reglamento respectivo establecerá un sistema de coordinación entre las autoridades que cuenten con facultades concurrentes en la materia de prevención de la contaminación marina, de forma tal que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto por los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

Como hemos venido haciendo leeremos los comentarios que expuse a los Diputados respecto de esta entrega sexta.

*“México, D. F., a 16 de julio de 2002.*

<b>“PARA</b>	<b>: DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA H. CÁMARA DE DIPUTADOS.</b>
<b>“DE</b>	<b>: DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO PROFESOR DE CARRERA</b>
<b>“ASUNTO</b>	<b>: COMENTARIOS A LA SEXTA ENTREGA DEL PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DEL MTRO. DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.</b>

---

*“Respecto de la entrega sexta del Mtro. David Enríquez Rosas quiero manifestarle que tanto esta, como la anterior, nunca me llegaron a mi casa, por lo que hube de ir a buscarlas a las Oficinas del Diputado José Tomás Lozano y Pardinas, las anteriores me eran enviadas por la Lic Adriana González Veloz a mi dirección de correo electrónico directamente.*

<sup>217</sup> Ibidem.

*“Pasando a mis comentarios me alarma la insistencia del Mtro. Enríquez Rosas por crear un Título Procesal o de Procedimientos Marítimos en esta Ley, ya que como atinadamente nos dice el ilustre profesor civilista don Eduardo Pallares, no debe nunca reunirse bajo una misma norma el derecho sustantivo, es decir el que determina los derechos y obligaciones de los interesados en los actos jurídicos derivados de la navegación y el comercio marítimos, y el derecho adjetivo, que constituyen las formas de los procedimientos de todo tipo, o sean judiciales, arbitrales, de investigación, conciliatorios, etc.*

*“Pues no cabe duda que el Derecho Procesal Marítimo debe ser autónomo de su ley sustantiva, o sea de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de donde emanan los derechos y obligaciones que serán materia del proceso marítimo.*

*“Ya en pláticas privadas y muy elocuentes, mi profesor Raúl Cervantes Ahumada me hizo ver la necesidad que teníamos de una Ley Procesal Marítima, para lo cual, poco antes de su muerte, le presenté un Proyecto de Índice de una Ley Procesal Marítima, que quedó plasmado en mi libro “Panorama del Derecho Marítimo. Derecho Marítimo”, editado en 1997 y puesto al día en 2002 dentro de la “Enciclopedia Jurídica Mexicana” como sigue:*

- “I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.*
- “II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.*
- “III. Del procedimiento en el caso de abordaje o colisión.*
- “IV. Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.*
- “V. Del procedimiento en el caso de averías gruesas o comunes.*
- “VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.*
- “VII. Del procedimiento en el caso de los salvamentos marítimos.*
- “VIII. Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.*
- “IX. Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.*
- “X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.*
- “XI. Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.*
- “XII. Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.*
- “XIII. Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.*
- “XIV. Del arbitraje marítimo.*
- “XV. De la conciliación marítima.*
- “XVI. De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.*
- “XVII. De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.*
- “XVIII. De los jueces federales marítimos.*

*“Después de discutirlo largamente, el profesor Cervantes Ahumada aceptó que quedara como antes lo señalamos, felicitándome por el esfuerzo y me pidió que ese Proyecto de Ley Procesal Marítima se elaborara en aras de cumplimentar lo que el llamó la tradición centenaria del Derecho Marítimo,*

*destacando que no debe olvidarse que el teatro del mar ennoblece y sublima al hombre.*

*“Por tanto, plasmar todo el proceso marítimo en un sólo título de una ley sustantiva, nos habla de pobreza y miseria procesal jurídica.*

*“Nos agradan los dos comentarios generales expresados en los puntos b) y c). Sin embargo, consideramos que los temas de esta sexta entrega no fueron tratados, casi en su mayoría, como se debía.*

*“Pasando ahora al Capítulo I, “Abordaje o colisión”, de este Título Sexto, estoy de acuerdo en que se cuide y ponga atención a lo que disponen los Convenios Internacionales sobre el tema, en los que México es Parte. Precisamente hoy día se discute en el ámbito internacional un Proyecto de Convenio sobre Remoción de Restos Náufragos en el seno del Comité Jurídico de la OMI.*

*“Por lo anterior, estamos de acuerdo en que se deben homologar los términos de prescripción entre lo que dispone hoy día la Ley de Navegación y lo que se dispone en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordajes del 23 de septiembre de 1910, ratificado por México y promulgado en el Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1929.*

*“Nos parece del todo incorrecta la apreciación a que llega respecto de que, solamente se aplicará el concepto de abordaje o colisión cuando suceda entre embarcaciones o buques y no así cuando se presente entre estos y los objetos e instalaciones fijas, como serían las instalaciones portuarias, los faros, las unidades mar adentro fijas etc. Entonces aquí cabe preguntarnos: ¿En dónde ubicaremos estos accidentes que la doctrina internacional considera abordajes?*

*“Insistimos en nuestra oposición a la distinción que el Mtro Enríquez Rosas hace entre embarcación y artefacto naval flotante, violando lo que disponen diversos Convenios Internacionales de los que México es Parte.*

*“En el inciso d), no debe perderse de vista que la mención a la echazón se debe, en nuestro Proyecto, a una medida de emergencia que puede realizar el capitán para salvar la vida humana en el mar. No cabe duda que la “echazón de cubertada”, es la avería gruesa o común más antigua que se conoce, ya que esta plasmada en la “Lex Rodhia de Jactum”, y que la misma se conocía en la Biblia en sendos pasajes del Antiguo Testamento, “La Profecía de Jonás”, y en el Nuevo Testamento, “Los Hechos de los Apóstoles”, los dos primeros realizados dos mil años antes de Jesucristo, en tanto que el tercero hacia el año 60 de nuestra era.*

*“Es decir, en síntesis la referencia a la echazón se hace como una mediada de emergencia que debe tomar el capitán a favor del derecho humano maspreciado, el derecho a la vida.*

*“En los artículos 152 a 154 de nuestro Proyecto considero que no tiene que ver con el procedimiento marítimo, pues son actos de una autoridad marítima o sea el capitán de puerto, como también de la propia Secretaría de Marina, a través de la Armada de México, que realiza la vigilancia de nuestras aguas jurisdiccionales y por lo mismo debe velar que no se extraigan los restos náufragos con interés arqueológico, histórico o artístico, por lo que no podemos aceptar lo que nos señala al respecto el Mtro. David Enríquez Rosas.*

*“El inciso c) me preocupa, pues considero que es una mediada de emergencia la echazón como se menciona en mi Proyecto, no así en el Proyecto de Iniciativa de Ley de la Comisión de Marina.*

*“El artículo 150 me parece del todo inapropiado, ya que ante el Diputado José Tomás Lozano y Pardinás, representantes de una casa aseguradora hablaron de que el choque de buques con objetos fijos, tales como instalaciones portuarias, faros, unidades mar adentro fijas, etc., se consideran colisiones, lo que también expresó un representante de la CAMEINTRAM que se encontraba presente en la reunión.*

*“El artículo 151 está incompleto, pues omite la acción que debe realizar el capitán del buque en peligro respecto de la echazón como ya lo señalamos antes.*

*“Luego en el artículo 152 no nos da los reenvíos a la ley, para saber cuando deben intervenir o no las autoridades marítimas mexicanas en un caso de abordaje, para aplicar primero nuestra ley sustantiva, es decir la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y, más tarde, aplicar nuestra ley adjetiva, es decir la Ley de Procedimientos Marítimos. Para ello en nuestro Proyecto tratamos de seguir la tesis doctrinal plasmada en el Viejo Tratado de Navegación Comercial Internacional.*

*“El artículo 153 es claro pero innecesario, ya que tal acto dependerá del acuerdo entre la partes que celebraron un contrato de transporte marítimo de buques o remolque.*

*“El artículo 154 es correcto, pero no así en su segunda parte, ya que si debemos homologar todo a la luz de la Convención de 1910 ya citada, no podemos disminuir el tiempo de prescripción de las acciones.*

*“Pasando al Capítulo II, “Averías” de la entrega sexta, el del Mtro. Enríquez Rosas nos hace unas consideraciones que nos parecen oportunas, pero no todas, especialmente las referentes a los aspectos procesales, que como ya vimos, es improcedente incluir en una ley sustantiva lo que debe contener una ley adjetiva o procedimental.*

*“La definición de avería en el artículo 155 no es correcta, al definir los tipos de averías, fracción I y II, pues no debe olvidarse que las averías comunes también se conocen como averías gruesas y las averías particulares también se conocen como averías simples, por lo que se debió haber dicho de la siguiente manera; “Averías gruesas o comunes y averías simples o particulares”. Jurídicamente es incorrecto definir algo diciendo que “tal cosa no*

se considera como otra cosa”, segunda fracción del artículo 155, eso es muy poco elegante jurídicamente hablando, por eso recomendamos la fracción II del artículo 156 de nuestro Proyecto.

“Considero desafortunado el artículo 156, ya que debe señalarse a que versión de Reglas de York y Amberes se esta refiriendo, ya que diversos comentaristas de éstas, nos dicen que las partes en un contrato pueden señalar o elegir a cual de las versiones de las Reglas de York y Amberes pueden someterse, ejemplo la de 1950 o la de 1974 o bien anteriores, por lo que debe dejarse claramente establecida la versión vigente y hacer, en todo caso, una previsión para enmiendas futuras de las mismas.

“En el artículo 157 se hace del todo innecesario hacer un reenvío a las Reglas de York y Amberes, pues ya se estableció previamente que son las aplicables. No se olvide de la libertad de que gozan las partes para proceder, por lo que debemos respetar su decisión y no les podemos imponer las Reglas de York y Amberes, por lo cual estamos en desacuerdo con el último reglón de dicho artículo a partir del punto y seguido.

“El texto del artículo 158 no lo consideramos del todo mal, pero si se hacen necesarias una serie de disposiciones complementarias e ilustrativas como las que dimos en nuestro Proyecto, además de los artículos que el Mtro. David Enríquez Rosas nos da en su sexta entrega, ya que las consideramos necesarias.

“Pasando al salvamento marítimo, el Mtro. Enríquez Rosas nos dice en sus considerandos, dándonos al fin un reconocimiento en el a), lo cual nos alivia y permite respirar luego de tantas diferencias. En el inciso b), considero que sufrió un equívoco al hablarnos de una Convención de Jamaica de 1982, ya que creó que se refiere al Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay de 1982 y no de Jamaica, aún cuando la Ciudad de Montego Bay se encuentre en ese país.

“En el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo del 27 de abril de 1989, del que México es Parte, en cuya negociación participé arduamente, cuando hablamos de los contratos insistimos mucho en que se esté siempre a la aplicación del Convenio y, asimismo, que cuando los contratos se celebren basados en presiones indebidas o bajo la influencia del peligro, que sus condiciones no sean equitativas y sus pagos excesivos o muy bajos en relación con el servicio prestado, sean nulos, por lo que si se tienen que señalar pólizas de contrato internacionales de salvamento se haga sobre la base de lo que antes señalamos. Por lo mismo, considero innecesario tal reenvío, si esta previsto en el Convenio citado, del que somos Parte.

“El Mtro. Enríquez Rosas nos da la razón sobre el derecho adjetivo en su comentario e), mal señalado con la letra b), al decirnos que la materia adjetiva debe sacarse para enviarse al título específico, yo más creo que de la ley sustantiva, para enviarse a la ley adjetiva, véanse nuestros argumentos antes señalados sobre su distinción y autonomía.

*“Pasando a su articulado, es innecesario su artículo 159, ya que el acto de búsqueda y rescate no debe definirse, pues ya está definido claramente en el Convenio Internacional que México ratificó sobre la materia: Convenio Internacional de Búsqueda y Rescate Marítimos del 27 de abril de 1979 (SAR/79), Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1982. Además de que se haría innecesaria la definición de salvamento marítimo al inicio del Capítulo, ya que nosotros la empleamos en nuestro Proyecto para señalar cuidadosamente la separación de los dos temas, es decir la búsqueda y rescate marítimos aisladamente, por tratarse de la vida humana, y después el salvamento marítimo, por tratarse de bienes como el buque y la carga.*

*“Por tanto su Capítulo debió dedicarlo en su primera parte a todo lo relativo a la búsqueda y rescate, para que una vez agotado el tema, se pase al salvamento marítimo exclusivamente, pues nos lleva a serias confusiones.*

*“El contenido de su Capítulo es sumamente limitado, además su referencia al Código Penal Federal, sin decir el delito en el que se incurre por abandonar a un naufrago a la deriva en el mar, obliga al interesado a tener que hacer una acuciosa investigación para saber en que delito incurre. Prácticamente es una copia de lo que dispone la Ley de Navegación vigente.*

*“El artículo 163 hace una seria confusión, ¿También debe pagarse por salvar a los naufragos?, pues tal parece que si de la redacción de dicho artículo.*

*“Por lo anterior, vemos que es necesario atender cuidadosamente a lo que señalamos en nuestro Proyecto, artículos 121 a 130 sobre el tema.*

*“Insistimos que no consideramos útil la inclusión del Título Noveno en relación con el procedimiento marítimo, de que nos habla el Mtro. Enríquez Rosas, pues por ser de una gran amplitud la Ley de Procedimientos Marítimos que yo propongo, dicho Título además de ser incompleto, sería pobre en su contenido, con lo que se haría el texto de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos excesivamente voluminoso.*

*“Su artículo 164 es poco afortunado, al volver a unir los dos aspectos que debió separar completamente como antes lo señalamos.*

*“El Capítulo IV, “Remociones y derrelictos”, lo consideramos poco afortunado, pues no es propio emplear términos ajenos a la academia, la costumbre y la doctrina, como es el caso de la expresión “derrelictos”, pues no es empleada en la jerga jurídica marítima común, tanto nacional como internacional, como ya lo vimos la OMI en su Proyecto de Convenio de Remoción de Restos Naufragos, a éstos no les llama derrelictos.*

*“Por otra parte, la expresión “derrelicto” hace mas referencia a un naufragio que a un resto naufrago, luego además está mal empleada.*

*“Nunca se me olvida que cuando utilicé la expresión “derrelicto” en el Comité Jurídico de la OMI, en octubre de 2001, al examinarse el citado Proyecto de Convenio, se me llamó la atención por los delegados de Gran Bretaña y España, que hicieron una moción para que no se introdujeran “expresiones incorrectas y fuera de lugar”.*

*“Por todo lo anterior, me opongo al Proyecto de Capítulo IV del Mtro. Enríquez Rosas, incluido, desde luego, la mención al Título Noveno de Procedimientos Marítimos y a la distinción entre buque y artefacto naval.*

*“También me opongo al Capítulo V “Responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos”, ya que no es propio el tema de este Título, todo lo relativo a responsabilidad civil y su limitación, es un tema que corresponde más a la propiedad o al armamento de la embarcación, pues no cabe duda que quienes deben ocuparse de la responsabilidad y su limitación son las empresas navieras o el naviero, las empresa armadoras o el armador y el operador, así como su personal dependiente, de acuerdo con lo que se establece en sendos Tratados Internacionales de los que México es Parte, desde luego, siempre que el acto que de lugar a esa responsabilidad y su limitación no sea debida a una acción de los personajes antes citados que cause los accidentes.*

*“Es de una pobreza extrema su referencia a la prevención de la contaminación, que como ya dijimos en algunos de nuestros comentarios se debe a accidentes derivados del procedimiento navegatorio, no de una relación ligada a otra actividad, de ahí que deba tratarse cuidadosamente, además de que el Plan Nacional de Contingencias nos obliga a ello, por ser norma imperativa en nuestro país.*

*“Por todo lo anterior, me opongo al contenido de su Capítulo VI “De la prevención de la contaminación marina”.*

*“Con gran preocupación veo que no incluyó las arribadas forzosas, que casi siempre se derivan de accidentes marítimos, por lo que deben incluirse aquí, por lo mismo su Título Sexto, además de pobre en su contenido es incompleto.*

### **“ATENTAMENTE**

*“c. c. p Diputado Federal Lic. José Tomas Lozano y Pardinás.”*

Proseguimos con la entrega séptima del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos del Mtro. David Enríquez Rosas, seguimos llamándolo Maestro, pues ese era el grado académico que ostentaba en ese momento.

**“TÍTULO SÉPTIMO  
“DEL SEGURO MARÍTIMO**

---

“Consideraciones Generales

“(a) Estructura.- La Comisión de Marina ha aprobado la estructura de la ley, en la cual se incluye un título sobre seguro marítimo. En ese sentido, se ha eliminado el capítulo respectivo del título quinto, toda vez que el contrato de seguro marítimo no es un contrato de utilización de embarcaciones. Los contenidos del título séptimo se segmentan en cinco capítulos: disposiciones comunes; seguro de mercancías; seguro de embarcaciones; seguro de fletes; seguro de responsabilidad civil; y dejación de bienes asegurados<sup>218</sup>.

“(b) Fuente.- El título tiene su origen en el proyecto del Dr. Roberto Rivera, especialista en seguro marítimo. Su trabajo se realizó con el objeto de formar parte de la Ley de Navegación vigente; sin embargo, el Ejecutivo Federal en 1993 decidió excluir los contenidos de seguro marítimo de la Ley de Navegación, toda vez que se analizaba la posibilidad de elaborar una ley de seguros en la que se incluyera al seguro marítimo<sup>219</sup>.

“(c) Contenidos adecuados.- El proyecto del Dr. Rivera coincide con la práctica internacional del seguro marítimo, pues ha tenido en cuenta las cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres, del Instituto Americano y de la UNCTAD<sup>220</sup>.

“(d) Omisiones de la Iniciativa (aa. 131 – 149).- Por lo que ve a los comentarios sobre el Capítulo VI del Título Quinto de la Iniciativa, dedicado al contrato de seguro marítimo, no se contemplan de manera clara los seguros de “casco y maquinaria”, de “protección e indemnización” ni de “carga”<sup>221</sup>.

“Redacción

**“TÍTULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES COMUNES**

---

<sup>218</sup> Consultoría CMCD.

<sup>219</sup> Ibidem.

<sup>220</sup> Ibidem.

<sup>221</sup> CAMEINTRAM.



*“ARTÍCULO 178.- Los contratos de seguro marítimo podrán comprender todo interés asegurable legítimo. Los contratos de seguro marítimo recaerán sobre:*

- “I. Las embarcaciones, los artefactos navales y las unidades mar adentro, cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;*
- “II. Las mercancías, sus contenedores o cualquiera otra clase de bienes a bordo, bien en tránsito en otros medios de transporte;*
- “III. El valor del flete o de los desembolsos en que incurra quien (sic) organice una expedición marítima; o*
- “IV. La responsabilidad del naviero, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero, y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación, o conexas a ella.*

*“ARTÍCULO 179.- Podrán asegurarse todos o parte de los bienes expresados en el artículo anterior, junta o separadamente, en tiempo de paz o de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o redondo, sobre buenas o malas noticias. La póliza podrá expedirse a la orden del solicitante, de un tercero o al portador.*

*“ARTÍCULO 180.- El contrato de seguro marítimo es consensual, se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante. Para fines de prueba, el contrato de seguro marítimo, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito en póliza o certificado de seguro. A falta de póliza o certificado, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal, salvo la testimonial.*

*“Las secciones impresas de la documentación en que conste el contrato, no harán prueba contra el asegurador si los caracteres de la impresión no son legibles. Las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas. Las cláusulas obscuras o confusas se interpretarán por la autoridad competente en el sentido menos favorable para quien (sic) las propuso.*

*“ARTÍCULO 181.- La cobertura mínima de los seguros marítimos será:*

- “I. Para embarcaciones, artefactos navales, unidades mar adentro, así como para los desembolsos relacionados: la pérdida total, real o económica, causada por la furia de los elementos, explosión, incendio, rayo, varada, hundimiento, abordaje o colisión;*
- “II. Para obra en construcción: la pérdida total, real o económica, causada por hundimiento, explosión, incendio o rayo;*
- “III. Para mercancías: los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo, explosión o por varada, hundimiento, abordaje o colisión*

*de la embarcación, así como la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, transbordo o descarga;*

*“IV. Para la responsabilidad civil del naviero: tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes; y*

*“V. Para otros seguros de responsabilidad civil: el importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes.*

*“ARTÍCULO 182.- Además de los riesgos señalados en el artículo anterior, el asegurador estará obligado a indemnizar en los términos previstos por esta ley, la contribución del asegurado:*

***“Por avería común; y***

*“Por premio de salvamento.*

*“ARTÍCULO 183.- El asegurado estará obligado a contribuir al salvamento de los objetos asegurados. El beneficiario del seguro deberá tomar todas las medidas para evitar o disminuir el daño, siempre que éste se encuentre cubierto por la póliza. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados deberán solicitar instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas. Los gastos en que incurra el asegurado a este respecto, le serán pagados por el asegurador, con límite del valor del daño evitado. La cobertura señalada en este artículo, será adicional a la cobertura de daños o perjuicios de las cosas aseguradas.*

*“ARTÍCULO 184.- Salvo lo previsto en el artículo anterior, el asegurador responderá solamente por el daño efectivamente causado, hasta el límite del valor real asegurado. Cuando en el contrato se inserte una declaración expresa de que las embarcaciones, los fletes, los desembolsos o las mercancías han sido valuadas de común acuerdo entre las partes, se estará igualmente a ello para el pago de primas, así como para la evaluación del año y su resarcimiento.*

*“No obstante el acuerdo señalado en este artículo, la evaluación podrá ser impugnada, no sólo por las causales generales de nulidad de las obligaciones, sino también por exageración manifiesta sobre el precio de las embarcaciones, los fletes o los desembolsos en el lugar de origen, o el precio corriente de las mercancías en el lugar de destino.*

*“ARTÍCULO 185.- Además de los riesgos señalados en este título, las partes estarán legitimadas para convenir la cobertura de cualquier otra avería particular que puedan sufrir las cosas aseguradas, en tránsito, en dique, en puerto, en depósito, en tránsito por otros medios de transporte, o bien, antes o después de una expedición marítima. Los navieros o sus operadores podrán además convenir la cobertura de otros tipos de responsabilidades derivadas del ejercicio de la navegación.*

*“En los seguros sobre embarcaciones y en los relativos a desembolsos, se podrá convenir la cobertura de la remuneración especial al salvador de conformidad con el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.*

*“ARTÍCULO 186.- Cuando las partes se refieran a cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al contenido obligacional de las mismas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional.*

*“Si parte del clausulado se hubiere modificado, mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos, cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron modificados en los términos de la referida correspondencia. Si sólo hay referencias a cláusulas internacionalmente conocidas y aceptadas por sus nombres o por sus números, sin el texto completo, éstas se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.*

*“ARTÍCULO 187.- La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de omisiones o inexactas declaraciones. Si el asegurador probare el fraude del asegurado, el contrato de seguro será nulo para el asegurado y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de las consecuencias penales que correspondan.*

*“ARTÍCULO 188.- Se considerará valor de la embarcación, el que tenga al iniciarse el riesgo; y de las mercancías o efectos, el corriente en el lugar de su destino.*

*“ARTÍCULO 189.- Corresponderá al asegurador la carga de la prueba consistente en argumentar que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza.*

*“ARTÍCULO 190.- Será nulo el contrato de seguro marítimo que recayere:*

- “I. Sobre géneros de ilícito comercio del país del pabellón de la embarcación;*
- “II. Sobre la embarcación dedicada al contrabando;*
- “III. Sobre la embarcación que, sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera a la mar en los seis meses siguientes a la fecha (sic) expedición de la póliza;*
- “IV. Sobre la embarcación que deje de emprender el viaje contratado, o se dirija a un punto distinto del estipulado; y*
- “V. Sobre cosas en cuya valoración se hubiere falseado información.*

*“ARTÍCULO 191.- Si se hubiere estipulado en la póliza un aumento de prima en caso de sobrevenir un riesgo de guerra, y no se hubiere fijado el porcentaje de tal aumento, se determinará éste por los usos y costumbres del mercado internacional de seguro marítimo.*

*"ARTÍCULO 192.- Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro marítimo prescribirán en un año, contado desde la fecha del siniestro o acontecimiento que les dio origen.*

*"Toda reclamación procedente del contrato de seguro hará (sic) de ir acompañada de los siguientes documentos que la justifiquen:*

- "I. La constancia o el certificado de daños;*
- "II. Factura comercial, listado de empaque o, en su caso, escritura de propiedad;*
- "III. Contrato de fletamento, conocimiento de embarque, carta de porte o guía aérea;*
- "IV. Constancia de la reclamación ante los portadores y la contestación original de éstos, en su caso;*
- "V. Constancias de carga y descarga y certificados relativos a los faltantes o averías expedidas conforme a las leyes, reglamentos y usos aplicables;*
- "VI. Cuando proceda, la protesta del capitán, el pedimento de importación o exportación y los documentos aduanales u otros probatorios de gastos incurridos.*
- "VII.A solicitud de la compañía, cualesquiera otros documentos comprobatorios relacionados con la reclamación o con el siniestro; y (sic)*
- "VIII Declaración, en su caso, respecto a cualquier otro seguro que exista sobre los bienes asegurados.*
- "IX. Los aseguradores podrán contradecir la reclamación y se les admitirá sobre ello prueba en contrario.*

*"ARTÍCULO 193.- Si el siniestro se debió al desvío o cambio de ruta o de viaje, el seguro continuará en vigor, y el asegurador tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer condiciones de cobertura a convenir entre las partes. No se aplicará una prima adicional cuando el desvío, cambio de ruta o de viaje haya sido consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, o se efectuara para auxiliar a personas o a embarcaciones en peligro.*

*"ARTÍCULO 194.- El asegurador no estará legitimado a obligar al asegurado a que venda el objeto asegurado para cubrir el pago de las primas adeudadas.*

*"ARTÍCULO 195.- Cualquiera de las partes estará legitimada a pedir que el daño causado se valúe sin demora, para lo cual designará cada una a*

*un perito; así como a un tercero para el caso de discordia entre los avalúos de los peritos de cada parte.*

*“ARTÍCULO 196.- La intervención del asegurador en la valorización del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.*

*“ARTÍCULO 197.- Todo seguro contratado con posterioridad al siniestro o a la llegada de los objetos asegurados o de la embarcación transportadora será nulo, si el riesgo era conocido con antelación a la celebración del contrato por el asegurado, o bien, si éste tenía ya conocimiento de que los riesgos habían cesado.*

*“ARTÍCULO 198.- El asegurado no tendrá obligación de denunciar al asegurador la agravación del riesgo. El asegurador responderá de dicha agravación, pero tendrá a su vez, derecho de cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de cobertura.*

*“ARTÍCULO 199.- Si el que contratare el seguro, sabiendo la pérdida total o parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiere obrado por cuenta propia. Si, por el contrario, dicho contratante no conociere el fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre a su cargo pagar a los aseguradores la prima convenida. Igual disposición regirá respecto al asegurado cuando contratare el seguro por medio de tercero y supiere del salvamento de las cosas aseguradas.*

*“ARTÍCULO 200.- En caso de apresamiento o embargo de la embarcación y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con lo pactado con el asegurador ni de esperar instrucciones suyas, estará legitimado por sí, o por el capitán en su defecto, para proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión que sea posible.*

*“ARTÍCULO 201.- En el caso del artículo anterior, el asegurador estará a su vez legitimado para aceptar o no el convenio celebrado por el asegurado o el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación del convenio, de conformidad con lo siguiente:*

- “I. Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y quedarán por su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a las condiciones de la póliza.*
- “II. Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho a los efectos rescatados.*
- “III. Si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.*

*“ARTÍCULO 202.- El pago del importe asegurado será cubierto a más tardar treinta días naturales después de que el asegurador haya recibido los documentos o informaciones que funden la reclamación.*

**“TITULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO II  
SEGURO DE MERCANCÍAS**

*“ARTÍCULO 203.- El asegurador responderá, salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la cosa objeto del contrato, a menos que pruebe que el asegurado conocía tales vicios o debía conocerlos si hubiese obrado con diligencia.*

*“ARTÍCULO 204.- Cuando se contrate en el seguro de mercancías en tránsito la cobertura denominada “todo riesgo” en los usos y costumbres internacionales, se entenderá que, dichas mercancías quedan cubiertas contra cualquier avería particular que por causa fortuitas y externas, inherentes al transporte, sufran las mismas.*

*“ARTÍCULO 205.- En el seguro genérico de mercancías no se reputarán comprendidos los metales amonedados o metales preciosos en lingotes, las piedras preciosas, ni las municiones de guerra.*

*“ARTÍCULO 206.- Si la cosa objeto del seguro se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en la embarcación.*

*“ARTÍCULO 207.- Salvo pacto en contrario, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador o se pongan a su disposición. Asimismo, cesará con su entrega al consignatario en el lugar de su destino, cuando se pongan a su disposición o bien, cuando se debieron de haber puesto a su disposición.*

*“ARTÍCULO 208.- Se entenderán comprendidas en la cobertura del seguro, si expresamente no se hubieren excluido de la póliza, las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación de la embarcación o de su cargamento.*

*“ARTÍCULO 209.- Si el cargamento fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente los objetos del seguro, se pagará la indemnización, en caso de pérdida o avería, por todos los aseguradores en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos.*

*“ARTÍCULO 210.- En los seguros de mercancías podrá omitirse la designación específica de ellas, así como de la embarcación que deba de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado.*

*“Si en el supuesto de este artículo, la embarcación sufre un riesgo marítimo cubierto, para estar legitimado a reclamar la indemnización, el asegurado estará obligado a probar además de la pérdida de la embarcación, su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor.*

*“ARTÍCULO 211.- El seguro cubrirá las mercancías y demás intereses relacionados a ellas, siempre que sean transportadas a bordo de embarcaciones en estado de navegabilidad y con la aptitud técnica para recibir y manipular la carga específica.*

*“El asegurador responderá de la agravación del riesgo producida por el hecho de que las mercancías y los intereses relacionados a éstas sean transportadas a bordo de embarcaciones que no sean aptas técnicamente para recibir y manipular la carga específica, pero tendrá derecho a cobrar una prima adicional, así como a establecer las condiciones de la cobertura.*

*“ARTÍCULO 212.- Si por inhabilitación de la embarcación antes de salir del puerto, la carga se transbordare a otra, el asegurador tendrá opción entre continuar o no el contrato abonando las averías que hubieren ocurrido. Si la inhabilitación sobreviniere después de iniciado el viaje, el seguro seguirá vigente.*

*“ARTÍCULO 213.- Si la embarcación quedare absolutamente inhabilitada para navegar, el asegurado tendrá la obligación de dar aviso al asegurador en un plazo de cinco días naturales contados a partir del día que tenga noticias de tal inhabilitación.*

*“Los interesados en la carga que se hallaren presentes, en su ausencia el capitán de la embarcación, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque o transbordo, excedente de flete y todos los demás relacionados, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto final de destino designado en la póliza.*

*“ARTÍCULO 214.- Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, el asegurador gozará del término de seis meses para conducir las mercancías al puerto de su destino contado a partir del día en que el asegurado le hubiere dado aviso. En defecto de este aviso, la prescripción del plazo se computará desde que la inhabilitación de la embarcación fuera del dominio público por haberse dado a conocer por los medios de comunicación, por tenerse como cierto en la población en que residiere el asegurado o en la fecha en que le hubiere sido comunicado a éste esa circunstancia, por cualquier medio de comunicación de datos, enviado o remitido por el capitán, el naviero o su representante.*

*“ARTÍCULO 215.- Si a pesar de las diligencias practicadas por los interesados en la carga, capitán y aseguradores, para conducir las mercancías al puerto de su destino conforme a lo prevenido en los*

artículos anteriores, no se encontrare embarcación en qué verificar el transporte, el asegurado propietario estará legitimado para hacer dejación de las mismas.

*“ARTÍCULO 216.- Si por conveniencia del asegurado las mercancías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para terminar el viaje, el asegurador no estará obligado a hacer rebaja alguna de la prima contratada.*

*“ARTÍCULO 217.- En los casos de avería particular de las mercancías aseguradas, se observarán las reglas siguientes:*

*“I. Todo lo que hubiere desaparecido por robo, pérdida, venta en viaje, por causa de deterioro, o por cualquiera de los accidentes marítimos comprendidos en el contrato del seguro, será justificado con arreglo al valor de factura, o en su defecto por el que se le hubiere dado en el seguro, y el asegurador pagará su importe;*

*“II. En el caso de que llegada la embarcación a buen puerto resulten averiadas las mercaderías en todo o en parte, los peritos harán constar el valor que tendrían si hubieren llegado en estado sano, y el que tengan en su estado de deterioro.*

*“La diferencia entre ambos valores líquidos, hecho además el descuento de los derechos de aduanas, fletes y otros análogos, constituirá el valor o importe de la avería, sumándole los gastos causados por los peritos y otros si los hubiere.*

*“Habiendo recaído la avería sobre todo el cargamento asegurado, el asegurador pagará en su totalidad el demérito que resulte; pero si sólo alcanzare a una parte, el asegurado será reintegrado en la proporción correspondiente. Si hubiere sido objeto de un seguro especial el beneficio probable del cargador, se liquidará separadamente.*

**“TITULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO III  
SEGURO DE EMBARCACIONES**

*“ARTÍCULO 218.- En el seguro sobre embarcaciones, se entenderán comprendidos tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la misma, todo lo cual será considerado una universalidad de hecho. El seguro sobre embarcaciones se conocerá también como seguro de casco y maquinaria.*

*“ARTÍCULO 219.- En caso de interrupción del viaje por embargo o detención forzada de la embarcación, tendrá el asegurado obligación de comunicarle al asegurador tan pronto como tenga conocimiento del*



*suceso y no podrá ejercitar la acción de dejación hasta que haya transcurrido el plazo de seis meses previsto en este título. Estará obligado además, a prestar al asegurador todo el auxilio posible para conseguir el levantamiento del embargo o lograrlo por sí mismo.*

*“ARTÍCULO 220.- Salvo lo dispuesto en este título, en ningún caso podrá exigirse al asegurador por concepto de indemnización, una suma mayor que la del importe total del seguro, ya sea que la embarcación salvada después de una arribada forzada (sic) para la reparación de averías se pierda; sea que la parte que haya de pagarse por la avería importe más que el seguro; o bien sea que el costo de las diferentes averías y reparaciones en un mismo viaje o dentro del plazo del seguro, excedan de la suma asegurada.*

*“ARTÍCULO 221.- Salvo pacto en contrario, el asegurador no responderá de los daños mecánicos que se ocasionen a los motores o a los instrumentos de navegación, si dichos daños no fueren consecuencia directa de un accidente de mar.*

*“ARTÍCULO 222.- Los seguros de embarcaciones podrán ser contratados ya sea por un viaje, por varios viajes consecutivos o por un tiempo determinado.*

*“ARTÍCULO 223.- Si el seguro de la embarcación hubiere sido contratado por viaje, su vigencia comenzará en el momento en que se inicie el embarque. Si ya se inició el embarque, desde el momento en que zarpe o desamarre y terminará en el momento en el que la embarcación sea anclada o amarrada en el puerto de destino, o al terminarse la descarga, siempre que la duración de tales maniobras no exceda de quince días naturales. Si el seguro se toma estando ya iniciado el viaje de la embarcación y no se estipula la hora en que entrará en vigor, se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro.*

*“ARTÍCULO 224.- En el contrato de seguro de embarcaciones por tiempo los días se computarán de las cero a las veinticuatro horas. La responsabilidad del asegurador cesará a las veinticuatro horas del día en que se cumpla el plazo estipulado, de acuerdo con la hora del lugar en donde se emitió la póliza.*

*“Si el seguro de la embarcación por tiempo vence estando este en viaje o en peligro o en un puerto de arribada forzosa o de escala, se prorrogará de pleno derecho hasta el momento en que la embarcación llegue a su destino final y quede debidamente amarrada o fondeada. El asegurado deberá pagar la prima suplementaria.*

*“ARTÍCULO 225.- Salvo pacto en contrario se entenderá que el seguro de la embarcación sólo cubre las cuatro quintas partes de su importe o valor.*

*“ARTÍCULO 226.- Salvo pacto en contrario, el asegurador de la embarcación será responsable de las tres cuartas partes de las*

*cantidades que el asegurado deba a otros por daños ocasionados por abordaje. Si el asegurado fuere demandado, deberá denunciar el juicio al asegurador quien podrá hacer valer las excepciones al asegurado.*

*“ARTÍCULO 227.- El daño a la embarcación será reparado o indemnizado a cargo del asegurador. Si el naviero o el capitán debidamente autorizado optan por la reparación, el asegurador tendrá derecho de vigilar la ejecución de la misma. Si optaren por la indemnización, ésta se pagará en la cantidad promedio que resulte del cálculo de valores entre nuevo y viejo. El cálculo de los valores, a falta de acuerdo entre las partes, se computará según estimación de peritos.*

*“ARTÍCULO 228.- Los daños causados a la embarcación asegurada por otra embarcación propiedad del mismo asegurado u operada por la misma persona, se considerarán como ocasionados por otra persona. Los servicios de auxilio o salvamento que se proporcionen a una embarcación asegurada por otra, perteneciente al mismo asegurado u operada por la misma persona, se considerarán que fueron proporcionados por otra persona.*

*“ARTÍCULO 229.- Si como consecuencia de la reparación, el valor de la embarcación aumentare en más de una tercera parte del que se le hubiere asignado en el seguro, el asegurador pagará los dos tercios del importe de la reparación, descontando el mayor valor que éste hubiese dado a la embarcación.*

*“ARTÍCULO 230.- Si las reparaciones excedieren de las tres cuartas partes del valor de la embarcación, se entenderá que está inhabilitada para navegar, y procederá la dejación a causa de la pérdida total económica. Luego de hacer esta declaración, abonarán los aseguradores el importe del seguro, deducido el valor de la embarcación averiada o de sus restos.*

*“ARTÍCULO 231.- La embarcación se considerará perdida si transcurren treinta días naturales después del plazo normal para su arribo, sin que llegue a su destino y no se tengan noticias de ella.*

**“TITULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO IV  
SEGURO DE FLETES**

*“ARTÍCULO 232.- El seguro sobre flete podrá hacerse por el cargador, por el fletante o el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido a cuenta de su flete, sino cuando hayan pactado expresamente que en caso de no devengarse aquel por naufragio o pérdida de la carga devolverán la cantidad recibida.*

*“ARTÍCULO 233.- En el seguro de flete se habrá de expresar la suma a que ascienda, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en el contrato de fletamento o en el conocimiento de embarque.*

**“TITULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO V  
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL**

*“ARTÍCULO 234.- El seguro de la responsabilidad civil del propietario de una embarcación, del naviero o del fletador de ésta, cubrirá todos los daños que le sean imputables causados a otras personas o a sus bienes, por la utilización u operación de dicha embarcación o por la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados.*

*“Las coberturas de protección e indemnización de los seguros de responsabilidad contratadas con clubes de protección e indemnización o con aseguradores de prima fija deberán ser lo suficientemente amplias, como para indemnizar a los terceros afectados por cualquier siniestro o concepto de reclamación regulada por esta ley o por los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

**“TITULO SÉPTIMO  
DEL SEGURO MARÍTIMO  
CAPÍTULO VI  
DEJACIÓN DE BIENES ASEGURADOS**

*“ARTÍCULO 235.- Los daños y las pérdidas serán considerados averías, pero si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, real o económica, deberá comunicar al asegurador su intención de hacer dejación. Si no lo hiciera se entenderá que solo podrá ejercer la acción de avería.*

*“ARTÍCULO 236.- En caso de pérdida total, real o económica, el asegurado tendrá un plazo de dos meses desde que tuvo conocimiento efectivo de la pérdida, para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer dejación. Por pérdida total económica se entenderá la disminución del valor asegurado, en al menos tres cuartas partes.*

*“ARTÍCULO 237.- La dejación no podrá ser parcial ni condicional y transferirá el dominio y los derechos del asegurado sobre los objetos asegurados al asegurador, a cambio de recibir el pago total de la suma asegurada. El asegurador, sin perjuicio del pago de la suma asegurada, podrá rehusar la transferencia de la propiedad.*

*“ARTÍCULO 238.- La dejación de la embarcación que deberá ser declarada al asegurador por escrito, puede ser efectuada en los siguientes casos:*

- “I. Por pérdida total;*
- “II. Por inhabilitación de la embarcación para navegar por varada, ruptura o cualquier otro accidente de mar;*
- “III. Por apresamiento, embargo o detención de gobierno nacional o extranjero.*
- “IV. Por pérdida total económica; o*
- “V. Por falta de noticias respecto a su paradero después de treinta días naturales, en cuyo caso, la pérdida se tendrá por ocurrida el día en que se tuvieren noticias de la embarcación por última vez.*

*“ARTÍCULO 239.- Se entenderá comprendido en la dejación de la embarcación el flete de las mercancías que se salven, aún cuando se hubiere pagado anticipadamente, considerándose pertenencia de los aseguradores, a reserva de los derechos que competan a los demás acreedores.*

*“ARTÍCULO 240.- La dejación de las mercancías deberá ser declarada al asegurador por escrito y podrá ser efectuada en los siguientes casos:*

- “I. Por pérdida total;*
- “II. Por pérdida total económica;*
- “III. Cuando hayan sido destruidas por orden de autoridad o vendidas en el curso del viaje, en ambos casos cuando lo anterior fuere consecuencia de averías sufridas por las mercancías aseguradas derivadas de un riesgo cubierto; o*
- “IV. Cuando la embarcación se considere perdida o cuando quede imposibilitada para navegar si las mercancías no son reembarcadas en tres meses.*

*“ARTÍCULO 241.- Cuando la embarcación se presuma perdida o quede inhabilitada para navegar, los asegurados de la mercancía podrán hacer dejación de las mismas y exigir el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses.*

*“ARTÍCULO 242.- El asegurador tiene derecho a objetar la dejación pero perderá este derecho si no lo hace dentro de los quince días naturales siguientes a aquel en que reciba la declaración.*

*“ARTÍCULO 243.- Admitida la dejación o declarada admisible en juicio, la propiedad de las cosas dejadas, con las mejoras o desperfectos que en*

ellas sobrevengan desde el momento de la dejación, se transmitirá al asegurador sin que lo exonere del pago de la reparación de las mercancías o de la embarcación legalmente dejadas.

**“ARTÍCULO 244.- No será admisible la dejación:**

- “I. Si las pérdidas hubieren ocurrido antes de empezar el viaje;*
- “II. Si se hiciera de una manera parcial o condicional sin comprender en él todos los objetos asegurados;*
- “III. Si no se pusiere en conocimiento de los aseguradores el propósito de hacerlo dentro de los cuatro meses siguientes al día en que el asegurado haya recibido la noticia de la pérdida acaecida, y si no se formalizara la dejación dentro de un año contado de igual manera;*
- “IV. Si no se hiciera por el mismo propietario o persona especialmente autorizada por él o por el comisionado para contratar el seguro.*

**“ARTÍCULO 245.- Si por haberse recuperado la posesión la embarcación se reintegrare al asegurado en su posesión, se reputarán averías todos los gastos y perjuicios causados por la pérdida, siendo por cuenta del asegurador tal reintegro. Si por consecuencia de la recuperación, pasaren los efectos asegurados a la posesión de un tercero, el asegurado podrá ejercer el derecho de dejación.**

Se hizo de nueva cuenta entrega de los comentarios relativos a la séptima entrega del Mtro. David Enríquez Rosas y son los siguientes:

*“México, D. F., a 20 de agosto de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO : COMENTARIOS A LA SEPTIMA ENTREGA DEL  
PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO  
MARÍTIMOS.**

---

*“En las consideraciones generales vemos con pena que el seguro marítimo no se incluyó dentro del título general relativo a los contratos, es decir:*

<i>“TÍTULO SEXTO.-</i>	<i>DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS.</i>
<i>“SECCIÓN A:</i>	<i>DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES.</i>
<i>“Capítulo I.</i>	<i>Del Contrato de Arrendamiento o Locación.</i>
<i>“Capítulo II.</i>	<i>Del Contrato de Fletamento.</i>
<i>“Sección 1ª</i>	<i>Disposiciones Generales.</i>
<i>“Sección 2ª.</i>	<i>Del fletamento a tiempo.</i>
<i>“Sección 3ª.</i>	<i>Del fletamento por viaje.</i>
<i>“Capítulo III.</i>	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías.</i>
<i>“Capítulo IV.</i>	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Personas.</i>
<i>“Capítulo V.</i>	<i>Del Contrato de Transporte Marítimo de Embarcaciones o del Contrato de Remolque de Embarcaciones.</i>
<i>“Capítulo VI.</i>	<i>Del Contrato de Transporte Multimodal de Mercancías.</i>
<i>“Sección B:</i>	<i>Del contrato de Seguro Marítimo.</i>
<i>“Capítulo I.</i>	<i>Disposiciones Generales.</i>
<i>“Capítulo II.</i>	<i>Del Seguro Marítimo de Cascos.</i>
<i>“Capítulo III.</i>	<i>Del Contrato de Seguro Marítimo de la Carga.</i>
<i>“Capítulo IV.</i>	<i>Del Abandono del Buque y de la Carga en favor del Asegurador.</i>
<i>“Capítulo V.</i>	<i>Del Contrato de Seguro de Protección e Indemnización.</i>
<i>“Sección C:</i>	<i>De las Compraventas Marítimas.</i>

*“En mi Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en base a las correcciones que le hice para ponerlo al día después de la plática que sostuvimos con los expertos en seguros marítimos, con los que desayunamos en la H. Cámara de Diputados, hice esa nueva división a propuesta de uno de esos expertos.*

*“Pero, por otra parte, además hice ver en mi actual Título Sexto que el mismo que debería llamarse, siguiendo la tradición de siglos del Derecho Marítimo Mexicano, “De los contratos del comercio marítimo”, donde quedan incluidos todos los contratos antes mencionados, es decir los de utilización de los buques, el seguro marítimo y las compraventas marítimas, pues así se nombran en el Código de Comercio de 1854 o Código Lares, el Código de Comercio de 1884 y el Código de Comercio de 1889. En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, se le ubicó en el Título Tercero, con el nombre genérico “De los contratos”.*

*“Luego no vemos el por que el hacer un solo título para el Seguro Marítimo y otro para las compraventas marítimas. La Lic. Adriana González Veloz, de inmediato dirá el “Dr. Salgado no lo tiene así en su Proyecto que por cierto ya fue rechazado”, ya que ella no lo conoce, ni se ha tomado la molestia en ver mi Proyecto ya corregido y puesto al día para atender todas las peticiones de los interesados que participan en los Comités que*

colaboran en la preparación del Proyecto de Iniciativa de la H. Cámara de Diputados.

*“El Proyecto del Dr. Roberto Rivera y Rivera, que en paz descanse, no gustó ni a las autoridades, ni a las empresas aseguradoras, ya que lo rechazaron y por eso la vigente Ley de Navegación quedó coja, por lo que en la desesperada prisa por aprobar esa Ley, como ahora la conocemos, tal como lo hace ahora la Lic. Veloz respecto del Proyecto del Mtro. Enríquez Rosas, se tuvo que cometer el grave error de técnica jurídica de reenviar a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, que se estaba derogando por la nueva Ley, para dejar vigentes sus artículos 222 al 232 y 234 a 250, que son precisamente los del seguro marítimo y como puede verse no estaban mal, salvo en los cortes que le hizo el Senado de la República al aprobar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, entre los cuales se encontraba lo relativo al abandono del buque a favor del asegurador.*

*“Por otra parte, el citado Proyecto Rivera y Rivera disgustó a navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores, pues siendo éste asesor de grandes empresas aseguradoras, trató de favorecer a los aseguradores en detrimento de aquellos y, desde luego, de los cargadores, consignatarios, destinatarios y usuarios del transporte marítimo.*

*“Como el Mtro. Enríquez Rosas era un estudiante de la Carrera de Derecho, al hacerse el Proyecto de la vigente Ley de Navegación, no conoció a fondo los problemas que hubo de enfrentarse y por ello acude fácilmente a un Proyecto con el que se tendrán nuevamente graves problemas con los grupos interesados que participan en la elaboración del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“El Dr. Rivera y Rivera no conocía a fondo el documento de las Naciones Unidas “Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga”, ya que yo hablé con él de tales cláusulas y me dijo desconocerlas y que no las tenía, al discutir sobre su Proyecto, es decir siete años antes de su muerte, muy lamentable para el medio marítimo que perdió un buen experto.*

*“Sobre las omisiones de la iniciativa sobre los seguros de casco y maquinarias, se pasa a los seguros sobre las embarcaciones y no se pone nada sobre los seguros de protección e indemnización y respecto del seguro marítimo de la carga, este pasa al seguro de las mercancías, lo cual debió de explicarse detenidamente en las consideraciones generales y no se hace.*

*“Pasando ya al articulado, por ningún lado vemos que se nos diga que es el seguro marítimo; en el primer artículo se nos vuelve hablar de los artefactos navales, siendo como ya vimos que son buques, según los Convenios Internacionales de los que México es Parte.*

*“Desde luego, si podemos aceptar que el seguro marítimo también puede recaer en las unidades mar adentro, ya que éstas si son algo*

*totalmente distinto a los buques, como ya antes lo habíamos explicado detenidamente.*

*“Tampoco nos habla de los riesgos marítimos que podemos asegurar, como tampoco nos hace ver cuales de esos riesgos universales son extraordinarios y no se incluyen en la póliza de seguro, tanto de casco, como de la carga, al contrario en su artículo 179 nos permite acudir al seguro en tiempo de guerra y eso lo vemos claramente imposible, si recordamos la cláusula del Instituto de Aseguradores de Londres, “free of capture and seizure”, es decir “libre de captura o apresamiento”, que siempre se pone en la póliza del seguro marítimo y con ello quedan fuera del seguro marítimo el apresamiento, la guerra y el saqueo. Sin embargo, puede pactarse que se acepten, incluyendo una cláusula especial: “free of hostility”, es decir “libre de hostilidad”, desde luego, pagando por ello una sobre prima, lo cual no nos deja ver por ningún lado el ya estimado Mtro. Enríquez Rosas, que me ha obligado y permitido estudiar de nueva cuenta mi Derecho Marítimo, lo cual tendré muy cuenta en mi ya casi terminado “Manual de Derecho Marítimo”, pues me permitirá hacer importantes aclaraciones en diversas materias, lo cual le agradezco vivamente.*

*“Tampoco vemos que se de preferencia para asegurar a las compañías aseguradoras mexicanas, será quizá por que la gran mayoría ya son extranjeras, al permitir su venta a intereses extranjeros, con lo que aumentaremos aun más la salida de divisas fuertes de nuestro país.*

*“Nos habla de las coberturas mínimas, sin hablarnos de la cobertura a todo riesgo o bien de la cobertura a riesgo enumerado, con lo que nos demuestra que no se sigue, como se nos dice en las consideraciones generales, las cláusulas tipo de las Naciones Unidas.*

*“No se nos habla para nada de exclusiones o bien de la posibilidad de ampliar la cobertura, con lo que no favorece a los interesados y si lo hace en favor de los aseguradores, en detrimento de navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores, así como tampoco a los asegurados respecto de la carga.*

*“No entendemos por que en el artículo 180 se nos dice, segundo párrafo, “Las secciones impresas de la documentación en que conste el contrato, no harán prueba contra el asegurador si los caracteres de la impresión no son legibles”. Siendo el contrato de seguro marítimo un contrato por adhesión, es decir, que el asegurado acepta el texto que le presenta el asegurador, o de otra manera dicho se adhiere a las condiciones generales impresas y uniformes en los respectivos contratos o pólizas de los aseguradores, por lo que éstos son los que imprimen las formas de las pólizas, con lo que a través de este artículo se esta invitando a que hagan los textos de manera ilegible para que a los aseguradores no les causen problema alguno, lo cual es muy grave.*

*“Algunos de los artículos de esta parte son rescatables, pero otros deberán ser desechados bien por su redacción incorrecta, por su errores de ortografía o bien por que se hace innecesarios por ser repetitivos, ejemplo de*



los primeros es el artículo 184 cuyo primer párrafo termina de una manera incomprensible y el segundo párrafo de ese mismo artículo es contradictorio, ya que de acuerdo con la valoración de aduana el precio de las mercancías es el mismo tanto en el lugar de origen, como en el lugar de destino. Es más la Aduana puede, al revisar su valor en el puerto de importación cargar los impuestos de importación respectivos, en base en el valor de origen de la mercancía y no del de destino.

“No entendemos el por qué se creó un capítulo especial para el flete marítimo, cuando este debería haberse incluido o bien en las generalidades, o bien en el de la embarcación. Tampoco entendemos el capítulo relativo a la dejación de bienes asegurados, ya que el abandono en relación con el buque debe quedar en el seguro marítimo del buque; y el abandono de las mercancías, debe quedar en el capítulo respectivo al seguro marítimo de las mercancías. Aún cuando podrían dejarse juntos.

“Además esta la crítica que se le ha hecho al Mtro Enríquez Rosas sobre el empleo de la expresión afrancesada dejación, de la que no nos habla el Instituto de Aseguradores de Londres y, mucho menos, las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga, donde se nos habla con toda claridad de la expresión abandono en favor del asegurador. Creo que es inútil repetir lo que ya dijimos antes respecto de esta expresión con todo detenimiento en otra de las entregas anteriores.

“No es posible romper con una tradición de siglos en el Derecho Marítimo que han respetado tanto el Instituto de Aseguradores de Londres, como las Naciones Unidas, por lo que es recomendable se respete en nuestro Proyecto de Ley.

“Pero nos sorprende que no se haya hecho referencia a los seguros obligatorios y a los seguros de protección e indemnización (PANDI), lo que no se hace con el artículo 234, que simplemente hace referencia al seguro de responsabilidad civil, que es uno de los seguros obligatorios establecidos por sendos Convenios Internacionales en relación con la contaminación del medio marino, como por ejemplo el Convenio MARPOL/73/78, Convenio OPRC/90, Convenio CLC/92 y el Convenio Fondo FIDAC/92, que es un seguro mutualista de los dueños de la carga para responder de su obligación por la contaminación del medio marino por hidrocarburos persistentes.

“No cabe duda que los seguros obligatorios son seguros de carácter público ligados a una obligación de carácter objetivo y no subjetivo como siempre se había aplicado en el Derecho Marítimo en el pasado y que aparece por primera vez aplicado en el medio marítimo al aprobarse el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, del que México fue parte y que ahora lo es del Convenio del mismo nombre, pero de 1992, que respetó esta disposición.

“Por lo que se refiere al seguro mutualista de protección e indemnización, al menos debieron dictarse disposiciones mínimas como las

que se establecieron en la *Marine Insurance Act de 1906*, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

*“Por lo todo lo anterior, insisto una vez más, señor Diputado Reyes Roel, debe de respetarse mi Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos tal como ha sido puesto al día para atender a los diversos intereses que se han acercado a la H. Cámara de Diputados, y no el que nos está proponiendo el Mtro. Enríquez Rosas, que nos llevará a confrontar seriamente graves problemas ante todos los interesados.*

*“Atentamente*

*“c.c.p. Diputado Federal José Tomás Lozano y Pardinas.”*

Siguiendo con el orden, proseguimos con la entrega octava del Mtro. Enríquez Rosas.

**“TÍTULO OCTAVO  
“DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS**

---

*“Consideraciones Generales*

- “(a) Estructura.- La Comisión de Marina ha aprobado la estructura de la ley, en la cual se incluye un título sobre compraventas marítimas. Los contenidos del presente título se segmentan en cinco capítulos: (i) disposiciones generales; (ii) compraventa franco al costado del buque; (iii) compraventa franco a bordo; (iv) compraventa costo y flete; (v) compraventa costo, seguro y flete; (vi) compraventa entregada sobre buque; (vii) compraventa entregada en muelle<sup>222</sup>.*
- “(b) Fuente.- El título tiene su fuente en la versión 2000 de Incoterms elaborada por la Cámara Internacional de Comercio. Se incorporan además diversas disposiciones de carácter general, en donde se remite a la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional<sup>223</sup>.*
- “(c) Contenidos adecuados.- Nos parece que los contenidos son los adecuados, toda vez que se incorpora la práctica del comercio internacional en la ley. Salvo revisiones menores, el contenido es prácticamente idéntico al de los INCOTERMS marítimos, pues la literalidad en la práctica internacional es un elemento relevante para conocer los derechos y obligaciones de las partes. En este sentido, no sería recomendable ningún cambio de redacción, pues motivaría una falta de seguridad jurídica. Por otro lado, el sentido de la regulación es totalmente dispositiva, ya que las partes pueden contratar del modo que*

---

<sup>222</sup> Consultoría CMCD.

<sup>223</sup> Ibidem.

*mejor les convenga, pero al mismo tiempo tienen un marco de normas naturales que suple las posibles omisiones –además muy comunes- en los contenidos del contrato negociado entre las partes<sup>224</sup>.*

*“Redacción*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES**

*“ARTÍCULO 246.- Salvo lo dispuesto en sentido diverso por las partes, se considerarán como modalidades marítimas del contrato de compraventa internacional aquellas en que el transporte sea realice por vía marítima.*

*“ARTÍCULO 247.- Toda compraventa marítima estará regida por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional, por esta ley, y de modo supletorio por el Código de Comercio.*

*“ARTÍCULO 248.- Cuando en los contratos regulados por el presente título, los contratantes se refieran a los Términos Internacionales de Comercio –INCOTERMS- de la Cámara Internacional de Comercio, se entenderá que el contrato celebrado corresponde a alguna de las modalidades marítimas según sea el caso, tal y como se conozcan en su edición vigente al momento de la celebración del contrato, salvo que parte del contenido obligacional del mismo se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes; en cuyo caso se entenderá que la compraventa marítima fue modificada en los términos de la referida correspondencia.*

*“ARTÍCULO 249.- Si un contrato ha sido celebrado, pero de la correspondencia cruzada entre las partes se derivan los términos del mismo, y éstas han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia posterior a la celebración.*

*“ARTÍCULO 250.- Para la aplicación de los INCOTERMS, si los contratantes sólo hacen referencia a éstos por sus nombres sin el texto completo, se aplicarán conforme a su edición vigente al momento de la celebración del contrato.*

*“ARTÍCULO 251.- La falta de regulación en esta ley de las demás modalidades de los contratos de compraventa internacional, no será impedimento para que los contratantes se consideren legitimados para*

---

<sup>224</sup> Ibidem.

convenir en la utilización de cualquier INCOTERM, cuya validez estará regida por las disposiciones de este capítulo y las de la legislación complementaria aplicable, en su caso.

“ARTÍCULO 252.- Cuando en este título se haga referencia a la obligación del despacho aduanero a la debida pertinencia, se entenderá que tal obligación no existe cuando en un área de libre comercio o equivalente, no se requiera de un procedimiento aduanero; ello de conformidad con el INCOTERM acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

“ARTÍCULO 253.- Cuando en este título se haga referencia a operaciones de verificación necesarias, se tendrán por éstas las relativas a la comprobación de la calidad, medida, peso, recuento y equivalentes, respecto a las mercancías a entregar de conformidad con el INCOTERM acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

“ARTÍCULO 254.- Cuando en este título se haga referencia a la obligación de embalaje, ésta existirá siempre, a menos que sea usual en el tráfico específico embarcar la mercancía descrita sin embalar, de conformidad con el INCOTERM acordado al momento de la celebración del contrato de compraventa.

“ARTÍCULO 255.- Cuando en este título se haga referencia a la posibilidad de sustituir un conocimiento de embarque o cualquier otro documento de transporte similar por un mensaje de intercambio electrónico de datos –EDI- equivalente, tal documento será un título de crédito solamente cuando reúna los elementos para considerarse como tal de conformidad con la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO II  
COMPRAVENTA FRANCO AL COSTADO DEL BUQUE –FAS-**

“ARTÍCULO 256.- En la compraventa FAS el vendedor realizará la entrega cuando la mercancía sea colocada al costado de la embarcación en el puerto de embarque convenido. El comprador soportará todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel momento.

“ARTÍCULO 257.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:

“I. Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa, así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;

“II. Obtener a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de exportación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente,

*todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de las mercancías;*

*“III. Poner la mercancía al costado del buque designado por el comprador, en el lugar de carga fijado por el comprador en el puerto de embarque convenido, en la fecha o dentro del plazo acordado y en la forma acostumbrada en el puerto;*

*“IV Con sujeción a lo establecido en la fracción V del artículo siguiente, soportará con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada;*

*“V. Con sujeción a las previsiones de la fracción VI, pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada de conformidad con la fracción II de este artículo;*

*“(b) Cuando sea pertinentes, los costos de los trámites aduaneros, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la exportación.*

*“I. Dar al comprador aviso suficiente de que la mercancía ha sido entregada al costado del buque designado;*

*“II. Deberá proporcionar al comprador, a expensas de aquéllos, la prueba usual de la entrega de las mercancías de conformidad con la fracción III de este artículo.*

*“Salvo que el documento mencionado en el párrafo anterior sea el documento de transporte, el vendedor deberá prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para conseguir un documento de transporte.*

*“Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refieren los párrafos anteriores podrá ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.*

*“III. Pagar los gastos de las operaciones de verificación necesarias al objeto de entregar la mercancía de conformidad con la fracción III de este artículo.*

*“Proporcionar a sus propias expensas el embalaje requerido para el transporte de la mercancía, en la medida en que las circunstancias relativas al transporte sean dadas a conocer al vendedor antes de la conclusión del contrato de compraventa. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente.*

*“IV Prestar al comprador a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de expedición*

*y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su tránsito por cualquier país.*

*“El vendedor debe proporcionar al comprador, a petición de este último, la información necesaria para obtener un seguro.*

*“ARTÍCULO 258.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

*“I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*

*“II. Obtener a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de importación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para la importación de las mercancías y para su tránsito por cualquier país;*

*“III. Contratar a sus propias expensas, el transporte de las mercancías desde el puerto de embarque convenido;*

*“IV Recibir la entrega de la mercancía cuando haya sido entregada de conformidad con la fracción IV del artículo anterior.*

*“V Correr con todos los riesgos de pérdida y daño de la mercancía:*

*“(a) Desde el momento en que haya sido entregada de conformidad con la fracción IV del artículo anterior;*

*“(b) Desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del plazo acordado para la entrega ya sea porque no haya dado aviso, con arreglo a la fracción VI de este artículo, o porque la embarcación designada por él no llegue a tiempo, o no pueda hacerse cargo de la mercancía o deje de admitir carga antes del tiempo notificado de acuerdo con dicha fracción, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según contrato; esto es, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato*

*“I. Pagar:*

*“(a) Todos los gastos relativos a la mercancía desde el momento en que haya sido entregada de conformidad con la fracción III del artículo anterior;*

*“(b) Cualquier gasto adicional en que se haya incurrido, bien porque la embarcación designada por él no ha llegado a tiempo, o no puede hacerse cargo de la mercancía o no admite carga antes del tiempo convenido con arreglo a la siguiente fracción de este artículo, o bien porque el comprador no ha dado aviso adecuado conforme a dicha fracción, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato; y*

*“(c) Cuando sea pertinente, todos los derechos, impuestos y demás cargas, así como los gastos para realizar los trámites aduaneros*

*exigibles a la importación de la mercancía y por su tránsito por cualquier país;*

*“I. Dar al vendedor aviso suficiente sobre el nombre de la embarcación, el punto de carga y la fecha de entrega a respetar;*

*“II. Aceptar la prueba de la entrega de acuerdo con la fracción VII del artículo anterior;*

*“III. Pagar los gastos de cualquier inspección previa al embarque, incluida la inspección ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“IV. Pagar todos los gastos y cargas contraídos para obtener los documentos o mensajes electrónicos mencionados en la fracción X del artículo anterior y reembolsar aquéllas en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO III  
COMPRAVENTA FRANCO FRANCO A BORDO –FOB-**

*“ARTÍCULO (sic) 259.- En la compraventa FOB el vendedor realizará la entrega cuando la mercancía sobrepase la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido. El comprador deberá soportar todos los costos y riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde aquel punto.*

*“ARTÍCULO (sic) 260.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:*

*“I. Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa, así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;*

*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de exportación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía;*

*“III. Entregar la mercancía a bordo de la embarcación designada por el comprador en la fecha o dentro del plazo acordado, en el puerto de embarque convenido y en la forma acostumbrada en el puerto;*

*“IV. Con sujeción a lo previsto en la fracción V del siguiente artículo, soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido;*

*“V. Con sujeción a lo previsto en la fracción VI del siguiente artículo, pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido; y*

*“(b) Cuando sea pertinente, los gastos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la exportación;*

*“I. Dar al comprador aviso suficiente de que la mercancía ha sido entregada de conformidad con la fracción III de este artículo;*

*“II. Proporcionar al comprador, a expensas de aquél, la prueba usual de la entrega de las mercancías de conformidad con la fracción III de este artículo;*

*“Salvo que el documento mencionado en el párrafo anterior sea el documento de transporte, el vendedor debe prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para conseguir un documento de transporte para el contrato de transporte.*

*“Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refiere el párrafo anterior puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.*

*“I. Pagar los gastos de aquellas operaciones de verificación necesarias al objeto de entregar la mercancía de conformidad con la fracción III de este artículo.*

*“El vendedor debe proporcionar, a sus propias expensas, el embalaje requerido para el transporte de la mercancía, en la medida en que las circunstancias relativas al transporte sean dadas a conocer al vendedor antes de la conclusión del contrato de compraventa. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente.*

*“II. Prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de expedición y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su tránsito por cualquier país.*

*“El vendedor debe proporcionar al comprador, a petición de este último, la información necesaria para obtener un seguro.*

*“ARTÍCULO 261.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

*“I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*



*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de importación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su tránsito por cualquier país;*

*“III. Contratar, a sus propias expensas, el transporte de las mercancías desde el puerto de embarque convenido;*

*“IV Recibir la entrega de la mercancía cuando haya sido entregada de conformidad con la fracción III del artículo anterior;*

*“V. Soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía:*

*“(a) Desde el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido; y*

*“(b) Desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del plazo acordado para la entrega, ya sea porque no haya dado aviso conforme a la fracción VII de este artículo, o porque la embarcación designada por él no llega a tiempo, o no puede hacerse cargo de la mercancía, o deja de admitir carga antes del momento notificado de conformidad con la fracción VII de este artículo, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato.*

*“I. Pagar:*

*“(a) Todo los gastos relativos a la mercancía desde el momento en que haya sido sobrepasada la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido; y*

*“(b) Cualquier gasto adicional en que haya incurrido, bien porque la embarcación designada por él no llega a tiempo, o no puede hacerse cargo de la mercancía o deja de admitir carga antes del momento notificado según la fracción VII de este artículo, o bien porque el comprador no ha dado aviso adecuado, de conformidad con la fracción VII de este artículo, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato; y*

*“(c) Cuando sea pertinente, todos los derechos, impuestos y demás cargas, así como los gastos para realizar los trámites aduaneros exigibles a la importación de la mercancía y por su tránsito por cualquier país;*

*“I. Dar al vendedor aviso suficiente sobre el nombre de la embarcación, el punto de carga y la fecha de entrega a respetar;*

*“II. Aceptar la prueba de entrega, de acuerdo a la fracción VII del artículo anterior.*

*“III. Pagar los gastos de cualquier inspección previa al embarque, excepto cuando tal inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“IV. Pagar todos los gastos y cargos contraídos para obtener de los documentos o mensajes electrónicos equivalentes mencionados en la fracción IX y reembolsar aquéllos en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO IV  
COMPRAVENTA COSTO Y FLETE –CFR-**

*“ARTÍCULO 262.- En la compraventa CFR el vendedor realizará la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda de la embarcación en el puerto de embarque.*

*“El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier costo adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega, se transmitirán del vendedor al comprador.*

*“ARTÍCULO 263.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:*

*“Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa, así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;*

*“I. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de exportación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía;*

*“II. Contratar en las condiciones usuales y a sus propias expensas, el transporte de la mercancía al puerto de destino convenido, por la ruta usual, en una embarcación de navegación marítima del tipo normalmente empleado para el transporte de la mercancía descrita en el contrato;*

*“III. Entregar la mercancía a bordo de la embarcación en el puerto de embarque y en la fecha o dentro del plazo acordado;*

*“IV. Con sujeción a las previsiones de la fracción IV del artículo siguiente, correr con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque;*

*“V. Con sujeción a las previsiones de la fracción V del artículo siguiente, pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV de este artículo; y*

*“(b) El flete y todos los demás gastos resultantes del contrato de transporte de acuerdo a la fracción III de este artículo, incluidos los costos de cargar la mercancía a bordo y cualquier gasto de descarga en el puerto de destino convenido que fueran por cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y*

*“(c) Cuando sea pertinente, los costos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la exportación, y por su tránsito por cualquier país si fueran a cargo del vendedor según el contrato de transporte;*

*“I. Dar al comprador aviso suficiente de que la mercancía ha sido entregada de conformidad con la fracción IV de este artículo, así como cualquier otra información que precise el comprador para adoptar las medidas normalmente necesarias que le permitan para recibir la mercancía;*

*“II. Proporcionar, a sus propias expensas y sin retraso, al comprador el documento de transporte usual para el puerto de destino convenido.*

*“Este documento debe cubrir la mercancía objeto del contrato, estar fechado dentro del periodo acordado para el embarque, legitimar al comprador para reclamar la mercancía al transportista en el puerto de destino y, salvo que se haya acordado otra cosa, facultar al comprador para vender la mercancía en tránsito, transfiriendo el documento a un comprador posterior o avisando al transportista.*

*“Cuando se emita ese documento de transporte en varios ejemplares, debe ofrecerse al comprador el juego completo de originales.*

*“Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refieren los párrafos anteriores puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.*

*“III. Pagar los gastos de aquellas operaciones de verificación necesarias al objeto de entregar la mercancía de conformidad con la fracción IV de este artículo.*

*“El vendedor debe proporcionar, a sus propias expensas, el embalaje requerido para el transporte de la mercancía ordenado por él. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente.*

*“IV Prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de embarque y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su tránsito por cualquier país.*

*“El vendedor debe proporcionar al comprador, a petición suya, la información necesaria para obtener un seguro.*

*“ARTÍCULO 264.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

*“I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*

*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de importación u otra autorización oficial y llevar a cabo, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para importación de la mercancía y para su tránsito por cualquier país;*

*“III. Aceptar la entrega de la mercancía cuando haya sido entregada de conformidad con la fracción IV del artículo anterior y recibirla del transportista en el puerto de destino convenido;*

*“IV Correr con todos los riesgos de pérdida y daño de la mercancía desde el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque;*

*“El comprador debe, si no da aviso conforme a la fracción VI de este artículo, correr con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del periodo fijado para el embarque, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato.*

*“V. Con sujeción a las previsiones de la fracción III del artículo anterior relativas al contrato de transporte, pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior; y*

*“(b) Todos los gastos y cargas relativas a la mercancía mientras está en tránsito hasta su llegada al puerto de destino, salvo que tales gastos y cargas fueran de cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y*

*“(c) Los gastos de descarga, incluyendo los costos de las gabarras y del muellaje, salvo que esos costos y cargas fueran a cargo del vendedor según el contrato de transporte; y*

*“(d) Todos los gastos adicionales contraídos, si no da aviso con arreglo a la fracción VI de este artículo, en relación a la mercancía desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del periodo fijado*

*para el embarque, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato; y*

*“(f) Cuando sea pertinente, todos los derechos, impuestos y demás cargas, así como los gastos de llevar a cabo los trámites aduaneros exigibles para la importación de la mercancía y, si es necesario, por su tránsito por cualquier país, salvo que estén incluidos dentro de los costos del contrato de transporte;*

*“I. Cuando esté autorizado para determinar el momento de embarcar la mercancía y/o el puerto de destino, dar aviso suficiente al vendedor al respecto;*

*“II. Aceptar el documento de transporte de acuerdo con la fracción VIII del artículo anterior, si es conforme al contrato;*

*“III. Pagar los costos de cualquier inspección previa al embarque, excepto cuando tal inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“IV Pagar todos los gastos y cargas contraídos en la obtención de los documentos o mensajes electrónicos equivalentes mencionados en la fracción X del artículo anterior y reembolsar aquéllos en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO V  
COMPRAVENTA COSTO, SEGURO Y FLETE –CIF-**

*“ARTÍCULO 265.- En la compraventa CIF el vendedor realizara la entrega cuando la mercancía sobrepasa la borda de la embarcación en el puerto de embarque convenido.*

*“El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para llevar la mercancía al puerto de destino convenido, pero el riesgo de pérdida o daño de la mercancía, así como cualquier costo adicional debido a sucesos ocurridos después del momento de la entrega, se transmiten del vendedor al comprador. No obstante, en condiciones CIF, el vendedor debe también contratar y pagar la prima de un seguro marítimo para los riesgos del comprador por pérdida o daño de la mercancía durante el transporte.*

*“ARTÍCULO 266.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:*

*“I. Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa,*

*así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;*

*“II. Obtener a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de exportación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía;*

*“III. Contratar en las condiciones usuales, a sus propias expensas, el transporte de la mercancía al puerto de destino convenido, por la ruta usual, en una embarcación de navegación marítima del tipo normalmente usado para el transporte de la mercancía descrita en el contrato*

*“Obtener, a sus propias expensas, un seguro de la carga según lo acordado en el contrato, que faculte al comprador, o a cualquier otra persona que tenga un interés asegurable sobre la mercancía, para reclamar directamente al asegurador, y proporcionar al comprador la póliza de seguro u otra prueba de la cobertura del seguro.*

*“El seguro será contratado con aseguradores o con una compañía de seguros de buena reputación y, a falta de acuerdo expreso en contrario, será conforme a la cobertura mínima prevista por las cláusulas sobre facultades del Instituto de Aseguradores de Londres o a cualquier conjunto de cláusulas similares. La duración de la cobertura del seguro estará de acuerdo con las fracciones III y IV del artículo siguiente.*

*“El vendedor debe proporcionar, a petición y expensas del comprador, un seguro contra los riesgos de guerra, huelgas, motines y disturbios civiles si fuere asegurable. El seguro mínimo cubrirá el precio previsto en el contrato más un diez por ciento y se concertará en la moneda del contrato.*

*“IV Entregar la mercancía a bordo de la embarcación en el puerto de embarque, en la fecha o dentro del plazo acordado;*

*“V. Con sujeción a las previsiones de la fracción IV del artículo siguiente, correr con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque;*

*“VI. Con sujeción a las previsiones de la fracción V del artículo siguiente, pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía, hasta el momento en que haya sido entregada de conformidad con la fracción la fracción IV de este artículo; y*

*“(b) El flete y todos los demás gastos resultantes de la fracción III de este artículo relativos al contrato de transporte, incluidos los costos de cargar la mercancía a bordo de la embarcación; y*

*“(c) Los costos de seguro resultantes de la fracción III de este artículo relativos al contrato de seguro; y*

*“(d) Cualesquiera gastos de descarga en el puerto de destino convenido que sean de cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y*

*“(e) Cuando sea pertinente, los gastos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la exportación y, para su tránsito por cualquier país, si fueran a cargo del vendedor según el contrato de transporte.*

*“I. Dar al comprador aviso suficiente de que la mercancía ha sido entregada de conformidad con la fracción IV de este artículo, así como cualquier otra información que precise el comprador para adoptar las medidas normalmente necesarias que le permitan recibir la mercancía;*

*“II. A sus propias expensas y sin retraso, proporcionar al comprador el documento de transporte usual para el puerto de destino convenido.*

*“Este documento debe cubrir la mercancía del contrato, estar fechado dentro del periodo acordado para el embarque, facultar al comprador para reclamar la mercancía al transportista en el puerto de destino y, salvo que se haya acordado otra cosa, autorizar al comprador para vender la mercancía en tránsito transfiriendo el documento a un comprador posterior o avisando al transportista.*

*“Cuando ese documento de transporte se emita en varios ejemplares, el juego completo de originales debe presentarse al comprador.*

*“Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refieren los párrafos anteriores puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.*

*“III. Pagar los gastos de aquellas operaciones de verificación necesarias al objeto de entregar las mercancías según la fracción IV de este artículo.*

*“El vendedor debe proporcionar a sus propias expensas el embalaje requerido para el transporte de la mercancía, ordenado por él. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente.*

*“IV Prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de expedición y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía y, si es necesario, para su tránsito por cualquier país.*

*“El vendedor debe proporcionar al comprador, a petición suya, la información necesaria para obtener cualquier seguro complementario.*

*“ARTÍCULO 267.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

- “I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*
- “II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier permiso de importación u otra autorización oficial y llevar a cabo, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para la importación de la mercancía y para su tránsito por cualquier país;*
- “III. Aceptar la entrega de la mercancía cuando haya sido entregada de conformidad con la fracción IV del artículo anterior y recibirla del transportista en el puerto de destino convenido;*
- “IV Soportar todos los riesgos de pérdida y daño de la mercancía desde el momento en que haya sobrepasado la borda de la embarcación en el puerto de embarque.*
- “El comprador debe, si no ha dado aviso según la fracción VI de este artículo, correr con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del periodo fijado para el embarque, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato.*
- “V Con sujeción a las previsiones de la fracción III del artículo anterior relativas al contrato de transporte, pagar:*
  - “(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior; y*
  - “(b) Todos los costos y cargas relativos a la mercancía mientras está en tránsito hasta su llegada al puerto de destino, salvo que tales costos y cargas fueran de cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y*
  - “(c) Los gastos de descarga, incluyendo los gastos de las gabarras y del muellaje, salvo que esos costos y cargas fueran por cuenta del vendedor según el contrato de transporte; y*
  - “(d) Todos los gastos contraídos, si no se ha dado aviso conforme a la fracción VI de este artículo, en relación a la mercancía desde la fecha acordada o la fecha de expiración del periodo fijado para el embarque, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato; y*
  - “(f) Cuando sea pertinente, todos los derechos, impuestos y demás cargas, así como los gastos para realizar los trámites aduaneros exigibles a la importación de la mercancía y, cuando sea necesario, por su tránsito por cualquier país, salvo que estén incluidos dentro de los costos previstos en el contrato de transporte;*



*“V. Cuando esté autorizado para determinar el momento de embarcar la mercancía y/o el puerto de destino, dar aviso suficiente al vendedor al respecto;*

*“VI. Aceptar el documento de transporte de acuerdo con la fracción VIII del artículo anterior, si es conforme al contrato;*

*“VII. Pagar los costos de cualquier inspección previa al embarque, excepto cuando tal inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“VIII. Pagar todos los gastos y cargas contraídos para obtener los documentos o mensajes electrónicos equivalentes mencionados en la fracción X del artículo anterior y reembolsar aquéllos en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.*

*“El comprador debe proporcionar, a petición de éste último la información necesaria para obtener un seguro.*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO VI  
COMPRAVENTA ENTREGADA SOBRE BUQUE –DES-**

*“ARTÍCULO 268.- En la compraventa DES el vendedor realizará la entrega cuando la mercancía sea puesta a disposición del comprador a bordo de la embarcación, no despachada de aduana para la importación, en el puerto de destino convenido. El vendedor deberá soportar todos los costos y riesgos inherentes al llevar la mercancía al puerto de destino acordado con anterioridad a la descarga.*

*“ARTÍCULO 269.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:*

*“I. Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa, así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;*

*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de exportación u otra autorización oficial, así como cualesquiera otros documentos y llevar a cabo, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros necesarios para la exportación de la mercancía y para su tránsito por cualquier país;*

*“III. Contratar, por su propia cuenta, el transporte de la mercancía al punto convenido, si lo hay, en el puerto de destino convenido. Si no se acuerda un punto o no lo determina la práctica, el vendedor puede elegir el punto en el puerto de destino convenido que mejor se adecue a su conveniencia;*

*“IV Poner la mercancía a disposición del comprador a bordo del buque, en el punto de descarga mencionado de acuerdo a la fracción anterior de este artículo del puerto de destino convenido, en la fecha o dentro del período acordado, de modo que puedan ser levantadas del buque por medios de descarga apropiados a la naturaleza de la mercancía;*

*“V. Con sujeción a las previsiones de la fracción IV del artículo siguiente, soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada según la fracción anterior de este artículo;*

*“VI Con sujeción a las previsiones de la fracción V del artículo siguiente, pagar:*

*“(a) Además de los costos resultantes de la fracción III de este artículo con relación al contrato de transporte, todos los gastos relativos a la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV de este artículo;*

*“(b) Cuando sea pertinente, los gastos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la exportación de la mercancía y por su tránsito por cualquier país antes de la entrega de acuerdo con la fracción IV de este artículo;*

*“VII Dar al comprador aviso suficiente del momento estimado de llegada del buque designado conforme a la fracción IV de este artículo, así como cualquier otra información que precise el comprador para adoptar las medidas normalmente necesarias que le permitan recibir la entrega de la mercancía;*

*“VIII Proporcionar al comprador, por cuenta del primero, la orden de entrega y/o el documento de transporte usual que autorice al comprador a reclamar la mercancía al transportista en el puerto de destino;*

*“Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refiere el párrafo anterior puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente.*

*“IX Proporcionar, a sus propias expensas, el embalaje requerido para la entrega de la mercancía. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente;*

*“X. Prestar al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de expedición y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía.*

*“ARTÍCULO 270.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

- “I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*
- “II. Obtener, a su propio riesgo y expensar, cualquier licencia de importación u otra autorización oficial y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros necesarios para la importación de la mercancía;*
- “III. Recibir la entrega de la mercancía cuando se haya entregado, de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior;*
- “IV Soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento en que haya sido entregada según la fracción IV del artículo anterior.*

*“El comprador debe, si no da aviso con arreglo a la fracción VI de este artículo, correr con todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del período fijado para la entrega, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato;*

*“I. Pagar:*

- “(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior, incluyendo los gastos de las operaciones de descarga necesarias para recibir la entrega de la mercancía desde el buque; y*
  - “(b) Todos los gastos adicionales contraídos si omite recibir la entrega de la mercancía cuando hayan sido puestas a su disposición de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior, o si no da aviso de acuerdo con la fracción VI de este artículo, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato;*
  - “(c) Cuando sea parte pertinente, los gastos de los trámites aduaneros así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la importación de la mercancía.*
- “I. Cuando esté autorizado para determinar el momento, dentro del período acordado, y/o el punto de recepción de la entrega en el puerto de destino convenido, dar al vendedor aviso suficiente al respecto;*
  - “II. Aceptar la orden de entrega o el documento de transporte de acuerdo con la fracción VIII del artículo anterior;*
  - “III. Pagar los costos de cualquier inspección previa al embarque, excepto cuando tal inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“IV Pagar todos los gastos y cargas contraídos para obtener los documentos o mensajes electrónicos equivalentes mencionados en la fracción X del artículo anterior y reembolsar aquellos en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.*

**“TITULO OCTAVO  
DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS  
CAPÍTULO VII  
COMPRAVENTA ENTREGADA EN MUELLE –DEQ-**

*“ARTÍCULO 271.- En la compraventa DEQ el vendedor realizará la entrega cuando la mercancía es puesta a disposición del comprador, sin despachar de aduana para la importación, en el muelle del puerto de destino convenido. El vendedor deberá asumir los costos y riesgos ocasionados al llevar la mercancía al puerto de destino convenido y al descargar la mercancía sobre muelle.*

*“ARTÍCULO 272.- Las obligaciones del vendedor serán las siguientes:*

*“I. Suministrar la mercancía y la factura comercial, o su mensaje electrónico equivalente, de acuerdo con el contrato de compraventa, así como cualquier otra prueba de conformidad que pueda exigir el contrato;*

*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de exportación y otra autorización oficial, así como cualesquiera otros documentos y llevar a cabo, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para la exportación de la mercancía y para su tránsito por cualquier país;*

*“III. Contratar a sus propias expensas el transporte de la mercancía al muelle convenido del puerto de destino convenido. Si no se acordó un muelle específico o no lo determina la práctica, el vendedor puede elegir el muelle del puerto de destino convenido que mejor se adecue a su conveniencia;*

*“IV Poner la mercancía a disposición del comprador en el muelle mencionado en la fracción III de este artículo, en la fecha o dentro del período acordado;*

*“V Con sujeción a las previsiones de la fracción IV del artículo siguiente, soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía hasta el momento en que haya sido entregada según la fracción IV de este artículo;*

*“VI Con sujeción a las previsiones de la fracción V del artículo siguiente, pagar:*

*“(a) Además de los costos resultantes de la fracción III de este artículo, todos los gastos relativos a la mercancía hasta el momento en que*

*haya sido entregada sobre muelle de acuerdo con la fracción IV de este artículo;*

*“(b) Cuando sea pertinente, los gastos de los trámites aduaneros necesarios para la exportación, así como todos los derechos impuestos y demás cargas exigibles a la exportación de la mercancía y por su tránsito por cualquier país antes de la entrega;*

*“VII Dar al comprador aviso suficiente del momento estimado de llegada del buque designado de acuerdo con la fracción IV de este artículo, así como cualquier otra información que precise el comprador para adoptar las medidas normalmente necesarias que le permitan recibir la entrega de la mercancía;*

*“VIII Proporcionar al comprador, por cuenta del primero, la orden de entrega y/o el documento de transporte usual que le autorice a recibir la mercancía y retirarla del muelle. Si el vendedor y el comprador han acordado comunicarse electrónicamente, el documento a que se refiere el párrafo anterior puede ser sustituido por un mensaje de intercambio electrónico de datos equivalente;*

*“IX Pagar los gastos de aquellas operaciones de verificación necesarias al objeto de entregar la mercancía de acuerdo con la fracción IV de este artículo.*

*“El vendedor debe proporcionar por su propia cuenta el embalaje requerido para la entrega de la mercancía. El embalaje ha de ser marcado adecuadamente;*

*“XI Prestar al comprador al comprador, a petición, riesgo y expensas de este último, la ayuda precisa para obtener cualquier documento o mensaje electrónico equivalente emitido o transmitido en el país de expedición y/o de origen que el comprador pueda requerir para la importación de la mercancía;*

*“El vendedor debe proporcionar al comprador, a petición de éste, la información necesaria para obtener un seguro.*

*“ARTÍCULO 273.- Las obligaciones del comprador serán las siguientes:*

*“I. Pagar el precio según lo dispuesto en el contrato de compraventa;*

*“II. Obtener, a su propio riesgo y expensas, cualquier licencia de importación o autorización oficial, así como cualesquiera otros documentos, y realizar, cuando sea pertinente, todos los trámites aduaneros para la importación de la mercancía;*

*“III. Recibir la entrega de la mercancía cuando se haya entregado de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior;*

*“IV Soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde el momento en que haya sido entregada según la fracción IV del artículo anterior.*

*“V El comprador debe, si no da aviso con arreglo a la fracción VI de este artículo, soportar todos los riesgos de pérdida o daño de la mercancía desde la fecha acordada o desde la fecha de expiración del período fijado para la entrega, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido debidamente determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato;*

*“VI Pagar:*

*“(a) Todos los gastos relacionados con la mercancía desde el momento en que haya sido entregada de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior, incluyendo cualquier costo de manipulación de la mercancía en el puerto para su transporte o depósito posteriores en un almacén o terminal; y*

*“(b) Todos los gastos adicionales contraídos si no recibe la entrega de la mercancía cuando haya sido puesta a su disposición de acuerdo con la fracción IV del artículo anterior, o si no da aviso de acuerdo con la fracción VI de este artículo, siempre que, no obstante, la mercancía haya sido determinada según el contrato, es decir, claramente puesta aparte o identificada de otro modo como la mercancía objeto del contrato; y*

*“(c) Cuando sea pertinente, el costo de los trámites aduaneros, así como todos los derechos, impuestos y demás cargas exigibles a la importación de la mercancía y por su transporte posterior.*

*“I. Cuando esté autorizado para determinar el momento, dentro del período acordado, y/o el punto de recepción de la entrega en el puerto de destino convenido, dar al vendedor aviso suficiente al respecto;*

*“II. Aceptar la orden de entrega o el documento de transporte de acuerdo con la fracción VIII del artículo anterior;*

*“III. Pagar los costos de cualquier inspección previa al embarque, excepto cuando tal inspección sea ordenada por las autoridades del país de exportación;*

*“IV Pagar todos los gastos y cargas contraídos para obtener los documentos o mensajes electrónicos equivalentes mencionados en la fracción X del artículo anterior y reembolsar aquellos en que haya incurrido el vendedor al prestar su ayuda al respecto.”*

Mis comentarios a este título fueron los siguientes:

“México, D. F., a 20 de agosto de 2002.

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.  
“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA  
“ASUNTO : COMENTARIOS A LA OCTAVA ENTREGA DEL  
PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO  
MARÍTIMOS DEL MTR. DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.**

---

*“Gran sorpresa me ha causado que en un Proyecto de Ley imperativa, como lo es el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se incluyan los términos internacionales de comercio (INCOTERMS), versión 2000, que son reglas de comercio no obligatorias, cuya finalidad es:*

*“Establecer reglas internacionales para interpretar los términos comerciales mas utilizados en las transacciones internacionales, preferentemente en compraventas.”*

*“Por otra parte los INCOTERMS fueron adoptados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en Paris en 1936, Cámara de la que soy miembro, ya que a propuesta de ella pertenezco al Comité Ejecutivo de la Organización Internacional de Arbitraje Marítimo (OIAM), y han sido revisados y reformados en varias ocasiones 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y 2000, hoy día estamos a punto de modificarlos nuevamente, ya que fui consultado para ello desde el año pasado.*

*“Por lo mismo, simplemente tendría que hacerse un reenvió a los mismos señalando que se estaría a su última versión, en el artículo respectivo de la Ley.*

*“Los términos elegidos no son todos los que se aplican al transporte marítimo, por ejemplo, el FCA o “Free Carrier”, Libre transportista... lugar convenido, que además de ser aplicable al transporte marítimo, también lo puede ser respecto del transporte multimodal; tampoco se hace referencia a la posibilidad, en el caso de la Compraventa CIF, de pactar intereses cuando la compraventa se celebre a plazos por ambas partes, convirtiéndola en CIFI; tampoco se hace referencia a la compraventa CPT, “Carriage paid to”, Transporte pagado... lugar de destino convenido, que puede ser empleada en cualquier modo de transporte, incluidos el transporte marítimo y el transporte multimodal; igualmente en el caso de la compraventa CIP, Carriage and Insurance paid to, Transporte y seguro pagados hasta... lugar de destino convenido.*

*“Si bien es cierto que la Compraventa DAF, “Delivered at frontier”, Entregada en frontera... lugar convenido; la compraventa DDU, “Delivered duty unpaid”, Entregada derechos no pagados... lugar de destino convenido y la compraventa DDP, “Delivered duty paid”, Entregada*

derechos pagados... lugar de destino convenido, son empleadas preferentemente en la carretera y el ferrocarril nada impide su empleo en el transporte marítimo y el transporte multimodal.

*“Luego, podemos ver, que era innecesario reproducir los INCOTERMS, bastaba con adoptar un artículo haciendo reenvió a los mismos, con referencia a su última versión, lo cual si puede hacerse en el texto de la Ley.*

*“Demás esta hacer cualquier otra apreciación sobre el contenido de dicha parte, pues quiero suponer que el Mtro. Enríquez Rosas haya copiado correctamente su texto, trabajo innecesario.*

*“Nuevamente, señor Diputado Reyes Roel debo oponerme al texto propuesto del Título de las compraventas marítimas, toda vez que es una reproducción innecesaria de los INCOTERMS 2000, a los cuales bastaba hacer un reenvío indicado, eso si, destacando que se hace en referencia a su última versión, para hacer obligatoria la aplicación de ésta y no de las anteriores.*

#### **“Atentamente**

*”c.c.p. Diputado Federal José Tomás Lozano y Pardinias.”*

Las diferencias siguen siendo notorias conforme se avanzaba en las entregas de los capítulos y títulos del Mtro. Enríquez; continuando con su trabajo, leamos la novena entrega, realizada por de él.

#### **“TÍTULO NOVENO**

#### **“DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS**

---

##### **“Consideraciones Generales**

*“(a) Motivación.- La Comisión de Marina ha aprobado la estructura de la ley, en la cual se incluye un título disposiciones procesales de naturaleza marítima. La necesidad de incluir el título estriba fundamentalmente en que los procedimientos de naturaleza mercantil no responden a la naturaleza y en consecuencia, a los requerimientos propios del Derecho marítimo. Es además natural que las disposiciones procesales se integren en la misma ley, pues existen disciplinas específicas –por ejemplo en la limitación de responsabilidad por reclamaciones marítimas- en donde las normas internacionales sustantivas y adjetivas devienen de tratados internacionales únicos. Así, tanto en el ámbito internacional como en el nacional es conveniente crear cuerpos normativos que sean efectivamente sistemas; es decir que sean autosuficientes.*



*“(b) Estructura.- Se han retomado –con ciertos cambios- los capítulos existentes en el proyecto original –el cual es descrito en el siguiente epígrafe- en donde se regulan los siguientes temas en igual número de capítulos: (i) disposiciones generales; (ii) embargo o retención de embarcaciones o carga; (iii) ejecución de privilegios marítimos; (iv) ejecución de la hipoteca marítima; (v) reclamación por abordaje; (vi) liquidación por avería común; (vii) remuneración por salvamento; y (viii) limitación de responsabilidad civil. Además, se ha reubicado el capítulo sobre investigación de accidentes marítimos, para pasar a formar parte del presente título. Por último, se ha diseñado un capítulo del procedimiento de distribución de competencias entre las autoridades marítimas, laborales y migratorias. Debe señalarse que si bien en existen ciertas normas de carácter adjetivo en título sobre seguro marítimo, estas guardan una especial armonía con las normas sustantivas del mismo, por lo que se propone mantener unidas ambas categorías en el título señalado<sup>225</sup>.*

*“(c) Fuente.- El título tiene su origen en el proyecto del Dr. Ignacio Melo, especialista en Derecho marítimo y abogado postulante de causas marítimas. Su trabajo se realizó con el objeto de formar parte de la Ley de Navegación vigente; sin embargo, el Ejecutivo Federal en 1993 decidió excluir contenidos que no se consideraban –equivocadamente desde nuestro punto de vista- necesarios<sup>226</sup>.*

*“(d) Contenidos adecuados.- El proyecto del Dr. Melo es adecuado, pues inserta de modo armónico e integral una diversidad de normas sustantivas de tratados internacionales y legislación nacional con la tradición procesal mexicana de ordenamientos como el Código Federal de Procedimientos Civiles o el Código de Comercio<sup>227</sup>.*

*“Consideraciones Particulares sobre Investigación de Accidentes Marítimos*

*“(e) Accidentes e incidentes (art. 197).- No es correcto considerar estos dos conceptos como sinónimos. Los elementos de culpabilidad son base para la distinción que debe hacerse<sup>228</sup>.*

*“(f) Ambito espacial de validez (aa. 198 – 199).- No es correcto que se limite el ámbito de validez de la norma a dos espacios limitados, sino que debe ampliarse a todas las vías navegables en los términos de las definiciones de la propia ley<sup>229</sup>.*

*“Redacción*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO I**

---

<sup>225</sup> Consultoría CMCD.

<sup>226</sup> Ibidem.

<sup>227</sup> Ibidem.

<sup>228</sup> CAMEINTRAM, TMM, Consultoría CMCD.

<sup>229</sup> SM, CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.

## **DISPOSICIONES GENERALES**

*“ARTÍCULO 274.- Salvo lo dispuesto expresamente en esta ley, a los procesos y procedimientos de naturaleza marítima regulados en este título, se les aplicarán de modo supletorio las normas del Código Federal de Procedimientos Civiles.*

*“Cuando en el emplazamiento para un proceso en materia marítima, el demandado tuviera su domicilio en el extranjero, éste se efectuará mediante carta rogatoria o bien, a través de su agente naviero. El emplazamiento que se practique por conducto de agentes navieros, deberá efectuarse dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha en que la autoridad marítima expida constancia relativa a la calidad de agente naviero.*

*“Si el demandado reside dentro de la circunscripción territorial del Juez de Distrito que conozca del asunto, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes al emplazamiento. Si reside fuera de la circunscripción aludida, y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá contestar la demanda dentro de los cuarenta días hábiles siguientes al que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio del agente.*

*“ARTÍCULO 275.- A toda demanda con la que se inicie un proceso marítimo deberán acompañarse los documentos fundatorios de la pretensión. Según lo que se haga valer, estos documentos serán según el caso:*

*“I. El original del conocimiento de embarque o de cualquier otro título representativo de mercancías;*

*“II. El original o copia certificada por fedatario público en donde conste la subrogación;*

*“III El original o copia certificada por fedatario público del contrato de que se trate el asunto;*

*“IV El original o copia certificada de las diligencias efectuadas ante la autoridad marítima en los casos de accidentes marítimos, abordajes, avería común o salvamentos; y*

*“V El original o copia certificada por fedatario público de la constancia relativa de la calidad del agente naviero, cuando se emplace a través de éste.*

*“ARTÍCULO 276.- La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación se harán a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la capitanía de puerto en donde se encuentre la embarcación. Cuando la inspección sea conducida en la capitanía de puerto, los objetos materia de ésta se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.*

*“ARTÍCULO 277.- Cuando en este título se establezca la obligación del propietario, naviero o entidad relacionada a éstos de otorgar una garantía, será suficiente la presentación de una carta de garantía del club de protección de indemnización respectivo, cuando éste sea miembro de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO II  
INVESTIGACION DE ACCIDENTES MARÍTIMOS**

*“ARTÍCULO 278.- La autoridad marítima estará facultada para investigar todo accidente o incidente marítimo que tenga lugar en cualquier vía navegable.*

*“ARTÍCULO 279.- El capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, estará obligado a levantar el acta de protesta de todo accidente o incidente marítimo; así como de cualquier otro hecho de carácter extraordinario relacionado con la navegación o con el comercio marítimo.*

*“ARTÍCULO 280.- Se reputarán de acuerdo a sus características propias como accidentes o incidentes marítimos según sea el caso, de modo enunciativo los siguientes:*

- “I. El abordaje de embarcaciones de cualquier tipo; o bien de hidroaviones amarados o en posición de amarar o de despegar;*
- “II. La arribada forzosa;*
- “III El naufragios (sic), el incendio, la varaduras (sic) o el encallamiento;*
- “IVLa avería común o la particular;*
- “V El acto o la omisión que genere contaminación marina;*
- “VIEl cambio obligado de ruta o puerto de destino, ocasionado por catástrofes naturales.*

*“ARTÍCULO 281.- En materia de abordaje, estarán legitimados para levantar actas de protesta los capitanes y los miembros de las tripulaciones de las embarcaciones involucradas en el mismo. Cuando la embarcación sea de pabellón extranjero, el denunciante podrá solicitar que el cónsul del país de la bandera de la embarcación esté presente durante las diligencias que se practiquen.*

*“ARTÍCULO 282.- El acta de protesta se presentará ante el capitán de puerto y se sujetará a las siguientes reglas:*

- “I. Deberá entregarse dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado;*
- “II. El denunciante expondrá los hechos, actos u omisiones materia de la denuncia en forma detallada y circunstanciada;*
- “III. De oficio o a petición del denunciante, la autoridad marítima estará facultada para requerir la declaración de toda persona involucrada en los hechos denunciados o conocedora de ellos, así como para realizar las inspecciones y mandar practicar los peritajes que fueren convenientes para determinar las circunstancias en que se produjeron los acontecimientos denunciados, sus probables causas, los daños ocasionados y las personas a quienes podría imputarse responsabilidad, y*

*“IV. Todas las actuaciones se harán constar en un acta administrativa, la cual será firmada por los que intervengan en ella y por el capitán de puerto.*

*“ARTÍCULO 283.- Realizadas las actuaciones a que se refiere el artículo anterior, el expediente será remitido a la Secretaría, la cual deberá:*

- “I. Revisar el expediente con el fin de determinar si está debidamente integrado y, en su caso, disponer que se practique cualquier otra diligencia que se estime necesaria;*
- “II. Emitir dictamen fundado y motivado en el que se establezca si se incurrió en infracción administrativa y si, en su opinión, los hechos denunciados podrían considerarse configurativos de un delito. Cuando se trate de operaciones de salvamento, el dictamen determinará también el monto de la remuneración, la cual deberá calcularse en los términos del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo;*
- “III. Imponer, en su caso, las sanciones administrativas que corresponda y, de considerarlo procedente, turnar (sic) las actuaciones al ministerio público federal para el ejercicio de las funciones que le competan; y*
- “IV. Trasladar el expediente al juzgado de distrito competente en el puerto de arribo, con aviso a las demás autoridades correspondientes, si alguna de ellas no estuviere conforme con el dictamen de que se trata en el segundo párrafo de la fracción II de este artículo.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO III  
CONFLICTOS MARÍTIMOS DE NATURALEZA LABORAL**

*“ARTÍCULO 284.- Lo dispuesto en este capítulo será aplicable exclusivamente a los conflictos de naturaleza laboral que surjan entre navieros y tripulantes de embarcaciones extranjeras que se encuentren en cualquier vía navegable mexicana. La Ley Federal del Trabajo tendrá carácter supletorio a las normas de este capítulo. Cualquier otro conflicto marítimo de naturaleza laboral será regulado por la legislación aplicable ante las autoridades competentes.*

*“ARTÍCULO 285.- El procedimiento de coordinación de competencias entre autoridades marítimas, laborales y migratorias regulado en este capítulo no restringirá de forma alguna las facultades de cada una de dichas autoridades. Todas ellas estarán obligadas a facilitar de modo expedito la solución efectiva de los conflictos laborales.*

*“ARTÍCULO 286.- Cuando surja un conflicto regulado según se dispone en este capítulo, las autoridades y partes del mismo deberán desahogar el siguiente procedimiento:*

- “I. Dentro de las veinticuatro horas siguientes al arribo de la embarcación o en su caso, al momento en que se hubiere producido el suceso denunciado, el capitán de toda embarcación o, en su ausencia, el oficial que le siga en mando, el representante de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, o la asociación sindical internacional que acredite la*

*representación de los tripulantes, estarán legitimados para levantar un acta de protesta ante la capitanía de puerto, de conformidad con lo establecido en el capítulo precedente.*

- “II. En un plazo de tres días hábiles luego del levantamiento del acta de protesta, cualquiera de los sujetos señalados en la fracción anterior deberán presentar iniciar el proceso o procedimiento laboral pertinente ante la autoridad laboral competente. Será autoridad laboral competente para resolver sobre el conflicto laboral la Junta Especial de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje que corresponda atendiendo al puerto en que se presente la protesta; o bien, la que determine la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje de conformidad con el reglamento respectivo atendiendo al tipo de conflicto laboral.*
- “III. En la resolución de todo conflicto laboral, la autoridad del trabajo estará obligada a comparar las normas laborales sustantivas del país del pabellón de la embarcación con las normas equivalentes nacionales y aquéllas contenidas en los tratados internacionales de la Organización Internacional del Trabajo de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte al momento de la tramitación del asunto. Tras dicha comparación, estará obligada a privilegiar la aplicación de la norma que a su juicio sea mejor para los tripulantes, teniendo en cuenta la jerarquía de los tratados internacionales sobre la legislación ordinaria o la extranjera.*
- “IV. En el mismo plazo establecido en la fracción segunda de este artículo, la capitanía de puerto que haya conocido de la protesta deberá notificar a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social así como al Instituto Nacional de Migración sobre el conflicto existente, para que actúen en el ámbito de sus respectivas competencias.*
- “V. En el mismo plazo establecido en la fracción que antecede, y sin perjuicio de las medidas ordenadas por la autoridad laboral competente para resolver el conflicto, la capitanía de puerto deberá citar al agente naviero consignatario de la embarcación y en su caso, al propietario de la embarcación para que en un plazo de tres días hábiles desahoguen una audiencia en las oficinas de la capitanía de puerto en donde se consideren las peticiones de la tripulación. La capitanía de puerto levantará un acta de dicha audiencia y los que en ella intervengan deberán firmarla. El acta será relacionada en el expediente de la autoridad competente para resolver el conflicto.*
- “VI. Cuando la gravedad de la situación así lo justifique, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social o bien la autoridad laboral competente para resolver el conflicto en cuestión, estarán facultadas para solicitar a la capitanía de puerto la negativa o en su caso, la cancelación del despacho de la embarcación, con el propósito de garantizar los privilegios marítimos de naturaleza laboral y de seguridad social de los tripulantes, así como para decretar las medidas cautelares conducentes.*
- “VIII. Cuando se iniciare la tramitación de declaración de abandono de la embarcación en los términos de esta ley, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social o bien la autoridad laboral competente para resolver el*

*conflicto en cuestión, deberán ordenar a la tripulación el desembarco inmediato. La capitanía de puerto será responsable de ejecutar la orden de desembarco.*

*“X Una vez que la tripulación haya sido desembarcada la tripulación y esté comprobado su buen estado de salud, el Instituto Nacional de Migración tramitará la repatriación a costa del naviero o del propietario de la embarcación de modo solidario. Los tripulantes estarán legitimados para designar un apoderado para la continuación y resolución del conflicto.*

*“XI Una vez que exista resolución definitiva favorable a los tripulantes derivada del conflicto laboral y sin que los créditos laborales hayan sido todavía cubiertos, la autoridad marítima, a solicitud de la autoridad laboral que haya conocido del conflicto, estará facultada para declarar el abandono de la embarcación en los términos de esta ley, con el propósito de garantizar los privilegios marítimos de naturaleza laboral y de seguridad social de los tripulantes.*

*“XII La ejecución de los privilegios marítimos de naturaleza labora y de seguridad social resultantes del conflicto, será tramitada de conformidad con el Capítulo V de este título.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO IV  
EMBARGO O RETENCIÓN DE EMBARCACIONES O CARGA**

*“ARTÍCULO 287.- El acreedor o el titular de derechos de retención que hubiere promovido o fuere a promover juicio podrá solicitar como medida precautoria el embargo o retención de la embarcación o de la carga relacionadas con su pretensión, para lo cual deberá exhibir los originales de los documentos en quo consten sus créditos; precisar el importe de éstos, o el de la demanda, si ya estuviere presentada; describir los bienes objeto de la medida; así como exponer las razones por las cuales la estima necesaria. Para los efectos de este capítulo, se considerarán hábiles las veinticuatro horas de cada uno de los trescientos sesenta y cinco días del año.*

*“ARTÍCULO 288.- En todo caso, únicamente se admitirá el embargo o retención de embarcaciones por los créditos previstos por el texto del Convenio Internacional sobre Embargo de Buques.*

*“ARTÍCULO 289.- Decretada la medida de embargo o retención, el Juez de Distrito la comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría y a la capitanía de puerto para los efectos correspondientes.*

*“ARTÍCULO 290.- La diligencia de cumplimiento se hará constar en acta, en la*

*cual se consignará el inventario de las cosas retenidas o embargadas; se describirá el estado en que se encuentren y se señalará el lugar en donde permanecerán, así como el nombre del responsable de su custodia.*

*“Si la cosa embargada o retenida es perecedera, o si pudiera dañarse o sufrir mermas o deterioros, se procederá a su venta, y el producto se invertirá en una institución de crédito, a disposición del Juez de Distrito.*

*“ARTÍCULO 291.- El solicitante del embargo o de la retención responderá de los daños y perjuicios que se originen por el decreto de la misma, si no promoviere el proceso correspondiente dentro de los cinco días hábiles siguientes o si tramitado éste, la sentencia es desestimatoria.*

*“ARTÍCULO 292.- El monto de la fianza que debe otorgar el solicitante no será inferior al valor de la carga o, en su caso, a la remuneración que se devengaría durante un mes por el fletamento por tiempo de la embarcación, cuyo importe se determinará con base en los datos que aparezcan en el respectivo contrato de fletamento, o bien en el informe que la Secretaria envíe al Juez de Distrito por cualquier medio de transmisión de textos.*

*“Si el monto de la fianza estuviese referido al valor del flete, y si el proceso respectivo se prolongare, el Juez de Distrito podrá requerir que se incremente la fianza hasta la cantidad que considere prudente con base en los criterios anteriores.*

*“ARTÍCULO 293.- El embargo o retención precautorios a que se refiere este capítulo serán levantados si el solicitante no promoviere el proceso correspondiente dentro del plazo previsto en el artículo anterior; si no ampliare la garantía cuando el Juez de Distrito así lo dispusiere; o bien si el afectado otorgare contragarantía a satisfacción del Juez de Distrito, por una cantidad igual al ciento cincuenta por ciento del crédito reclamado. En cualquiera de los casos aquí previstos, el levantamiento se decretará de plano y la diligencia se hará constar en acta.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO V  
EJECUCIÓN DE PRIVILEGIOS MARÍTIMOS**

*“ARTÍCULO 294.- Los créditos privilegiados marítimos dan lugar a la ejecución, por su importe total, sobre la embarcación fletes o cargas afectos al pago de los mismos, por lo que, a petición del actor, se decretará el embargo o se confirmará la retención de estos al admitir la demanda.*

*“El acreedor hipotecario podrá pagar o tomar a su cargo los créditos*

*privilegiados que le precedan, caso en el cual la hipoteca quedará en primer rango.*

*“ARTÍCULO 295.- Cuando la suma de los créditos privilegiados exceda el valor de los bienes afectos a su pago, el Juez de Distrito, a solicitud de cualquier acreedor privilegiado, hará la declaración de apertura del concurso de acreedores privilegiados sobre la embarcación, el flete o la carga, el cual se tramitará de acuerdo con las reglas de la Ley de Concursos Mercantiles, en lo no previsto en las fracciones siguientes:*

*“II. La apertura del concurso producirá los efectos de hacer exigibles todos los créditos privilegiados incluidos los aún no vencidos, y de suspender la causación de intereses de todos ellos;*

*“III. La apertura del concurso se hará saber a todos los acreedores privilegiados, a quienes se convocará para que hagan valer sus derechos, mediante edictos que se publicarán por tres veces, con espacio de diez días entre cada una, en un diario de circulación nacional. Además, se fijarán durante diez días, en los estrados del Juzgado de Distrito, en el Registro Público Marítimo Nacional y en lugar visible de la embarcación o de la carga, si ello fuere posible;*

*“IV. Dentro de los diez días hábiles siguientes a la última publicación de los edictos, los acreedores podrán oponerse a la apertura del concurso o, en su caso, demandar el reconocimiento de sus créditos;*

*“V. Transcurrido dicho plazo y resueltas las oposiciones presentadas, el Juez de Distrito citará a junta de acreedores, en la cual se propondrá, para debate, el reconocimiento, la exclusión a la reserva de los créditos demandados, así como la graduación y prelación de los primeros.*

*“VI. Dentro de los quince días hábiles siguientes a la última sesión de la junta de acreedores, el Juez de Distrito dictará resolución respecto de todos los créditos presentados, contra la cual procederá el recurso de apelación con efectos suspensivos;*

*“VII. Desde que quede firme la resolución que desestime todas las oposiciones hechas valer contra la declaración de apertura del concurso, el Juez de Distrito ordenará la venta de los bienes por corredor público, y el producto se mandará invertir en una Institución de crédito a disposición del Juzgado de Distrito, para que sea distribuido en su oportunidad.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO VI  
EJECUCIÓN DE LA HIPOTECA MARÍTIMA**



*“ARTÍCULO 296.- Conocerá del proceso hipotecarlo marítimo el Juez de Distrito competente en el lugar del domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación a elección del actor; y, para su tramitación, se observarán las reglas del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal, en lo no previsto en las fracciones siguientes:*

- “I. Al admitir la demanda, el Juez do Distrito ordenará el embargo de la embarcación y la expedición do cédula hipotecaria, la cual se inscribirá en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional. El acreedor designará al depositario;*
- “II. Dentro de los nueve días siguientes al embargo, el deudor podrá hacer el pago de la cantidad demandada y de las costas, u oponer excepciones y defensas. En este último caso, el negocio se abrirá a prueba durante un plaza de quince días hábiles, después de lo cual se dejarán los autos a disposición de las partes por tres días hábiles para que formulen sus alegatos;*
- “III. Transcurrido el plaza de alegatos, el Juez do Distrito dictará sentencia. Si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo conforme a las reglas del Código Federal de Procedimientos Civiles, y con base en el precio que hubieren pactado las partes o, a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciere en los términos del citado código.*

*“En todo caso, antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para quo ejerzan los derechos que les confiere la presente ley;*

- “IV. Efectuada la adjudicación, so entregara la embarcación al adquirente, previo el pago de saldo del precio ofrecido, y se ordenará el otorgamiento de la escritura a póliza correspondiente. De modo simultáneo se dará aviso al Registro Público Marítimo Nacional para que haga los cambios pertinentes en el folio registral de la embarcación y, en caso de que ésta sea adquirida por un extranjero, para que se proceda a la dimisión de bandera.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO VII  
RECLAMACIÓN POR ABORDAJE**

*“ARTÍCULO 297.- Las cuestiones de competencia en materia de abordaje serán resueltas de conformidad con la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje y con la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordaje.*

*“ARTÍCULO 298.- La naturaleza, el alcance, las causas y la cuantía de los daños y perjuicios derivados de una reclamación por abordaje, sólo podrán ser probados mediante inspección judicial y peritajes, rendidos en los términos del Código Federal de Procedimientos Civiles. Los practicados en el procedimiento de protesta únicamente tendrán valor indiciario.*

*“ARTÍCULO 299.- El dictamen que se emita con motivo del procedimiento de protesta no vinculará, en cuando al sentido de la sentencia que deba pronunciarse, ni al Juez de Distrito que conozca de la demanda por daños y perjuicios, ni a aquél ante quien se tramite un proceso penal.*

*“ARTÍCULO 300.- Serán nulos de pleno derecho los pactos extraprocesales por virtud de los cuales se acepte o se asuma la responsabilidad del abordaje; la cual únicamente se establecerá en convenio, sentencia judicial, o bien, en laudo arbitral.*

*“ARTÍCULO 301.- La apertura de una indagatoria de carácter penal, o la tramitación de cualquier proceso de la misma naturaleza, no impedirán que se dé curso a un proceso mercantil de reclamación por abordaje. La sentencia que se dicte en el ámbito penal no prejuzgará respecto de la responsabilidad que se establezca en la sentencia mercantil.*

*“De la misma manera, las actuaciones en un proceso mercantil no impedirán la tramitación de uno penal, ni la sentencia dictada en aquel determinará el sentido de la que deba emitirse en éste.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO VIII  
DECLARACIÓN, COMPROMISO Y LIQUIDACIÓN POR AVERIA COMÚN**

*“ARTÍCULO 302.- Cuando se haya producido un acto de avería común, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso; las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre tales hechos.*

*“ARTÍCULO 303.- Corresponderá al capitán, al propietario o al naviero de la embarcación afectada declarar la avería común ante la autoridad marítima y, en caso de controversia, la demanda se presentará ante el Juez de Distrito competente, inmediatamente después de producidos los actos o hechos causantes de la avería. En caso de ocurrir la avería en un puerto, éste se considerará el primer puerto de arribo.*

*“ARTÍCULO 304.- Si el capitán, el propietario o el naviero no declaran la avería común, cualquier interesado en ella podrá solicitar al Juez de Distrito competente que ésta se declare; petición que sólo será procedente formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.*

*“ARTÍCULO 305.- De estar de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo un ajustador que realice la liquidación correspondiente.*

*“ARTÍCULO 306.- Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de la mercancía que deban contribuir a ella, estarán obligados, antes de que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito de dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o naviero para responder al pago que les corresponde. En dicho compromiso o garantía, el consignatario podrá formular todas las reservas que crea oportunas.*

*“A falta de depósito de garantía, el propietario o naviero tendrá el derecho de retener las mercancías hasta que se cumplan con las obligaciones que establece este artículo.*

*“ARTÍCULO 307.- La declaración de avería común no afectará las acciones particulares de las que puedan ser titulares el naviero o los propietarios de la carga.*

*“ARTÍCULO 308.- En un proceso marítimo de liquidación por avería común, las partes estarán legitimadas para hacer valer las siguientes pretensiones:*

*“I. Que, por resolución interlocutoria el Juez de Distrito competente:*

- “a) Establezca la existencia o inexistencia de avería común, cuando algún interesado jurídicamente esté inconforme con que la misma se hubiese declarado, o con que se hubiere omitido su declaración;*
- “b) Designe al ajustador que deba hacer la liquidación, cuando las partes no se hubieran puesto a no se pusieren de acuerdo en su nombramiento; o*
- “c) Determine los actos que deban considerarse en la liquidación de la avería común, cuando se estime que algunos de ellos debieron o no debieron tomarse en cuenta al hacer la declaración y*

*“II. Que, en sentencia definitiva, el Juez de Distrito competente:*

- “a) Establezca el monto total de la liquidación por los sacrificios o gastos extraordinarios de la avería común y las cantidades que correspondan a cada uno de estos conceptos; y*
- “b) Determine el importe de la cuota de contribución que cada parte debe asumir.*

*“ARTÍCULO 309.- Antes de iniciarse el proceso, o en cualquier etapa del mismo, los interesados podrán convenir en la designación del ajustador, o en las reglas a que debe sujetarse la liquidación, así como pactar que ésta se practique de manera extra-judicial. En este último caso, se dará por terminado el proceso judicial.*

*“ARTÍCULO 310.- Admitida una demanda de liquidación por avería común, el proceso se tramitará de la manera prevista en el Código Federal de Procedimientos Civiles para los incidentes que ponen obstáculo a la continuación del juicio. En resolución interlocutoria el Juez de Distrito competente, decidirá si ha lugar a declarar la existencia de la avería común y qué actos o hechos deben considerarse en ésta; debiendo además designar un ajustador.*

*“ARTÍCULO 311.- Los recursos que, en los términos establecidos en el Código Federal de Procedimientos Civiles se hicieren valer contra los proveídos a resoluciones dictadas en el curso del procedimiento a que se refiere el artículo anterior, no suspenderán el trámite del proceso de liquidación de avería comunes, que comprenderá las siguientes etapas procesales:*

- “I. Con independencia de que sea nombrado convencionalmente por las partes, o bien designado por el Juez de Distrito, el ajustador formulará a liquidación en un plazo máximo de diez días hábiles, con base en las reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de la avería o en su defecto, en aquellas que hubiere convenido las partes;*
- “II. Si cualquiera de los interesados estimare que la liquidación formulada por el ajustador no se apega a las reglas aplicables, expresara, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación respectiva, las razones de su impugnación con las cuales se dará vista a los demás intervinientes para que, en un plazo de tres días hábiles expresen lo que a su derecho convenga;*
- “III. Si el Juez de Distrito encontrare fundadas las objeciones formuladas por las partes, concederá al ajustador un plaza de cinco días hábiles para que haga las adecuaciones procedentes a la liquidación; y*
- “IV. Formulada en definitiva la liquidación, el Juez de Distrito dictará sentencia, en la cual se pronunciará sobre cada una de las pretensiones de las partes.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO IX  
REMUNERACIÓN POR SALVAMENTO**

*“ARTÍCULO 312.- El proceso de remuneración por salvamento tiene par objeto que se establezca el monto de dicha remuneración y su distribución.*

*“ARTÍCULO 313.- En los supuestos en que exista controversia en caso de ser varios salvadores, comprenderá las siguientes etapas procesales:*

*“I. Agotado el procedimiento de protesta por concepto de salvamento, la autoridad marítima turnará el expediente relativo al Juez de Distrito competente y pondrá a su disposición la embarcación o los bienes salvados;*

*“II. El Juez de Distrito, dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la recepción del expediente, hará saber a los interesados el monto de la remuneración por salvamento fijado por la autoridad marítima, y les concederá un plazo de cinco días hábiles para que manifiesten lo que a su derecho convenga;*

*“III. Si alguno de los salvadores o de los obligados al pago de la remuneración objetare el monto de ésta, el procedimiento se sujetará a lo provisto en el Código Federal de Procedimientos Civiles para los incidentes que constituyan obstáculo para la continuación del juicio;*

*“IV. El propietario o el naviero podrá retirar la embarcación o bien salvado, mediante la constitución de una fianza a satisfacción del Juzgado de Distrito, por una cantidad no inferior al ciento cincuenta por ciento del monto de la recompensa que hubiere determinado la propia autoridad marítima; y*

*“V. Resueltas las objeciones, o si ninguna se presentare, el Juez de Distrito dictará sentencia en la que, si condena al pago de la remuneración, determinará su forma de distribución entre los salvadores, de ser éstos vanos, y mandará requerir de pago inmediato a la parte condenada, con el apercibimiento de que, si no cumple en el plazo que la señalare, los bienes salvados se sacarán a remate.*

**“TITULO NOVENO  
DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS  
CAPÍTULO X  
LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL**

*“ARTÍCULO 314.- El proceso de limitación de responsabilidad civil tiene por objeto que se declare la existencia del derecho a ella y que se determine la suma total que, en caso de ser condenado, deba pagar el propietario, naviero o sujeto legitimado de conformidad con el tratado internacional que en este capítulo se señala, a un conjunto de acreedores, así como que se establezca la manera en que dicha suma debe ser distribuida entre éstos.*

*“ARTÍCULO 315.- Cualquier acción para intentar la limitación de responsabilidad civil quedará sujeta al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil Nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos. La acción se tramitará ante el Juzgado de Distrito competente de acuerdo con las siguientes etapas procesales:*

*“I. La presentación de demanda de limitación de responsabilidad deberá hacerse valer dentro del año siguiente a la presentación de la primera reclamación de pago de algún daño a crédito limitable y, al efecto, se deberá señalar el monto al que se pretende que se limiten las obligaciones y la fórmula de cálculo del mismo, e indicar:*

*“a)La cuantía de todas las reclamaciones formuladas a que pudieren ser planteadas con motivo de los hechos originadores de la responsabilidad que pretende limitarse;*

*“b)Los nombres o denominaciones y domicilios de todos los acreedores conocidos que deban resultar afectados por la limitación de responsabilidad, así como la causa y monto de sus respectivos créditos; y*

*“c) Las circunstancias descriptivas del viaje durante el cual se hubieran producido las causas generadoras de la responsabilidad de que se trate, con mención de la fecha y lugar de terminación de aquél.*

*“I. A la demanda deberá acompañarse el título de propiedad de la embarcación, una copia certificada de su arqueo; y si la embarcación fuere mexicana, una copia certificada íntegra del folio de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional;*

*“II. Previamente a la admisión de la demanda, el actor deberá depositar la cantidad a la que se pretenda que se limite su responsabilidad, o garantizar su pago a satisfacción del Juez de Distrito de conformidad con lo establecido al respecto en este título.*

*“En su caso, el depósito será irrevocable, constituirá un patrimonio separado, o de afectación al pago de los créditos objeto de la limitación de responsabilidad, y permanecerá invertido en una institución de crédito, a disposición del Juzgado de Distrito, hasta que los créditos sean cubiertos, aunque el promovente de la limitación sea constituido en quiebra;*

*“IV. Al admitir la demanda, el Juez de Distrito hará constar el monto por el que se hubiera constituido el depósito a que se refiere la fracción precedente, o bien la naturaleza y cuantía de la garantía prestada, y fijará un plazo no mayor de un mes ni mayor de dos, para que los acreedores presenten los títulos justificativos de sus créditos y privilegios.*

*“El auto admisorio producirá el efecto de suspender todos los procedimientos de ejecución singular originados por créditos afectados por la limitación de responsabilidad, así como el de atraer al conocimiento de Juez de Distrito tanto los instaurados como los que se iniciaren ante otros*

*juzgados, cuyos expedientes se acumularán al del proceso de limitación de responsabilidad;*

*“V. La apertura del concurso se hará saber a todos los acreedores que se pudieren ver afectados por la limitación de responsabilidad y cuyos domicilios sean conocidos, mediante notificación personal, si residen en el ámbito territorial de la competencia del Juez de Distrito ;y por medio de servicio de mensajería, con acuse de recibo, si residen en cualquier otra parte de los Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero.*

*“En los demás casos, la notificación se hará por edictos que se publicarán por tres veces con espacio de diez días hábiles entre cada uno, en uno de los tres diarios de mayor circulación nacional y se fijarán durante diez días hábiles en los estrados del Juzgado de Distrito y en las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional.”*

Hubo que acudir a rememorar algunos pasajes de mi vida y algunas personas de ella, como ya se ha visto en escritos anteriores y como se verá en el presente escrito.

*“México, D. F., a 21 de agosto de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**ASUNTO : COMENTARIOS A LA NOVENA ENTREGA DEL  
PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO  
MARÍTIMOS DEL MTRO. DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.**

---

*“Según se dice en las consideraciones generales, el motivo que da lugar a este Título Noveno, “Disposiciones Procesales Marítimas”, es que la Comisión de Marina “... aprobó la estructura de la ley, en la cual se incluye un Título de disposiciones procesales de naturaleza marítima...”.*

*“Ya demostramos a la sociedad que ello es objeto de otra ley, pues como señalaba el ilustre profesor civilista don Eduardo Pallares, no debe nunca reunirse bajo una misma norma el derecho sustantivo, es decir el que determina los derechos y obligaciones de los interesados en los actos jurídicos derivados de la navegación y, el comercio marítimos, y el derecho adjetivo, que esta integrado por todas las formas de los procedimientos, o sea judiciales, arbitrales, de investigación, conciliatorios, etc.*

*“Ya que no cabe duda, que el Derecho Marítimo Procesal, debe ser autónomo de su ley sustantiva, o sea de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de donde emanan precisamente los derechos y obligaciones que serán materia del proceso marítimo.*

*“Durante muchas ocasiones tuve la oportunidad de escuchar a mi docto profesor de Derecho Marítimo, Raúl Cervantes Ahumada, decirme acerca de la necesidad de que teníamos de una Ley Procesal Marítima, para lo cual, era necesario hacer un estudio detenido y pertinente para ello.*

*“Poco antes de su muerte le presenté un Proyecto de Índice de una Ley Procesal Marítima, el cual reproduce en el Capítulo III, “El contenido del Derecho Marítimo en México”, de mi libro “Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Marítimo”, editado en 1997 por el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y puesto al día para aparecer en la Enciclopedia Jurídica Mexicana que acaba de ser publicada por los mismos editores en colaboración con la Editorial Porrúa. Donde con toda claridad decimos:*

*“Finalmente, es muy importante que nos ocupemos de los procedimientos y procesos marítimos, pues sobre estos temas se ha escrito muy poco en nuestro país, incluso no existe un código [ley] de procedimientos marítimos, que urge se emita, en donde se hable [además] de los tribunales marítimos o jueces marítimos federales, que deben estar dentro del sistema del Poder Judicial Federal de nuestro país, con jueces debidamente preparados en la materia.”*

*“Es más, hoy yo diría con jueces preparados y capacitados en el Derecho Marítimo y en el proceso marítimo, pues en México no los hay, salvo honrosas excepciones, como sería el caso del Presidente de la Suprema Corte de Justicia, el Dr. David Genaro Góngora Pimentel, quién también fuera alumno del Dr. Cervantes Ahumada.*

*“Dicho índice sería el siguiente:*

- “I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.*
- “II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.*
- “III. Del procedimiento en el caso de abordaje o colisión.*
- “IV Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.*
- “V. Del procedimiento en el caso de averías gruesas o comunes.*
- “VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.*
- “VII Del procedimiento en el caso de los salvamentos marítimos.*
- “VIII Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.*
- “IX Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.*



- “X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.*
- “XI Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.*
- “XII Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.*
- “XIII Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.*
- “XIV Del arbitraje marítimo.*
- “XV De la conciliación marítima.*
- “XVI De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.*
- “XVII De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.*
- “XIX De los jueces federales marítimos.*

*“Después de discutirlo largamente, el profesor Cervantes Ahumada aceptó que quedará como antes lo hemos mencionado, 25 de febrero de 1997, felicitándome por el esfuerzo, al mismo tiempo que me pidió que desarrollara ese Proyecto de Ley Procesal Marítima en aras de cumplimentar lo que él llamó la tradición centenaria del Derecho Marítimo, destacando que no debe olvidarse que el teatro del mar ennoblece y sublima al hombre.*

*“Por tanto, plasmar todo el proceso marítimo en un simple título de la ley sustantiva, nos habla de pobreza y miseria procesales jurídicas.*

*“El Mtro. Enríquez Rosas reduce a ocho capítulos ese contenido procesal, dejando fuera de él un gran número de elementos que conforman el Derecho Procesal Marítimo, según lo dejamos ver con nuestro Proyecto de Índice antes mencionado.*

*“Además que la investigación es un procedimiento tomado del Derecho Internacional Público, como uno de los procedimientos para la solución pacífica de las controversias, que quedó plasmado en la Carta de la Naciones Unidas, artículo 33.*

*“Por otra parte, la finalidad única de la investigación es la de establecer los hechos que han dado lugar a un conflicto, sin entrar en ninguna calificación jurídica, que sólo corresponde a los propios interesados.*

*“Luego la investigación puede ser útil a cualquiera de los procedimientos mencionados en nuestro Proyecto de Índice, por lo que consideramos inútil dedicarle un capítulo.*

*“Los conflictos marítimos de naturaleza laboral, no procede incluirlos en nuestra Ley Procesal Marítima, ya que el mismo es tema de la Ley Federal del Trabajo vigente, pues ella regula hoy día el trabajo en los buques, Título Sexto, “Trabajos Especiales”, Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, artículos 187 a 214 y además tiene el Título Catorce, “Derecho Procesal del Trabajo”, que esta integrado por veinte capítulos, por cierto muy completos y a lo cual el ilustre profesor de Derecho del Trabajo, Mario de la Cueva, dedicó una parte de su obra monumental “Derecho Mexicano del Trabajo”, también tenemos el trabajo del profesor Armando Porras López, “Derecho Procesal del Trabajo”.*

*“Por otra parte, el contenido del articulado de su capítulo es de una extrema pobreza, además de que en algunos casos va incluso contra normas internacionales fundamentales.*

*“Así al cónsul extranjero, como autoridad marítima de su país, le corresponde resolver las diferencias que se susciten entre los capitanes y la tripulación de los buques mercantes extranjeros en las siguientes materias:*

- “a) Contratos de enganche, enrolamiento o trabajo a bordo.*
- “b) Salarios.*
- “c) Tiempo de servicios.*
- “d) Prestaciones y otros beneficios.*
- “e) En fin todos aquellos otros puntos que no impliquen delito alguno.*

*“En caso de que no haya cónsul del pabellón del país que porte el buque se notificará a su embajada para que autorice la intervención de las autoridades mexicanas en esa materia del trabajo abordo, pues corresponde al Derecho Laboral, así como a las autoridades del trabajo del país cuyo pabellón porta el buque conocer de tales diferencias.*

*“Sólo cuando no exista ni cónsul, ni embajada del pabellón del buque, se procederá, si es notoria la violación de los derechos humanos, a dar conocimiento a la Secretaría de Gobernación la que en consulta con la Secretaría de Relaciones Exteriores, procederá en consonancia para proteger a esos trabajadores. Debiendo, al mismo tiempo, notificar al Gobierno del país cuyo pabellón porta el buque de todo lo actuado.*

*“Pero no podemos darnos el lujo de recibir una protesta oficial del Estado del pabellón que porta el buque por vía diplomática, sea a través de una nota verbal o de una nota formal en el peor de los casos, lo cual se provocará ciertamente gracias a la aplicación del Proyecto de Capítulo III, “Conflictos marítimos de naturaleza laboral”, pues en su artículo 284 lo expresa claramente: “Lo dispuesto en este capítulo será aplicable exclusivamente a los conflictos de naturaleza laboral que surjan entre navieros y tripulantes de embarcaciones extranjeras que se encuentren en cualquier vía navegable mexicana”.*

*“La Convención de Viena sobre Relaciones Consulares del 24 de abril de 1963, de la que México es Parte; con la reserva hecha al artículo 33 párrafo cuarto, por ser contrario al artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con el Derecho de Expropiación de los locales consulares; publicado en el Diario Oficial de la Federación del 11 de septiembre de 1968; nos permite recoger el que las actividades de protección a sus nacionales que residen en el extranjero o se encuentran en él por accidente, de tipo administrativo y judicial tienen un carácter general, sin embargo, tienen una función más específica en el amparo del comercio y la navegación bajo su pabellón.*

*“Por lo anterior, no podemos pasar por encima de lo que dispone tal Convención y se debe dar parte al cónsul y/o a la embajada del país cuyo pabellón porta el buque para que resuelva tales diferencias.*

*“Por lo que veo innecesario su inclusión primero en una ley sustantiva, cuyo ámbito de aplicación es muy distinto al laboral. Tampoco corresponde a la Ley de Procedimientos Marítimos, cuyo contenido “in extenso” hemos señalado antes.*

*“Sin embargo, dejó temas fundamentales fuera como son, entre otros: el arbitraje marítimo, la locación marítima, la ejecución de sentencias procedentes del extranjero, la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero, de los procedimientos de los contratos de utilización de los buques, de la declaración de buena presa de un buque en tiempos de paz y de guerra, del procedimiento del seguro marítimo, del procedimiento del transporte multimodal, del procedimiento en el caso de compraventas marítimas; etc.*

*“Reconocemos el carácter de especialista de Derecho Marítimo del Dr. Ignacio L. Melo Ruiz, profesor del Mtro. Enríquez Rosas, pero el Ejecutivo Federal en 1993, al excluir las disposiciones procesales, no lo hizo equivocadamente, sino en base a que escucho la opinión de importantes y conocidos juristas que le hicieron ver que no procedía mezclar la ley sustantiva con la ley adjetiva, lo cual jurídicamente hablando era más correcto, asimismo, que no correspondía ese tema al ámbito de aplicación de la Ley. Eso sin considerar las fuertes protestas que se recibieron por ello.*

*“Hoy otra vez nos encontramos frente a un problema de ámbito de aplicación del Proyecto de Ley, que lo redujimos al comercio y la navegación marítimos y todos los actos con ellos ligados. No es pues apropiado aceptar ese Título Noveno, pues técnicamente nos oponemos a su inclusión en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, para no sufrir además la crítica de importantes y conocidos juristas, como se hizo en 1993.*

*“Otra limitación la encontramos en la simple referencia a la remuneración por salvamento o salario se da por el salvamento, pues hay en el salvamento marítimo otras diferencias que pueden dar lugar a un procedimiento, por ejemplo lo relativo a la anulación del contrato de salvamento; también lo relativo a la compensación especial; el problema de la mala conducta del salvador; el derecho a recibir intereses respecto de todo pago que se origine por el salvamento; entre otros, luego vemos la pobreza del contenido del capítulo.*

*“Luego no podemos aceptar este Título Noveno por no ser parte del ámbito de aplicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, además por las graves contradicciones contra el Derecho Internacional Público y, finalmente, por la pobreza de su contenido y excesiva limitación, ya que se dejan temas fundamentales fuera de sus disposiciones.*

*“Por otra parte, invoca convenios internacionales de los que México no es Parte, como el que cita en el artículo 288: Convención Internacional de Bruselas sobre Embargo de Buques; además de los dos invocados en el artículo 297: Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje y la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Competencia Penal en Materia de Abordaje; con lo que se viola flagrantemente lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.*

*“Por ejemplo, no vimos ninguna disposición expresa, acerca de que para embargar las mercancías, deberá embargarse previamente el conocimiento de embarque por ser este el título representativo de las mercancías, lo cual esperábamos ver por alguna parte. En el mismo sentido respecto del documento de transporte multimodal, título también representativo de las mercancías. Esto es sumamente grave, ya que provocaría serios problemas a los actores, entre ellos los mismos jueces que ordenen embargar una mercancía en atención a una demanda presentada, participé en un juicio donde pude ver ese problema que ganamos al no existir la orden de embargo previa del conocimiento de embarque.*

*“No se habla de otros documentos fundamentales del tráfico marítimo como son la póliza de fletamento y el documento de transporte multimodal.*

*“Por otra parte, no se tiene una cuidadosa técnica jurídica para establecer, por ejemplo, los accidentes o incidentes marítimos, ya que el naufragio es distinto al incendio, y éstos dos lo son respecto de la varadura o el encallamiento, por tanto cada uno debería ir en una fracción distinta, artículo 280.*

*“Por otra parte el naufragio es una avería particular o simple, luego como saber a que avería particular o simple nos referimos, como podemos ver no es nada claro.*

*“Luego, no podemos aceptar este Título Noveno por las faltas de orden técnico jurídico que los diversos capítulos tienen, además de que debe irse a una Ley Procesal Marítima, lo cual es más apropiado y correcto jurídicamente hablando para dar cumplimiento a un viejo anhelo del medio marítimo mexicano, sin recurrir a un pobre parche jurídico dentro de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como es el propuesto Título Noveno que aquí comentamos.*

*“Atentamente*

*“c. c. Diputado Federal José Tomás Lozano y Pardinas ”*

Se ha mencionado el desgaste que se fue dando por las constantes diferencias de opiniones, del Mtro. Enríquez Rosas y mías con respecto de cómo hacer una Ley y el contenido que ésta debe tener para que se considere como una buena Ley y pueda de

manera efectiva hacer crecer tanto el marco legal mexicano, como la industria naval mexicana.

Para estos momentos las relaciones comenzaban a ser frías con los Diputados que poco a poco me iban dejando de lado, haciéndose patente su desacuerdo total con mi opinión al Proyecto Enríquez Rosas, que haría entrega de su última etapa de su Proyecto.

Todo lo anterior relatado detenidamente en el presente trabajo, así como en los comentarios hechos hacia el Proyecto del Mtro. Enríquez que ha continuación seguiremos reproduciendo.

**“TÍTULO DÉCIMO  
“POLÍTICA MARÍTIMA**

---

*“Consideraciones Generales*

*“(a) Motivación.- Dentro de la estructura de ley aprobada por la Comisión de Marina se encuentra el título sobre política marítima, el cual se encuentra estrechamente vinculado con el anteproyecto de Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana (LRMMM) elaborado por miembros de dicha Comisión. El criterio sostenido respecto a los contenidos a distribuir tanto en la presente ley como en la LRMMM es el siguiente: mientras que los contenidos de carácter permanente deben formar parte de la LNCM, aquéllos de naturaleza restringida temporalmente deben integrar la LRMMM. Ello resulta de considerar que la LNCM tiene una vocación permanente y general, mientras que la LRMMM tiene un objeto temporal y se circunscribe principalmente a favor de sectores determinados de la marina mercante mexicana<sup>230</sup>.*

*“(b) Estructura.- En virtud de este criterio, el contenido de naturaleza orgánica de la LRMMM se ha transferido a la LNCM. Se han realizado ciertas modificaciones a las instituciones reguladas, a las cuales además, se les ha dado una vocación permanente. De igual manera, se han elaborado una serie de normas rectoras de las políticas públicas del Ejecutivo Federal en materia de navegación y comercio marítimos. Así, se pretende que la LNCM y la LRMMM podrán complementar sus materias de modo adecuado<sup>231</sup>.*

---

<sup>230</sup> Consultoría CMCD.

<sup>231</sup> Ibidem.

“(c) REMM.- En congruencia con el criterio sostenido respecto a una y otra leyes y de conformidad con la solicitud de diversos sectores, la regulación del REMM ha sido eliminada de la LNCM para ser incluida totalmente en la LRMMM. Por ello, en la revisión del anteproyecto de dictamen de la LNCM habrán de eliminarse las referencias al REMM<sup>232</sup> .

“(d) Permisos temporales de navegación.- De conformidad con la estructura y contenidos aquí expuestos, será necesario eliminar las referencias al título de política marítima de materias que no estarán realmente contenidas en él; entre ellas las relativas a los permisos temporales de navegación.

“Redacción

“TITULO DÉCIMO  
POLÍTICA MARÍTIMA  
CAPÍTULO I  
DISPOSICIONES GENERALES

“ARTÍCULO 316.- El Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría determinará las políticas públicas con relación a la marina mercante mexicana y a los sectores con ella relacionados, de conformidad con la Ley de Planeación y el Plan Nacional de Desarrollo respectivos.

“ARTÍCULO 317.- Las políticas públicas en materia marítima consistirán en un sistema compuesto por la formulación planes estratégicos y la implementación de actos administrativos orientados a la ordenación y el fomento de la marina mercante mexicana y de los sectores con ella relacionados.

“ARTÍCULO 318.- Para el ejercicio de la facultad señalada en el artículo anterior, la Secretaría será auxiliada por la Comisión Ejecutiva Marítima y por el Consejo Consultivo Marítimo, de conformidad con lo establecido en este Título.

“ARTÍCULO 319.- Para la inclusión de las políticas públicas en materia marítima en el respectivo plan sectorial que se genere, la Secretaría deberá previamente solicitar la opinión de la Secretaría de Economía con el objeto de confirmar que aquéllas son respetuosas de los tratados internacionales en materia comercial y de cooperación económica de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.

“ARTÍCULO 320.- La Secretaría de Economía estará facultada en cualquier momento, para evaluar el respeto de las políticas públicas en materia marítima respecto a los tratados señalados en el artículo

---

<sup>232</sup> CAMEINTRAM, CGPMM.

anterior. Cuando no se guarde este respeto, la Secretaría de Economía estará obligada a notificar su opinión a la Secretaría, la cual deberá corregir la situación de inmediato.

“TITULO DÉCIMO  
POLÍTICA MARÍTIMA  
CAPÍTULO II  
ÓRGANOS AUXILIARES

“ARTÍCULO 321.- La Comisión Ejecutiva Marítima será un órgano administrativo auxiliar desconcentrado de la Secretaría, contará con autonomía técnica y operativa; y su objeto será la formulación de planes estratégicos en materia de políticas públicas de naturaleza marítima. Su integración y organización será desarrollada en el reglamento respectivo.

“ARTÍCULO 322.- La Secretaría, por conducto de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante participará dentro de su ámbito de competencia en la coordinación de los planes estratégicos a formular por la Comisión Ejecutiva Marítima, y será la responsable de la implementación de los actos administrativos derivados de tales planes.

“ARTÍCULO 323.- La Comisión Ejecutiva Marítima tendrá las siguientes facultades:

- “I. Compilar la información estadística y realizar los estudios de apoyo necesarios para ejercer las facultades otorgadas en este artículo;
- “II. Formular los planes estratégicos para la ordenación y el fomento de la marina mercante mexicana y de los sectores con ella relacionados;
- “III. Evaluar la ejecución de planes estratégicos por ella formulados;
- “IV. Recomendar las medidas correctivas a la Secretaría para ajustar sus actos administrativos a los planes estratégicos por ella formulados;
- “V. Las demás que le confieran otras disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

“ARTÍCULO 324.- La Comisión Ejecutiva Marítima estará integrada por las entidades de la Administración Pública Federal que señale el reglamento respectivo. La Secretaría, por conducto de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante coordinará el ejercicio de sus facultades y tendrá voto de calidad en la resolución de sus asuntos.

“ARTÍCULO 325.- El Consejo Consultivo Marítimo será una organización no gubernamental de naturaleza consultiva exclusivamente. Su objeto será la asesoría no vinculante a la

*Comisión Ejecutiva Marítima en la formulación de los planes estratégicos en materia de políticas públicas de índole marítima.*

*“ARTÍCULO 326.- La integración y organización del Consejo Consultivo Marítimo será libre de acuerdo con sus estatutos sociales, los cuales deberán ser autorizados por la Secretaría, por conducto de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.*

*“ARTÍCULO 327.- En la autorización a la que se refiere el artículo anterior, la Secretaría deberá comprobar la auténtica representación y participación efectiva de todos los grupos que conforman la marina mercante mexicana y de los sectores con ella relacionados.*

*“ARTÍCULO 328.- La participación de cualquier autoridad o entidad gubernamental en el Consejo Consultivo Marítimo será exclusivamente en carácter de observador, sin tener derecho alguno de voto.*

*“ARTÍCULO 329.- En la formulación de cada plan estratégico, la Comisión Ejecutiva Marítima deberá valorar por escrito la asesoría específica del Consejo Consultivo Marítimo, sin que por ello se encuentre vinculada a seguir sus recomendaciones.”*

#### **“TÍTULO UNDÉCIMO SANCIONES**

---

##### *“Consideraciones Generales*

- “(a) Motivación.- Para la elaboración del presente título se han tenido en cuenta las diversas disposiciones que a lo largo del anteproyecto incluyen sanciones administrativas<sup>233</sup>.*
- “(b) Estructura y contenidos.- La estructura simple es similar a la de la ley vigente; por lo que contiene un capítulo único. Se refiere además a las sanciones directamente aplicables en virtud de tratados internacionales<sup>234</sup>.*
- “(c) Confusión.- Es necesario eliminar las confusiones e incongruencias detectadas en el título, con el fin de adecuarlas al anteproyecto y a la Ley Federal del Procedimiento Administrativo<sup>235</sup>.*
- “(d) Cancelaciones y despacho (art. 204).- Es necesario revisar el concepto de cancelación respecto al de suspensión que por la temporalidad de la sanción, resulta más adecuado. Además, se*

---

<sup>233</sup> Consultoría CMCD.

<sup>234</sup> Ibidem.

<sup>235</sup> CAMEINTRAM, Consultoría CMCD.



*considera necesario incluir la excepción de caso fortuito para la aplicación de la sanción*<sup>236</sup>.

*“(e) Excesos (art. 206).- Es necesario revisar el título para evitar la imposición de sanciones excesivas*<sup>237</sup>.

*“(f) Confusión de facultades (art. 206).- Se considera que la imposición de sanciones en materia laboral, corresponde a las facultades de la Secretaría del trabajo.(sic) Además es criticable la naturaleza extraterritorial de las normas del artículo comentado*<sup>238</sup>.

*“(g) Abanderamiento (art. 207).- Es inadecuada la aplicación de una sanción por abanderamiento sin dimisión de bandera, pues éste es un requisito para aquél*<sup>239</sup>.

*“(h) Auxilio (art. 207).- El auxilio se encuentra regulado por la Convención de Jamaica de 1982,(sic) por lo que no se considera apropiado incluir sanciones al respecto en la ley*<sup>240</sup>.

“Redacción

**“TITULO UNDÉCIMO  
SANCIONES  
CAPÍTULO ÚNICO  
DISPOSICIONES GENERALES**

*“ARTÍCULO 330.- Para la imposición de las sanciones previstas en esta ley, la Secretaría deberá oír previamente al interesado y tomar en cuenta la gravedad de la infracción, las circunstancias del infractor, la reincidencia de su conducta y su capacidad económica. Al respecto se observará el siguiente procedimiento:*

*“I. La Secretaría le hará saber las presuntas infracciones, concediéndole un plazo de quince días hábiles para que presente pruebas y defensas; y manifieste por escrito lo que a su derecho convenga;*

*“II. Presentadas las pruebas y defensas o vencido el plazo señalado en la fracción anterior sin que se hubieren presentado, la Secretaría dictará la resolución que corresponda, en un plazo no mayor de treinta días hábiles.*

*“ARTÍCULO 331.- Para los efectos de este título por salario se entiende el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al*

---

<sup>236</sup> SM, Cap. Tuero.

<sup>237</sup> SM.

<sup>238</sup> TMM, CAMEINTRAM.

<sup>239</sup> Ibidem.

<sup>240</sup> Ibidem.

*momento de cometerse la infracción. En caso de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este título.*

*“ARTÍCULO 332.- Las sanciones señaladas en este título no prejuzgarán sobre aquéllas que se deriven de la aplicación de los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte.*

*“ARTÍCULO 333.- Los capitanes de puerto en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán multa de mil a cinco mil días de salario a:*

- “I. Los navieros, por no cumplir con los requisitos del artículo 20;*
- “II. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por no traer a bordo de la embarcación el original del certificado de matrícula a que se refiere el artículo 9;*
- “III. Los navieros por no cumplir con lo establecido en el artículo 48;*
- “IV. Las personas que cometan infracciones no previstas expresamente en este título, a los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, a los reglamentos administrativos, o a las normas oficiales mexicanas aplicables;*
- “V. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones leves a la presente ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias.*

*“ARTÍCULO 334.- La Secretaría impondrá una multa de cinco mil a cincuenta mil días de salario a:*

- “I. Los capitanes de embarcaciones por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 157;*
- “II. Los patrones de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 30;*
- “III. Los capitanes o patrones de embarcaciones por:*
  - “a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;*
  - “b) No justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas de las embarcaciones;*
- “IV. Los propietarios de las embarcaciones, por no cumplir con lo establecido en el artículo 33;*
- “V. Los capitanes y patrones de embarcaciones, por:*
  - “a) No enarbolar la bandera en aguas mexicanas; y*
  - “b) Falta del despacho de salida de puerto de origen, de embarcaciones que arriben a puerto.*
- “VI. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en el reglamento, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y*
- “VII. Los pilotos de puerto, por infracción al artículo 55;*

*“VII Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones no graves a la presente ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias.*

*“ARTÍCULO 335.- La Secretaría impondrá una multa de cincuenta mil a cien mil días de salario a:*

*“I. Los navieros y operadores por carecer del seguro a que se refiere el artículo 141;*

*“II. El propietario, naviero u operador que autorice o consienta el manejo de la embarcación, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica;*

*“III. Los capitanes y patrones de embarcaciones por no utilizar el servicio de pilotaje o remolque cuando éste sea obligatorio;*

*“IV. Los propietarios de las embarcaciones o los navieros por:*

*“a) Proceder al desguace en contravención con lo establecido por el artículo 88;*

*“b) No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de embarcaciones, aeronaves o artefactos navales a la deriva, hundidos o varados;*

*“c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 38 sin permiso de la Secretaría;*

*“d) Por no cumplir con lo dispuesto por el artículo 176;*

*“e) Por no contar con el seguro a que se refiere el artículo 174;*

*“V. Las personas físicas o morales que actúen como agente naviero u operador, sin estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional;*

*“VI. Los capitanes o patrones de embarcaciones por no cumplir con la obligación establecida en el artículo 160;*

*“VII. Los concesionarios, por incumplimiento de lo establecido en el artículo 60;*

*“VIII. Los solicitantes de permisos temporales de navegación que de cualquier manera realicen actos u omisiones con el propósito de obtener aquél de modo ilícito;*

*“IX. Los propietarios y navieros de embarcaciones nacionales o extranjeras que incurran en infracciones graves a la presente ley, cuando éstas sean conocidas mediante los mecanismos de inspección que realice la autoridad marítima por sí misma o bien, en coordinación con otras dependencias.*

*“ARTÍCULOS TRANSITORIOS*

*“Consideraciones Generales*

*“Abrogación.- Es necesario precisar el término de abrogación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 y no simplemente*

a la derogación, pues este último concepto se refiere a artículos en especial<sup>241</sup>.

*“(a) Permisos temporales de navegación.- El transitorio relativo a la facultad de la Secretaría para otorgar permisos temporales de navegación debe circunscribirse en el tiempo de conformidad con la decisión que respecto a ello tome esa H. Comisión de Marina. Será importante considerar los comentarios de los sectores para determinar si el periodo de dos años y medio contemplado es suficiente para que los navieros mexicanos cuenten con embarcaciones mexicanas competitivas internacionalmente. Así, se sugiere ampliar este término en tres años más, situación que deberá ser analizada con Petróleos Mexicanos y los interesados del sector.*

*“Redacción*

*“TRANSITORIOS*

*“Artículo Primero.- Se abroga la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994 y sus reformas del 26 de mayo del 2000.*

*“Artículo Segundo.- Se abroga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de Noviembre de 1963.*

*“Artículo Tercero.- Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.*

*“Artículo Cuarto.- En tanto no sean expedidos los reglamentos derivados de esta ley, se continuará aplicando el vigente, en lo que no se oponga a las mismas.*

*“Artículo Quinto.- La facultad de la Secretaría para otorgar permisos temporales de navegación de conformidad con la prelación establecida por el artículo 37 Apartado B de la presente ley no podrá exceder del 30 de junio del año 2005.*

*“Artículo Sexto.- Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de promulgación de la presente ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia, sin perjuicio de lo dispuesto por la Ley de Puertos.*

*“Artículo Séptimo.- Las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos por éstas.*

*“Artículo Octavo.- La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.*

---

<sup>241</sup> TMM/CAMEINTRAM, SM, Consultoría CMCD.

Los comentarios a estos temas arriba señalados fueron los siguientes:

“México, D. F., a 26 de agosto de 2002.

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO: COMENTARIOS A LA DECIMA, UNDÉCIMA Y ARTÍCULOS  
TRANSITORIOS, DEL PROYECTO DE LEY DE  
NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS DEL MTRO.  
DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.**

---

*“En la décima entrega se incluyen dos títulos: el **décimo** y **undécimo**: “Política Marítima” el primero y “**Sanciones**” el segundo. Así como los artículos transitorios.*

*“Respecto del Título Décimo, “Política Marítima”, yo lo considero que debe quedarse y formar parte de la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, según nos lo deja ver en su primera consideración general el propio Mtro. Enríquez Rosas, cuando nos dice con toda claridad que “... se encuentra estrechamente vinculado con el anteproyecto de la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana (LRMMM) ...”.*

*“Es un absurdo decir que una ley tiene vocación permanente y general, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en tanto que otra ley tiene un objeto temporal y se circunscribe principalmente a sectores determinantes de la Marina Mercante Mexicana, la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana.*

*“Previamente, yo considero que toda ley es temporal en el espacio, veamos si no el caso de la Ley de Navegación vigente, cuya vigencia esta apunto de pasar a la Historia, además de que duró pocos años su vigencia: de enero de 1994 a un mes del 2002 o del 2003, según los tiempos que se requieran para ello, luego en todo caso nunca llegó a los diez años, eso sí tuvo más vigencia que el Código de Comercio de 1854 o Código Lares, siete años, y que el Código de Comercio de 1884, cinco años.*

*“Ahora bien, el desarrollar la Marina Mercante Mexicana e impedir su involución, es algo que debemos mantener y realizar de manera permanente y no pensar como lo hace el Mtro. Enríquez Rosas en que será temporal su presencia, por no hacerlo como*

*decimos nosotros, pasamos de casi tres millones de unidades de arqueo bruto en 1982 a 700,000 unidades de arqueo bruto en el presente, unidades de arqueo bruto a las que si sumamos los buques que nuestros navieros o nuestros armadores tienen bajo pabellón de conveniencia, de libre registro o de registro abierto apenas llegaremos al millón, luego cabe preguntarse ¿Porqué se perdieron casi dos millones de unidades de arqueo bruto?, precisamente por no tener permanencia y continuidad se abrogó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. ¿ Es eso lo que deseamos desde ahora para la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana?, no lo creo y el legislador no debe pensar, al elaborar una ley, de manera negativa, como lo hace el Mtro. Enríquez Rosas con su Proyecto.*

*“Por otra parte, si prestamos atención al ámbito de aplicación del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Política Marítima no pertenece a ella, en cambio si a la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, según lo dejé ver en mis comentarios hechos a la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, que fue muy aceptada por todos los participantes en la reunión que se celebró en el Puerto de Veracruz los días 22 y 23 de febrero de 2002, en la que no participó ciertamente el Mtro. Enríquez Rosas.*

*“La única crítica sería que se recibió fue de un señor Luis Martínez Wolf, pero no en la reunión, sino a través del periódico EXCELSIOR, pues no tuvo el valor de decirlo públicamente en la reunión:*

*“Al inicio del foro de consulta pública, sin mayor explicación, se anunció el análisis, revisión y discusión de 22 artículos de la ‘Ley de la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana’, sorprendentemente, los integrantes del Presidium de la mesa 5, que analizaría aspectos jurídicos, declararon no conocer la ley que se estaba poniendo a consideración de los asistentes al foro [lo cual es falso], los navieros y los armadores se pronunciaron porque se revisara la Ley, declararon que si se hablaba de reactivación, esa era precisamente la promoción que ellos insistían ante las autoridades federales para cumplir su cometido. Que consideraban un logro el haber incluido en esa Ley lo relativo a la Política Marítima Nacional.”*

*“Por todo lo anterior, es absurdo lo que el Mtro. Enríquez Rosas nos dice en su segunda consideración general “estructura”, al*

*afirmar que en virtud del criterio anterior “...el contenido de naturaleza orgánica de la LRMMM se ha transferido a la LNCM”, de esta difícil redacción, además se nos desprende y demuestra que el tema ha sido metido a presión en el Proyecto de Iniciativa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“Ahora bien, no es verdad que en el Título Décimo se hayan “...elaborado una serie de normas rectoras de las políticas públicas del Ejecutivo Federal en materia de navegación y comercio marítimos” y mucho menos que de esta suerte se complementen las materias de LNCM y la LRMMM de modo adecuado, ya que se violenta un orden claramente establecido por los legisladores que elaboraron el Proyecto de Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana de manera descabellada. Además de que no vimos por ninguna parte esas normas rectoras.*

*“Luego, no entendemos lo relativo a los permisos temporales de navegación, cuando fue un tema ampliamente discutido y todavía está sobre la mesa de las discusiones, como ya lo vimos, al discutirse los dos primeros títulos, correspondientes a su Primera y Segunda Entregas, al ser rechazados plenamente por la CAMEINTRAM, por lo mismo, además se nos hace inoportuno hacer referencia al tema en esta ocasión.*

*“Veamos ahora el contenido de sus artículos, en el artículo 316 con toda claridad, nos deja ver, en su redacción que la materia más corresponde a la Ley para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, que a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues esta ley no se ocupa de temas de planeación y desarrollo, que corresponden más a la Ley anterior. Además no hemos visto nunca que a través de la Historia del Derecho Marítimo, en ningún país, se nos hable de política marítima en las leyes sustantivas relativas a la navegación y al comercio marítimos.*

*“No entendemos el porque debe darse a la Secretaría de Economía el derecho de evaluar sí la política marítima respeta o no los tratados internacionales en materia comercial y cooperación económicas, cuando esa Secretaría, antes llamada Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, al llevar las negociaciones, permitió en el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 26 de junio de 2000 la adopción del artículo 10, “Transporte Marítimo Internacional”, del Capítulo II, “Transporte Marítimo”, que permite se le otorguen a los más de 80 millones de unidades de arqueos que en buques tienen los quince países de la Unión Europea, eso sin contar los millones de unidades de arqueos*

*que tienen en pabellones de conveniencia, libre registro o registro abierto, el trato de buques nacionales favorecida, para lo cual reproducimos a continuación el texto de ese artículo:*

*“Artículo 10.- Transporte marítimo internacional*

- 1. Este capítulo aplica al transporte marítimo internacional incluyendo las operaciones de transporte puerta a puerta y multimodal relacionadas con las operaciones de altura.*
- 2. Las definiciones contenidas en el artículo 3 aplican a este capítulo<sup>242</sup>*
- 3. Considerando los niveles existentes de liberalización entre las Partes en el transporte marítimo internacional:*
  - a) las Partes continuarán aplicando efectivamente el principio de libre acceso al mercado y al tráfico marítimo internacional sobre una base comercial y no discriminatoria; y*
  - b) cada Parte continuará otorgando a las embarcaciones operadas por los proveedores de servicios de la otra Parte, un trato no menos favorable que aquél que otorga a sus propias embarcaciones, entre otros, respecto del acceso a puertos, el uso de infraestructura y servicios marítimos auxiliares de los puertos así como las tarifas y cargos conexos, instalaciones aduanales y la asignación de atracaderos e instalaciones para carga y descarga.*
- 4. Cada Parte permitirá a los proveedores de servicios de la otra Parte tener presencia comercial en su territorio, en condiciones de establecimiento y operación no menos favorables que aquéllas otorgadas a sus propios proveedores de servicios o de los de cualquier tercer país, cualesquiera que sean mejores, de conformidad con la legislación y regulaciones aplicables en cada Parte.*
- 5. El párrafo 4 será aplicable de acuerdo con el calendario y sujeto a cualesquier reservas estipuladas en las listas de compromisos de las Partes, previstas en el artículo 7 (3).”*

*“Como podemos ver, es una disposición que condena desde ahora a la Marina Mercante Mexicana a que cuando se le concedan beneficios, a*

---

<sup>242</sup> Se refiere al inciso e) del artículo aquí citado:

“e) una ‘persona jurídica comunitaria’ o una ‘persona jurídica mexicana’ significa una persona jurídica establecida de conformidad con las leyes de México o de un Estado Miembro de la Comunidad, respectivamente, que tenga su oficina principal, administración central, o lugar principal de negocios en el territorio de México o de la Comunidad, respectivamente.

“Si la persona jurídica únicamente tiene su oficina principal o administración central en el territorio de México o de la Comunidad, respectivamente, ésta no será considerada como una persona jurídica mexicana o comunitaria, respectivamente, a menos que sus operaciones tengan un vínculo real y continuo con la economía de México o de uno de los Estados Miembros, respectivamente.”

“no obstante el artículo 3 (e) las compañías navieras establecidas fuera de México o de la Comunidad y controladas por personas físicas de México o de un Estado Miembro de la Comunidad, respectivamente, también se beneficiarán de las disposiciones de este capítulo, si sus buques están registrados de conformidad con su legislación respectiva, en México o en ese Estado Miembro y portan la bandera de México o de un Estado Miembro”.



los buques que forman parte de ella, se le tendrán que conceder a los buques de la Unión Europea. Con lo cual se le causó un serio daño a la flota mercante mexicana, que no podrá competir con la flota mercante de la Unión Europea nunca y siempre estará en desventaja.

*“No considero, pues a esa Secretaría calificada para llevar a cabo esa calificación, de la que nos habla el Mtro. Enríquez Rosas, pues desplaza con ello a la autoridad marítima de nuestro país, es decir, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, artículo 320.*

*“En su texto nunca nos dice cuales son los planes estratégicos, ni los actos administrativos fundamentales que deben llevarse a cabo para realizar la política marítima objeto de la ley, lo cual nos revela que su contenido es incompleto, artículo 317.*

*“Respecto a sus órganos auxiliares, o sea la Comisión Ejecutiva Marítima y el Consejo Consultivo Marítimo, no nos dice quiénes lo deben de integrar y, de una manera absurda, nos manda a un Reglamento, olvidando que en la Ley se debe determinar esto para evitar que el Reglamento este por encima de la misma y, por lo mismo, se respete el orden jerárquico de las leyes mexicanas, de acuerdo con nuestra Constitución Política, artículos 321 y 326.*

*“En el último artículo citado, se nos dice además una barbaridad, pues se nos reenvía a unos estatutos sociales, que supuestamente crearán y darán vida a ese órgano auxiliar, el Consejo Consultivo Marítimo, el cual esta siendo creado por la Ley y, por lo mismo, la Ley debe determinar como se integra y sus atribuciones.*

*“Las facultades o atribuciones de la Comisión Ejecutiva Marítima son de una pobreza extrema, artículo 323, bástenos ver, por ejemplo, las facultades que se le conceden por su Ley al Consejo Nacional de Transportes de Francia, para desarrollar el transporte marítimo de ese país, el cual consideramos que llena su objetivo, si recordamos que Francia tiene hoy día bajo su pabellón 5 millones de unidades de arqueo bruto y otros 8 millones de unidades de arqueo bruto bajo pabellón de conveniencia, libre registro o registro abierto.*

*“Respecto del título undécimo, tenemos que criticar que las sanciones no prevén el que se sancione a algunos de los interesados que violan fuertemente la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como los agentes marítimos que pretenden cobrar por los servicios que deben proporcionar a los usuarios del transporte marítimo, como es el caso de la revalidación de los conocimientos de embarque, que en ningún país se cobra y que ellos pretenden cobrar a toda costa.*

*“Pasando a los artículos transitorios, el Mtro. Enríquez Rosas no sabe lo que quiere decir derogar, ya que el término quiere decir abolir, anular una Ley, luego no son artículos en particular; en tanto que abrogar quiere decir, dejar sin fuerza ni vigor para en adelante un precepto, en este caso*

*una Ley, luego no veo su preocupación sobre la palabra abrogación y la palabra derogación, pues yo no veo diferencia alguna.*

*“Respecto de los permisos temporales de navegación ya señalamos que estos deben quedar establecidos claramente en la Ley y no en un artículo transitorio. Por lo mismo no acepto del todo sus artículos transitorios.*

*“En base a lo anterior, señor Diputado Reyes Roel, he cumplido con revisar el llamado Proyecto del Mtro. Enríquez Rosas, que espero no se apruebe como dice la Lic. Veloz, ya que dañará seriamente la imagen de la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados, que Ud. preside dignamente.*

### **“Atentamente**

*“c. c. p. Diputado Federal José Tomás Lozano y Pardinas.”*

En el interim se elaboraron por la Lic. Adriana González Veloz los cometarios finales, y como ella señaló eran definitivos de la Comisión de Marina, los que también reproducimos, así como nuestros comentarios.

He reproducido textualmente los comentarios citados respetando todos los errores que hay en ellos de ortografía y sintaxis.

*“En cumplimiento de la instrucción de la Presidencia de la comisión de (sic) Marina respecto al apoyo y trabajos que el personal técnico que labora en la Comisión debe prestar a los Diputados que integran las Subcomisiones de la misma, el quipo técnico en comento realizo las (sic) siguientes consideraciones en torno al proyecto de Predictamen de los Títulos I y II de la Iniciativa de Ley, que elaboró el Mtro. David Enríquez Rosas, los cuales se realizaron teniendo como eje los Comentarios remitidos por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.*

**“CONSIDERACIONES A LOS TÍTULOS I Y III (sic) DEL PROYECTO DE DICTAMEN DE LA INICIATIVA DE LEY.**

**“1. OBJETO DE LA LEY ¿DEBE O NO SER OBJETO DE LA LEY DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN MARÍTIMA?: EL Dr. Salgado señala que si, mientras que el Mtro. David Enríquez Rosas no lo refiere en su proyecto.**

**“Se considera correcta la postura del Mtro. Enríquez Rosas, es decir que NO se incluya tal objetivo en razón de:**

**“a) Esta Ley, como su nombre lo indica es de NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS, y como toda ley. Hacerlo así nos a (sic) obligaría a incluir materias relativas a su objeto, éstas NO constituyen**

**el objeto mismo de la ley. Hacerlo así nos obligaría a incluir y regular materias como la de velar por la Soberanía de las aguas nacionales o bien impedir la competencia desleal entre empresas marítimas, lo que se hizo en la Iniciativa y causó rechazo por las instancias competentes, como la Secretaría de Marina, la Comisión Federal de Competencia Económica, además de severas críticas del sector. Se debe señalar que son materias secundarias y como tales quedarán reguladas en lo que así compete en la Ley con la coadyuvancia de las autoridades competentes y con las medidas que se consideren adecuadas para ello.**

**“b) La prevención de la Contaminación marítima es objeto de la Ley de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente y se considera también en la Ley de Aguas Nacionales. Hacer dicha materia objeto de esta Ley ocasionaría conflictos de competencia con las autoridades encargadas de la aplicación de las mismas.**

**“c) La contaminación, su prevención y subsanar los daños causados por ésta, son temas en la última década han tomado una atención especial a nivel internacional y por tanto es materia altamente regulada.**

**“d) Aunado a lo anterior y especialmente en el ámbito marítimo las medidas que se adopten respecto de la misma siempre deben ser acordes con los Tratados y Convenios Internacionales, particularmente los d (sic) la Organización Marítima Internacional (OMI) son severamente estrictos en sus disposiciones en materia de Contaminación y protección al ambiente y de hecho el que NO sean considerados en el artículo 1 (como objeto de la Ley) no quiere decir que NO se regula. Esto se hace conforme al Título Tercero, capítulo VII denominado Prevención y Control de la Contaminación Marítima.**

**“Inadecuada la definición y el concepto de “Vías generales de comunicación por agua” el Dr. Salgado propone la eliminación de dicha definición (tanto de al (sic) que él da, como la que redacta el Mtro. David Enríquez)**

**“Se considera que el Proyecto de Ley no sufre menos cabo si se deja o no dicho término, mientras se mantenga el concepto de “Vías navegables.” Sin embargo se propone conservar el concepto referido dado que otras leyes especiales en materia de transporte y comunicación en sus respectivos ámbitos, mantienen el concepto “vías de comunicación x” lo cual las hace especiales, por ejemplo la Ley de Autotransporte Federal y la Ley Federal de telecomunicaciones, etc.**

**“Incluir: seguridad de la vida humana en el mar la prevención de la contaminación del medio marino y los hechos relacionados con el comercio marítimo. El Dr Salgado señala que no debe excluirse del objeto de a Ley. El Mtro. Enríquez no lo señala.**

**“Todos y cada uno de estos están o estarán normados en los Títulos correspondientes. Se debe señalar que era la decisión de incorporar estos temas en el objeto de la Ley (artículo primero) debe aplicarse el mismo criterio que se señalo para el tema de la “Prevención de la Contaminación” que se ha expuesto anterioridad en este mismo apartado.**

“1. Tratamiento o no de lo relativo a los trabajadores portuarios. El Dr. Salgado no deja en claro si debe o incluirse al personal de tierra que labora en los puertos: Por una parte el Dr. Salgado señala que él no lo hace porque esta ya está consignado en el Título V de la Ley Federal del trabajo y posteriormente argumenta que el Mtro. Enríquez no lo refiere cuando no debe perderse de vista que el personal de tierra en el puerto debe tener conocimiento de las embarcaciones y de los procedimientos modernos de carga y descarga de las mismas.

**“Aún cuando el planteamiento del Dr. Salgado no es claro en lo que se refiere a este punto, es conveniente señalar lo siguiente:**

**El tratamiento respecto de las tripulaciones y el personal a bordo de embarcaciones, que ha realizado el Mtro. Enríquez, responde a la idea original de la iniciativa de ley. Asimismo se debe destacar que efectivamente la Organización internacional del trabajo (sic) OIT, ha promovido diversos Convenios relativos a los trabajadores marítimos, pero que de estos, algunos de los más importantes como el C147 no han sido ratificados por México. Por último debe considerarse que la inclusión de estos temas: a) han sido una demanda eterna del sector social b) que la Comisión de Marina ha conocido directamente la problemática de este sector y que al momento cuenta ya con el conocimiento explícito de la coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de su competencia en lo relativo a trabajadores marítimos y de los conflictos que se suscitan a bordo de embarcaciones y c) los artículos que se refieren este tema han sido cuidadosamente redactados para evitar violaciones a la Ley y Tratados Internacionales así como conflicto de competencias por parte de las autoridades.**

**“Por otra parte y respecto de los trabajadores portuarios se considera que lo relativo a ellos, además de regularse en la Ley Federal del Trabajo, de en lo que corresponda, y como dicta la técnica legislativa, abordarse en la Ley de Puertos.**

“2. EL TÉRMINO BUQUE ¿ DEBE O NO PREVALECER EL CONCEPTO DE BUQUE LOS CONCEPTOS DE EMBARCACIÓN Y ARTEFACTO NAVAL?: El Dr. Salgado señala que la Doctrina Internacional nos obliga a adoptar el concepto de “buque”, mientras que el Mtro. Enríquez señaló en su primera entrega de los Títulos I y II la distinción entre “embarcación” y “artefacto naval”. Posteriormente en la segunda entrega de los títulos en comento, El Mtro. Enríquez trato de incluir el sentido de lo expuesto por el Dr. Salgado dejando para el concepto EMBARCACIÓN, la definición de “buque” y precisando en esta que se incluyen los artefactos navales (pues los incluía en EMBARCACIÓN). Asimismo integro el término UNIDAD MAR ADENTRO. Que refiere básicamente a las plataformas, y quedó consignado en los siguientes artículos: Artículo 1. En la definición de Comercio Marítimo; Artículo 4. donde se precisa que al término Unidad Mar Adentro se le aplicará las mismas normas que las embarcaciones y el artículo 25 que precisa lo relativo al personal a bordo de las mismas, al cual por sus características se le da un tratamiento diferente al de las tripulaciones de las embarcaciones.

**“Respecto de lo anterior debe tomarse en cuenta que las razones que motivaron la necesidad de modificar la definición de artefacto**

*naval que actualmente da la Ley de Navegación, es la problemática que se ha generado con este término ya que 1. La Ley omite referir el término en algunos artículos y con ello ha proporcionado que en algunos casos sólo se le asignen derechos y no obligaciones. “Dada la definición actual cualquier embarcación a la que se le hubiesen retirado los elementos estructurales o funcionales necesarios para navegar son considerados artefactos navales. Con lo anterior se ha permitido la evasión de obligaciones fiscales y contractuales para ese tipo de artefactos.*

*En el Proyecto del Dr. Salgado, la propuesta de englobar en el término “buque” tanto a embarcaciones como artefactos navales no resuelve esta problemática:*

*“a) La definición que da de “buque” el Dr. Salgado no comprende a los artefactos navales como se conocen en el ámbito marítimo, únicamente refiere que el término “buque” comprenderá a los “artefactos de cualquier tipo (...) que reúnan las condiciones necesarias para navegar”. Bajo esta definición ¿Qué sucedería con los artefactos navales, como los conocemos ahora, a los que les fueron retirados los elementos estructurales y funcionales necesarios para navegar? La respuesta es sencilla: como no reúnen “las condiciones necesarias para navegar” no cabrían dentro de esta definición.*

*“La propuesta de la iniciativa, que retomó el Dr. Enríquez en su primera entrega, era definir con precisión qué era y qué no un artefacto naval para evitar que fuesen considerados artefactos navales, embarcaciones remodeladas para operar como tales.*

*“b) Otro objetivo de la reforma era homologar en todo el texto de ley las referencias a “embarcaciones” así como “artefactos navales”. Ello para resolver la problemática, ya expuesta, de evitar la evasión de obligaciones fiscales y contractuales, de modo tal que quedará expreso en todo texto de ley de manera clara los derechos y las obligaciones de las embarcaciones navales.*

*“Si se revisa con atención el Proyecto del Dr. Salgado, se puede observar que en tanto el término “Buque” comprende tanto embarcaciones como artefactos navales, en algunos casos hace referencia a “naves” o “embarcaciones” con lo que la problemática aumenta ya que en tanto artefacto naval no se comprende en la definición que se da de “buque”, la confusión aumenta.*

*“c) Asimismo debe considerarse que aún cuando la doctrina internacional, haya aceptado que el Concepto de Buque denomina tanto a embarcaciones como a artefactos navales, los usos y costumbres han dado de este último concepto una definición propia que, valga la redundancia es de unos común para quienes integran el sector marítimo y además existe en la Ley de Navegación y presenta una problemática.*

*“d) Por último debe tomarse en cuenta que de los pocos temas que tuvieron consenso para modificarse, justamente por la imprecisión de la Ley, fue el de clarificar el concepto de “artefacto naval” y de “embarcación”.*

*“Con base en lo expuesto se considera que debe prevalecer las definiciones de Embarcación y Artefacto Naval que consigno el Mtro. Enríquez en la primera entrega del proyecto de predictamen,*

**y que tal como se hizo en la segunda entrega, se debe incorporar al artículo 2 del mismo, lo relativo a las UNIDADES MAR ADENTRO, que como puede observarse, no es equivalente al concepto de “artefacto naval”. Esta propuesta se hace sobre todo en función de los incisos b) y d) de este apartado. Específicamente del inciso b) ya que se considera que debe preverse que algún caso exista un tratamiento distinto a artefactos navales y a embarcaciones. Lo que se quiere evitar es que quienes integran el sector marítimo argumente que en “x” o “y” situaciones, NO pueda darse el mismo tratamiento a unos y a otros, lo que constituiría un grave problema ya que las delimitaciones (trato distinto) no podrían llevarse a cabo en tanto el texto de ley sólo habría (sic) referencia a embarcaciones, pues su definición incluye al artefacto naval.**

*“Aunado a lo anterior el Dr. Salgado señala además que el concepto de Embarcación dada por el Mtro. Enríquez es limitado y pide que se incluya en la misma los términos de “bajel” y “barco” y que se elimine los de “yate” y “velero” por ser innecesarias pues estas últimas no realizan comercio marítimo.*

**“Se debe apuntar que no existiría ningún problema para englobar la definición en los dos primeros términos y para omitir del mismo los dos segundos. Se apunta únicamente, que el Mtro. Enríquez retoma los dos últimos “yate” o “velero” del propio Dr. Salgado. Se debe señalar que la consideración sobre este punto es la que se señala en los párrafos anteriores, es decir, que se consigne la definición de embarcación que el Mtro. Enríquez realizó en la primera entrega, la cuál es absolutamente congruente con la iniciativa de Ley.**

**“3. ¿INCLUIR O NO EL CONCEPTO DE MARINA MERCANTE? EL DR. SALGADO SEÑALA QUE NO PORQUE ESTE NO SE CONOCE EN NINGUNA LEY MARÍTIMA, ADEMÁS DE AGREGAR QUE LA DEFINICIÓN QUE SE HACE A LA MISMA NO ABARCA TODOS LOS ASPECTOS DE LA MARINA MERCANTE.**

**Se debe señalar que el Proyecto del Mtro. Enríquez es acorde con la Iniciativa de Ley, y que en ésta se incluye dicho término justamente por lo que señala el Dr. Salgado en sus comentarios a este tema: que se le preste atención debida. Sin embargo no debe olvidarse que una definición no puede englobar todas las características del concepto y que únicamente incluye lo más representativo o característico del mismo: la esencia. Particularmente la definición que se da de “Marina Mercante” en los títulos señalados, cumple con referir que es Marina Mercante, de otra forma habría de incluir diversas materias, cuyo listado es por demás extenso y que así como son materias concurrentes o coadyuvantes del sector marítimo, también lo son de otras esferas, por ejemplo, tanto de Tratados y Organismos Internacionales, a los que hace referencia el Dr. Salgado, aún cuando sean específicamente referidos al ámbito marítimo, son instancias o leyes que forman parte del derecho Comparado, en el caso específico de la Organización Internacional del Trabajo que emite el marco normativo en materia de agente de mar o de condiciones de**

*vida a bordo de embarcaciones, de esta el hecho que también lo hace en el caso de trabajadores electricistas y en general para trabajadores de todas las industrias. Lo mismo sucede con las empresas aseguradoras, pues si bien éstas trabajan lo relativo a los contratos de seguro marítimo, también lo hace en materia de gente de mar o de condiciones de vida a bordo de embarcaciones, resalta el hecho de que también lo hacen asegurando otro tipo de industrias, por ejemplo la Empresa Zurich (reconocida por tener una significativa presencia en el ámbito marítimo) además de lo relativo a éste, maneja seguros de vida y de accidentes automovilísticos. De incluir todas estas materias, en el momento de aplicar una política para el fortalecimiento de la Marina Mercante, estaría hablando de considerar dar incentivos fiscales u otra clase de beneficios o tratamiento a organismos, empresas, etc., que están estrechamente ligadas al ámbito marítimo, pero que igualmente lo están a otros sectores.*

*“4. PROPIETARIO, EMPRESA NAVIERA, NAVIERO, EMPRESA ARMADORA, OPERADOR. Ambos especialistas señalan estos conceptos, sin embargo mientras el Dr. Salgado utiliza como sinónimos “propietario y “naviero”. El Mtro. Enríquez considera que la definición del propietario, como titular del derecho real de la embarcación, debe estar por separado. La definición misma es compatible en ambos proyectos, (sic) lo que no lo es, y ahí la diferencia es que al dejar aparte el concepto de propietario, el Mtro. Enríquez, a quién utiliza como sinónimos es al “naviero” con el “armador”. La definición que se da del “armador” asimismo es compatible en ambos proyectos.*

*En síntesis las definiciones que se dan de los conceptos no tienen diferencias sustanciales, lo que cambia es el concepto en dónde se sitúa a las mismas. Efectivamente esto, que podría tomarse como irrelevante no lo es, dado que aunque en ambos proyectos se entiende que un “naviero” puede ser al mismo tiempo “armador”, únicamente en el proyecto del Mtro Enríquez se hace la distinción entre el que seas propietario de algo y el uso que se le da a esa propiedad. De ahí que el Mtro haya optado por conservar a parte el término de “propietario”.*

*Por último se debe señalar que no existen diferencias sustanciales entre la definición que ambos especialistas dan de “operador” Se considera que debe prevalecer lo expuesto por el Mtro Enríquez, pues mientras no hay problema en asimilar la función del naviero y la del armador en uno solo, (como se entiende en ambas propuestas) el propietario realmente no tiene función, sino la titularidad civil, la propiedad misma de la embarcación, ya sea que lo avituale o no, asimismo el dejar el concepto de propietario (que el Dr. Salgado no señala así) destaca la distinción entre la FUNCIÓN de un naviero/armador, de la naturaleza DOMINAL de un propietario. Por ello, se considera necesario integrar las funciones técnicas del armador y del naviero y no así las de naviero/propietario, ya que el propietario no tiene realmente una función necesariamente marítima. Como ejemplo podemos referir que si usted (o alguna persona) le deja en legado a su hijo un*

**barco, su hijo no es por ello un naviero (quien explota comercialmente la embarcación). Es el propietario del barco: el hecho de legarle un barco a un hijo no le hace naviero/armador, sino simplemente dueño de un barco en donde puede subirse o jugar o bien, a través de quién tenga la custodia sobre él, arrendarlo o fletarlo a un verdadero naviero/armador que lo explote comercialmente, lo cual es su función.**

*“5. AGENTES. El Dr. Salgado señala que no es adecuado referir al agente como “agente naviero” ya que de hacerlo así solo se haría referencia a los representantes de los “naviero y empresas navieras”. Sin embargo, dado que el Mtro. Enríquez, define como sinónimos al naviero y al armador (como se explico en el punto inmediato anterior), éste aplica también a los armadores, e incluso al operado dado que éste último (el operador) es quién, en su caso opera los contratos de transporte en relación a los buques explotados por los navieros o armadores.*

*Asimismo el Dr. Salgado expone que lo más correcto es hacer referencia a Agentes Marítimos.*

***“Se considera que lo expuesto por el Dr. Salgado es lo mas adecuado, ya que tanto el “agente naviero consignatario” de que habla el Mtro Enríquez, como el “agente marítimo” al que se refiere el Dr. Salgado se refiere a lo mismo, sin embargo, mientras que el Dr. Salgado afirma que el “agente marítimo” integra al general y al puerto, pues es la misma persona física y moral. El Mtro Enríquez distingue entre dos figuras o especies da agencias Marítimas: “el agente general” y el “agente naviero consignatario de buques”.***

***La diferencia entre el “general” y el “consignatario de buques” es que este último en el puerto de consignación y por lo tanto tiene menor actividad (no celebra contratos como si loase (sic) el general, etc.) es decir el naviero consignatario tiene menos facultades que el general, pero por lo demás se DEFINEN IGUAL, por lo que se considera viable la propuesta del Dr. Salgado de incluir en un solo término (el de Agentes Marítimos) a ambos, ya que el “general” y el “consignatario de buques son dos especies de un mismo genero el de la Agencia Marítima y pese a que no tiene mayores facultades que otro, los derechos y las obligaciones se establecen de acuerdo a las funciones que realicen, es decir, no habría problema en incluirlo así, por lo que se propone modificar el Artículo 22 en el que se señale que el Agente Marítimo es uno sólo y que puede actuar como “agente marítimo general” y como “agente marítimo consignatario de buques”***

***“6. SE DEBE O NO INCORPORAR COMO LEGISLACIÓN SUPLETORIA: LA LEY FEDERAL DEL TRABAJO, EL CÓDIGO PENAL DEL DISTRITO FEDERAL; SUSTITUIR “Y EN GENERAL LA LEGISLACIÓN SOBRE SEGUROS” POR LA REFERENCIA EXPRESA DE LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS Y ESPECIFICAR CUAÁLES (sic) LEYS MERCANTILES?***

***“Se considera que si el Mtro Enríquez no incluyó lo relativo al Código Penal tuvo que ver con el señalamiento que sobre el punto realizó la Secretaría de Marina quién apunta que si se quisiera***



**incluir algún código penal como supletorio de esta Ley, “lo cual no es correcto porque esta ley no tipifica ni hace referencia a delito alguno”, el único código que podría ser supletorio sería el Código Penal Federal y no el del Distrito Federal, por naturaleza federal de esta Iniciativa de Ley.**

**“Respecto de incorporar la Ley Federal del Trabajo, entiende que el no incluirla trató de evitar un listado que por sus dimensiones fue objeto de críticas y que de incluirse todas las leyes supletorias en términos de todas las materias que se relacionan con la iniciativa de ley sería por demás extenso, como ejemplo se puede citar la Ley federal de Competencia Económica que tampoco está en el listado. En los casos de las materias relativas a la Iniciativa, competencia de otras autoridades, lo que se hizo fue establecer los nexos con las autoridades y legislaciones en los artículos correspondientes.**

**Sobre el particular la incorporación de la Ley General de Instituciones de Seguro, se considera que está podría referirse sin el menor problema.**

**“Por otra parte y en lo que toca a especificar a qué Legislación mercantil se refiere el Mtro. Enríquez Rosas, es necesario señalar que para efectos de los que estamos viendo, hay dos tipos de aplicación de una ley: la directa y la supletoria. Ahora bien, la SCJN ha defendido cuándo es que realmente aplica la supletoriedad, por lo que no es necesario hacer listados de todas las leyes supletorias que podrán haber dependiendo de las materias, ya que además, aunque no las listáremos, muchas de las leyes aplican sin necesidad de ser referidas. Es decir, el hecho de que no se señale que una ley específica es supletoria no hace que no pueda aplicarse. Por ello, no sólo es adecuado, sino que no genera ningún problema remitir a grupos de legislación como “la legislación mercantil”. Como ejemplo de la ley que no tiene disposiciones especiales de supletoriedad podemos citar a la Ley Federal de Competencia Económica, y como se expuso ello no quiere decir que no aplique el Código de Comercio o el Código Civil Federal cuando se trata de analizar los elementos de un contrato mercantil, pues hay una aplicación directa.**

**“7. SEÑALAR UNA FRACCIÓN PARA CADA LEY. Este punto se explica en lo expuesto en el punto inmediato anterior.**

**“8 REGISTRO ESPECIAL MERÍTIMO MEXICANO. EL DR. SALGADO (sic) SEÑALA QUE EL DICTAMEN DE ESTA INICIATIVA NO DEBE INCORPORAR EL REGISTRO ESPECIAL MARÍTIMO MEXICANO, EN TANTO FUE UNO DE LOS ASPECTOS QUE CAUSÓ SEVERAS CRÍTICAS POR PARTE DEL SECTOR, ASÍ COMO POR CONSIDERAR QUE EL MISMO DEBE ESTAR INCLUIDO EN LA LEY PARA LA REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE.**

**“Se debe señalar que las críticas a las que se refiere el Dr. Salgado no fueron al Registro Especial Marítimo Mexicano, sino a que ésta estuviera normado en una Ley (la de la Reactivación de la Marina Mercante) que los integrantes del sector no conocían (ya que se encuentra en proyecto) y que en consecuencia no le permitía saber que disposiciones contenía el registro en comento. Sobre el punto**

**es necesario destacar la Subcomisión de Dictamen aprobó que el Dictamen considerará un capítulo sobre Política Marítima, que es al que está referido el registro Especial Mexicano, y que esto no se contrapone con el proyecto de Ley de reactivación de la marina Mercante. Al respecto se señala que además de lo expuesto se decidió que esto fuera así dado que, si por alguna razón no pudiera presentarse esta última iniciativa, o ésta no fuese aprobada por el Pleno de la Cámara de Diputados y de Senadores, ya habría bases generales para este tema no quedase en el olvido y pudiese instrumentarse en la siguiente legislatura.**

**“9. FIANZA ARTÍCULO 10. EL DR. SALGADO EXPONE QUE ESTABLECER UNA FIANZA PARA GARANTIZAR LA PERMANENCIA DE LAS EMBARCACIONES EN EL PABELLÓN MEXICANO NO CONSIDERA LOS CASOS EN QUE TAL FIANZA NO DEBA IR EN PERJUCIO DE QUIÉN HAYA ABANDERADO. Se considera que el artículo debe adicionarse un párrafo donde se establezcan los casos a los que alude el Dr. Salgado: que son el refugio y los caos (sic) en que se sustituya la embarcación (en este con la restricción de que la nueva embarcación sea abanderada en lugar de otra. Asimismo la revisión de este artículo 10 en el que se especifique que en todos los casos habrá una obligación de abanderamiento y de depositar una fianza, en tanto al considerarse sólo un puesto (el de la fracción IV), tales disposiciones nunca se aplicarían ya que los navieros evitarán estar en el supuesto de la fracción citada y en ese (sic) sentido ninguno estaría obligado a abanderarse ni a pagar fianza.**

**“9. BUQUES MILITARES (sic) DE GUERRA POR “MILITARES”. EL DR. SALGADO SEÑALA QUE DEBE HACERSE REFERENCIA A BUQUES DE GUERRA Y NO A “MILITARES”, PORQUE ASÍ SE CONSIGNA EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES.**

**“Se considera que es adecuado hacer tal modificación en los artículos que se consignan “embarcaciones militares” o algún término similar que no sea el de “buques de guerra”. Sin embargo por lo que se refiere al artículo de los Títulos I y II, no hay ningún artículo que haga mención de estos. Con excepción del artículo 1, que hace referencia a los “sujetos, servicios, bienes, actos y hechos que sean de naturaleza militar o auxiliar a está (...)” no existe ninguna otra referencia de algún otro término que deba ser sustituido y dado que el artículo en comento regula lo relativo no sólo a buques de guerra, no se considera adecuado sustituir “sujetos, servicios, bienes, hecho y actos” por buques de guerra”.**

**“10 DEJAR O NO A LA SECRETARÍA DE RELACIONES EXTERIORES LA FACULTAD PARA PARTICIPAR EN LOS TRÁMITES QUE LAS EMBARCACIONES REALICEN EN EL EXTRANJERO.**

**“Esta facultad que se consigna en los artículos 11 y 13 del Proyecto de predictamen del Mtro. Enríquez, no es avalada por el Dr. Salgado por considerar que estando la embarcación en el extranjero es competencia de la autoridad consular realizar lo conducente. Sin embargo se sabe que el cónsul (independientemente del estado en que se encuentre)**

**DESCONOCE lo relativo a trámites y procedimientos que deben realizarse en el ámbito marítimo, hecho por el cual en la práctica, es que el Agente (representante del naviero) en el Estado de que se trate quién realiza las gestiones a través de su oficina en México con las autoridades de la Secretaría de Relaciones Exteriores a petición del propio cónsul, que no sabe como hacerlo, Por lo anterior dicho mecanismo es parte ya de los usos y costumbres marítimas, (sic) y se ha vuelto cada vez más eficaz en términos del avance tecnológico que permite el intercambio de información y documentos en segundos vía electrónica aún estando en otro país. Se considera que es viable que se “legalice” tal procedimiento (que actualmente no esta prohibido) dado que aunque el cónsul esté obligado a conocer de esta materia, sí la Ley sólo lo faculta a él para realizar tal gestión, los navieros verían afectada su labor pues tendrían que esperar mucha mas tiempo y hacer muchos trámites por la realización de un procedimiento, se debe recortar que cuando se presentó la Iniciativa de ley tanto la Cameintram como TMM y otros navieros, criticaron severamente que el Dictamen señale a ambas instancias, da lugar a que los cónsules comiencen a conocer y “empaparse el tema y que los navieros tengan l a (sic) opción, de, en caso de que el cónsul sepa que trámites realizar o cómo hacerlo, estos puedan continuar con sus actividades en apego no sólo a los usos y costumbres sino a la ley, lo que no sería así si ahora la Ley les cierra ese camino especificado que sólo el cónsul puede realizar lo consignado en los artículos 11 y 13.**

“Con base en lo expuesto, y por instrucciones de la Presidencia de la Comisión de Marina, se proponen a continuación las modificaciones que habrían de consignarse en los Títulos I y II, las cuáles fueron presentadas en sesión del 5 de junio del 2002, por el Coordinador de la Subcomisión de Dictamen, Diputado Vicente Pacheco Castañeda.

**“PROPUESTA DE MODIFICACIÓN AL PROYECTO DE PREDICTAMEN DE LOS TÍTULOS I Y II.**

**“1. Se considera necesario modificar el artículo 2 y respetar las definiciones de embarcación y artefacto naval que se consignaron en la primera entrega de los Títulos en comento. Adentro que propone (sic) el Dr. Salgado. En función de lo anterior se agrega el término artefacto naval en los artículos correspondientes y se establece en el artículo 4 que estas tres categorías (embarcación, artefacto naval y unidad mar adentro) tendrán un tratamiento similar salvo que expresamente se señale lo contrario en la Ley.**

**“2. Se considera necesario modificar la fracción V del artículo 5, para sustituir “y en general la Legislación sobre seguros” por la Ley General de Instituciones de Seguros.**

**“3. Se considera necesario modificar el párrafo segundo del artículo 10 que dice:**

**“En el caso de la fracción IV será obligatorio que la embarcación permanezca con la bandera mexicana durante un período mínimo de tres años [...].”**

**y se considera necesario agregar un último párrafo para que sigue:**

*“No se ejecutará la garantía otorgada en los supuestos de pérdida total o pérdida total económica de la embarcación, o bien cuando la Secretaría autorice la sustitución de la embarcación en cuyo caso la embarcación sustituta continuará con obligación en materia de abanderamiento y otorgamiento de garantía establecidos en el presente artículo”.*

**“4. Se considera necesario modificar los artículos 11 y 13 en su párrafo último para precisar que la actuación de la Secretaría de Relaciones Exteriores es en territorio Nacional.**

**Por lo que se considera necesario modificar el último párrafo del artículo 11**

**“En el extranjero la autoridad consular mexicana o bien la Secretaría de Relaciones Exteriores a solicitud de la Secretaría (...).”**

**Para que quede como sigue:**

*Si la embarcación o artefacto naval se encuentra en aguas de jurisdicción extranjera, la autoridad consular mexicana o bien la Secretaría de Relaciones Exteriores, en territorio nacional a solicitud de la Secretaría (...)*

**“Si la embarcación o artefacto naval se encuentra en aguas de jurisdicción extranjera, se podrá presentar la solicitud al cónsul mexicano competente o bien a la Secretaría en territorio nacional quién a su vez lo turnará a la Secretaría de Relaciones Exteriores (...).”**

**“5. Se considera necesario modificar el artículo 22 que señala:**

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

**El agente 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 naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda”.**

**Para que quede como sigue:**

**“El agente marítimo es la persona física o moral que esta facultada para que en nombre del naviero u operador bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, se encargue de una más embarcaciones quien a su nombre o representación podrá actuar como:**

- “I. Agente marítimo general, quién tendrá la facultad de representar a su nombre o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y fletamento; nombrar Agente marítimo consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.**
- “II. Agente marítimo consignatario de buques, quién tendrá la facultad de realizar todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación**  
**El agente marítimo estará legitimado para recibir notificaciones aún de emplazamiento en representación del naviero u operador para cuyo caso el juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.”**

*“Las modificaciones propuestas, como ya se señaló se hicieron del conocimiento de los integrantes de la Subcomisión, luego de que las mismas fueron valoradas por el Coordinador de la misma, Diputado Vicente Pacheco Castañeda y por el Presidente de la Comisión de Marina, para que su vez, fuesen leídas, discutidas y en su caso aprobadas como parte de los Títulos I y II del Proyecto de Predictamen.”*

A continuación presentó los comentarios hechos por mí de los Títulos que el Mtro. Enríquez envió a la Comisión para su aprobación y finalmente hacer el Dictamen de Ley definitivo.

*“México, D. F., a 5 de julio de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
 PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
 H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
 PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO: COMENTARIOS A LAS CONSIDERACIONES TÍTULOS  
 UNO Y DOS DEL PROYECTO DE DICTAMEN DE LA  
 INICIATIVA DE LEY.**

---

*“Hemos revisado, las consideraciones de las consideraciones a los Títulos Uno y Dos del Proyecto de Dictamen de la Iniciativa de Ley y llegamos a las siguientes conclusiones fundamentales:*

“Primero no debe perderse de vista que toda ley debe atender a ciertos principios de técnica legislativa, que nosotros hemos observado cuidadosamente, ya que no es la primera vez que participamos en la elaboración de leyes y reglamentos por ejemplo en el Municipio de Naucalpan durante la presidencia municipal del C. P. Roberto Soto Prieto (1979-1981) elaboramos los siguientes reglamentos: Reglamento de los Consejos de Participación Ciudadana, Reglamento de los Consejos de Participación Municipal, Reglamento de Estacionamientos Públicos, Reglamento de Anuncios Comerciales, Reglamento del Buen Orden y Comportamiento Ciudadanos y contribuimos a mejorar los siguientes: Reglamento del Servicio Público Municipal de Limpia; Reglamento de Mercados; Reglamento de Licencias Municipales de Funcionamiento para Establecimientos Industriales, Comerciales y de Servicios; y Reglamento de Horario de Servicios para Establecimientos que Realizan Actividades Comerciales.

“Por otra parte, hemos también participado en la elaboración, enmienda, modificación y revisión de los tratados internacionales siguientes:

- “a) Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas del 6 de abril de 1964.
- “b) Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 24 de mayo de 1980.
- “c) Convenio de las Naciones Unidas sobre Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986.
- “d) Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima del 10 de marzo de 1988.
- “e) Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental del 10 de marzo de 1988.
- “f) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo del 27 de abril de 1989.
- “g) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990. Donde incluso se propuso la definición de “unidad mar adentro”, que quedó plasmada en el artículo 2, párrafo 4).
- “h) Protocolo de Torremolinos de 1993 al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros.
- “i) Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval del 6 de mayo de 1993, al cual oficialmente se opuso el Gobierno Mexicano.
- “j) Protocolo de 1996 que Enmienda el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo de 1976. Por el costo tan elevado que el mismo representaba para México nos opusimos a él.

- “l) Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas de 1996. Incluido su Protocolo 2000 relativo a la Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas. Este tratado recomendamos que no se adoptara por lo elevado del costo para la industria Química Mexicana, incluido Petróleos Mexicanos en su área de petroquímica básica y no básica.*
- “m) Protocolo 1996 relativo al Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias de 1972.*
- “o) Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques del 12 de marzo de 1999.*

*“Por lo que respecta a las Leyes en que hemos intervenido tenemos las siguientes:*

- “a) Ley Federal del Mar, 20 de diciembre de 1985. En esta Ley manifestamos que pretendiendo implementar el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, quedaba incompleta y necesitaba ser aumentada y mejorada.*
- “b) Ley de Puertos, 12 de julio de 1993. Respecto de esta Ley señalamos todas sus incongruencias y disposiciones opuestas a diversos convenios internacionales, así como a la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Esta Ley incluso no se ocupa de los trabajadores portuarios ni los protege, de ahí que nos sorprenda el reenvío que se pretende hacer a esta Ley por los comentaristas, cuyo trabajo aquí comentamos.*
- “c) Ley de Navegación, 23 de diciembre de 1993. Sobre esta Ley entregue un estudio, a solicitud de Petróleos Mexicanos, de derecho comparado elaborando un Contraproyecto, ya que sabíamos la oposición tajante que el grupo de profesores de Derecho Marítimo de la Universidad Nacional Autónoma de México habían hecho a dicha Ley, encabezados por el ilustre maritimista, de grata memoria, Dr. Raúl Cervantes Ahumada.*

*“Segundo, que debe respetarse la jerarquía de las leyes en nuestro país, o sea:*

- “A) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;*
- “B) Los Tratados, Convenios, Convenciones o Acuerdos debidamente aprobados por el H. Senado de la República, ratificados o adheridos por el Poder Ejecutivo y debidamente promulgados en el Diario Oficial de la Federación;*
- “C) Las Leyes Federales;*
- “D) Las Leyes Locales; y*
- “E) Los Reglamentos.*

*“Tercero, que deben evitarse los constantes reenvíos a otras leyes, tratados, reglamentos y doctrinas jurídicas.*

*“Cuarto, que su redacción debe ser lo mas clara posible y sobre todo precisa.*

*“Quinto, que se debe evitar el empleo de extranjerismos y términos no aceptados académica y doctrinariamente, además recordando y respetando nuestro pasado marítimo, que aún cuando limitado, ha dejado páginas ilustres sobre este tema.*

*“Sexto, que el contenido del articulado debe ser predominantemente normativo.*

*“Séptimo, finalmente, que debe previamente elaborarse un análisis socioeconómico para la adopción de una nueva Ley, estudio que vemos no se hizo previamente para elaborar estos comentarios.*

*“Pasando ahora, a los comentarios de los comentarios, lo cual me parece ocioso y fuera de lugar, debo dar, de acuerdo con los puntos que se mencionan, mi respuesta.*

*“1. En el objeto de la Ley se ha incluido la contaminación del medio marino y su prevención, por que ambos actos se derivan del proceso navegatorio del buque y no se pueden aislar del mismo.*

*Abordajes de buques que pueden dar lugar a contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas; derrames desde el buque o de las unidades mar adentro de los mismos productos; y finalmente vertimientos deliberados o involuntarios desde el buque o las unidades mar adentro. Todo lo cual esta ligado íntimamente con la responsabilidad de navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras, operadores y tripulantes de los buques.*

*Ligado con ello está la seguridad de la vida humana en el mar, pues es fundamental el respeto al derecho humano principal, como lo es el derecho a la vida.*

*Por lo que se refiere a quitar la expresión “vías generales de comunicación”, obedece a que se derogó por la Ley de Navegación vigente todo lo relativo a las comunicaciones por agua artículos 169 a 305, así como el artículo 1º fracciones I a IV y los artículos 543 a 545 y 547 a 554, cuestión que no tuve yo en consideración, y por lo cual solo debía de dejarse el término de “vías navegables”. Quienes redactaron estos comentarios se ve que desconocen cuales son los principios que regulan la interpretación de una Ley, entre los cuales podemos destacar los siguientes:*

*“a) Interpretación textual;*

*“b) Significado natural o común, es decir ordinario de todos los términos empleados en la Ley, a menos de que del objeto de la misma o el fin que persigue deba dársele un sentido científico o técnico al término;*



- “c) Integración o de otra manera dicho interpretación de la Ley como un todo y sin tomar disposiciones aisladas, como lo han hecho los autores de estos comentarios;
  - “d) Efectividad de la Ley es decir, “*ut res magis valeat quam perreat*”, las cosas están vigentes o valen mientras no perezcan; y
  - “e) Práctica subsecuente o actualidad, es decir, interpretación de textos y términos en la Ley a la luz de su significado natural en la fecha de su elaboración y conclusión o adopción.
- “2. No entendemos la redacción de este punto y nos revela una ignorancia sobre el número de tratados que México ha adoptado en relación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que suman hoy día 20 los ratificados por México en materia marítima, de los 76 que ha ratificado a la fecha sobre materia laboral nuestro país, es decir, el 52% de los tratados vigentes internacionalmente emanados de la OIT.

“El Convenio 147, relativo a las Normas Mínimas de la Marina Mercante del 29 de octubre de 1976, se encuentra en proceso de estudio para su aceptación y ratificación por el Ejecutivo Federal, así como los convenios 137, 152, 163, 164 y 166, lo cual es ciertamente desconocido por los autores de los comentarios. México ha ratificado a la fecha 76 Convenios emanados de la OIT, mientras que España, que es el país que más Convenios ha ratificado, 126 de los 187 Convenios adoptados por la OIT al 31 de diciembre del 2001. De los cuales solamente se encuentran vigentes 146.

“Por otra parte, se ha insistido mucho en la inconstitucionalidad de las Leyes de Puertos y de Navegación vigentes, porque no señalan como una ley supletoria a la Ley Federal del Trabajo que rige tales actividades y por supuesto contradicen además, a los 20 tratados marítimos que México ha ratificado. Precisamente por eso en el Capítulo Tercero “Trabajadores de los buques”, del Título Sexto, “Trabajos especiales” de la Ley Federal del Trabajo se empleó la expresión “Trabajadores de los buques”, en vez de tripulantes de las embarcaciones del mar, para que no se excluya de las disposiciones de estas normas a los trabajadores de aseo, cocina, y servicios en general del trabajo a bordo de los buques, calidad que les niega la vigente Ley de Navegación en su artículo 22.

“Como conclusión y tomando en consideración el respeto que la H. Cámara de Diputados debe a todos los trabajadores mexicanos se deben de incluir los trabajadores portuarios y a bordo de cualquier embarcación.

- “3. Donde se ve más la mala fe de los autores de los comentarios de los comentarios, es en este punto relativo al concepto de buque, no solamente es la doctrina internacional la que habla del concepto de buque, sino los tratados

*internacionales también, en este sentido pueden verse el Convenio MARPOL/73/78, Convenio SOLAS/74, Convenio OPRC/90, Convenio de Londres de 1972, Convenio CLC/92 y Convenio Fondo FIDAC/92 entre otros muchos, todos ellos de la Organización Marítima Internacional (OMI), que como dicen los autores “son severamente estrictos en sus disposiciones...” y por tanto deben respetarse por la Ley en proceso de elaboración.*

*“El comentario de este punto es un verdadero galimatías, es decir, es de un lenguaje obscuro tanto por la impropiedad de sus frases como por la confusión de sus ideas, veamos sino: “Respecto de lo anterior debe tomarse en cuenta que las razones que motivaron la necesidad de modificar la definición de artefacto naval que actualmente da la Ley de Navegación, es la problemática que ha generado con este término ya que: “1. La ley omite referir el término en algunos artículos y con ello ha propiciado que en algunos casos sólo se le asignen derechos y no obligaciones. [No se dice cuales, además de que derechos se conceden y que obligaciones se omiten para que nos quede claro]. “2. Dada la definición actual cualquier embarcación a la que se le hubiesen retirado los elementos estructurales o funcionales necesarios para navegar son considerados artefactos navales. Con lo anterior se ha permitido la evasión de obligaciones fiscales y contractuales para este tipo de artefactos”. [¿Cuáles?].*

*“No entendemos en que artículos se asignan derechos y en cuales se les dejaron de establecer obligaciones en la Ley de Navegación, que debieron mencionarse para ser precisos.*

*“Si se le quitan los elementos estructurales o funcionales necesarios para navegar, el bien dejará de ser buque y por lo mismo artefacto naval.*

*“Veamos la definición de artefacto naval que nos da el autor original del término, Atilio Malvagni en el Proyecto de Ley de Navegación Argentina por el año de 1956: “Artefacto Naval es cualquiera otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos”.*

*“Los tratadistas españoles no se ocupan de dicha expresión y en América Latina además de Argentina, también lo utilizan los chilenos y los venezolanos que siguen al modelo argentino. La Enciclopedia General del Mar tampoco se ocupa del término, lo mismo que el Diccionario Náutico. Luego no entendemos lo expresado por los autores de los considerandos en comento.*

*“Lamento decir con mucha pena que los autores de los considerandos no entendieron mi definición de buque como tampoco conocieron la definición de artefacto naval que dio Malvagni y de donde parte todo el problema, dicen **“¿Qué sucedería con los artefactos navales como los conocemos ahora...?”**, considero que no los conocen siquiera, pues se nos esta señalando por el autor original de la palabra que pueden o no navegar y si navegan son buques, siguiendo los tratados internacionales, por que ellos si los marcan de manera general dentro del concepto de buque, veamos el caso del Convenio OPRC/90 “Buque: Toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.”. Luego, no los llaman navales como ellos pretenden.*

*“Como vemos únicamente basta que floten, y así podríamos ver que se define el buque en los otros convenios. Ello nos demuestra que los comentaristas desconocen la materia. Respecto a la evasión de obligaciones fiscales y contractuales, ésta no podrá llevarse a cabo al quedar dentro de la definición de buque los artefactos navales.*

*“El haber empleado esta expresión fuera del concepto del buque, siguiendo textualmente el concepto que nos da el Código Chileno de Comercio vigente, nos demuestra que no debemos copiar leyes extrañas, sino hacer nosotros como mexicanos nuestro propio ejercicio jurídico económico y social para elaborar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, absteniéndonos de seguir modelos extranjeros que fueron diseñados para casos específicos, en éste el de Chile.*

*“Donde nos revelan además la ignorancia del idioma español, es que desconocen que la palabra buque tiene como sinónimos las expresiones nave, navío, barco, embarcación y bajel, pero como a los buques de guerra se les designa como navíos hemos quitado esa expresión de la definición*

*“Lo anterior me lleva a concluir que el inciso b) del punto 3 en comento esta redactado con muy mala fe o desconocimiento.*

*“Lo mismo ocurre con el inciso c), pues repito la doctrina internacional únicamente sigue a los tratados internacionales, los que aceptan el concepto de buque como el que hemos dado y que ya demostramos anteriormente. Por otra parte, donde nos demuestran, su desconocimiento, es que nunca la costumbre, ni los usos marítimos pueden superar a los tratados para ello acudiremos al Estatuto de la Corte*

*Internacional de Justicia, artículo 38, que establece el orden en que se deben someter las cuestiones en el ámbito internacional:*

*“1. La Corte, cuya función es decidir conforme al Derecho internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:*

*“a) Las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes;*

*“b) La costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;*

*“c) Los principios generales de Derecho reconocidos por las naciones civilizadas;*

*“d) Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de Derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 59.*

*“2. La presente disposición no restringe la facultad de la Corte para decidir un litigio ex aequo et bono, si las partes así lo convinieren”.*

*El artículo 59 con toda claridad nos dice que las decisiones de la Corte no obligan mas que a las partes en litigio y respecto del caso que ha sido decidido.*

*“Como puede verse, nuestros comentaristas desconocen incluso el Derecho Internacional y quién hizo estos comentarios ciertamente no tiene formación jurídica alguna, pues los usos y costumbres no son aplicables si existe un tratado internacional que se ocupe de la materia.*

*“El inciso d) viene en nuestro apoyo, pues al establecer la correcta ubicación de los artefactos navales dentro del concepto de embarcación o buque permitirá a los interesados tener una visión clara y definida.*

*“Por todo lo anterior, es absurdo insistir en que deban prevalecer las definiciones de embarcaciones y artefacto naval que nos da el Mtro. Enríquez Rosas en su primera entrega. Lo cual mencionamos en nuestros comentarios.*

*“El separar las unidades mar adentro, no obedece al interés particular del Mtro Enríquez Rosas, sino a lo que constantemente hemos expresado de que debe respetarse lo dispuesto por el Convenio OPRC/90 donde quedó claramente incluida la definición de unidad mar adentro y separada correctamente del concepto de buque. Cuestión en la que insistieron los representantes de Petróleos Mexicanos en la Conferencia de Plenipotenciarios que adoptó el Convenio.*

*“Finalmente, la última parte del punto tres, ubicada en la página 8, además de ser de mala fe, porque solo se mencionan las expresiones bajel y barco en relación con el concepto de buque y pretenden se dejen los de yate y de velero, nos demuestra el desconocimiento del medio marítimo, ya que yate es una embarcación deportiva, recreo o regata, como la define la Enciclopedia General del Mar y velero es un buque que anda mucho a la vela o es un buque de vela, de ahí la innecesaria e injustificada inclusión de tales términos en el concepto de buque.*

- “4. *Aún cuando el Proyecto del Mtro. Enríquez Rosas sea acorde con la iniciativa de Ley esto no determina el que deba o no definirse un término y mucho menos el que se diga que “...una definición no puede englobar todas las características del concepto y que únicamente incluye lo más representativo o característico del mismo: la esencia.”*

*Craso error, si recordamos lo que nos dice el Diccionario de la Real Academia de la Lengua sobre la definición:*

*“Proposición que expone con claridad y exactitud los caracteres genéricos y diferenciales de una cosa material o inmaterial”, ¿Cómo podrán darse con claridad y exactitud los caracteres genéricos y diferenciales de una cosa sino se dan completos?, por tanto si se acepta que se defina la marina mercante, debe darse la definición completa no fragmentada.*

*“Toda la perorata que se nos da sobre los seguros y la labor de la Organización Internacional de Trabajo (OIT) es artificial, pues al referirse a la Marina Mercante esa labor de seguros y de trabajo es ciertamente marítima, no para electricistas o albañiles, ni para seguros de vida o de accidentes automovilísticos. Por otra parte, cuando se conceden los incentivos fiscales o cualquier otra clase de beneficios, tratamientos a organismos y empresas, claramente se deberá establecer en la Ley a que empresas se esta favoreciendo y es lógico que en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, se esta definiendo en el objeto mismo de la Ley que se refiere a las empresas marítimas y no a otras, creemos por tanto que todo esto revela mala fe para con el Proyecto del abajo suscrito y favorecer de una manera excesiva el Proyecto del Mtro. Enríquez Rosas, que como se puede comprobar, causó un malestar muy grande a la CAMEINTRAM, recordemos el caso del artículo 10.*

- “5. *Decir que el Dr. Salgado, utiliza como sinónimos las expresiones naviero o propietario del buque es verdad, si revisamos todas las obras del Derecho Marítimo de habla española, donde se usa esta palabra correctamente y se dice que el naviero es el propietario del buque, por lo que, no hay necesidad de mencionar al propietario y definirlo, por tanto definir la figura del propietario del buque es un concepto que*

*no es elemento esencial de la empresa marítima y por ello debemos usar el término marítimo apropiado.*

*“El idioma Español, es el idioma que proporciona a los estudiosos del Derecho Marítimo dos palabras que le permitirán al juez distinguir claramente entre lo que es un naviero y un armador.*

*Cosa que no ocurre en el idioma Inglés, donde la palabra “shipowner” es empleada para designar a los dos y ello ha motivado que tanto las cortes inglesas, como las norteamericanas, pregunten a los demandantes si están actuando como “shipowners” navieros o bien “shipowners” armadores, por lo mismo debemos aprovechar nuestro idioma correctamente, lo cual facilitará las cosas a los jueces.*

*“Cuando fui invitado a participar en la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados, se me pidió que fuera lo mas claro y ayudará a los jueces a comprender mejor los términos de Ley, de ahí, que yo haya separado correctamente las expresiones naviero y armador.*

*“Por lo que, con mucha pena veo el artificio con que están redactados estos comentarios, pues si yo naviero le dejo a mí hijo un buque en mi testamento, por ese simple hecho se convierte en naviero, no considero, ni creo oportuno decir la barbaridad de que será para que juegue, cosa que no permitirán sus tutores por el peligro que corre con ello y el mal que representa para el niño, así como todo lo absurdo que se dice en la parte final del inciso 5) en comento. Seamos realistas y utilicemos correctamente la terminología marítima.*

*“6. Respecto al concepto de agente marítimo hemos empleado esta palabra que es la que se utiliza comercialmente en todo el mundo:*

*“a) ‘Agent maritime’ en el idioma francés,*

*“b) ‘Maritime agent’ en el idioma inglés,*

*“c) ‘Agenti maritimi’ en el idioma italiano.*

*“Para evitar confundir al representante de las mercancías con los agentes marítimos, se ha dejado el término consignatario exclusivamente para quien se consignan las mercancías que se transportan en un buque, por eso evitamos llamar a los agentes marítimos del puerto “agente naviero consignatario de buques”.*

*“Aquí, además, se ve el total desconocimiento de los autores de los comentarios de la realidad marítima de nuestro país, donde el 98% de los agentes marítimos están localizados en la Ciudad de México y tienen sucursales en*

*los puertos nacionales, por lo que es absurda tal distinción, que ni la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 hacía y mucho menos el Código de Comercio de 1889, que sólo los llamaba de acuerdo con la realidad de ese entonces “consignatarios de buques”, será porque fueron hechos por grandes juristas mexicanos de la época.*

*“Las demás apreciaciones no nos ofrecen mayor problema en los comentarios en comento.*

*“7. Nos alarma la apreciación sobre el Código Penal Federal, así como sobre la Ley Federal del Trabajo, de que no deben ser incluidos como Leyes supletorias de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por no hacer esto en la Ley vigente se viola la Ley Federal del Trabajo de manera contundente en el artículo 22, por lo que puede invocarse su inconstitucionalidad, ya que la Ley Federal del Trabajo es reglamentaria del artículo 123 Constitucional. Al citar el Código Penal Federal, se hace porque este tipifica en su articulado el delito de piratería al cual, se hacen algunas referencias en el Proyecto del abajo suscrito, y creo preciso que quede claro que una ley como lo dijimos al principio debe ser lo más explícita y clara posible, para que los interesados no incurran en error, de ahí la importancia de incluirlos en el listado de la supletoriedad de las leyes, así como el abandono de personas (náufragos).*

*“8. La misma crítica anterior puede hacerse en este punto.*

*“9. Respecto del Registro Especial Marítimo Mexicano, reiteramos nuestra posición, ya que recordamos que en ninguna Ley Nacional se une el Registro Público Marítimo Nacional con este tipo de registros especiales.*

*“En este sentido podemos ver las dos leyes de Noruega, las dos leyes de Dinamarca, las dos leyes del Japón y las dos leyes de España, entre otras. Precisamente, por eso se separan, pues se les denomina de esa manera particular, para favorecer a los miembros de la marina mercante de esos países.*

*“Es muy útil que la Subcomisión de Dictamen haya recomendado un capítulo especial sobre Política Marítima, la cual, por el objeto de la misma Ley, debe ser incluido en la Ley de la Reactivación de la Marina Mercante, justamente por lo que se persigue con esa Ley, no en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuyo ámbito de aplicación no es el mismo.*

*“Las críticas a las que el abajo suscrito se refiere, fueron hechas, entre otros participantes, por el Capitán Tuero quién*

dijo: *“No es posible incluir en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en Proyecto, el Registro Especial Marítimo Mexicano por que el mismo no es parte del objeto de la citada Ley”.*

*“Por todo lo anterior reiteramos nuestra oposición a este comentario.*

- “10. No entendemos nada de lo que se dice en los comentarios sobre la fianza sobre todo en su parte final: “Asimismo de la revisión de este artículo destaca que debe establecerse una modificación al segundo párrafo del artículo en el que se especifique que en todos los casos habrá una obligación de abanderamiento y depositar una fianza, en tanto al considerarse sólo un supuesto (el de la fracción IV), tales disposiciones nunca se aplicarán ya que los navieros evitarían estar en el supuesto de la fracción citada y en ese sentido ninguno estaría obligado a abanderarse ni a pagar la fianza”.*

*“Este párrafo además de puntuación le falta redacción, precisamente por ello no es comprensible, pues no se entiende que se quiso decir. No se olvide la claridad que debe tener toda Ley.*

- “11. Los comentarios del Dr. Salgado sobre los buques de guerra, es debido a que no todos los “sujetos, servicios, bienes, actos y hechos que sean de naturaleza militar o auxiliar a esta” caerían dentro del proceso navigatorio, sino únicamente los buques de guerra de ahí el comentario del abajo suscrito, por tanto si es adecuado sustituir esa expresión por la de buques de guerra.*

- “12. Este punto lo considero un ofensa al H. Cuerpo Consular Mexicano acreditado por nuestro país en diversas naciones en el mundo, efectivamente desde 1976 se creó el Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos donde se capacita a este personal y al cual durante varios años fui invitado a instruir sobre la materia del Derecho Marítimo, tanto a los candidatos a formar parte del Cuerpo Diplomático Mexicano, como del Cuerpo Consular Nacional. Gracias al conocimiento que tenían de mi persona los señores Secretarios de Relaciones Exteriores Bernardo Sepúlveda Amor, Fernando Solana Morales y María del Rosario Green Macías, por haber sido mis compañeros tanto en la Facultad de Derecho, como en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales; así como el Lic. César Sepúlveda Gutiérrez, primer Director del Instituto.*

*“Luego, los que desconocen la realidad mexicana son los autores de los comentarios en comento.*

*“Recuerdo muy bien cuando los Cónsules Generales de México en Dinamarca, Noruega y la República de Corea, que fueron mis*



*alumnos, me hablaron para tratar el asunto de si habían procedido correctamente para dimitir la bandera mexicana en sendos buques, les contesté que era correcto y me enorgullecía que hubieran aprendido bien lo que les había enseñado. Es muy bueno que exista la comunicación electrónica para un intercambio de ideas, en caso de dudas, pero considero que las máquinas no suplen nunca el actuar del hombre que es el que las maneja, por lo que es inútil esta observación sobre tales instrumentos auxiliares.*

*“La Secretaría de Relaciones Exteriores en estos casos se debe limitar a manifestar su conformidad con todo lo actuado por el cónsul mexicano, ya que sería tanto como desconocer como lo ha preparado para su función.*

*“Como conclusión a todo lo antes comentado es muy importante señalar que nos oponemos académica y técnicamente a la propuesta de modificación del Proyecto de Predictamen del los Títulos I y II que se mencionan en las páginas 19 a 23 de los comentarios en comento, me preocupa seriamente el que pudieran ser aprobadas por toda la falta de técnica jurídica que tales modificaciones tienen por la H. Cámara de Diputados, ya que con ello se revelarían serios problemas como los que hemos señalado en estos comentarios.*

#### **“ATENTAMENTE**

*“ c. c. p Diputado Federal José Tomas Lozano y Pardinas”*

A continuación pondremos los comentarios de los Títulos III y IV hechos por la Lic. Adriana González Veloz.

***“En cumplimiento de la instrucción de la Presidencia de la Comisión de Marina respecto al apoyo y trabajos que el personal técnico que labora en la Comisión debe prestar a los Diputados que integran las Subcomisiones de la misma, el equipo técnico en comento realizó las siguientes consideraciones en torno al proyecto de Predictamen de los Títulos III y IV de la Iniciativa de Ley, que elaboró el Mtro. David Enríquez Rosas<sup>243</sup>, los cuáles se realizaron teniendo como eje los Comentarios remitidos por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.***

---

<sup>243</sup> Se debe señalar que en función de que estos títulos requieren de mayores precisiones en términos de la especialización de sus contenidos, se requirió al responsable del proyecto de predictamen, Mtro. David Enríquez Rosas, para que respondiera a las preguntas objeto de estas consideraciones.

## **“CONSIDERACIONES AL TÍTULO TERCERO DEL PROYECTO DE PREDICTAMEN**

### **“Consideraciones generales**

*“El Dr. Salgado, en varios de los artículos que refiere, señala la no consideración de Convenios que apunta, no fueron incluidos en el proyecto de predictamen, a reserva de que en cada uno de estos artículos se explica lo relativo a este punto es conveniente asentar que las referencia a los convenios internacionales que en lo particular y explícitamente cita el Mtro. Enríquez corresponden a la materia que se considera, en lo que regula, más importante a nivel internacional, y no así a los convenios regionales, los cuales se incluyen en lo general e implícitamente en las frases modelo “y los tratados internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte”, “la legislación aplicable”, etc. Sobre el punto es importante recordar, que no por el hecho de dejar de mencionar un convenio internacional, éste puede dejar de aplicarse. Como se expuso en las consideraciones a los Títulos Primero y Segundo, no es necesario citar en cada artículo una lista de Leyes, Tratados y Convenios, para que estos sean aplicados.*

### **“Artículo 33**

- *“El Dr. Salgado señala que el artículo 33 viola lo establecido en la Convención y Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos, que señala que deberá existir por parte del Estado contratante un tratamiento igual al de sus propios buques, en materia de libertad de acceso al puerto, atraque carga y descarga; uso y pleno goce de las facilidades que concede cada Estado en la navegación; sus operaciones comerciales; etc.*

***“Se considera que la redacción del artículo en el proyecto, no nos deja conocer a qué se refiere el Dr. Salgado al señalar que se viola el Convenio citado, ya que este artículo NO estable ninguna disposición que suponga un trato preferencial a una u otra embarcación, sino que señala los requisitos que deberán cumplir las embarcaciones que navegan en aguas nacionales, lo que se apunta desde su primer párrafo que dice:***

*“La navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz, a las embarcaciones de todos los Estados, conforme al principio de reciprocidad y de conformidad con los tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. Cuando existan razones de seguridad nacional o interés público, la Secretaría estará facultada para negar la navegación en zonas marinas mexicanas y el arribo a puertos mexicanos”*

- “Respecto de este mismo artículo (33), El Dr. Salgado señala que la razón de ser de la “relación auténtica” es para observar el problema de los pabellones de conveniencia y no “es simplemente en el sentido de que solamente la bandera de un país debe ser enarbolada por cada embarcación”.

“Lo anterior en función de que en el párrafo segundo del artículo citado se establece:

“Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo Estado y enarbolar su bandera, así como tener marcado su nombre y puerto de matrícula de forma tal que exista una relación auténtica con el Estado de la bandera de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. (...)”

“El Dr. Salgado apunta que para que haya una auténtica relación entre el Estado y el buque, se deben cumplir además los objetivos consignados en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que son: lograr un ejercicio efectivo de jurisdicción y control por parte del Estado en cuestiones tanto administrativas, como técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón para lo cual deben cumplirse con los requisitos que dicho Convenio establece<sup>244</sup>.

**“Se considera que el párrafo segundo del artículo citado, al referir “de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, deja implícito que deberá cumplirse lo establecido en los artículos 91, 92 y 94 de este Convenio a los que hace referencia el Dr. Salgado.**

**Sin embargo para dar mayor claridad a lo señalado por el especialista se propone modificar el párrafo segundo del artículo citado para quedar como sigue:**

**“Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo Estado y enarbolar su bandera; tener marcado su nombre y puerto de matrícula, así como mantener una relación auténtica con el Estado de la bandera de conformidad con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. (...)”**

- “Por otra parte, el Dr. Salgado señala que este artículo invade esferas ya claramente establecidas que NO corresponden al ámbito de aplicación de la Ley.

---

<sup>244</sup> “a) que haya contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee; b) que tanto los ingresos como los egresos del transporte marítimo así como las comprobantes de buques se contabilicen en la balanza de pagos del Estado; cuyo pabellón portan los buques de una flota determinada; c) que se utilicen nacionales en el trabajo a bordo de los buques en su mayoría, es decir la mitad más uno de los tripulantes, incluyendo al capitán del buque y al jefe de máquinas; d) que exista un propietario efectivo del buque, con la nacionalidad del Estado cuyo Pabellón porta el Buque”

*“El párrafo último de este artículo señala:*

*“Cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas estará obligado a acatar las órdenes de las unidades pertenecientes a la Secretaría de Marina con el fin de detenerse y proporcionar la información que le sea solicitada en los términos de la legislación aplicable.”*

*“Sobre el particular se debe anotar que en los comentarios que la Secretaría de Marina hizo llegar a esta Comisión, se propuso adicionar lo siguiente:*

*“Asimismo cualquier buque que navegue en zonas marítimas mexicanas deberá observar la obligatoriedad de obedecer los señalamientos para detenerse o proporcionar la información que le sea solicitada por alguna unidad de la Armada de México, a fin de garantizar el cumplimiento del orden jurídico por sí o en coadyuvancia con las autoridades competentes en el combate al terrorismo, contrabando, piratería en el mar, tráfico ilegal de personas, armas estupefacientes, y psicotrópicos en los términos de la legislación aplicable, en caso contrario se harán acreedoras a las sanciones establecidas en la presente ley”.*

***“En relación a lo anterior, y a que personalmente el enlace con el Congreso de la Secretaría de Marina expuso la necesidad de que se estableciera claramente la facultad que ésta tiene en la detención y requerimiento de información a embarcaciones, el artículo redactado por el Mtro. Enríquez, observó esta disposición en su último párrafo.***

- *“Sobre el mismo punto el Dr. Salgado anota que las detenciones que realicen los buques de la Secretaría de Marina deben estar de acuerdo con lo que dicta el artículo 21 o el artículo 110 de la Convención de Montego Bay, disposiciones que deberán estar contenidas en normas específicas limitadas a esa materia, hecho por el cual la redacción de este artículo, de acuerdo con el Dr. Salgado, no sólo no es correcta sino que rebasa lo estipulado en la materia antes señalada.*

***“Se considera que sí la Secretaría de Marina hizo dicha solicitud, no existe ningún inconveniente para que se incluya expresamente su competencia en el Dictamen que se hace de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, aunque estrictamente las materias que regula y la de la Armada, “no correspondan de ninguna manera al ámbito de aplicación de la Ley de Navegación”, como lo señala el Dr. Salgado, ya que como se sabe esta Secretaría garantiza el cumplimiento del orden jurídico en aguas nacionales, lo que hace con apego a las disposiciones legales aplicables, sean éstas de carácter nacional o internacional.***

- *“Sobre el mismo punto, el Dr. Salgado señala que no debe violarse lo relativo al paso inocente de las embarcaciones por mar territorial.*

**“Se considera que este párrafo, al señalar lo relativo a “cualquier embarcación...” efectivamente podría entenderse como excesivo si no se respeta el derecho de paso inocente, lo que debe hacerse se incluya o no el deber de acatar el Convenio de Montego Bay, ya que es un tratado internacional y debe respetarse. Sin embargo, con el propósito de aclarar lo relativo a “cualquier embarcación” se sugiere la siguiente redacción para el párrafo tercero:**

**“Cualquier embarcación que navegue en zonas marinas mexicanas estará obligada a acatar las órdenes de las unidades pertenecientes a la Secretaría de Marina con el fin de detenerse y proporcionar la información que le sea solicitada. La acción de las unidades señaladas en este artículo estará limitada exclusivamente a las disposiciones en la materia determinadas por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados internacionales vigentes de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte”.**

- *“A continuación el Dr. Salgado señala que no debe establecerse en el Dictamen de la Iniciativa de Ley la vigilancia de “todas las actividades ligadas a la navegación, sean éstas propias a ella o bien que se realicen mediante la misma” ya que esto, nos dice, generó una fuerte oposición al Proyecto de Iniciativa de Ley.*

**“Se considera que aunque este señalamiento no precisa si se refiere a la vigilancia que se desprenden de las actividades de la Secretaría de Marina, o bien de los requisitos que se deben cumplir para que exista una relación auténtica entre el Estado y el buque que enarbole su bandera, debe aclararse que ninguna de las disposiciones señaladas en el artículo 33 viola Tratados Internacionales, Legislación Nacional o usos y costumbres marítimas.**

**A lo anterior se debe agregar que de las propuestas que fueron remitidas a la Comisión de Marina, el único comentario o propuesta que se hizo respecto del Artículo 33, fue la ya citada por la Secretaría de Marina, por lo que no se tiene constancia del rechazo al que se alude.**

### **“Artículo 35**

- *“El Dr. Salgado propone que se modifique la “clasificación de navegación” que hace la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP ) la Ley de Navegación, y que a su vez retoma el Mtro. Enríquez. El Dr. Salgado explica que tal clasificación es ajena a la realidad marítima que admite otra clasificación.*

<p><b>Mtro. Enríquez</b>  <b>Ley de</b>  <b>Navegación/</b>  <b>Ley de</b>  <b>Aduanas-SHCP/</b></p>	<p><b>Propuesta Dr. Salgado</b></p>
--	-------------------------------------

Navegación Interior	Navegación Interior
	Navegación Costanera Nacional
	Navegación Costanera Internacional
Navegación de Cabotaje	Navegación de Cabotaje Nacional
	Navegación de Cabotaje Internacional
	Gran Cabotaje
Navegación de Altura	Navegación de Altura

**“Se considera que la anotación que hace el Dr. Salgado se apega más fidedignamente a la actividad de navegación que se realiza, sin embargo, adoptar tal clasificación no resuelve las problemáticas que se presentan en el ámbito marítimo ya que por principio dicha clasificación obligaría a una especificación mucho más compleja de tales actividades en el proyecto de predictamen que se analiza, por ejemplo en el artículo 37. Asimismo se requeriría modificar simultáneamente la Ley de Aduanas para que ésta adoptase tal clasificación y por último instruir a la Secretaría de Hacienda para que modifique el tratamiento fiscal, todo lo cuál hace más complejo no sólo la legislación sino las medidas a instrumentar para su cumplimiento. Asimismo, si bien es cierto que la clasificación del artículo 35 podría ser más detallada, ésta, como se presenta en el proyecto de predictamen, no deja de ser adecuada pues expresa los tres géneros que deben efectivamente quedar bien delimitados. En ese sentido se debe resaltar que no hubo ninguna propuesta que señalara la necesidad de modificar la clasificación que actualmente establece el artículo 35**

#### **“Artículo 37**

- **“Respecto del apartado A)** de este artículo, el Dr. Salgado refiere que está fuera de lugar la inclusión del término “Estados Unidos”.

**“Se considera que de la lectura de este artículo y del resto del Texto de Ley, se desprende que fue un error de omisión, ya que el Mtro. Enríquez debió escribir, como lo hace en el resto de los artículos, “Estados Unidos Mexicanos”. Por lo que se considera que el error al que se alude no tiene repercusiones en el resto del Texto de Ley, y de acuerdo con las instrucciones que se giraron al personal técnico de la Comisión, el mismo ya ha sido corregido.**

- **“Respecto del apartado B)** de este artículo, se señala que existe una confusión entre los contratos de FLETAMENTO A CASCO DESNUDO y los contratos de ARRENDAMIENTO o LOCACIÓN A CASCO DESNUDO, ambos consignados en la fracción I de este artículo. El Dr. Salgado explica que nunca han existido los contratos de “fletamento a casco desnudo”, que el que se consideren así, deriva de un error en la traducción que se hace del término “charter”.

**“Se considera que de acuerdo con los usos y costumbres marítimas, el término “fletamento a casco desnudo” ha sido y es plenamente aceptado por quienes integran el sector marítimo. Sobre este punto se debe anotar que en las mesas de trabajo que tuvieron lugar en Ciudad del Carmen, se discutió la clasificación de los Contratos que establecía la Iniciativa de Ley en su Título Quinto, denominado “De los Contratos de Utilización de Embarcaciones” , el cual en términos generales, retomó lo establecido en el Proyecto de Ley que presentó el Dr. Salgado, El Título Quinto y los cuatro capítulos correspondientes a él, fueron objeto de severas críticas, una de ellas en lo relativo a la confusión que existía al eliminarse o bien cambiar el sentido del término “fletamento a casco desnudo”. Se argumentó que los contratos en el ámbito internacional, establecían tal término y se descalificó la intención de eliminarlos. Se consideró necesario pedir una ampliación sobre este punto al Mtro David Enríquez Rosas, el mismo se reproduce a continuación:**

*“Considero que no podría objetarse que los derechos y obligaciones del llamado “fletamento a casco desnudo” realmente corresponden a un “arrendamiento a casco desnudo”. Sin embargo, también es cierto que en la contratación internacional de arrendamientos y fletamentos –misma que se inserta en el ámbito del Derecho privado-, al arrendamiento a casco desnudo se le denomina fletamento a casco desnudo, como puede observarse en la póliza BARECON, que es la póliza de fletamento más utilizada en el mercado internacional. Creo que se debe buscar por una parte, que no existan interpretaciones contrapuestas en la contratación internacional de estas figuras (fletamento) y por otra que se tenga una nominación correcta y que además utilice la autoridad fiscal. Así, creo que el conservar “contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo” cumple estos dos objetivos. El hecho de que la autoridad fiscal no tome en cuenta la identificación de estos dos contratos, no es una cuestión superable en esta ley. Así, considero que por la naturaleza internacional de la contratación, debe permanecerse el texto del proyecto dictamen”.*

- **“Respecto al apartado C)** de este artículo, anotamos que los comentarios realizados por el Dr. Salgado son confusos, ya que refiere que no hay una reducción en los límites de tiempo (no precisa cuáles) e inmediatamente después señala que en el apartado H) los plazos **“para obtener los permisos de contratación”** establecen 45 días cuando lo adecuado sería que se redujeran a 5 días naturales<sup>245</sup>.

---

<sup>245</sup> A efecto de no mal versar lo referido por el Dr. Salgado, se transcribe a continuación el comentario que hace sobre este particular: *“En el inciso c) los límites de tiempo son muy pobres, pues no veo que se hayan reducido, el plazo como lo pidieron los interesados era de hacerlo al mínimo posible, para obtener los permisos de contratación, ya que lo establecen en el inciso h) hasta por 45 días, caso en el cual, en nuestro Proyecto, artículo 26 redujimos a cinco días naturales, con lo cual no se detendrá nunca el servicio marítimo de cabotaje y el interés social y público, serán debidamente respetados”*

***“De acuerdo con lo anterior, se considera necesario señalar que el apartado C) de este artículo regula lo relativo a la verificación de falta de embarcaciones mexicanas disponibles, para lo cual señala como requisito la emisión de un dictamen, que se elaborará conforme al Título de Política Marítima y que deberá tener la Secretaría en 5 días hábiles, señalando que en caso de que éste no se emita en el plazo dispuesto (lo que es siempre en perjuicio del o los interesados en obtener el permiso) la Secretaría está obligada a concederlo. Sin embargo se considera que efectivamente se genera confusión, dado que en el artículo 40 del proyecto de predictamen se establece que:***

*“Los permisos materia de esta ley se otorgarán a todas aquellas personas que cumplan con los requisitos aplicables según lo señalado en el artículo precedente.*

*“La Secretaría deberá emitir la resolución correspondiente en un plazo que no exceda de cuarenta y cinco días naturales, contados a partir de aquél en que se hubiere presentado la solicitud formulada de modo satisfactorio”.*

*“Y al establecerse tal disposición no se especifica que ésta no aplica para el artículo 37, por lo que se propone agregar un último párrafo al artículo 40 que señale:*

*“Los plazos señalados en este artículo no serán aplicables al otorgamiento de permisos temporales de navegación, los cuales serán regulados exclusivamente por lo dispuesto por el artículo 37 de esta ley.”*

*“Por otra parte se considera preciso acotar en este párrafo, que si bien la Secretaría debe dar el permiso aún si NO cuenta con el dictamen (como lo hacen otros ordenamientos para no perjudicar a quién así lo solicite), también debe consignarse una sanción para la misma, por no cumplir con el plazo que le señala este artículo, ya que de no hacerse así, se podría generar un foco de corrupción, en el que no hay dictamen, pero sí permiso, y en este sentido la regulación con la que se pretende evitar la emisión irrestricta de permisos temporales, queda sin efecto.*

***Por lo anterior se propone agregar un párrafo en el inciso C, antes de la disposición que dicta “Cada permiso temporal de navegación tendrá una duración...”***

*“Cuando la falta total dictamen, o bien la falta de un dictamen formulado de conformidad con los requisitos técnicos y económicos establecidos en el reglamento respectivo, resulten de la negligencia de quien de acuerdo con esta ley deba elaborarlo, se aplicarán las sanciones contempladas en el título undécimo de la misma, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad administrativa y penal en que incurran los servidores públicos relacionados con el otorgamiento del permiso provisional de que se trate”.*



*“El segundo plazo al que se refiere este artículo es a la vigencia del permiso temporal de navegación, el cuál se deja en tres meses, como actualmente lo consigna el reglamento.*

*“El tercer plazo al que hace referencia el apartado C) de este artículo es el que apunta el periodo que una embarcación podrá navegar con el permiso temporal, es decir, el número de veces que se podrá renovar un permiso el cual NO podrá otorgarse en más de 3 ocasiones, lo que aunado al primero (sic) permiso que se solicite nos da un máximo de 4 permisos, es decir de un periodo de un año. Así un año es el tiempo máximo fijado para navegar con permiso temporal. Este periodo es acorde con el periodo que propuso el Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante, y la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, sin embargo el artículo no dejará de ser polémico, en tanto está disposición está estrechamente ligada a lo consignado en el artículo 10 del predictamen, (y se ratifica en el apartado E) de este artículo ) que obliga a abanderar las embarcaciones que permanezcan por más de un año en aguas mexicanas.*

- *“Respecto del apartado d) el Mtro. David Enríquez Rosas, envió el comentario que se reproduce a continuación el cual explica la necesidad de modificar este apartado:  
D. Para estar legitimado a cada renovación, el naviero deberá efectuar el pago de derechos que resulte más alto a cuantificar del siguiente modo:  
I. El triple del monto de los derechos respectivos del permiso temporal de navegación originalmente otorgado; o  
II. El dos por ciento de la renta de la embarcación durante la duración de la renovación específica del permiso temporal de navegación de que se trate.”*

*“He venido analizando el tema del pago derechos por concepto de las renovaciones de los permisos temporales de navegación junto con compañeros fiscalistas. Las modificaciones que ahora propongo buscan eliminar aspectos constitucionales que después podrían hacerse valer en amparos.*

*“En esencia, se deja un parámetro al pago del derecho respetando la capacidad contributiva del contribuyente. Además, se elimina la asignación obligatoria que también sería objeto de impugnaciones. Así, sugiero el siguiente texto del art. 37 D:*

*“D. Para estar legitimado a cada renovación, el naviero deberá efectuar un pago que corresponderá del doble al triple del derecho respecto al otorgamiento del permiso temporal de navegación original. Para el cálculo de este parámetro, la Secretaría tomará en cuenta la capacidad contributiva del solicitante de conformidad con el reglamento respectivo. Para la valoración de dicha capacidad contributiva, la Secretaría estará facultada para coordinarse con la autoridad fiscal competente.*

*“Las autoridades competentes deberán valorar que los pagos de derechos por otorgamiento de permisos de navegación y sus renovaciones puedan ser aplicados de modo preferente a los planes y programas de educación superior y capacitación, así como a los demás programas prioritarios de apoyo al personal de la marina mercante mexicana”.*

- *“Por otra parte el Dr. Salgado apunta que el cabotaje siempre debe estar reservado a los nacionales., sin embargo señala que debe reconocerse el reclamo de algunos intereses nacionales y de las necesidades del Orden Público, previendo tres hipótesis fundamentales:*

*“1. Reservar las navegaciones interior , de cabotaje y costanera con fines comerciales a las embarcaciones mexicanas.*

*“2. Autorizar a empresa navieras mexicanas prestar este servicio con embarcaciones extranjeras temporalmente.*

*“3. Ante la gravedad de que no hubiera buques mexicanos ni empresa navieras interesadas, se podrá autorizar a navieros extranjeros participar en el cabotaje, procurando incorporar a los intereses nacionales a empresas navieras y navieros, a adquirir tales embarcaciones en beneficio de la Nación y de su comercio marítimo.*

***“Se considera que las tres hipótesis que señala el Dr. Salgado, están contenidas en el artículo 37 que se presenta.***

- *“Respecto de este mismo artículo (el 37<sup>246</sup>) el Dr. Salgado señala que nada impide que las cargas del gobierno mexicano sí puedan ser otorgadas a las embarcaciones nacionales, ya que esto se hace así en diferentes países<sup>247</sup>, apunta específicamente que la reserva de carga se da también cuando se detecta una falta de competencia efectiva.*

***“Se considera que esta referencia, en su caso, podría ser regulada en el Título de Política Marítima, sin embargo debe considerarse que si bien éstas podrían ser viables para los navieros nacionales, en tanto se podría aplicar un esquema de reservas de carga –similar o parecido al de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante de 1980, se considera que podrían generarse problemas de competencia económica pues la oferta para el transporte de dichas cargas sería muy reducida. Por otra parte, es necesario explicar que los fletes de esas cargas no necesariamente serían competitivos si***

---

<sup>246</sup> Con el objetivo de no mal versar el comentario que se analiza, se hace la aclaración de que el Dr. Salgado no refiere que este comentario se haga respecto del artículo 37, sin embargo, al no referirlo expresamente a ningún artículo y señalar que “estamos de acuerdo en que la navegación de altura no debe tener ninguna referencia para los buques nacionales (...) pero nada impide que las cargas del gobierno mexicano si puedan ser otorgadas a las embarcaciones nacionales”, se consideró que este artículo hacia referencia a la navegación de cabotaje.

<sup>247</sup> Los países a los que se refiere el Dr. Salgado son los siguientes: Japón, Estados Unidos, los quince países que integran la Unión Europea “y otras grandes potencias marítimas”

**se compararan con el mercado internacional de fletes. Por lo que aunque no se descarta la idea, ésta tendría que ser congruente con el Código de Conducta de Conferencias Marítimas del que somos parte, y en todo caso la contratación del transporte de cargas públicas, tendría que ser de conformidad con la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, así como con la Ley de Adquisiciones, dependiendo de cómo se instrumente este acceso a embarcaciones mexicanas que transporten las cargas del gobierno<sup>248</sup>.**

### **“Artículo 38**

- *“El Dr. Salgado expone que este artículo no es entendible en tanto no requiere permisos a las embarcaciones extranjeras en los ámbitos, turísticos, comercial, de pesca y dragado así como aquellas embarcaciones especializadas. Explica que esto se deriva de que no se hace la distinción entre navieros mexicanos y navieros extranjeros y señala que dado lo dispuesto en este artículo no son aceptables tampoco las disposiciones que se regulan en el artículo 39 y 40*

*“Es conveniente señalar que el artículo 37 del proyecto de predictamen, señala que la navegación interior y de cabotaje podrá realizarse, indistintamente, por navieros mexicano o extranjeros cuando los servicios que presten estén destinados a servicios turísticos, deportivos y recreativos; a dar operación y explotación a las dedicadas a la construcción; así como las que dan mantenimiento y operación portuaria, “salvo lo previsto en el artículo siguiente”, es decir el artículo 38.. Se considera que efectivamente este artículo 38 se presta a ciertas confusiones, que se derivan de no establecer una plena distinción entre los permisos de navegación y los permisos para la prestación de un servicio, esto porque 1. los permisos temporales de navegación (que no es en sí mismo a un servicio) se regulan de modo especial por el artículo 37 del proyecto de predictamen, y 2. los permisos por concepto de la prestación de un determinado servicio (aquí lo que se regula no es que sea o no de cabotaje, sino el servicio en sí) se establecen en el artículo 38 del proyecto de predictamen. Ahora bien, los dos tipos de permisos (1) de navegación (2) de servicios determinados, son permisos administrativos (puesto que derivan de la expedición de un acto administrativo en sentido formal y en sentido material, ya que provienen del Ejecutivo Federal y su naturaleza es administrativa).*

**“Hecho por el cual al señalar en el artículo 38 del proyecto de predictamen que:**

*“Los navieros mexicanos y extranjeros, dedicados a la utilización de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje de*

---

<sup>248</sup> Este punto hace referencia a algunos de los aspectos que se han tratado en el marco de los trabajos del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante. La información que aquí se transcribe forma parte de la información que en éste se ha manejado.

conformidad con esta ley, se sujetarán a las siguientes disposiciones en materia de permisos administrativos:”

**“Se considera que inevitablemente hay una confusión respecto de a qué permisos se refiere, ya que como se dijo, tanto los de navegación como los permisos para la prestación de un determinado servicio, son permisos administrativos, por lo que se considera que el artículo 38 debe modificarse para señalar en el primer párrafo citado lo siguiente:**

**“ARTICULO 38.- Los navieros mexicanos...en materia de permisos para prestación de servicios:**

**“Se debe señalar que la revisión del apartado D) del artículo 37, llevó a proponer la modificación del artículo 38, a través de la consideración que se reproduce a continuación por parte del Mtro. Enríquez:**

**“El trabajo realizado con el equipo de fiscalistas a los que ya he hecho referencia, motivan la inclusión del siguiente párrafo en el artículo 38”**

**“Para el pago de derechos por el otorgamiento de permisos para prestación de servicios referidos en este artículo, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Derechos”.**

#### **“Artículo 40**

**“De acuerdo con la consideración que se hizo para el apartado c) del artículo 37, se considera que este artículo (40) debe incluir en su último párrafo lo relativo a la Sanción a la que se hará acreedora la Secretaría, al no emitir la resolución correspondiente en el plazo señalado. Asimismo se señala que el plazo de 45 días, al que se hizo referencia en el artículo 37, corresponde al que señala la Ley de Navegación y la Iniciativa de Ley. Se propone que la inclusión de la sanción se establezca en los siguientes términos:**

**“Cuando no se cuente con la resolución o la constancia a que se refiere este artículo, en los plazos señalados y ello sea resultado de la negligencia de quien de acuerdo con esta ley deba emitirlos, se aplicarán las sanciones contempladas en el título de la misma, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad administrativa y penal en que incurran los servidores públicos relacionados con el otorgamiento del permiso de que se trate”**

#### **“Artículo 41**

- **“El Dr. Salgado apunta que debe excluirse lo relativo a las “arribadas imprevistas”, que el Mtro Enríquez incluyó en la fracción II de este artículo. El Dr. Salgado explica que las “arribadas imprevistas no existen ya que derivan de una causa de fuerza mayor o se dan por caso fortuito, (causas que ya están consideradas en la fracción III del artículo que se analiza).**

**“Se considera que lo expuesto por el Dr. Salgado es más preciso y evita las posibles confusiones que se podrían crear al tratar de determinar cuándo se presenta una arribada imprevista, y cuando se presenta una arribada forzosa por lo que se propone modificar el artículo 41 para quedar como sigue:**

**“ARTÍCULO 41.-** Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto, o a un punto de las costas o riberas, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga, y se clasifica en:

- “I.** *Prevista: la consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia;*
- “II.** *Forzosa: la que se efectúe por mandato de ley, caso fortuito, fuerza mayor o que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada.*

**“Se deberán justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas de las embarcaciones.**

#### **“Artículo 42**

- **“El Dr. Salgado explica que en este artículo, además de referirse al Convenio FAL/65, el Mtro Enríquez debió incluir la Convención y el Estatuto General Sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos; el Convenio del Mar de Plata o Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional.**

**“Se considera que de acuerdo con la redacción del artículo 42 que presenta en el Mtro. Enríquez, se entiende que los Convenios citados por el Dr. Salgado están referidos en su párrafo primero que dice:**

**“En la autorización o rechazo de arribo a puerto de embarcaciones, la autoridad marítima requerirá la documentación que establezca el reglamento respectivo, sin que los requisitos en él señalados sean superiores a los que disponga el Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo, así como a aquéllos señalados en los tratados internacionales vigentes en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte. El reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado para las embarcaciones menores”.**

#### **“Capítulo Tercero “Pilotaje”**

- **“Respecto del Capítulo tercero el primer señalamiento que hace el Dr. Salgado es el relativo a incluir el término de práctico y practicaje en las disposiciones que se regulan, esto en razón de que dicha expresión está consignada en diversos tratados internacionales y es reconocida así en otros países.**

**“Se considera que lo señalado por el Dr. Salgado, no se contrapone con la regulación propuesta para este Capítulo en tanto el Mtro. Enríquez, en el artículo 52, apartado “A”, define como sinónimos al pilotaje y al practicaje lo cual hace también con los términos de piloto y práctico.**

*“El servicio público de pilotaje o practicaje consiste en conducir una embarcación mediante la utilización, por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos. Su finalidad es garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias, por lo que la prestación del servicio en los términos de esta ley se considerará de interés público. (...)”*

**“En relación con lo anterior se entiende que cuando se habla de “piloto” se hace también la referencia al “práctico”, por lo que, en términos de técnica legislativa, no se considera adecuado referir en cada artículo “piloto o práctico”**

#### **“Artículo 57**

- *“El Dr. Salgado señala que la redacción de este artículo es limitada, y anota que antes de remitir su regulación a la Ley de Puertos, ésta debe especificarse en el proyecto de predictamen.*

**“Se considera que la referencia a la Ley de Puertos, que se establece en el párrafo segundo de este artículo, es clara al referir que aplica exclusivamente para el tema de las concesiones. Mientras que en el párrafo primero se regula el funcionamiento de los señalamientos, ayudas y dragado, de acuerdo con los ordenamientos aplicables a nivel internacional y nacional.**

- *“Asimismo el Dr. Salgado precisa que no es conveniente ceder a terceros “todo” lo relativo a señalamiento marítimo, ayudas a la navegación y dragado en tanto los tratados internacionales disponen que el Estado es responsable de los mismos<sup>249</sup>.*

**“Se considera que la redacción del artículo 57, si bien abre la posibilidad para que se concesione los servicios citados, también especifica la responsabilidad del Estado: 1) Al señalar que la Secretaría está obligada a disponer de los recursos necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público respecto de tales servicios 2) Al señalar que la Secretaría, aún cuando otorgue concesiones, es la responsable de lo consignado en el punto 1 de este apartado, 3) Al señalar que Federación incurrirá en responsabilidad patrimonial e indemnizará por el Poder Ejecutivo Federal cuando se ocasionen daños y perjuicios derivados de**

---

<sup>249</sup> Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos

***incumplimiento de sus obligaciones que son justamente las ya señaladas: garantizar el funcionamiento y conocimiento público respecto de tales servicios y responsabilizarse de las concesiones que otorgue (esto último sin detrimento de las responsabilidades de las que sean sujetos los concesionarios)***

*“El artículo específicamente señala:*

*“ARTÍCULO 57.- De conformidad con los tratados internacionales en la materia de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, la Secretaría estará obligada a disponer de los recursos humanos y materiales necesarios para garantizar el funcionamiento y conocimiento público adecuados sobre el señalamiento marítimo, las ayudas a la navegación y el dragado en las vías navegables.*

*“Las materias señaladas en este artículo se considerarán de interés público y podrán ser concesionadas a terceros de conformidad con la Ley de Puertos. Sin embargo, la Secretaría mantendrá su responsabilidad de conformidad con este artículo, sin que por ello se prejuzgue sobre la responsabilidad de los concesionarios.*

*“Cuando la falta de cumplimiento de las obligaciones contenidas en este artículo ocasione daños y perjuicios a los particulares, la Federación incurrirá en responsabilidad patrimonial, por lo que dichos particulares estará legitimados para ser indemnizados directamente por el Poder Ejecutivo Federal, de conformidad con el proceso que se tramite ante los tribunales competentes.”*

***“Con base en lo anterior se considera que este artículo no evade la responsabilidad que el Estado tiene sobre estas materias, mismas que consignan los Convenios que cita el Dr. Salgado. Asimismo, se debe anotar que la concesión no está prohibida por ningún tratado internacional, pues es un aspecto de derecho interno, cuyas reglas se establecen en la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas que es una ley federal mexicana.***

#### **“Capítulo VI “De las inspecciones”**

- *“El Dr. Salgado señala que es incorrecto que el predictamen de la Iniciativa de Ley otorgue a la Secretaría, a través del “Servicio de Supervisión Operativa” , la facultad de realizar las Inspecciones. Señala que existen sociedades clasificadoras reconocidas, afiliadas a la organización internacional no gubernamental que ha sido aceptada como consultora de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI). El Dr. Salgado afirma que estas sociedades evitarían cualquier tipo de corrupción que pudiera darse dado el alto profesionalismo que las caracteriza.*

*“Este título que en la Iniciativa se denominó “Inspección Naval”, fue modificado teniendo como ejes los comentarios que fueron emitidos*

respecto del mismo por parte de los integrantes del Sector Marítimo, entre ellos específicamente los de la Secretaría de Marina y la Orden de Capitanes y Pilotos Navales, que propusieron que el Capítulo en comento modificará su nombre en función de que el tipo de inspecciones que debe realizar la autoridad marítima van más allá de la inspección naval.

Asimismo, se debe destacar que en la Iniciativa se dispuso la creación de un “Cuerpo Operativo de Supervisores de Navegación” y en general algunos de los procedimientos que se consignan en este Capítulo, sin embargo la iniciativa no fue precisa al referir atribuciones, mecanismos e instancias. El proyecto de predictamen en comento lo que hace es instrumentar la idea que se plasmó en la Iniciativa, especificando y corrigiendo las materias que se señalaron anteriormente y consignando requisitos y competencias que no estaban plenamente establecidas. En función de los anterior (sic) se debe explicar que el sentido del Servicio de Supervisión Operativa de la Navegación:

“1. De ningún modo se prohíbe (sic) la participación de las sociedades de clasificación. Así, los peritos pueden o no formar parte de ellas, pero en todo caso la responsabilidad es personal, conforme el artículo 64 apartado A.

“2. No se está creando una “burocracia”, es decir los peritos no serán servidores públicos, sino que se pagarán los servicios en base a una tarifa, de acuerdo el artículo 64 apartado F.

- “Asimismo el Dr. Salgado señala que algunos artículos son poco afortunados (no especifica cuáles), empero, apunta lo relativo a las plataformas marinas acotando que de éstas en México, la mayoría son fijas y que las pocas que existen móviles son las que dan mantenimiento a aquellas, las cuáles por sus características al terminar de ser usadas son vendidas como chatarra.

### **“Capítulo VII “Prevención y Control de la Contaminación Marina”**

- “El Dr. Salgado señala que debe reestructurarse el Título Tercero, a manera de que el capítulo VII denominado “Prevención y Control de la Navegación Marítima, sea reubicado en el Título Sexto “De los Riesgos y Accidentes de la Navegación” en tanto señala que la contaminación del medio marino se debe a accidentes en el mar.

**“Se considera que ambos títulos tienen relación, sin embargo, el hecho de que se ubique en el título del régimen de navegación es porque se enmarca en la estructura administrativa del Estado, y no en los peligros o en las consecuencias de los siniestros marítimos.**

- “Asimismo El Dr. Salgado apunta que no considera adecuado referir la Ley Federal del Mar, ya que ésta no implementa la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convención de Montego Bay , (sic) convenciones que deben ser referidos aunados a otros tratados internacionales.



**“De acuerdo con la revisión de los artículos en los que el Mtro Enríquez cita la Ley Federal del Mar, se considera que es claro que cuando lo hace, se refiere siempre a las zonas marinas mexicanas, pues esa ley tiene precisamente por objeto la identificación geográfica de las mismas. Así, el objetivo de citarla no es el hecho de implementar -aunque así lo hace parcialmente- el Convenio de Montego Bay, sino que establece las normas sobre la delimitación de las zonas marinas mexicanas.**

- **“Por otra parte el Dr. Salgado apunta, que además de nombrarse las Secretarías de Estado que se cita, debe también especificarse que éstas tendrán que coordinarse, sin referir sus atribuciones, ya que apunta, esto es materia de la Ley Orgánica de cada una de las dependencias.**

**“Se considera que el artículo 75 del proyecto de predictamen, especifica en su primer párrafo la coordinación entre Secretarías a la que se refiere el Dr. Salgado, de hecho en este artículo se obliga a las dependencias a celebrar Convenios para garantizar el eficaz cumplimiento de sus atribuciones, específicamente el párrafo al que nos referimos dice lo siguiente:**

*“La distribución de competencias de las dependencias de la Administración Pública Federal en materia de prevención y control de la contaminación marítima, se basará en las siguientes normas, para lo cual dichas dependencias estarán obligadas a celebrar los convenios de coordinación necesarios que garanticen la efectiva prevención y control, bajo la responsabilidad de sus titulares quienes deberán además dar seguimiento estricto de su aplicación (...)*”

#### **“TÍTULO CUARTO Consideraciones Generales**

- **“El Dr. Salgado señala el error que cometió el Mtro. David Enríquez, al cambiar el nombre del Título Cuarto “De la propiedad de Embarcaciones”, por el de “Del Régimen de la Navegación Marítima” . De acuerdo con las instrucciones que fueron giradas al personal técnico de esta Comisión, dicho error ya fue corregido, a manera de quedar como se había establecido en la Iniciativa de Ley, como lo presentó en la metodología de trabajo el Mtro. Enríquez y como posteriormente se aprobó en la Reunión de la Subcomisión de Dictamen.**
- **“Asimismo el Dr. Salgado señala que la explotación comercial y marítima de una embarcación, puede hacerse por los armadores, propietarios y navieros.**

**“Se considera que el Dr. Salgado hace este señalamiento apegado a la postura que mantiene respecto de dichas figuras, la cual es incompatible con el tratamiento que sobre éstas presentó el Mtro.**

**David Enríquez en el Título Segundo, artículo 19 del proyecto de predictamen. Las consideraciones sobre este punto establecieron la viabilidad de la definición establecida por el Mtro Enríquez<sup>250</sup> y asimismo el proyecto de predictamen del Título en comento fue aprobado en lo general en sesión del 5 de junio del 2002, razón por la cual se considera que las referencias que se hagan sobre los mismos responde a la definición que fue aceptada en el artículo citado . (sic)**

- *“Asimismo el Dr. Salgado señala que el Título Cuarto es limitado, en tanto no considera las figuras a las que hemos hecho referencia en el apartado anterior del modo en que él las define, los agentes marítimos; las formas de adquisición de las embarcaciones; la copropiedad de la embarcación; de la fortuna de mar; la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora; el armador u operador; los privilegios marítimos y la hipoteca marítima.*

**“Se debe explicar que la apreciación del Dr. Salgado, está basada en la estructura de su Proyecto de Ley, la cual fue rechazada en la**

---

<sup>250</sup> PROPIETARIO, EMPRESAS NAVIERA, NAVIERO, EMPRESA ARMADORA, OPERADOR. Ambos especialistas señalan estos conceptos, sin embargo mientras el Dr. Salgado utiliza como sinónimos “propietario” y “naviero”. El Mtro. Enríquez considera que la definición del propietario, como titular del derecho real de la embarcación, debe estar por separado. La definición misma es compatible en ambos proyectos, lo que no lo es, y ahí la diferencia es que al dejar aparte el concepto de propietario, El Mtro Enríquez, a quien utiliza como sinónimos es al “naviero” con el “armador”. La definición que se da del “armador” asimismo es compatible en ambos proyectos.

*En síntesis las definiciones que se dan de los conceptos no tienen diferencias sustanciales, lo que cambia es el concepto en dónde se sitúa a las mismas. Efectivamente esto, que podría tomarse como irrelevante no lo es, dado que aunque en ambos proyectos se entiende que un “naviero” puede ser al mismo tiempo “armador”, únicamente en el proyecto del Mtro Enríquez se hace la distinción entre el que seas propietario de algo y el uso que se le da a esa propiedad. De ahí que el Mtro haya optado por conserva a parte (sic) el término de “propietario”.*

**Por último se debe señalar que no existen diferencias sustanciales entre la definición que ambos especialistas dan de “operador”**

Se considera que debe prevalecer lo expuesto por el Mtro Enríquez, pues mientras no hay problema en asimilar la función del naviero y la del armador en uno solo, (como se entiende en ambas propuestas) el propietario realmente no tiene una función, sino la titularidad civil, la propiedad misma de la embarcación, ya sea que lo avituale o no, asimismo el dejar el concepto de propietario (que el Dr. Salgado no señala así) destaca la distinción entre la FUNCION de un naviero/armador, de la naturaleza DOMINAL de un propietario. Por ello, se considera necesario integrar las funciones técnicas del armador y del naviero y no así las de naviero/propietario, ya que el propietario realmente no tiene una función necesariamente marítima. Como ejemplo podemos referir que si usted (o alguna persona) le deja en legado a su hijo un barco, su hijo no es por ello un naviero (quien explota comercialmente la embarcación). Es el propietario del barco: el hecho de legarle un barco a un hijo no lo hace naviero/armador, sino simplemente dueño de un barco en donde puede subirse a jugar o bien, a través de quien tenga la custodia sobre él, arrendarlo o fletarlo a un verdadero naviero/armador que lo explote comercialmente, lo cual es su función.

**reunión de instalación de la Subcomisión de Dictamen el día 19 de abril del 2002, en tanto se acordó respetar la estructura de la Iniciativa de Ley con la inclusión de cuatro Títulos propuestos por el Mtro. Enríquez. Sobre el punto se señala que cuatro, de los ocho capítulos que el Dr. Salgado señala que no fueron incluidos, sí son considerados en este Título bajo una denominación similar, dos de los mismos se encuentra comprendidos en el Título Segundo que ya ha sido aprobado; y los dos restantes está comprendidos en el Título de Riegos y Accidentes de la Navegación. Se debe señalar que Todo (sic) el tema de la limitación de la responsabilidad civil y la llamada “fortuna de mar” se trata en el título de riesgos y accidentes, además de otras referencias de limitación, por ejemplo en el título sobre utilización de embarcaciones, del proyecto de predictamen que aún no han sido presentados.**

**“Se considera que dado lo anterior, los aspectos señalados ya han sido tratados en la forma en que fueron aprobados por esta Subcomisión, asimismo se acota que esta consideración se aplica a los comentarios del Dr. Salgado respecto de que un tema u otro están indebidamente colocados o en un “lugar indebido”.**

- *“Por otra parte el Dr. Salgado señala que no existe distinción entre las figuras de “buque ” y “artefacto naval”, respecto de ellos en las consideraciones realizadas por el personal técnico de la Comisión, se apuntó lo relativo a la conveniencia de mantener diferenciados los términos citados, y a manera de considerar la referencia que el Dr. Salgado apunta respecto de la conveniencia de especificar el término de Unidad Mar Adentro, éste fue también incluido dado que en términos estrictos ésta puede diferenciarse del término “artefacto naval” al referirse básicamente a plataformas.*

#### **“Artículo 76**

- *“El Dr. Salgado señala que en el artículo 76 deben estar incluidas las Unidades Mar Adentro, ya que de otra manera, apunta, no quedaría claro que también son bienes muebles. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: No tengo inconveniente en incluir el término señalado, así como del de artefacto naval.*
- *“Por otra parte el Dr. Salgado señala que este artículo refiere elementos que ya fueron incluidos en el registro o matrícula de la embarcación, y que omite señalar como elemento indicativo el numeral de la embarcación, el cual debe ser incluido dado que éste determina “los escatillanones que con arreglo a los elementos de construcción tienen los buques” NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: No tengo inconveniente en incluir los términos señalados.*

#### **“Artículo 77**

- *“El Dr. Salgado señala que de acuerdo con la Convención por la que se Suprime el Requisito de la Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros, estos únicamente deberán apostillarse y no así*

*“protocolizarse” , hecho que de establecerse así, elevaría los gastos del propietario de una embarcación, al tener que acudir ante notario público para cumplir con tal disposición, lo anterior se explica en relación al primer párrafo de este artículo que dispone:*

*“El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Si el documento se otorga en el extranjero, deberán protocolizarse ante notario o corredor público mexicanos para que sean válidos en los Estados Unidos Mexicanos”.*

*“NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Me parece bien el cambio, pues el tratado de referencia existe: así la redacción sería la siguiente:*

*Si el documento se otorga en el extranjero deberá ser legalizado ante el cónsul mexicano respectivo, salvo cuando tal requisito no sea necesario conforme a las disposiciones internacionales aplicables.*

#### **“Artículo 78**

- *“El Dr. Salgado señala que los modos de adquisición establecidos en el artículo 78, omiten referir el término trueque o permuta<sup>251</sup>. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: No es necesario poner “permuta” (trueque es un concepto coloquial) pues la primera parte del 78 remite a otros modos de adquisición de la propiedad, en el cual puede incluirse tal permuta.*
- *“Asimismo el Dr. Salgado, basado en las consideraciones al Título Cuarto señala que la expresión decomiso o incautación deben ser considerados como sinónimos ya que ambos están ligados estrechamente a la comisión de delitos y su tratamiento de acuerdo la Ley Aduanera es el mismo cuando se pretende realizar un acto de contrabando. Sobre este mismo punto el Dr. Salgado señala que la confiscación no está prohibida en el artículo 22 constitucional que el Mtro. Enríquez cita en las consideraciones que hace a esté Título Cuarto, apunta que lo que está prohibido es la “confiscación total de bienes” y no así “los que cubran los créditos fiscales a favor del Estado”. De acuerdo con lo anterior el Dr. Salgado señala que no debe referirse el término de decomiso, ni el de incautación, sino el de confiscación. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Creo que no debe incluirse el término confiscación ya que podría ser objeto de juicio de amparo, ya que hay jurisprudencia sobre este tema en el sentido de que la confiscación está prohibida.*

---

<sup>251</sup> A efecto de no mal versar lo expuesto por el Dr. Salgado se señala textualmente el comentario que realiza: “Los modos de adquisición de la propiedad artículo 78, nos alarma cuando dice que el trueque no existe en el idioma español, siendo que trueque es sinónimo de permuta término que si está empleado en el artículo 2327 del Código Civil Federal”,

- *“Por otra parte el Dr. Salgado, señala que referir el derecho de Angaria es incorrecto, dado que éste se limita a 1)apresamiento, 2) construcción, 3)abandono. Asimismo refiere que el término de “dejación” es contrario al derecho marítimo y que en este último caso el término a emplearse es el de “abandono del buque a favor del asegurador”* **NOTA MTRO. ENRÍQUEZ:** *El derecho de angaria no es incorrecto, su tratamiento se encuentra en mi libro de “el buque”. Por lo que ve a dejación, es una vez más una discusión sobre terminología. La dejación existe y es correcta, pero si se quiere puede ser “dejación o abandono a favor del asegurador”.*

#### **“Artículo 80**

- *“El Dr. Salgado considera que no se emplean los nombres correctos de los contratos de construcción, que son: “compraventa de cosa futura” y “de construcción por economía” también llamado de obra. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ:* *El término de construcción por economía no se emplea en Derecho mexicano, ni en el ámbito marítimo internacional, por lo que provocaría confusiones.*

#### **“Artículo 84**

- *“El Dr. Salgado señala que no es correcto la inclusión del último párrafo de este artículo. Se explica que esto ya resulta innecesario dado que el Código Civil Federal ya fue referido como Ley Supletoria en el artículo 5.*

#### **“Capítulo IV, Amarre, Abandono y Desguace de Embarcaciones**

- *“El Dr. Salgado refiere que este capítulo<sup>252</sup>, no regula lo relativo a algunos conceptos que se ligan al régimen de propiedad de embarcaciones. “Se considera que esto es así, dado que estos temas serán considerados en el Título correspondiente, de acuerdo con el proyecto de predictamen que fue aprobado por la Subcomisión de Dictamen. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ:* *Como ya se ha señalado, el aspecto de la llamada “fortuna de mar” y la limitación de la responsabilidad, será en el título sobre riesgos y accidentes, aunque aspectos de limitación también existen en el título sobre contratos de utilización de embarcaciones. La regulación sobre navieros, agentes, etc. ya está dada.*

#### **“Artículo 85**

---

<sup>252</sup> Para efectos de no interpretar incorrectamente este comentario, dado que se considera que no se señala si es un artículo en específico o bien el capítulo en general, se reproduce a continuación el texto: Curiosamente el Mtro. Enríquez Rosas no se ocupa de la fortuna de mar, ni de la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, que son fundamentales ligadas al régimen de propiedad de las embarcaciones. Pero si se ocupa del amarre, abandono y desguace de las embarcaciones, los cuales son actos ligados a la administración marítima, lo que el mismo confirma cuando nos dice en su artículo 85: *“Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcaciones en puerto fuera de operación comercial”.*

- *“El Dr. Salgado señala que este artículo no previó el caso de amarre hecho por el arrendatario o fletador de una embarcación. Explica que este amarre se justifica cuando por problemas del mercado sea más útil amarrar el buque ante la caída de los precios de los productos que se pretenden mover, que en este caso debe respetar lo convenido por las partes sin tener que llamar al Cónsul del Estado que porta la embarcación<sup>253</sup>.”*

***“Se considera que este caso ya esta prevista en el artículo, que en su párrafo primero señala***

***“Se entiende por amarre temporal de embarcaciones el acto por el cual la autoridad marítima autoriza o declara la estadía de una embarcación en puerto, fuera de operación comercial”***

***“Lo anterior dado que quien se encuentre en situación de amarrar la embarcación (dejarla fuera de operación comercial) por las causas que refiere el Dr. Salgado, habrá para ello de pedir autorización a la que se refiere este artículo y cumplir con la normatividad que el propio artículo señala. Se considera que la obligatoriedad de notificar al Cónsul, no viola lo que pudiesen establecer las partes (Ya sea la autorización que dé la Autoridad marítima, o bien la liquidación que se acuerde entre el empresario y los trabajadores) dado que únicamente se notifica al Cónsul que la embarcación se encuentra amarrada y en su caso, de presentarse una situación de conflicto con los trabajadores extranjeros, el aviso al mismo para su posible intervención.***

***“Se considera que contrario a lo que afirma el Dr. Salgado, los problemas a los que se alude, se presentan tanto cuando hay abandono de la embarcación, como cuando se da un amarre, que en algunos casos es el inicio del abandono de la embarcación. Sobre el punto la explicación que se hizo llegar a esta Comisión, apuntaba la necesidad de que la autoridad marítima no sólo autorizará el amarre a solicitud del naviero, sino que lo declarase en los casos en que se rebasará la estancia en el puerto y la situación de la tripulación así lo ameritará. Los casos que muestran la necesidad de regulación sobre estos aspectos fueron expuestos en los comentarios a la Iniciativa de Ley, así como en diversas ocasiones en que se han presentado conflictos en esta materia y se ha solicitado la intervención de la Comisión.***

---

<sup>253</sup> Con el objetivo de no mal versar la explicación del Dr. Salgado esta se reproduce a continuación: “Curiosamente en el amarre no previó el caso del amarre hecho por el arrendatario o el fletador de un buque en base a los contratos de arrendamiento o locación y de fletamento a tiempo, cuando por problemas del mercado sea mas útil amarrar el buque ante la caída de los precios de los productos que se pretenden mover v gr. el gas, petróleo, sal, cualquier grano etc. En este caso aun cuando sean extranjeros y la embarcación de propiedad extranjera se tiene que respetar lo convenido por las partes no veo la razón de tener que llamar al Cónsul del Estado que porta el buque”

### **Artículo 87**

- *“El Dr. Salgado expone que se ha mezclado lo relativo a el abandono administrativo o abandono a favor de la nación con los amarres o desguaces.*

*“Se considera que lo anterior se explica a partir de las consideraciones expuestas en el apartado anterior.*

### **“Artículo 88**

- *“El Dr. Salgado señala que la definición de desguace es “sumamente dura” ya que éste no pretende sólo destruir la embarcación, sino aprovechar los materiales de la embarcación.*

*“Se considera que la definición, no debe referir que fines tendrá el desguace, porque estos no competen a la definición misma, que quedan comprendidos en el primer párrafo del artículo:*

*“Por desguace se entenderá el desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas; así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.”*

*“Asimismo el Dr. Salgado refiere que en este artículo debió establecerse lo relativo a la comprobación plena del propietario del buque, el programa previo de trabajo aprobado y contar con el consentimiento del administrador del puerto para que se realice el desguace NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: No tengo inconveniente en que así se señale.*

### **“Capítulo Quinto De los Privilegios Marítimos**

- *“El Dr. Salgado señala que este capítulo debe dividirse en secciones para distinguir el privilegio marítimo que se le aplica a los buques de aquel que se aplica a las mercancías. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Los privilegios tienen una naturaleza igual, pero por sus características propias son distintos para embarcaciones que para mercancías. No creo que se justifique un cambio de estructura.*

### **“Artículo 89**

- *“El Dr. Salgado explica que es incorrecto designar el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos, el que no ha entrado en vigor por violar principios Constitucionales. El Dr. Salgado explica que existe una declaratoria por parte de México para la no entrada en vigor del Convenio en comentario NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Es cierto que México no es parte del Convenio, por eso el art. 89 refiere a su texto y no al convenio mismo, cuestión que es muy diferente, ya que la incorporación por referencia del texto de un tratado hace que México no pueda incurrir en responsabilidad internacional en caso de incumplimiento, pues no es parte de él, aunque sí adopta en el ámbito interno sus disposiciones. En el caso de este convenio en particular, como la LN del 94 ya incorpora sus soluciones, puede incluso eliminarse la referencia al texto del convenio.*

- *“Asimismo se señala que “el salvamento esté por encima de los créditos fiscales y aquellos a cargo del buque derivados de la infraestructura portuaria, vías navegables y pilotaje y practicaje, porque el Estado tiene derecho sobre la embarcación después de cubiertos los créditos laborales y los créditos correspondientes a los derechos humanos”* *NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: La prelación que se sigue no solamente es congruente con la regulación internacional, sino que tiene la lógica de privilegiar en las primeras tres fracciones a los tripulantes y a quienes realizan la operación de salvamento.*

#### **“Artículo 96**

- *El Dr. Salgado (sic) señala que en este artículo e ignoran los créditos laborales derivados de las operaciones de carga y descarga de las mercancías, así como los créditos fiscales derivados de la forma directa en relación con las mercancías,.*

#### **“Capítulo VI Hipoteca Naval**

- *“El Dr. Salgado señala lo mismo para este capítulo en lo relativo a la inclusión del Convenio citado. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Remito al mismo comentario que para los privilegios marítimos.*

#### **“Artículo 101**

- *“Se señala que es incorrecto extender la hipoteca al flete. Se explica que con esto se dejaría sin ingreso al naviero u operador del la embarcación para pagar la hipoteca marítima.*
- *“Se señala que no se mencionan los beneficios que pueda recibir la embarcación por salvamento, avería indemnización de daños o de seguros “que sí deben ser utilizados en el pago de hipotecas. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: No veo el inconveniente en ubicarlo en este artículo. Sin embargo, no tengo inconveniente en cambiarlo de orden si así resulta mejor.*

#### **“Artículo 104**

- *“El Dr. Salgado señala que el último párrafo de este artículo, corresponde a una Ley de Procedimientos. NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Efectivamente, lo señalado en este artículo refiere a procedimientos, es por ello que en el propio artículo se remite al (“título respectivo de esta ley”) que corresponde al de Disposiciones Procesales .*

A continuación reproducimos los comentarios de los Títulos III y IV, donde defiendo y reitero mis considerandos a lo que el Mtro. David Enríquez Rosas propone, en estos escritos se ve con claridad la mala voluntad que la Lic. Adriana González Veloz me tenía, pues tergiversa de manera diáfana mis notas.



“México, D. F., a 23 de julio de 2002.

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA.**

**“ASUNTO: COMENTARIOS A LAS CONSIDERACIONES DE LOS  
TÍTULOS TERCERO Y CUARTO DEL PROYECTO DE  
DICTAMEN DE LA INICIATIVA DE LEY. ELABORADOS POR  
EL MTRO. DAVID ENRÍQUEZ ROSAS.**

---

*“La redacción del trabajo es confusa y sobre todo revela desconocimiento del Derecho y, como ya lo señalamos antes, de los principios que deben seguirse en la elaboración de una Ley.*

*“Desde un principio el empleo de frases genéricas si se sigue, debe emplearse a lo largo de una ley, pero no es posible dar en determinado tratado o convenio internacionales al tratar un tema, pues en ese caso deben señalarse todos los tratados aplicables al mismo, sean estos multilaterales o bilaterales, a nivel mundial o regional, por que se desorienta al que debe aplicar la ley y a las personas a las que va dirigida la misma. No debe olvidarse lo que el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia nos dice en su artículo 38: “a) Las convenciones internacionales, sean generales o particulares “, luego, no interesa para nuestro comentario si es regional o no, ya que también debe de aplicarse.*

*“Ya vimos las diversas críticas que se le han hecho por diversos integrantes del sector marítimo a los comentarios hechos sobre los comentarios a los Títulos Primero y Segundo del Proyecto de Predictamen de la Comisión de Marina, algunos muy graves y fuertes, lo cual apoya ciertamente en gran medida lo señalado por nosotros.*

*“Lo que se señala como afirmación respecto a lo que dije acerca del Artículo 33, es falso, ya que mi comentario fue repetir el texto del artículo 2 del Estatuto General sobre el Régimen Internacional de Puertos Marítimos del 9 de diciembre de 1923, del que México es Parte, para hacer ver la violación, ya que en él no se dispone lo relativo al “principio de reciprocidad”, ni se señala que debe justificarse por la vía diplomática, para negar la navegación en aguas marítimas jurisdiccionales, así como el arribo a puertos nacionales. Con ello se viola el Derecho de Paso Inocente que todo buque mercante tiene en las aguas jurisdiccionales de un Estado ribereño.*

*“Por otra parte, ya vimos como una ley no se interpreta artículo por artículo, sino en todo su contexto, como tampoco un párrafo de un artículo no se interpreta separado de los demás.*

*“La relación auténtica se invocó, para dejar ver que es esa figura, que no se entendió al redactar el segundo párrafo del artículo 33, pues de la redacción de ese párrafo se da a entender que la relación auténtica es que “Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo Estado y enarbolar su bandera, así como tener marcado su nombre y puerto de matrícula de forma que exista una relación auténtica ...”*

*“Los artículos 91, 92 y 94 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay de 1982 no nos dicen que es la relación auténtica, únicamente se nos dice en el 91 lo siguiente: “... Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque”.*

*“Luego no es correcta la crítica que se señala, por cierto con una redacción que deja ver la mala fe de quienes elaboraron las consideraciones, pues no dicen con claridad lo que el abajo suscrito manifestó.*

*“Precisamente por no decirse que es la relación auténtica, en esas disposiciones del Convenio de Montego Bay, acudí a un documento de trabajo elaborado durante la celebración del Tratado, para dejar claramente establecido que es la relación auténtica, pues no basta el pabellón para ello, tal y como nos lo indican los tratadistas de Derecho de los Tratados pues para interpretar un instrumento de esta naturaleza, se deben seguir los principios de interpretación que establece la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados de 1965, entre los cuales podemos encontrar el siguiente:*

*“Para los efectos de instrumentación de un tratado, el contexto comprenderá, además del texto, incluidos sus preámbulos y sus anexos:*

- “a) Todo acuerdo que se refiera al tratado, y haya sido comentado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado.*
- “b) Todo instrumento formado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por los demás como instrumento referente al tratado”.*

*“Esto nos revela una total ignorancia de los autores de los comentarios sobre el Derecho de los Tratados, lo cual es muy grave, ya que induce a error a los lectores de los comentarios.*

*“De tal suerte, que no importa que pongan la referencia de los artículos 91, 92 y 94, en negrillas, pues están desvirtuando lo dicho por mí, ello a pesar de la propuesta de redacción nueva del segundo párrafo, pues no nos deja ver la importancia de tal relación auténtica, además de que para nada se cita lo relativo al sistema de la ley nacional.*

*“Precisamente el documento invocado fue elaborado para destacar la diferencia entre un buque de pabellón nacional y un buque de pabellón de conveniencia o de libre registro.*

*“Tampoco en los comentarios se señala la pésima ubicación de las materias del Título Tercero, ya que la mayoría corresponden a los hechos o actos administrativos, más que a la navegación.*

*“El último párrafo del artículo 33 es totalmente innecesario, toda vez que va en contra de lo dispuesto en los artículos 21, en el sentido de que los buques de guerra no pueden detener mas que por salvadas y justificadas razones a los buques que se dediquen a los actos mencionados en dicho artículo, o bien “mutatis mutandi” a lo que dispone el artículo 110, ambas disposiciones del Convenio de Montego Bay, pues puede dar lugar a un reclamo por daños y perjuicios en contra del Estado Mexicano si no se prueba la razón justificada para la detención del buque.*

*“No debe olvidarse que las leyes nacionales están por debajo de las normas internacionales, por ello debe estarse a éstas primero, antes que las leyes nacionales, salvo la Constitución que esta por encima de todas.*

*“La Secretaría de Marina ya tiene sus leyes y reglamentos propios que le señalan como actuar en estos casos, por lo que no pertenecen tales actividades al ámbito de aplicación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no debe perderse de vista tal situación, aún cuando la Secretaría de Marina lo solicite.*

*“Tales actos van pues en contra del “Derecho al Paso Inocente” por las aguas nacionales.*

*“Por ello mismo fue el rechazo a los Comentarios de los Títulos I y II de los integrantes del Sector Marítimo, creo que ello quedó muy claro.*

*“Por lo mismo, aún cuando se nos de una supuesta mejor redacción del párrafo, nos oponemos al mismo, ya que no son tema de esta Ley.*

*“No recuerdo el comentario que se hace en relación a lo dicho por mí, en referencia a que no debe establecerse ninguna vigilancia a las actividades marítimas ligadas con la navegación, eso es falso, pues yo se que existen las normas propias de la Secretaría de Marina, que la obligan a realizar tal vigilancia, eso me hace parecer como un ignorante, y ello está por verse.*

*“Como puede concluirse la redacción de los comentarios además de confusa esta hecha con toda una mala fe en contra del abajo suscrito.*

*“Respecto al artículo 35, hay que señalar que estamos siguiendo lo que existe en la realidad marítima internacional, de ahí nuestra propuesta, que va encaminada ciertamente a cuidar nuestra inserción en tal ámbito, sobre todo ahora que se habla tanto de la “globalización”.*

*“Por mi parte, me acercaré a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que modifique la Ley de Aduanas sobre este particular, lo cual no veo imposible, sino acorde con el progreso de nuestro país.*

*“Es muy grave el hacer referencia a un país extranjero en una ley nacional, aún cuando esto sea un error como se señala, ya que nos deja un mal sabor de boca a los lectores y nos habla de descuido del redactor, que nos hace ver que no revisa cuidadosamente sus textos.*

*“Pasando a los comentarios de los contratos de utilización de los buques, no importa lo que se haya dicho en Ciudad del Carmen, al decirse que “Se argumentó que los contratos en el ámbito internacional, establecen tal término y se descalificó la intención de eliminarlos. Se consideró necesario pedir una ampliación sobre el punto al Mtro. David Enríquez Rosas, el mismo que se reproduce a continuación:...”*

*“Así con la explicación del Mtro. Enríquez Rosas, no podemos pasar sobre los tratados internacionales de los que México es Parte, como el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986, ratificado el 21 de enero de 1988 por México y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de marzo de 1988, en cuyo artículo 2, “Definiciones”, se nos dice:*

*“Se entiende por ‘arrendamiento a casco desnudo’ un contrato de arrendamiento de un buque por un tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y control plenos del buque, incluido el derecho de designar el capitán y la tripulación por el período de arrendamiento”.*

*“No vimos que por ninguna parte del citado Convenio que se nos diga “arrendamiento a casco desnudo o fletamento a caso desnudo”, pues suponemos que los técnicos especialistas que elaboraron el texto sabían lo que hacían y por lo mismo los calificativos que nos dan los comentaristas nos revelan su ignorancia acerca del ámbito internacional.*

*“Luego, una póliza no puede estar por encima de una norma imperativa, como lo es el citado Convenio. Además de que señalamos cómo autores de la talla de Nicolas J. Healy y David J. Sharpe, en su obra “Cases and Materials on Admiralty”, nos dicen:*

*“Today the term is used to denote three quite different types, of maritime contracts: the ‘bareboat’ or ‘demise’ charter, the ‘time’ charter, and the ‘voyage’ charter”.*<sup>254</sup>

*“El Mtro. Enríquez Rosas al traducir la póliza BARECON, lo hace siguiendo el error que cometieron todos de confundir el término “charter”, o sea ‘póliza’ con el de “fletamento”, que en inglés se dice “Affreightment”.*

---

<sup>254</sup> “Hoy el término es empleado para indicarnos tres contratos marítimos totalmente diferentes, ‘a casco desnudo’ o ‘arrendamiento’, fletamento ‘a tiempo’ y ‘fletamento por viaje’.”

*“Además acudiendo a las fuentes de las pólizas en que se basó el Mtro. Enríquez Rosas, la TEXACO TIME nos dice en su cláusula 47:*

*“DEMISE 47. Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to Charterer”<sup>255</sup>*

*“Más claro ni el agua, ello nos demuestra la péfida intención de desvirtuar los nombres de los contratos para evitar acciones fiscales, lo cual se puede evitar sin desvirtuar los nombres correctos de los contratos pidiendo que no se causen impuestos sobre los mismos. Además que el arrendamiento es de un bien mueble, no de un inmueble, pudiéndose destacar tal diferencia ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.*

*“El apartado c) aún cuando se dice “que se refiere al tiempo para verificar si hay o no embarcaciones disponibles”, es demasiado el de 45 días, toda vez que se supone, que la autoridad con un Registro Público Marítimo Nacional tiene ya un listado de todas las embarcaciones nacionales existentes y se nos hace demasiado tiempo para verificarlo el plazo de 45 días, ello revela la intención de seguir los atrasos de la burocracia y la lentitud para lucrar de la misma, debe vigilarse el trámite, con su afirmación nos da la razón a lo señalado por nosotros.*

*“Luego la burrada de poner un párrafo extra en el artículo 40, nos revela la falta de cuidado de los redactores del citado ordenamiento, esto no es aplicable al artículo 37, donde tampoco se dice el tiempo.*

*“Por lo cual nos parece exagerado el que se agregue además lo relativo al dictamen, no se atendió pues nuestra propuesta, que es la de apoyar la petición de varios interesados en no provocar pérdidas de tiempo en el fletamento de embarcaciones nacionales o extranjeras y con ello provocar problemas serios en la distribución de los productos necesarios para el desarrollo económico y social del país.*

*“Precisamente el apartado c) al hablar del tercer párrafo, esta coartando la libertad consagrada en las leyes nacionales de la posibilidad de contratar libremente las partes en un contrato, además de que nos veríamos sometidos a la aplicación de medidas recíprocas por parte de las grandes naciones marítimas, de donde provienen esas embarcaciones extranjeras, como lo hicieron al pretenderles aplicar a los fletes marítimos el impuesto del IVA, que obligó al Gobierno Mexicano a echar reversa en esta materia.*

*“Lo cual se agravará aún más con la propuesta del Mtro. Enríquez Rosas, al exigir un pago de derechos tan elevados, nos llevará a suspender por ejemplo la entrega oportuna de gas o petróleo al mercado nacional por carecer de buques tanque especializados para ello, sobre todo, ahora que no tenemos una flota mercante nacional importante para*

---

<sup>255</sup> “Arrendamiento 47. Nada de lo dispuesto en esta póliza se podrá entender como un arrendamiento del buque al fletador.”

ello, de ahí la importancia de la Ley de Reactivación de la Marina Mercante Mexicana.

*“Es de muy mala fe lo señalado respecto del artículo 37 y mis comentarios, yo los hice en general al principio, siguiendo la generalidad de lo señalado en la Tercera Entrega por el Mtro. David Enríquez Rosas, no con referencia a un artículo en particular, si vamos a la lectura del artículo 37 yo no encuentro el orden de las tres hipótesis señaladas en el artículo 20 de mi Proyecto como lo refieren los autores de los comentarios. Como tampoco, en lo relativo a la reserva de carga del Gobierno Mexicano.*

*“El comentario es totalmente absurdo y fuera de lugar pues no hay tal referencia de ellos, quieren a todo lugar forzar, la nota de pié de página si mal versa mis comentarios pues esta hecho el comentario con toda mala fe.*

*“A pesar de la explicación hecha respecto del artículo 38, siguen siendo confusos los comentarios y fuera de lugar, además con una redacción pésima e ilegible.*

*“Tan pronto los armadores nacionales se enteren de las consultas hechas a los fiscalistas, veremos la gran reacción, además de los intereses de los distintos grupos que contraten las embarcaciones, pues tales derechos les serán aumentados en el pago de sus fletes, ya que un armador solamente hace el traslado del derecho a quién contrata su embarcación, con lo que se encarecerá gravemente el empleo de un buque y como la mayoría son extranjeros, ese dinero en divisas fuertes saldrá del país.*

*“Nos parece que el artículo 40 a pesar de la explicación del apartado c), que es incorrecto, del artículo 37, hace por lo mismo que el ordenamiento en el basado sea incorrecto también, de ahí mi comentario, como no se ve no se presta correcta atención a mis comentarios, sino que por todos los medios se tratan de soslayar o desvirtuar, tratando de dejarme mal parado.*

*“Como lo señalamos ya antes todo el Capítulo II debe ir en lo relativo a actos administrativos, pues tales son los arribos y despachos de los buques.*

*“Sin embargo, las arribadas forzosas, por ser siempre derivadas de un accidente, deben ir en los riesgos marítimos, aún cuando se mejore la redacción del artículo 41, ya que se nos harán serias críticas por la mala ubicación de las materias que se tratan en el Proyecto de Ley.*

*“Respecto del artículo 42, no es necesario destacar un Convenio en particular, como ya lo dijimos si no se hace mencionando a todos los Convenios que se ocupan de ese tema, a pesar de que se ponga la misma genérica como ya antes lo mencionamos, precisamente por eso nos opusimos a este ordenamiento jurídico en particular.*

*“Respecto del Capítulo III, “Pilotaje”, debió dejarse la expresión “practicaje”, según lo recomiendan los técnicas legislativas, pues nos dicen que una Ley debe repetir los términos y expresiones tantas veces como sea necesario para evitar confusiones, por lo mismo debemos ser reiterativos, poco importa que se establezca en todos los artículos, lo que interesa es que los lectores de la Ley la comprendan en toda su expresión y sepan a que atenerse.*

*“En donde se ve toda la mala fe de los comentaristas, respecto de mis comentarios, está en el artículo 57, ya que nuestra referencia a la Ley de Puertos se debe, a que en esta Ley nada se habla de señalamiento marítimo, ayudas a la navegación y dragado, aún cuando este último se establece al asignar las funciones que tiene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como actividad en el artículo 16, fracción VII, pero no nos habla de las anteriores cuestiones.*

*“En base a ello, es que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos debe señalar con plenitud esa función del señalamiento marítimo, pues es grave para el Estado el incurrir en serias responsabilidades, sin haberlo legislado amplia y correctamente, para eso son las leyes y no reenviar a una ley que no se ocupa correctamente de la materia.*

*“No es un solo tratado el que regula lo relativo a las responsabilidad por fallas en el señalamiento marítimo, sino varios, lo cual no mencionan los autores de los comentarios y solo escogen el ejemplo que damos, por eso nos oponemos que se ceda a terceros una obligación del Estado y máxime que por una falla pueda incurrir en responsabilidad internacional, por lo cual nos oponemos al artículo 57.*

*“No dijimos si la concesión esta o no permitida por los tratados, recomendamos que el Estado asuma claramente su responsabilidad en el mantenimiento y construcción del señalamiento marítimo de ahí la mala fe de los comentaristas.*

*“Lo señalado respecto de los peritos inspectores navales, por el abajo suscrito fue mal interpretado. Así, fuimos testigos del suceso de un buque clasificado por un inspector naval mexicano, que le dio la mas alta calificación. La sociedad clasificadora Noruega NORSKE VERITAS, no solo no aceptó esa clasificación, sino que señaló los graves errores existentes en el casco del buque, entre otros la existencia de “fendas” en el mismo. Al ocurrir el accidente el dueño de la carga no fue indemnizado por el asegurador, por ese grave problema, ya que los aseguradores nacionales y extranjeros de las cargas exigen una clasificación por sociedad internacional plenamente reconocida en el ámbito internacional, y por no cuidar este aspecto el interesado perdió todo el producto y el seguro del mismo.*

*“Como se ve que los comentaristas desconocen la realidad marítima y hablan muy a la ligera, por lo que sigo manifestando que hay peligro de corrupción, pues los salarios de los inspectores mexicanos, jamás serán*

los mismos que reciben los inspectores de las sociedades clasificadoras, que les permiten retirarse a la vida privada luego de diez años de fructífero trabajo.

*“No se necesitaba decir cuales artículos del Capítulo VI son inaceptables y poco afortunados, pues basta su lectura para entenderlo, máxime que al ocuparse de los temas que desconocen redacta los artículos erróneamente.*

*“Respecto de la plataformas, el comentario de los comentaristas es totalmente de mala fe, pues a las plataformas fijas es a las que me refería que una vez que se termina el hidrocarburo son desmanteladas y sus partes se venden como chatarra, de la redacción de los comentaristas parece que son las móviles las que sufren tal acción, hay que ser claro en las afirmaciones pues ello da lugar a pésimas interpretaciones y a dudar de la calidad de quién las da, no entendemos como se pueden llamar comentaristas serios a los autores de tales comentarios tan amañados, veamos la redacción final del párrafo en comento para comprobarlo:*

*“...la mayoría son fijas y que las pocas que existen móviles son las que dan mantenimiento a aquellas, las cuáles por sus características al terminar de ser usadas son vendidas como chatarra”.*

*“Ahora veamos lo que yo dije en mis comentarios:*

*“... y cuando se termina el hidrocarburo en el pozo se desmantelan las fijas y sus partes se venden como chatarra”.*

*“Como puede verse esta hecho el comentario con una mala fe clarísima, por lo mismo considero que tales comentarios no tienen valor alguno, por incurrir en inexactitudes, y me refiero no solo a esta parte, sino a todo el texto de los comentarios.*

*“Respecto del Capítulo VII, “Prevención y Control de la Contaminación Marina”, se debe, insistimos, ubicar en el Título respectivo a los accidentes marítimos, pues de ellos se derivan los derrames de hidrocarburos o de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.*

*“A pesar de que la Ley Federal del Mar, señala en su Exposición de Motivos, que es Reglamentaria del Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, no lo hace en la forma debida, de ahí lo poco apropiado que es hacer referencia a ella, debió acudir al propio Convenio o a los demás Convenios sobre la materia, que es muy largo enumerar y que parecen desconocer los autores de los comentarios.*

*“Por lo mismo manifiesto estar de acuerdo y seguir sosteniendo lo que afirmo en mis comentarios respecto de la tercera entrega del Mtro.*



*Enríquez Rosas, por lo amañado y de mala fe con que fueron hechos los comentarios de los comentarios a que nos estamos refiriendo.*

*“Al pasar al análisis de los Comentarios sobre los Cometarios de la Cuarta Entrega, vemos de entrada que nos acepta una corrección, lo que nos ha sorprendido gratamente.*

*“Luego sigue un verdadero galimatías respecto del empleo de los términos de naviero, armador y propietario.*

*“Vemos con seria preocupación que nada se dice respecto de la pobreza del contenido del Título que debió ocuparse de la Propiedad y del Armamento de la Embarcación, con los siguientes Capítulos:*

- “a) De las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, y los armadores y los operadores de las embarcaciones.*
- “b) De los agentes marítimos.*
- “c) De las formas de adquisición de las embarcaciones.*
- “d) De la copropiedad de la embarcación.*
- “e) De la fortuna de mar.*
- “f) De la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador y operador.*
- “g) De los privilegios marítimos.*
- “h) De la hipoteca marítima.*

*“Tampoco nos dice nada acerca de lo que ya demostramos con creces y en bases jurídicas técnicas, de que el término buque incluye a los artefactos navales, como lo disponen sendos Convenios Internacionales de los que México es Parte.*

*“Como es ya manía de los comentaristas, ellos solo ven “moros con tranchete”, pero no van al fondo del problema y no lo resuelven creando serias dudas sobre el Dictamen de Iniciativa de Ley que a todas luces ha sido rechazado por los interesados en el sector marítimo, como ya nos lo dejaron ver respecto de los comentarios sobre la primera y segunda entregas del Mtro. Enríquez Rosas.*

*“No hago mis comentarios apegados a mi “postura que mantengo”, sino en sendas obras de grandes tratadistas del Derecho Marítimo, así como en diversos Convenios o Tratados Internacionales de los que México es Parte, de ahí que considere de entrada el comentario de muy mala fe, para desviar la atención de los señores Diputados, que se inclinarán fácilmente así, a la postura del Mtro. Enríquez Rosas, pues se dice que ya fue aprobado en la sesión del 5 de junio de 2002 en lo general y por lo mismo ya no hay nada mas que hacer.*

*“Esperamos la reacción de los interesados del sector marítimo y, desde luego, la calificación que de ignorantes nos den los distinguidos profesores de Derecho Marítimo de la Universidad Nacional Autónoma de México y la doctrina internacional, como lo hicieron respecto de la vigente Ley de Navegación que así lo tiene dispuesto, y a la que se apega el Mtro.*

*Enríquez Rosas sin cambiarlo seguramente por que el Dr. Ignacio L. Melo Ruiz, uno de los autores de la Ley, fue su profesor en esa Cátedra.*

*“Con el fin de darle la puntilla a mi intervención, el autor o autores de los comentarios dicen:*

*“.. la apreciación del Dr. Salgado, está basada en la estructura de su Proyecto de Ley, la cual fue rechazada en la instalación de la Subcomisión de Dictamen del 19 de abril de 2002, en tanto se acordó respetar la estructura de la iniciativa de Ley con la inclusión de cuatro Títulos propuestos por el Mtro. Enríquez”.*

*“Cabe señalar que los Diputados no hicieron tanta defensa de lo antes señalado, como si lo hiciera la Lic. Adriana González Veloz, la que les señaló una serie de “problemas” a los Diputados asistentes para que lo aceptaran, lo que no fue así, ya que recuerdo la clara oposición del Diputado José Tomás Lozano y Pardini y la propuesta conciliadora del Diputado César Patricio Reyes Roel, que propuso que el Mtro. Enríquez Rosas y yo nos entrevistáramos para hacer las adecuaciones pertinentes que yo acepté y aún cuando el Mtro. Enríquez Rosas aceptara, nunca se comunicó conmigo, ni me mando sus comentarios, lo que se hizo siempre o por la Lic. Adriana González Veloz vía correo electrónico o por la Oficina del Diputado Lozano, como ocurrió con la quinta y sexta entregas, por cierto que a la fecha no he recibido la séptima entrega y se me ofreció entregarla por el Diputado Lozano a mas tardar el día de hoy en la H. Cámara de Diputados.*

*“Poner en una nota de pie de página mis comentarios sobre el tema, nos hace ver la mala fe de que hemos venido hablando, pues el lector no esta acostumbrado a seguir las notas de pie de página, por lo que seguiremos insistiendo en que el naviero es el propietario del buque y que no se requiere la definición del propietario por lo mismo; el armador es el titular de la explotación comercial y marítima del buque sea o no el naviero o propietario del buque, por lo mismo a través del arrendamiento del buque un arrendatario se convierte en armador del buque y procede a la explotación del mismo.*

*“Por lo tanto, como ya se considera “en lo anterior, los aspectos señalados han sido tratados en la forma en que fueron aprobados por esta Subcomisión, asimismo se acota que esta consideración se aplica a los comentarios del Dr. Salgado respecto de que un tema u otro está indebidamente colocados o en un ‘lugar indebido’.”*

*“Luego, cabe concluir, los señores miembros de la Subcomisión han aprobado algo de lo cual mas tarde se arrepentirán, pues esta lleno de errores y fuera de lo que disponen los tratados o convenios sobre el particular de los que México es Parte. Ya en el pasado el gran profesor argentino Atilio Malvagni, dijo respecto de la Ley de Navegación y*

*Comercio Marítimos de 1963, que repetiremos, pues se puede aplicar al Proyecto del Mtro. Enríquez Rosas:*

*“La ley mexicana de navegación y comercio marítimos ofrece un adelanto en cuanto ha separado dicha legislación del código de comercio donde antes se encontraba. Pero con ello no ha mejorado su posición científica... la distribución de materias no ha sido feliz [aquí Malvagni habla de ciertos temas, como el fletamento a tiempo; el contrato de remolque que se dejó de incluir; que no se tomaron en cuenta convenios internacionales suscritos por México sobre abordaje, asistencia y salvamento, etc., señalando que además] otros varios casos de defectuosa técnica jurídica podrían citarse”<sup>256</sup>*

*“Casos de defectuosa técnica jurídica que hemos venido señalando a través de todos nuestros comentarios, que no solo no han sido atendidos, sino injustificada y torpemente atacados, revelando ignorancia y desconocimiento total del Derecho Marítimo. Ya vimos como el Dr. Raúl Cervantes Ahumada defendió su Proyecto original de Ordenanzas Marítimas de México, que precisamente el Senado de la República destruyó dejando la Ley coja y de ahí las críticas de Malvagni, autor del Proyecto de Ley Argentina de Navegación de 1976.*

*“Es pues innecesario siquiera comentar lo expresado por mi respecto de las expresiones “buque” y “artefacto naval”, pues a palabras necias debemos hacer oídos sordos, no basta con las explicaciones técnicas y jurídicas sostenidas en los tratados y convenios internacionales de los que México es Parte, así como sendas obras de grandes autores del Derecho Marítimo, se debe estar a lo que diga el Mtro. Enríquez Rosas.*

*“Sorpresa grande me ha causado que hayan aceptado incluir las unidades mar adentro y lo relativo a los numerales del buque, sin embargo, no hicieron las correcciones a los errores que se les señalaron.*

*“No cabe duda que a los autores de los comentarios de las Entregas Tercera y Cuarta del Mtro. Enríquez Rosas al señalar lo dicho por mi respecto del artículo 77, con lo que demuestran totalmente su ignorancia, además de una mala fe refinada y acabada; para lo cual a continuación reproduzco lo señalado por mí y luego el comentario respectivo y la absurda conclusión a que llega el Mtro. Enríquez Rosas:*

*“Dr. José Eusebio Salgado y Salgado:*

*“Pasando a su Capítulo II al que él llama “Modos de adquisición de la propiedad”, sus consideraciones son del todo equívocas, caso del artículo 76, por que un*

---

<sup>256</sup> Atilo Malvagni. “Derecho de la Navegación Latinoamericana”. La Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), 1967, pp. 549 y 550.

*documento otorgado en el extranjero no tiene que ser protocolizado o legalizado para que surta efectos legales en México, ya que la Convención por la que se Suprime el Requisito de la Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros, adoptada en La Haya, Países Bajos, el 5 de octubre de 1961, a la que se adhirió México el 1º de diciembre de 1994, publicándose en el Diario Oficial de la Federación del 14 de agosto de 1995, dispone en su artículo 1º que tales actos se suprimen y que solamente deben ser apostillados.*

*“Por otra parte el cónsul mexicano para otorgar el pasavante a cualquier embarcación comprada en el extranjero exige la presentación de la factura o documento que acredite la propiedad del buque y él ciertamente al otorgar el pasavante nos señala que el documento se encuentra en debida forma, luego no veo la necesidad de que el propietario acuda de nueva cuenta ante un notario mexicano a legalizar o protocolizar tal documento, ya que elevaría los gastos del propietario de una embarcación por ello.”*

“Comentarios de los Comentarios:

“Artículo 77

*“El Dr. Salgado señala que de acuerdo con la Convención por la que se Suprime el Requisito de la Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros, estos únicamente deberán apostillarse y no así “protocolizarse”, hecho que establece así, elevaría los gastos del propietario de una embarcación, al tener que acudir ante notario público para cumplir con tal disposición, lo anterior se explica en relación al primer párrafo de este artículo que dispone:*

*“El documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en un instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional. Si el documento se otorga en el extranjero, deberán protocolizarse ante notario público mexicanos para que sean válidos en los Estados Unidos Mexicanos”.*

*“NOTA MTRO. ENRÍQUEZ: Me parece bien el cambio, pues el tratado de referencia existe: así la redacción sería la siguiente:*

*“Si el documento se otorga en el extranjero deberá ser legalizado ante el cónsul mexicano respectivo, salvo cuando tal requisito no sea necesario conforme a las disposiciones internacionales aplicables.”*

*“A partir del artículo 77 se ve claramente la mala fe pues no se hacen los comentarios respecto de mis comentarios completos, solo se escogen mis explicaciones aisladamente con toda mala fe para demostrar mi “equivoco” y el “acierto” del Mtro. Enríquez Rosas.*

*“Luego sino empleamos el término confiscación, cual será el término que emplearemos para quitar a un naviero o propietario su buque por adeudos fiscales, pues decomiso o incautación no es, pues una cosa es la falta de capital para cubrir los adeudos fiscales y otra los delitos que dan motivo a la incautación o decomiso, debe buscarse una solución adecuada, pues la propia Constitución nos dice que, artículo 22, párrafo segundo:*

*“No se considerará confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona hecha ... para el pago de impuestos o multas...”*

*“Luego como llamar a tales hechos, es lo que debe hacerse con todo detenimiento, no es necesario que se me amenace con el amparo, pues es claro que se hará valer tal, hay pues que buscar una expresión equivalente a la “confiscación”, que es además, entre otras interpretaciones que se dan en el Diccionario de la Lengua Española, quitar bienes a una persona para cubrir créditos fiscales. Por lo que considero no es afortunada la crítica que se hace respecto de mis comentarios, sino que no se buscó la salida oportuna y feliz necesaria.*

*“Es una barbaridad lo que se dice que dijo el Dr. Salgado respecto del Derecho de Angaría, que es incorrecto, dado que se limita a 1) apresamiento, 2) construcción, 3) abandono, tal sarta de estupideces jamás las dijo el Dr. Salgado, veamos lo que dijo el Dr. Salgado y que se reproduce a continuación:*

*“El decreto de “incautación” como lo llamó el Presidente Manuel Ávila Camacho es del 8 de abril de 1941 publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 10 siguiente.*

*“La expresión Derecho de Angaria la utilizan los grandes profesores de Derecho Internacional Público: Modesto Seara Vázquez, César Sepúlveda Gutiérrez, Manuel J, Sierra y Carlos Arrellano García, al ocuparse del Derecho del Mar. Curiosamente, Loretta Ortiz Alhf no se ocupa de él en su Derecho Internacional Público.*

*“España también ejerció este Derecho en su guerra contra los Estados Unidos en 1898, apoderándose de buques mercantes ingleses para sacar a los súbditos españoles antes del bombardeo de Manila por la Armada Norteamericana.*

*“Luego su clasificación marítima es incorrecta, pues ésta se reduce a:*

- “a) Apresamiento.*
- “b) Construcción.*
- “c) Abandono.*

*“El Mtro. Enríquez Rosas no debe olvidar lo que yo le dije respecto del Derecho de Angaría al escribir su libro. “El Buque. Una introducción al Estudio del Estatuto Jurídico de las Embarcaciones”, páginas 260 a 268; cual era el origen del Derecho de Angaría, que va a los tiempos de las guerras entre los griegos y persas más de 500 años antes de Cristo, cuando el rey Darío I el Grande de Persia la implementó en los caballos para que sus correos pudieran apoderarse de los caballos de los particulares a fin de cumplir su misión encaminada a dar instrucciones a las fuerzas armadas de Persia.*

*“Luego no es un modo de adquisición de los buques de Derecho Marítimo, sino, de carácter de Derecho Público en general, por eso ahí lo clasificamos nosotros, siguiendo a los grandes autores del Derecho Internacional Público Modesto Seara Vázquez, César Sepúlveda Gutiérrez, Manuel J, Sierra y Carlos Arellano García.*

*“Así como los tratadistas italianos Antonio Lefebvre D’Ovidio y Gabriele Pescatore, Plinio Manca, Antonio Scialoja y Umberto Leanza, entre otros, que por lo que veo, no siguió mis recomendaciones textuales enviadas a Southampton.*

*“Respecto del empleo de las palabras abandono en favor de los aseguradores y la dejación, consideramos que debió emplearse la expresión abandono en favor del asegurador, que es una expresión que se usa en México desde 1560 en las Ordenanzas de Bilbao y la expresión se siguió aplicando hasta 1994, es decir más de cuatrocientos años, tomándose la expresión “dejación”, que viene del francés “délaissement”, no de las obras españolas que invocó el Dr. Roberto Rivera y Rivera, quién en la Ley de Navegación vigente recomendó su empleo, pues si revisamos las leyes invocadas todas hacen referencia al abandono en favor del asegurador, no a la dejación.*

*“El ilustre profesor de Derecho Marítimo Francisco Fariña, español, nos dice que la expresión es empleada no sólo en los países de habla española, incluido México, desde luego, sino también en Alemania, Gran Bretaña e Italia, entre otros muchos países.*

*“En las mismas Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de Carga, adoptadas en 1984, luego de una serie de reuniones celebradas en el Palacio de las Naciones en Ginebra que fueron de 1979 a 1984, los representantes de 82 Estados participantes decidimos emplear la expresión “abandono en favor del asegurador” y no “dejación”, en la Cláusula 12 de la póliza de seguro marítimo de cascos de cobertura a todo riesgo; Cláusula 12 también del seguro marítimo de cascos de cobertura “enumeración de riesgos”, en los*

*mismos términos, no dejación . No considero que los delegados de esos países estuviéramos jugando al elegir esa expresión.*

*“Por otra parte la dejación en el lenguaje forense se emplea como cesión o dejación voluntaria, no válidamente aceptada como nos dice la Ley de Navegación vigente, ya que se viola el derecho del asegurado.*

*“Luego, ¿Porqué emplear expresiones que no son propias de nuestro idioma y porqué no volver a nuestro pasado marítimo, que está ligado al de España y todos los países de habla hispana?*

*“No es aceptable que el Mtro. Enríquez Rosas nos diga que la dejación es correcta y existe, que como ya vimos no se emplea por las Naciones Unidas, sino el término abandono en favor del asegurador, por lo que tampoco se puede aceptar que se deje la frase “pero si se quiere se puede dejar dejación o abandono en favor del asegurador”, pues ello es ir en contra de la corriente internacional, debe dejarse solo la expresión “abandono en favor del asegurador”.*

*“Luego los comentarios que siguen, son todos de mala fe, pues no se dice lo expresado por mí, ya que solo se hace respecto de la “fortuna de mar”, pero de una forma engañosa, cuando se dice "si es un artículo específico o un capítulo”, luego se ve que no leyeron mi trabajo, ya que en la primera hoja de mis comentarios a la cuarta entrega, dijimos que hacia falta todo un capítulo sobre la fortuna de mar. Pero me temo que si lo leyeron y lo redactaron en esa forma para sembrar confusión. Como tampoco señalaron que es un tema propio de la propiedad de la embarcación, no de los riesgos marítimos, de ahí su mala ubicación.*

*“Los mismos que el amarre, el abandono y el desguace en puerto de embarcaciones, que son actos administrativos, ya que para ellos se pedirán las autorizaciones respectivas a la autoridad.*

*“Lo comentarios de los comentarios son de una pobreza extraordinaria, redactados de una manera amañada y de mala fe, revelando ignorancia de los autores de los mismos.*

*“Especialmente recuerdo la barbaridad que se dice respecto del artículo 87, como también del artículo 88, pues muchos de los desguaces se hacen por los astilleros, para aprovechar lo utilizable de un buque que se desguasa, de ahí nuestra posición y la ignorancia que revelan los comentaristas, pues no saben quién hace el desguace generalmente.*

*“Respecto de la hipoteca naval, el propio Mtro. Enríquez Rosas nos hace ver que nuestra Ley de Navegación vigente violó, lo que México debió respetar en base a la Declaración Oficial hecha por la Secretaría de Relaciones Exteriores, respecto del Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval del 6 de mayo de 1993, en la Conferencia de Plenipotenciarios respectiva, lo cual es grave, pues desvirtúa una posición oficial que haría quedar mal al propio Gobierno Mexicano, por tan notoria contradicción.*

*“La nota del Mtro. Enríquez Rosas es una clara violación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, pues no puede hacerse referencia en una Ley al texto de un Convenio del que México no es Parte, he ahí lo que decíamos acerca de la ligereza de inclusión de tratados o convenios internacionales por parte del Mtro. Enríquez Rosas. Además de incitar a contradecir lo que claramente dejó expresado nuestro país en su Declaración Oficial del 19 de abril de 1993 y que presentó en la Conferencia de Plenipotenciarios donde se aprobó el Convenio en comento.*

*“No aceptamos lo relativo a las disposiciones procesales, por lo que ya tantas veces hemos dicho antes y que los comentaristas no señalan en su trabajo, desvirtuando nuestros comentarios.*

*“Señor Diputado Reyes Roel lo leído y lo expresado por mí en este comentario del comentario me dejar señalar y concluir que:*

*“Nos oponemos académica y técnicamente a los comentarios de los comentarios por su mala fe, amañamiento y serie de desinformaciones de los autores, por lo mismo sigue en pie nuestra preocupación de que puedan ser aprobadas las modificaciones del Proyecto de Predictamen de los Títulos III y IV, por la falta de técnica jurídica con que tales modificaciones fueron hechas, pues colocarían a la H. Cámara de Diputados frente a un serio problema de haber aceptado una “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” fuera de la realidad marítima, además de contradictoria y llena de errores, como los que hemos señalado a lo largo de estos comentarios y los que hicimos respecto de los Títulos III y IV o entregas tercera y cuarta del Mtro. Enríquez Rosas.*

### **“ATENTAMENTE**

*“c. c. p. Diputado Federal Lic. Tomas Lozano y Pardinás.”*

Hecho este comentario, se suspendió el envío de los comentarios definitivos una vez que vieron mi total oposición a tales decisiones, ordenándose que no se me dieran más los mismos. Sólo al final se me entregó el Proyecto definitivo de Decreto de Ley ya corregido y preparado para ser enviado al Pleno de la H. Cámara de Diputados el que creemos oportuno comentar para señalar sus graves faltas y errores, pues siguen en gran medida la Ley de Navegación vigente, que como ya vimos era necesario cambiar, dictando una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues eso era lo que procedía hacer.



Por supuesto que el texto del Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimo se anexara en uno de los anexos correspondientes a este trabajo de carácter académico.

El primer comentario es el relativo a la historia competencia, metodología, antecedentes, descripción del dictamen y considerandos, para pasar posteriormente al examen del Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

*“México, D. F., a 25 de octubre de 2002.*

**“PARA : DIPUTADO FEDERAL CÉSAR PATRICIO REYES ROEL  
PRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE MARINA  
H. CÁMARA DE DIPUTADOS.**

**“DE : DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO  
PROFESOR DE CARRERA**

**“ASUNTO : DICTAMEN DE ACUERDO SOBRE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y  
COMERCIO MARÍTIMOS.**

---

*“He tenido el cuidado de leer detenidamente el Dictamen de Acuerdo sobre la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se esta proponiendo al H. Congreso de la Unión, para que lo estudie y emita mis comentarios sobre el particular.*

*“Antes de entrar de manera directa a cada uno de los apartados del Dictamen de Acuerdo me permito hacer algunos comentarios de carácter general:*

*“1. Es indudable que la oportunidad que brindó la Historia a la LVIII Legislatura del H. Congreso de la Unión es única, ya que podrá pasar a la posteridad como la autora de una Ley de primer orden y calidad, digna de nuestro país.*

*“2. Sin embargo, encontramos en el texto de la Ley serias contradicciones con lo que hemos aceptado en el ámbito Internacional a través de tratados, convenios y convenciones internacionales, como es el caso particular, que por cierto no son las únicas, de las definiciones de buque y artefacto naval, que los tratados los consideran como sinónimos, y aquí en nuestra Ley se separan, basándose en los conceptos que da el Código de Comercio Chileno Libro III “De la Navegación y el Comercio Marítimos”, artículo 826, que sigue en estos conceptos lo que dispone la Ley de Navegación Argentina, artículo 2º, normas jurídicas que son de 1988 y 1976, por lo mismo ya superadas.*

*“Ambas disposiciones jurídicas siguen en esos conceptos las tesis formuladas por el ilustre jurista y maritimista argentino Atilio Malvagni, que dio esos conceptos en su Proyecto original de la Ley de Navegación Argentina en 1957. Como puede verse tales disposiciones fueron superadas por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de Enmienda del 17 de febrero de 1978 (Convenio MARPOL/73/78), Artículo 2, “Definiciones” párrafo 4), o bien el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (OPRC/90), del 30 de noviembre de 1990, artículo 2 “Definiciones”, párrafos 3) y 4), precisamente este último párrafo es el que nos da la definición de Unidad Mar Adentro, concepto que fue elaborado por técnicos de PEMEX y que fue aceptado en la citada Convención, él cual se ignora por completo en el Acuerdo de Dictamen en comento.*

*“Para ilustrar mejor lo antes dicho reproduzco los textos del artículo 2), párrafos 3) y 4) del Convenio OPRC/90:*

*“3) Buque: toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo”.*

*“4) Unidad mar adentro: toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga o descarga de hidrocarburos”.*

- “1. Se supone que la Ley debe mejorar y superar la Ley de Navegación que pretende abrogar, lo cual no se logra debido a lo antes citado.*
- “2. Es tan bien indispensable señalar que es totalmente incompleto su Título Noveno “Disposiciones Procesales Marítimas”, además de que viola los principios internacionales que rigen todo procedimiento laboral que acontezca a bordo de un buque, ya que las disposiciones internacionales, especialmente los Convenios emanados de la Organización Internacional del Trabajo, señalan con toda claridad que todas las cuestiones que surjan con motivo de una diferencia laboral a bordo de un buque se rigen por la Ley de la nacionalidad del buque en el cual los oficiales y los miembros de la tripulación presten sus servicios, destacando que las autoridades locales del puerto de alguno de los Estados en cuyas aguas se encuentre un buque de nacionalidad extranjera no tienen competencia en lo relativo a la disciplina, mantenimiento del orden interno y demás normas laborales que rigen en el ámbito del trabajo a bordo.*

*“Se exceptúa el caso en el que se quebrante el orden público y cuando el capitán se vea obligado, con la aprobación de su cónsul o de la Embajada respectiva, a solicitar la intervención de las autoridades portuarias, por lo mismo, el procedimiento establecido en el Título Noveno “Disposiciones Procesales Marítimas”, Capítulo III “Conflictos Marítimos de naturaleza laboral en embarcaciones y artefactos navales”, viola el orden internacional establecido para esta materia.*

*“Lo anterior podría dar lugar a serias protestas diplomáticas por parte del Estado cuya legislación de carácter laboral no sea respetada, lo cual debe evitarse por todos los medios.*

- “1. Por otra parte, el Título Noveno, es totalmente incompleto, pues deja una serie de normas procesales fuera de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, que no es la Ley apropiada para que se dicten normas de procedimiento marítimo, por no ser una ley especializada, o de otra manera dicho, por no ser una Ley Adjetiva, se corre el riesgo de hacerla incompleta, como es el caso, vergüenza debería de darnos, cuando revisamos la Ley de los Tribunales y Procedimientos Marítimos de la República de Panamá que consta ella sola de 596 artículos, cuando en nuestro pobre Título Noveno tenemos apenas unas cuantas normas de procedimientos marítimos, que van del artículo 256 al artículo 298, es decir, tan solo 43 artículos.*

*“Por lo anterior nosotros recomendamos su inmediata eliminación, pues pasaríamos una seria vergüenza internacional por tantos faltantes y los interesados tendrían que seguir acudiendo, para resolver sus problemas, a los tribunales de Londres y Nueva York, como hasta el día de hoy. Por lo que hay que elaborar tan pronto se emita la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos una Ley de Procedimientos Marítimos completa.*

- “2. También considero pertinente eliminar el Título Décimo, dedicado a la “Política Marítima”, que más corresponde al Proyecto de Ley de la Reactivación de la Marina Mercante, que preparó el Diputado José Tomás Lozano y Pardini, al cual consideré muy adecuado y apropiado para tales fines.*

- “3.-El Título Séptimo, así como, el Título Octavo salen sobrando, pues deben quedar bajo un solo Título, ya que forman parte de lo que ha seguido llamándose por más de cuatrocientos años, “De los contratos en el comercio marítimo”, puede verse en este sentido las Ordenanzas de Bilbao, que estuvieron vigentes en nuestro país desde 1560 hasta 1884, los Códigos de Comercio de 1884 y 1889 y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, donde se les llamaba “Contratos especiales del comercio marítimo” o bien de los “Contratos marítimos” o de los “Contratos”.*

- “4. Menos mal que en el Título Octavo, “De las compraventas marítimas”, se quitó todo lo relativo a los diferentes INCOTERMS, pues era innecesario, reproducirlos, cuando periódicamente la Cámara de Comercio Internacional, de la que soy Miembro Asesor, los revisa, enmienda y pone al día periódicamente.*

*“Por supuesto que estos comentarios generales no se refieren al articulado, el cual analizaremos más tarde.*

*“Pasando ahora al Texto mismo del Proyecto de Dictamen de Acuerdo, haremos los comentarios respecto de cada uno de los apartados.*

*“A) La introducción relativa a la Honorable Asamblea, así como a la Competencia, no nos ofrece ningún problema, pues esta conforme a los ordenamientos que rigen al H. Congreso de la Unión.*

*“B) Sin embargo, el referente a metodología nos parece que no refleja lo que es una metodología, pues yo entiendo como tal la ciencia del método que se ha seguido para elaborar el Proyecto de Dictamen de Acuerdo y el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos. En otras palabras el procedimiento que se debe seguir en la ciencia jurídica para encontrar el camino adecuado para la elaboración del Proyecto de Dictamen de Acuerdo y del Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“Lo que se nos da en el inciso metodología, no es sino el recuento de los hechos que sirvieron de antecedentes a la elaboración de este documento, así como, del contenido y exposición de las materia reguladas en cada Título y los considerandos en los cuales se basa un pretendido diagnóstico del Sector de la Marina Mercante. El cual a mi juicio no corresponde a lo que en él se designa, pues en tales considerandos, no veo que se señale el total estado de involución en que se encuentra la Flota Mercante Mexicana desde 1982; tampoco veo que se mencionen todas y cada una de las razones que sostienen precisamente la revisión y puesta al día de la vigente Ley de Navegación; etc.*

*“C) Pasando al punto I, Antecedentes, pocos comentarios tenemos que hacer, pues se refiere a la historia acontecida desde el 14 de diciembre de 2001 hasta el 25 de septiembre de 2002, día en que se elaboró el Proyecto de Dictamen de Acuerdo y el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Estos hechos así relatados, sin embargo, no me revelan una serie de hipótesis que debieron de haberse hecho y, desde luego, respondido para elaborar el Proyecto de Ley.*

*“1. La primera hipótesis nos llevaría a cuestionarnos: ¿Si es necesario crear una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si o no y porqué? Pregunta que yo me hice antes de elaborar el Proyecto de Ley que presenté a la H. Cámara de Diputados, Comisión de Marina, que Usted dignamente preside, y queda revelada en los comentarios que fui haciendo en la segunda columna de mi Proyecto.*

*“2. ¿Es necesario que partamos de cero para iniciar esta empresa o bien habrá disposiciones de la vigente Ley que podemos tomar en consideración en el nuevo Proyecto?. Yo consideró que los artículos que fueron copiados textualmente de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, derogada por la vigente Ley, podrían aceptarse y de hecho los tomé en cuenta en mi Proyecto.*

“3. ¿Se tomaron en cuenta los factores internos e internacionales para elaborar el Proyecto de Ley, si o no y porqué? Considero que no se tomaron en cuenta, ya vimos como se violan las normas internacionales de las que México es Parte.

“4. ¿Se deben modificar disposiciones de otras Leyes comerciales vigentes en nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si o no y porqué? Considero que no debemos seguir leyes establecidas que pueden desvirtuar el contenido de nuestra norma marítima, como en el caso del tráfico marítimo que se sigue copiando a otra ley, olvidándose de la realidad marítima, que es muy distinta en el ámbito internacional.

“5. ¿Debió realizarse de una manera previa una consulta a nivel nacional relativa a la navegación y al comercio marítimos, para obtener un detenido análisis de la problemática que se está enfrentando y emitir conclusiones sobre el particular? Considero que sí, pues a mi juicio no bastaban las sesiones de Mazatlán, Ciudad de Carmen y Veracruz para dar respuesta, debió haberse hecho a lo largo de todos y cada uno de los puertos y con todos lo interesados en lo particular y en lo individual porque muchas veces las organizaciones cúpulas no nos dicen lo que queremos ver en realidad y desvirtúan las opiniones de los individuos en lo particular, es cierto que llevar a cabo tal consulta es un asunto de gran envergadura y, por lo mismo requiere de un gran personal para llevar acabo esta consulta, pero era necesaria e indispensable hacerla dado el descuido en el que se ha tenido siempre al medio marítimo nacional.

“D) Respecto del II “Descripción del Dictamen”, allí encontramos una total falta de técnica jurídica, pues las materias no están debidamente distribuidas, aquí cabría hacer la crítica que hizo el Maestro Atilio Malvagni a la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963:

“La ley mexicana de navegación y comercio marítimos ofrece un adelanto en cuanto ha separado dicha legislación del Código de Comercio donde antes se encontraba...

“Pero con ello no ha mejorado su posición científica porque según su artículo 1º la ley se aplica a los buques, actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo. Quedan fuera todos los otros buques que intervienen en el fenómeno navegatorio y no practican el comercio por agua...”

“Así en el Título Primero únicamente debió haber quedado todo lo relativo al ámbito de aplicación de la Ley y todo lo relativo a la autoridad, como es la competencia y la jurisdicción, debió haber quedado en el régimen administrativo de la marina mercante y de la navegación.

*“E) El Título Segundo debería de ocuparse de todos los aspectos administrativos, para que quede claro que a ese Título corresponden esos aspectos de carácter administrativo y no crear Títulos que separen esos aspectos, como se hizo en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es decir, este Título Segundo debió haber quedado como sigue:*

- “Capítulo 1. De la autoridad marítima.*
- “Capítulo 2. De la navegación en general.*
- “Capítulo 3. De los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales.*
- “Capítulo 4. De los certificados de inspección y del reconocimiento de los buques en la navegación y en la construcción de embarcaciones.*
- “Capítulo 5. Del arribo y despacho de buques o embarcaciones.*
- “Capítulo 6. Del practicaje.*
- “Capítulo 7. Del servicio de remolque en puerto.*
- “Capítulo 8. Del señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación.*
- “Capítulo 9. Del dragado en zonas federales.*
- “Capítulo 10. De los amarres y desguaces de embarcaciones.*
- “Capítulo 11. Del abandono de las embarcaciones a favor de la nación o del abandono administrativo.*
- “Capítulo 12. De la matrícula o registro de abanderamiento de las embarcaciones.*
- “Capítulo 13. Del Registro Público Marítimo Nacional.*

*“Como puede verse, todos esos hechos son de carácter administrativo y por lo mismo debieron haber quedado bajo el rubro que hemos señalado.*

*“F) Después se debió haber pasado al Título Tercero correspondiente a los riesgos de accidentes en la navegación, por ser el tema ligado a la actividad del proceso navegatorio.*

*“Aquí encontramos una serie de contradicciones, ya que hemos visto que los privilegios marítimos van todos ligados al régimen de la propiedad y el armamento de la embarcación. Además de que el empleo de las palabras en este Título es incorrecto, como es el uso del término “derrelicto”, que la Enciclopedia General del Mar nos dice que es un naufragio, no como se nos pretende hacer creer que corresponde también a la expresión restos náufragos, ya que son dos cosas distintas.*

*“G) El Título Cuarto debió prever todo lo relativo a la propiedad y armamento de la embarcación. Nos parece absurdo en ese Título Cuarto dedicar un capítulo que corresponde planamente a la autoridad y, por ende, debió haber quedado en el Título Segundo, me refiero a las Facultades de la Capitanía de Puerto en torno a las autorizaciones de amarre temporal y desguace, así como a la declaratoria de abandono de las embarcaciones en favor del Estado,*

*tema este último que corresponde realizarlo al, Poder Ejecutivo Federal, luego no nos cabe la menor duda que es un acto administrativo y no corresponde a la materia de este Título, que es un Título dedicado en exclusivo a la propiedad privada, sea esta de los particulares o bien del propio Estado.*

*“Por otra parte, no se ocupa para nada, o al menos no lo dice el contenido del Título Cuarto del Proyecto, respecto de la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque, ni tampoco tiene una sola disposición sobre la fortuna de mar que la constituye precisamente el buque.*

*“Además la fortuna de mar es la base de partida de la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador.*

*“H) En el Título Quinto si bien se nos habla del contrato de arrendamiento, ya en el contenido mismo del propio Título solo se va hablar del contrato de arrendamiento a casco desnudo, pasando por alto el arrendamiento ordinario de un buque; el arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, que es el que celebra PEMEX para poder subir a la embarcación tripulantes mexicanos; tampoco se hace referencia al arrendamiento con opción a compra (leasing), del que hablaron los representantes del Sindicato de PEMEX para adquirir en propiedad los buques que requiere esa empresa paraestatal.*

*“I) El Título Sexto ya dijimos que tenía que ir completo en el Título Tercero para que hubiera una continuidad lógica en la distribución de materias de la propia Ley.*

*“Para nada vemos que se ocupe de los naufragios, aunque si nos habla de los restos náufragos a los cuales denomina equivocadamente derrelictos, expresión no empleada comúnmente por la totalidad de la doctrina extranjera y la mayoría de la doctrina nacional del Derecho Marítimo.*

*“En los accidentes marítimos no corresponde ocuparse de la responsabilidad del armador, sino que debe quedar establecida plenamente en el Título referente a la propiedad y el armamento de la embarcación, pues la limitación de la responsabilidad del armador no solo se refiere a accidentes, pues pueden estar ligados a actos contractuales y aun a actos extracontractuales.*

*“No se ocupa de la distinción del abordaje y la colisión, como tampoco de las arribadas forzosas que son hechos que generalmente se derivan de la navegación.*

*“J) Por último, el comentario final, antes de entrar a los considerandos, es que se pierde la afirmación siguiente: “importancia trascendental*

*para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y de los sectores económicos relacionados con la misma”, por el poco valor que tiene una ley contradictoria que se opone a los tratados internacionales de los que México es Parte y lo que es peor a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos como lo señalaremos oportunamente.*

*“K) Por las críticas que antes hemos señalado, pierden todos los considerandos el valor que se les quiere dar, por lo que ahora pasaremos a numerarlos en base a la numeración del Dictamen de Acuerdo:*

*“I. Así, el considerando I, nunca se logrará por las contradicciones que existen en el Dictamen de Acuerdo y en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“II. En el considerando II no hay equilibrio y las disposiciones no son adecuadas para el sano y justo desarrollo económico y social de las personas que integran parte del sector marítimo mercante en general.*

*“III. En el considerando III, no se precisan los conceptos, por el contrario siguen existiendo las contradicciones que tenían los conceptos en la ley que se pretende abrogar, pues se copian de la misma Ley de Navegación vigente, además de que se dejan fuera conceptos tan importantes dentro del rubro definiciones, como son: las vías navegables; el tráfico marítimo; la definición de buque es incompleta, al cual se designa de manera genérica como embarcación, ignorando por completo los sinónimos del término para concluir con las discrepancias que existen sobre el particular; no se define la unidad mar adentro, pero si se define al artefacto naval, que como ya vimos es un buque, que se clasifica dentro de los buques en el rubro de clasificación por su construcción, buques de fines especiales, que como se vio así lo llaman diversos autores modernos del Derecho Marítimo y la Enciclopedia General del Mar. En tanto que las unidades mar adentro claramente las distinguen diversos Convenios Internacionales de los que México es Parte.*

*“Tampoco incluye las definiciones de empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador, operador, agencia marítima. Se da incompleta la definición de contaminación marina, vertimiento,*



como también la contaminación del medio marino y los daños por contaminación.

*“La afirmación de que corrige disposiciones violatorias de tratados internacionales, no es verídica, ya que hay varios artículos que los siguen contradiciendo, como el relativo al de los conceptos de embarcación o artefacto naval; lo relativo al régimen laboral a bordo de un buque que porte pabellón extranjero surto en aguas nacionales y territoriales; muchos otros ejemplos podrían darse, pero eso lo haremos cuando llegemos al artículo en particular para señalarlo oportunamente.*

*“No se cuida lo administrativo como lo hemos señalado pues, se mezclan actos que corresponden a los particulares con actividades propias de la autoridad y administración marítimas, por tanto no se especifican las áreas o actos de competencia de las autoridades y muchas de las disposiciones legales que se adicionaron no solo no permiten que se coadyuve al logro de los objetivos antes señalados, sino por el contrario crean verdaderas contradicciones y confusiones.*

*“IV. En el considerando IV hemos demostrado cuan inútiles son el Título Noveno y el Título Décimo, por no corresponder a esta Ley, el primero por incompleto, pues parece hecho al aventón y como un relleno necesario, cuando debería propiciarse la elaboración de una Ley Procesal Marítima y el Décimo por que corresponde mas a la Ley de Reactivación de la Marina Mercante, donde debe establecerse la Política Marítima a seguir para ello.*

*“Los Títulos Séptimo y Octavo deben integrarse al Título que lleve como nombre genérico, para seguir con la tradición demás de cuatrocientos años que nuestras anteriores legislaciones marítimas seguían, designándolo como “De los contratos” o bien “De los contratos en el comercio marítimo”.*

*“V. El considerando V nos revela el poco cuidado con que se emplean los términos cuando se dice “Se consideró necesario que el Dictamen estableciera la abrogación de la Ley y no sólo su modificación”, ahí debió decirse “Se consideró necesario que en*

el Dictamen se estableciera la abrogación de la Ley de Navegación, para privarla de manera total de todos sus efectos”, pues es lo correcto, lo cual no se está haciendo en la forma debida por que se siguen cometiendo muchos de los errores de esa Ley.

“VI. Por lo mismo el considerando VI no debe hablarnos de modificaciones, pues modificar significa limitar, determinar o restringir las cosas a un cierto estado o calidad en que se singularicen y distingan unas de otras, o bien transformar o cambiar una cosa mudando alguno de sus accidentes, lo cual de ninguna manera significa abrogar, por lo mismo se sigue cometiendo el error de utilizar una terminología confusa en el idioma Español para el lector, sobre todo cuando este tiene formación jurídica.

“VII. La afirmación que se hace en el considerando VII acerca de los problemas del sector marítimo mercante por los vacíos existentes en la Ley de Navegación vigente, se sigue dando en el Acuerdo de Dictamen y Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues ya señalamos muchos de sus faltantes, como es el caso de la fortuna de mar; de las órdenes de entrega, la boleta de embarque, el recibo provisional del primer oficial u oficial encargado de la carga (mate’s receipt) y la carta de garantía en relación con el contrato de transporte marítimo de mercancías; se sigue incluyendo dentro de los modos de adquisición de los buques que nos da el Derecho Marítimo, al “Derecho de Angaría”, a pesar de que se diga en la introducción del artículo 78 otra cosa, ya los citados ahí, salvo el Derecho de Angaría, todos son modos de adquisición de los buques que nos da el Derecho Marítimo.

“Por cierto, el Derecho de Angaria no se ubica en ningún Convenio Internacional de orden marítimo ratificado o adherido por México, sino en los relativos al Derecho de la Guerra, como es el caso de la V Convención concerniente a los Derechos y Deberes de las Potencias y de las Personas Neutrales en caso de Guerra Terrestre del 18 de octubre de 1907, Diario Oficial de la Federación del 11, 12 y 14 de febrero de 1910, adoptado en la Conferencia de La Haya sobre la Paz de 1907. Además de que no tenemos celebrados con otras naciones tratados bilaterales sobre el particular,

como ejemplo podemos recordar el Tratado Franco Chileno del 30 de junio de 1852, artículo 3.

“VIII. Es una barbaridad el decir que la navegación de cabotaje fue una de las causas más importantes de la entrada en vigor de la Ley de Navegación vigente, si recordamos que se entregaba a los buques extranjeros, violando sendos Convenios Internacionales de los que México es Parte, ya que dichos instrumentos jurídicos se encaminaron a reservar para los Estados Parte su cabotaje.

“Es más, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 se disponía con toda claridad en su artículo 53 que la navegación de cabotaje “... queda reservada exclusivamente a las embarcaciones mexicanas”, con lo que superaba en gran medida lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley de Navegación vigente, sin necesidad de hacer un reenvío a los diversos tratados de que México es Parte.

“Luego no debe ponerse este considerando, pues a él se debe todavía que más del 80% del cabotaje nacional este en manos de navieros y armadores extranjeros.

“IX. Este considerando fortalece aún más lo antes señalado por nosotros, pues este dar a manos llenas a empresas navieras, navieros, empresas armadores, armadores y operadores extranjeros, ha propiciado que del país salgan US \$30,000 millones por concepto de fletes marítimos, seguros marítimos, contratos marítimos diversos y otros gastos marítimos, si lo sumamos al gasto en el tráfico de altura que también esta, prácticamente, en manos extranjeras.

“Aquí debe señalarse que con los avances de la Nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pero de manera veraz y correcta, sin los errores que se han cometido en la elaboración del Dictamen de Acuerdo y la Ley que se propone, recuperar para la Flota Mercante Mexicana, al menos el 50% de tal suma antes señalada, es decir US \$15,000 millones.

“X. Lo más grave no es la concentración en unas cuantas empresas extranjeras, sino que los mexicanos no puedan participar al 100% en ese tráfico que por derecho les corresponde.

*“XI. Es lamentable que solo se hable de cargas fiscales, olvidando que el buque extranjero debe pagar impuestos en su país por las utilidades que obtenga, además de que tenemos firmados sendos convenios bilaterales con los países marítimos por excelencia para evitar la doble imposición.*

*“Ciertamente que los pabellones de libre registro o de conveniencia no pagan impuestos y no cubren sus obligaciones sociales, como debieran, pero se ha perdido de vista el peligro más grave que confrontamos el buen estado de construcción del buque, que puede causarnos una grave contaminación marina en nuestras aguas nacionales. Además de que por la Carta de Marrakech ahora deben controlarse los ingresos por servicios, de los cuales el más importante es el transporte marítimo.*

*“No debe olvidarse lo que al respecto ha señalado la Organización Marítima Internacional (OMI) en el sentido de la gran preocupación que le producen los pabellones de conveniencia, por que no solo abaten los niveles de seguridad, creando a veces graves riesgos para la navegación internacional, sino que también las condiciones de trabajo en esos barcos son inferiores a los niveles medios, además de que constituyen una competencia desleal por los bajos costos de operación y, sobre todo, por el peligro constante de contaminación del medio marino debido a su estado material que no cumple con las normas internacionales de seguridad y construcción.*

*“XII. Este caso solo deberá ser tratado en el sentido de que se viole el orden público nacional y el capitán, con la anuencia de su cónsul o embajada, solicite ayuda de las autoridades mexicanas en materia laboral. De tal manera que debe redactarse de nuevo el considerando.*

*“XIII. Estamos plenamente de acuerdo con lo que dice este considerando, pero nos preguntamos, ¿Si no hay buques mexicanos para mover nuestras cargas de cabotaje, como haremos para transportarlas? ¿Se han investigado las causas para ver porqué los mexicanos no invierten en empresas navieras o empresas armadoras? ¿Se sabe cuáles son las razones para que se hayan*

*vendido dos millones de unidades de arqueo bruto (toneladas de registro bruto), de buques nacionales y no se hayan repuesto? ¿Porqué T. M. M., vendió sus buques más grandes e importantes a Americana Ships en Miami, luego que a través de 40 años se le concedieron ayudas económicas por parte del Gobierno Mexicano a través del Padrón de Abanderamiento y otros renglones diversos?*

*“XIV. Aquí se dice una gran falsedad, pues para nada se ocupan el Acuerdo de Dictamen y el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos en comento del arrendamiento financiero o con opción a compra (leasing), ya que solo nos habla del arrendamiento a casco desnudo, artículos 110 y 113 a 117.*

*“En el Título Cuarto “De la propiedad de las embarcaciones”, artículos 76 a 105, tampoco se nos dice nada al respecto, luego el Proyecto de Ley en comento sigue con graves vacíos, por lo que no puede criticarse por ello a la Ley de Navegación vigente, si aún continuamos teniéndolos.*

*“XV. No es clara la redacción de este considerando, nos resulta contradictorio y poco comprensible, debió redactarse de una manera más sencilla.*

*“A quienes se cierra la participación legítima en el mercado marítimo mexicano a los nacionales o a los extranjeros, pues para nada se menciona a los primeros y si a los segundos, luego falta claridad y redacción.*

*“Debe pues destacarse una primera afirmación, seguida de la segunda, para dar a continuación una conclusión sobre lo que se desea en realidad con la Ley en comento.*

*“XVI. La falta de Flota Mercante Nacional tiene más graves consecuencias, que las que aquí se señalan, ya que vienen mencionándose desde hace ya más de 40 años, si por los vacíos del Código de Comercio de 1889, o bien los de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, o ahora la Ley de Navegación de 1993 vigente.*

*“En realidad es que no existe interés de los mexicanos por invertir en el negocio marítimo y*

*hay grupos de industriales y de comerciantes que podrían hacerlo, como son los de León, México, Monterrey, Naucalpan, Puebla, Querétaro y Tlanepantla entre otros,*

*“Es decir que en México no existe una verdadera conciencia marítima nacional, pues el mexicano no está acostumbrado a ello.*

*“a) No come frutos del mar, al menos una vez a la semana, por su elevado costo.*

*“b) No sabe emplear el mar como el medio grandioso que es de recreación.*

*“c) No ha desarrollado una serie de industrias ligadas a los productos del mar, como es el caso de la explotación de los nódulos polimetálicos en el fondo del mar, sobre todo los localizados en el área de las Islas Revillagigedo, que son de los más ricos del mundo.*

*“d) No conoce su patrimonio insular y por ende la riqueza que en él se encuentra.*

*“e) En fin no tiene una cultura marítima.*

*“XVII. Aunados a los vacíos que tiene el actual Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como sus contradicciones y violaciones con los tratados internacionales, de los que México es Parte y aún más con la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se seguirán propiciando los conflictos entre tripulantes y navieros o armadores y se seguirá solapando una total falta de coordinación entre las autoridades marítimas.*

*“XVIII. No solo en el arribo, despacho y amarre de embarcaciones hay esa falta de coordinación en la Ley de Navegación, en muchos otros renglones los hay, por la exigencia de la Aduana de pedir la entrega del original del conocimiento de embarque en el despacho aduanero, saltando por ejemplo la existencia de varias órdenes de entrega ligadas al conocimiento de embarque, porque el Proyecto en comento no se ocupa de ellas, seguirá confrontándose el problema. Como este ejemplo pueden citarse otros.*

*“XIX. Considero ofensivo para la Secretaría de Marina este considerando, pues a pesar de las carencias, si mantiene una vigilancia constante de las instalaciones petroleras costa afuera, de las aguas*

*nacionales, las aguas territoriales, la zona económica exclusiva y la plataforma continental.*

*“Debe señalarse que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes tiene que coadyuvar a tal vigilancia y no la entorpezca, además en la lucha contra la contaminación del medio marino, la Secretaría de Marina coordina y ejecuta el Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas en el Mar.*

*“XX. Continuarán tales problemas por los vacíos que tiene el Proyecto actual de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

*“XXI. Con pena vemos que se limita excesivamente la labor de la Secretaría de Marina a lo que señala el artículo 6, pues para nada nos dice que ella es la encargada de coordinar y ejecutar el Plan Nacional de Contingencia antes citado, por la contaminación del medio marino, que debe evitar los vertimientos de sustancias nocivas y peligrosas en el mar, que además debe evitar que los movimientos transfronterizos de productos nocivos y peligrosos se lleven a depositar en las aguas nacionales, en su zona económica exclusiva y plataforma continental mexicanas.*

*“Como podemos ver pasa por alto importantes disposiciones nacionales e internacionales en la materia para lograr esa coordinación entre las autoridades federales.*

*“XXII. No solo no contiene el Dictamen el fundamento jurídico para cimentar la reactivación de la Marina Mercante Nacional, antes por el contrario la entorpece e impide por los grandes vacíos que hemos encontrado en él, sus soluciones muchas veces no son justas y mucho menos respetuosas, como ya lo hemos mencionado en diversos considerandos y antecedentes.*

*“Por otra parte como podrán ejercer una adecuada fiscalización de las actividades de arrendamiento de los buques, si el Dictamen solo se ocupa del arrendamiento a casco desnudo, dejando de lado los demás arrendamientos existentes en el mar como son:*

*“a) Arrendamiento puro o simple.*

*“b) Arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, ya que a casco desnudo solo no presupone la dimisión de bandera.*

*“c) Arrendamiento con opción a compra (leasing).*

*“Con lo cual no sólo se obtendrán más recursos para el erario, pues con esos vacíos se podrán eludir los pagos pertinentes.*

*“XXIII. Los mecanismos creados entorpecen la actividad marítima que requieren los usuarios mexicanos, sobre todo oportuna, mientras carezcamos de una Flota Mercante Nacional adecuada a las necesidades del país y, sobre todo, de los citados usuarios.*

*“Con tales mediadas podría paralizarse el movimiento de los granos necesarios para la alimentación del pueblo, de la entrega oportuna de hidrocarburos que requieren las industrias prioritarias nacionales y los demás que los necesiten, o bien encarecerse.*

*“XXIV. Al restringir el tiempo en que las embarcaciones extranjeras puedan permanecer en nuestras aguas territoriales, realizando navegación de cabotaje, dará como resultado, por la falta de una Flota Mercante Nacional, una serie de problemas que impedirán a las empresas prioritarias previstas en la Constitución y las Leyes Nacionales que cuenten con la entrega oportuna de los productos necesarios para realizar sus labores y lograr su desarrollo.*

*“La única manera de impulsar la utilización de tripulantes mexicanos es mediante la adquisición de embarcaciones, o bien la contratación de arrendamientos de buques a casco desnudo con dimisión de bandera y con opción a compra (leasing).*

*“a) Los armadores y navieros extranjeros no creo que tengan ningún interés en abanderar como mexicanos a sus buques, mucho menos si se les exige que otorguen garantía financiera para ello.*

*Tampoco los armadores y navieros extranjeros tienen por que exhibir que se encuentran al corriente de sus obligaciones fiscales, ya que eso solo lo puede solicitar su Gobierno,*



además de que podrá invocar el convenio bilateral que tiene suscrito su país con el nuestro para evitar la doble imposición tributaria.

“b) No entendemos que se quiso decir con el primer párrafo pues le falta redacción.

El segundo párrafo es muy grave, ya que su cumplimiento impide que se atiendan los programas de los usuarios para los movimientos de sus cargas por un período de doce meses, al tener que estar solicitando cada tres meses un permiso como lo establece la Ley. Máxime que no hay buques mexicanos que puedan atender los tráficos de cabotaje nacionales.

“Los buques extranjeros no los contratan el naviero y el armador nacionales, son contratados directamente por lo usuarios de acuerdo con sus programas de trabajo necesarios y que deben cumplimentar con sus clientes, por lo mismo, no veo a que se refiere el penúltimo párrafo del inciso b).

No veo como se pueda obligar que un buque contratado en arrendamiento a casco desnudo pueda ser obligado a emplear tripulantes mexicanos, ya que si las leyes que rigen a esa embarcación en base a su nacionalidad les obligan a tener tripulantes nacionales no podrán contratar tripulaciones mexicanas en este caso debió colocarse el contrato de arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera o bien o con opción a compra (leasing), lo cual no está previsto en la Ley.

“XXV. Aquí creo que no hay tal, pues se violan los tratados de carácter laboral de los que México es Parte, cuando nos dicen:

“A los efectos del presente Convenio la expresión ‘gente de mar’ comprende todas las personas empleadas a bordo de cualquier buque que se dedique a la navegación”.

“Convenio 8, “Convenio relativo a la indemnización de desempleo en caso de pérdida por naufragio” del 15 de junio de 1920, ratificado por México el 20 de mayo de 1937, artículo 1 inciso 1), D. O. F., del 27 de septiembre del mismo año.

*“A su vez el Convenio 166, “Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado)” del 9 de octubre de 1987, ratificado por México el 5 de octubre de 1990, que entró en vigor para México doce meses más tarde, dispone en el artículo 1 inciso 4).*

*“A los efectos del presente Convenio los términos ‘gente de mar’ o ‘marineros’, designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio”.*

*“Luego el Dictamen de Acuerdo sobre la Ley de Navegación y Comercio Marítimos viola completamente dichos Convenios laborales en su artículo 25 segundo párrafo, al quitarle a una serie de personas ahí enumeradas la calidad que les reconocen los Convenios citados, que por cierto no son los únicos y la misma Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del artículo 123 Constitucional artículos 187 y 188, de su Capítulo III, “Trabajadores de los buques”, del Título Sexto, “Trabajadores especiales”, les otorga.*

*“Luego cual estructura de seguridad jurídica otorga a esos trabajadores a los que no considera gente de mar el Proyecto de Ley.*

*“XXVI. Nos preocupa que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueda dejar en manos de particulares la educación náutica que se ha llevado a cabo desde 1940, primero por la Secretaría de Marina, que era la encargada de la Marina Mercante Mexicana, y luego por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a partir del 1° de enero de 1977. Aquí nos preguntamos, si los particulares no intervienen en la compra de buques para desarrollar la Flota Mercante Mexicana, menos lo harán en la compra de un buque escuela que es más costoso por sus características, por cierto que el buque escuela “NAUTICAS MEXICO” ya cumplió 23 años de servicios ininterrumpidos a la educación náutica y se requerirá uno nuevo para ello.*

*“Creo que además no basta con señalar que los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que requieren los miembros de la oficialidad de a bordo deben cumplir con lo que*

*dispone el Convenio STCW/78/95, debe señalar que los planes y programas de estudio para la formación de los oficiales y de los tripulantes deben seguir al menos lo que se dispone para ellos en el citado Convenio y además en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros de 1995 y el Código de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar de obligado cumplimiento y del que México es Parte, D. O. F., del 9 de noviembre de 1998.*

*“Por otra parte las escuelas náuticas solo se ocupan del personal de oficiales de la flota mercante, hace falta la Escuela de Maestranza para formar adecuadamente a las tripulaciones, antes existían dos una en Tuxpan y la otra en Lázaro Cárdenas, las cuales ignoramos cual sea la causa de su cierre, quizá a que casi ha desaparecido la Flota Mercante Nacional.*

*“XXVII. No vemos salvaguardados los derechos de los trabajadores a bordo como aquí se señala. Es más ni las funciones públicas del capitán están correctamente detalladas, como lo es la de notario público para levantar el testamento marítimo, como lo señala el Código Civil Federal vigente, ya que el Oficial del Registro Civil solo levanta actas de nacimiento, de reconocimiento de hijos, de adopción, de matrimonio, de divorcio administrativo, de defunción de mexicanos y extranjeros residentes en el país.*

*“También inscribe ejecutorias de ausencia, presunción de muerte, divorcio judicial y tutela. No vemos como podría en tal carácter levantar un testamento marítimo.*

*“Por otra parte, no nos dice en esa regulación que libros y documentos se deben llevar a bordo en un buque, como podemos ver con esa falta no esta previsto cuidadosamente lo relativo a la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación del medio marino.*

*“No vimos en ningún lado donde quedó esto salvaguardado en los artículos 25 a 32, es decir los derechos de los tripulantes a la vida, el alimento, a la seguridad e higiene y a recibir el salario correspondiente al trabajo desempeñado, lo que si se contiene en la Ley Federal del Trabajo vigente.*

*“XXVIII. En el artículo 26, último párrafo, para nada se menciona que la contratación sea con navieros extranjeros, simplemente se dice “entre navieros y miembros de tripulaciones de embarcaciones y artefactos navales mexicanos”, luego no hay tal como aquí se dice en este considerando. Por lo tanto no se protege correctamente el interés social.*

*“XXIX. La Ley de Navegación vigente si preveía en dos artículos muy similares a los del Dictamen de Acuerdo lo relativo a la Educación Náutica, es más casi están copiados literalmente, no vemos pues el avance que aquí se nos dice que se alcanza con el Dictamen.*

*“XXX. Esto lo único que nos revela es el descuido en que se ha tenido el mar. Toda la tradición marinera que se heredó de España se olvidó o se dejó de lado, de ahí que poca atención se le haya prestado a todo el renglón marítimo, donde se piensa que el sector son los transportes, no el mar como debería de ser, para la Administración Pública Federal. Además de que se olvidan en este considerando las islas, como siempre, que constituyen el importante Patrimonio Insular de los Mexicanos.*

*“XXXI. La política de fomento queda claramente establecida en el Proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante Mexicana que preparó el Diputado Federal José Tomas Lozano y Pardinas, al que solo debería agregarse algo del Título Décimo, que es lo mínimo, relativo a la Política Marítima Nacional.*

*“XXXII. Esto no es así, al examinar el Dictamen de Acuerdo y el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, podemos ver que muchas de sus disposiciones son copias textuales del articulado de la vigente Ley de Navegación, además de que ésta es del 23 de diciembre de 1993, no de 1994.*

*“XXXIII. Con el contenido del Dictamen de Acuerdo y del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos no se incentiva de ninguna manera el crecimiento de la Flota Mercante Nacional, antes por el contrario se le suman los mismos vacíos,*

que tenía la vigente Ley de Navegación, además de algunos otros.

“XXXIV. No se atiende a los intereses nacionales con el Dictamen que se está sometiendo al H. Congreso de la Unión, pues ya vimos como se sigue tratando mal a los trabajadores de a bordo y se les desconocen sus derechos.

“Luego una vez más “el sector de la marina mercante” no ha sido tratado bien, por el contrario se sigue señalando como sector al transporte y no al mar que es el sector más importante y se le seguirá dando la espalda con este Dictamen y la Proyectada Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

“El marco jurídico no solo no fue actualizado, sino que sigue el mismo camino de errores de la actual Ley de Navegación, demostrando la ignorancia marítima de quienes elaboraron el Dictamen y el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.”

### **3. 4. COMENTARIOS AL PROYECTO DE DECRETO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.**

Antes de iniciar nuestros comentarios queremos manifestar que el 12 de diciembre de 2002, la Cámara de Diputados aprobó el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por 432 votos, 2 que no votaron y 66 ausentes, es decir una mayoría casi absoluta, pasándose a la Cámara de Senadores para los efectos constitucionales procedentes. Esta instancia, sin embargo, detuvo el Proyecto por el gran número de protestas recibidas de los diversos intereses marítimos existentes, alrededor de 50.<sup>257</sup>

Todo lo cual nos llenó de grande y profundo pesar, ya que la Cámara de Diputados no supo aprovechar la oportunidad única que la Historia le dio, el elaborar una ley marítima digna de un país marítimo por naturaleza, ya que Dios

---

<sup>257</sup> “Dictamen de las Comisiones de Transportes y de Marina, con Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. *Gaceta Parlamentaria*. México, Cámara de Diputados, Núm. 1149, 11 de diciembre de 2002, 114 pp. Para no repetir esta obra, se entenderá que fue consultada constantemente para elaborar estos comentarios.

para los creyentes o aquélla para los que no lo son, lo colocaron en medio de los dos grandes océanos del Mundo, situación privilegia que solo tienen 20 Estados de los 217 países independientes que existen en el Mundo actual, de acuerdo con los datos que nos proporciona el “2005 Britannica Book of the Year”, es decir, menos del 10% de los países del Mundo.<sup>258</sup>

África: Egipto, con costas en el Mar Mediterráneo, correspondiente a la Cuenca del Océano Atlántico y el Mar Rojo que pertenece a la Cuenca del Océano Índico; y la República de Sudáfrica, Océano Atlántico y Océano Índico.

América: Canadá, Estados Unidos, México, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia, Argentina y Chile; si bien debe decirse que Canadá y Estados Unidos tienen además salida a un tercer océano el Océano Ártico y Argentina y Chile apenas tienen un extremo en el sur, pequeñísimo, que bañan los dos grandes océanos, aunque sea mayor la proporción chilena.

Asia y Oceanía: Israel, al igual que Egipto, Indonesia, Thailandia, Federación Malaya y Australia.

Europa: Noruega, con salidas al Océano Ártico y al Océano Atlántico y la Federación de Rusia con salidas a tres océanos, los mismos que Canadá y Estados Unidos.

De inicio tenemos que señalar que el Dictamen de las Comisiones de Transportes y de Marina nos revela, que el Proyecto esta mal estructurado y preparado, esto se puede ver cuando nos habla de la Metodología seguida, lo cual no es metodología, ya que la metodología nos dicen los grandes teóricos consiste en revisar de manera exhaustiva la bibliografía, hemerografía, documentación, así como realizar una investigación de campo para encontrar los fundamentos teóricos

---

<sup>258</sup> 2005 Britannica Book of the Year. Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 2005. “World Affairs”, pp. 348 a 358.

que nos permitan llegar a la conclusión de que es necesario elaborar una nueva Ley, no copiar, como se hizo en gran medida con este Proyecto, donde se copian muchas de las disposiciones o bien se siguen de manera preponderante muchas normas de la Ley de Navegación vigente.

Lo cual se nos confirma al revisar los antecedentes, donde se nos dice como se inició el estudio respectivo para elaborar el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se nos esta proponiendo.

Ahí se olvidan de mencionar el trabajo que me solicitaron y que fue un Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y al cual ni siquiera le hicieron caso, no obstante que yo si había realizado esos estudios metodológicos, pues me base en el estudio elaborado en 1993, que preparé en respuesta al Proyecto de Ley de Navegación elaborado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por supuesto poniéndolos al día en muchos casos y revisando una bibliografía amplia consistente en 110 libros nacionales y extranjeros; 50 documentos diversos y convenios internacionales; además de 6 fuentes hemerográficas, de artículos del ilustre profesor argentino Osvaldo Blas Simone y del que esto escribe; finalmente, dos tesis profesionales, elaboradas por mi para obtener las Licenciaturas en Derecho y en Ciencias Diplomáticas, hoy Relaciones Internacionales.

Por otra parte, en sus Considerandos, nos dice que con el Dictamen que está en discusión se "... tiene el propósito fundamental de sentar las bases para la reactivación de la marina mercante del país, regular lo concerniente a los permisos temporales de navegación de cabotaje para embarcaciones extranjeras, impulsar el abanderamiento de embarcaciones como mexicanas, así como la contratación de un número mayor de tripulantes mexicanos", Considerando I, lo cual será verdaderamente imposible lograrlo con este Proyecto de Ley.

Por ejemplo, al revisar el Art. 35 nos podemos percatar de inmediato que viola el “derecho de paso inocente” establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar que no exige reciprocidad alguna para ello, artículos 17 a 34, donde se nos indica todo el proceso que debe seguirse; a los que deben añadirse los relativos al “derecho de visita” y “derecho de persecución”, “mutatis mutandi”, es decir guardando toda proporción, artículos 110 y 111 de la citada Convención, donde podemos ver que el Art. 33 del Proyecto también viola lo dispuesto en esa Convención.

Luego, como establecer una reserva de carga, sin violentar lo dispuesto en la Carta de Marrakex o Marrakech, de la que México es Parte y que creó la Organización Mundial de Comercio (OMC), que liberaliza totalmente los servicios en el comercio y por ende en ellos se incluyen los servicios de transporte marítimo. De tal suerte que no veo cómo podrá entrar en acción la Comisión Federal de Competencia en esa materia, además de que violentaría el Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre la Comunidad Económica Europa y sus Estados Miembros, por una parte, y los Estados Unidos Mexicanos por la otra, denominado “Acuerdo Global”, en cuyo Art. 10 nos comprometimos darles trato de buques nacionales a los 245 millones de toneladas de registro bruto o unidades de arqueo bruto que tienen los países Miembros bajo sus pabellones nacionales, luego cómo podremos impulsar el abanderamiento de embarcaciones bajo el pabellón mexicano si estamos cautivos frente a ese Acuerdo Internacional.

En el mismo Art. 36 inciso B), no sabemos como podrá llevar a cabo su labor la Secretaría de Economía, a través de la Comisión Federal de Competencia, para ver si se esta perjudicando al comercio exterior de México con la aplicación de tarifas más altas u onerosas, si no se exige a lo largo del Proyecto de Ley la obligación que tienen los navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores, para que a través de sus agentes marítimos, registren las tarifas de fletes ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Tarifas.



El Art. 37 no nos tiene que hacer referencia a tratados internacionales, ya que no conozco uno sólo que haga referencia a la navegación de cabotaje, que es exclusiva para los buques de cualquier país que la practique, además de que si hablan de él es para excluirlo, como ejemplo podemos citar el Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio del 30 de septiembre de 1966, DOF del 8 de julio de 1967, en cuyo artículo 3° se dispone lo que antes decíamos:

*“Ninguna de las disposiciones del presente Convenio fijará restricción al derecho de cada Parte Contratante a regular su cabotaje nacional, así como los transportes destinados a/y procedentes de los países no contratantes. Tampoco podrá considerarse como restricción al derecho de cada Parte Contratante de facilitar, en cualquier forma los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques o naves.*

*“Por cabotaje nacional se entenderá el transporte que se realiza entre puertos de un mismo país conforme a su legislación.”<sup>259</sup>*

El artículo 37 es además contradictorio, al dejar abierta la puerta a embarcaciones extranjeras para prestar servicios turísticos, deportivos y recreativos, así como las destinadas a la construcción, operación y servicios portuarios, que son las que precisamente quieren manejar en forma exclusiva los mexicanos por estar en aguas nacionales.

Por otra parte, se le causan serios trastornos económicos a las grandes empresas mexicanas que requieran embarcaciones extranjeras para prestar sus cotidianos servicios de comunicación entre los puertos nacionales, para cumplir sus obligaciones, pudiendo incluso dañar la economía nacional, al limitarles la contratación a un período de tres meses, sin que pueda renovarse por siete veces.

---

<sup>259</sup> “Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio”. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México..., Tomo XVIII (1964 Segunda Parte 1967), 1974, p. 726.

Veamos el ejemplo de Petróleos Mexicanos, Empresa a la que serví más de 20 años, donde pude percatarme que para distribuir el petróleo y sus derivados a lo largo de los puertos nacionales del Pacífico y del Atlántico, requería más buques que los que tenía en propiedad, situación que se agrava al haber vendido la mayoría de sus embarcaciones mayores sin haberlas repuesto en el tiempo oportuno, lo cual ahora le significará algunos años para hacerlo, además de que el fletamento a tiempo de un buque tanque se hace siempre a seis meses opción seis meses o bien un año opción otro año, pero el petróleo y sus derivados no pueden detenerse en su distribución cotidiana, ya que se lesionaría seriamente la economía nacional al tener que parar termoeléctricas, industrias y comercios, luego no veo como se favorece al país con este Proyecto de Ley.

El procedimiento que se establece en el Proyecto de Ley, lo hace únicamente un país que cuenta con suficientes buques para ello, v. gr. Estados Unidos que posee un tonelaje de registro bruto de 10,744,126 toneladas y 26,188,702 toneladas bajo pabellón de libre registro, o bien cualquiera de los 25 miembros de la Unión Europea, que en su totalidad poseen un tonelaje de registro bruto de 244,933,145 toneladas y que todos ellos consideran como nacional.

Tampoco conozco en ninguna legislación marítima de los grandes países marítimos del mundo el “contrato marítimo llamado arrendamiento o fletamento a casco desnudo” pues son dos cosas totalmente distintas, el arrendamiento o locación y el fletamento a tiempo y por viaje, como tampoco se dispone tamaña aberración en ningún tratado internacional, ni la doctrina jurídica nacional o internacional les designa así, salvo claro está los autores del Proyecto de Ley, pues el arrendamiento se clasifica de la siguiente manera:

- a) Arrendamiento puro o simple, que es igual al que se hace con una casa.
- b) Arrendamiento a casco desnudo, en que se nos da el buque como simple casco, es decir sin agua, combustible y vituallas.

- c) Arrendamiento a casco desnudo con dimisión de bandera, es decir, además de lo que se nos da en el anterior, se puede poner tripulación mexicana, bajando la extranjera, debido a que se puede dimitir el pabellón extranjero que porta el buque.
- d) Finalmente, el arrendamiento con opción a compra (leasing).

Luego, los dos últimos tipos de arrendamiento son los que serían mas útiles para incrementar nuestra flota mercante, ya que nos permitirían experimentar los servicios marítimos que nos serían mas redituables, además de que nos permitirían a la larga dar trabajo a oficiales y tripulantes mexicanos, hoy día engañados, pues no existen fuentes de trabajo para ellos en nuestro país, encontrándose muchos de ellos hoy día desocupados o bien en trabajos ajenos totalmente a sus estudios. Por tanto no veo por ninguna parte como se favorece lo que se nos dice en el primer Considerando del Proyecto de Ley antes citado.

Por otra parte, el contrato marítimo de fletamento se clasifica en:

- a) Fletamento a tiempo.
- b) Fletamento por viaje.

Por último, en el Art. 35 se nos da una errónea clasificación de la navegación de los buques:

- I. Interior, la cual nos describe bien.
- II. Cabotaje, sin decirnos que hay cabotaje nacional, cuya definición se nos da en el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, Art. 3°, es decir el que se realiza entre puertos mexicanos de un mismo litoral, sin generalizar como se hace en esta disposición de la Ley, al decir “entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos”.

Se debió incluir también el cabotaje internacional, que se realiza entre puertos de un mismo litoral de diversos países como sería : Houston, Galveston, Freeport. Corpus Christi, Brownsville, Altamira, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Progreso, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla. Es decir de Estados Unidos, México y Guatemala.

Olvida además el Gran Cabotaje, que estableció Petróleos Mexicanos (PEMEX) en 1938, al nacionalizar el petróleo, para visitar los dos litorales del país vía Canal de Panamá.

- III. Ignora el tráfico costanero que puede ser igual que el cabotaje, solo que sin alejarse más de 20 millas de la costa de ahí su nombre, que también puede ser nacional e internacional.
- IV. Por último, el de altura, llamado también transatlántico o de ultramar, que es el que se hace a través de los océanos, es decir desde puertos europeos, africanos, asiáticos o de Oceanía a puertos mexicanos de cualquiera de sus litorales.

Lo señalado en el Considerando II, no es sino consecuencia de que solo tenemos 736,241 unidades de arqueado bruto o toneladas de registro bruto en buques con el pabellón nacional mayores de 1,000 unidades de arqueado bruto o toneladas de registro bruto, luego como cambiar eso, precisamente mediante una política marítima, la establecida en este Proyecto de Ley nada nos dice al respecto, ya que el Art. 323 se limita a decirnos que deben de formularse planes estratégicos y de implementación de actos administrativos encaminados a la “ordenación y fomento de la marina mercante mexicana y de los sectores con ella relacionados”. Como tampoco se nos dice que procesos debemos seguir para ello en los Arts. 324 a 333 del Proyecto, como serían, entre otros, subvenciones apoyos y ayudas a las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores y operadores mexicanos; que no se cobren impuestos en el arrendamiento, cualquiera que éste

sea, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, precisamente para lograr el desarrollo de nuestra flota mercante; entrega de las cargas propiedad del Gobierno Mexicano o Gobiernos de los Estados de la República a la Flota Mercante Mexicana. Con lo que nos colocaríamos al lado de las grandes naciones marítimas que lo hacen cotidianamente, como los Estados Unidos que tiene subvencionada 100% su flota mercante.

Por lo mismo, debe emitirse una Ley de Fomento y Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, para que en ella se incluyan todos los procesos y lo necesario, por eso nos oponemos a la inclusión de un nuevo Título sobre Política Marítima, como se hace en el Proyecto de Ley, ya que no es el lugar apropiado y correcto para ello.

Luego como cumplimentar lo que nos dice en los Considerandos III y IV, donde además debemos preguntarnos: ¿Cómo llena los vacíos jurídicos que dejó la Ley de Navegación vigente, si la sigue en gran medida, además de que hemos visto que nos deja muchos y muy grandes?

El Considerando V no está redactado correctamente, ya que pareciera que el capitán del puerto es la máxima autoridad marítima del país, lo cual le corresponde al Presidente de la República, de acuerdo con el artículo 89 fracción XIII de la Constitución Mexicana.

El Considerando VI es absurdo, ya que con tales facilidades a las embarcaciones turísticas se puede propiciar el contrabando de piezas arqueológicas, de productos prohibidos y lo que es más, se propicia el terrorismo internacional, que se pretende erradicar.

El Considerando VII ya vimos como no es útil por lo que dispone en su Art. 37, así como en otras disposiciones de ese mismo Capítulo, como antes lo señalamos.

Ahora bien en el Art. 11, se dice algo que yo no he visto que ocurra en la práctica, al comprarse un buque en el extranjero u ordenarse su construcción en un astillero extranjero, que intervenga una institución de crédito nacional, ya que los vendedores o constructores exigen la participación de una institución de crédito de su país. Lo cual si ocurriría de comprarse en México el buque, o mandarse hacer en un astillero nacional, o bien que el crédito nos lo otorgue una institución financiera mexicana, por lo que es difícil que se cumplimente esa afirmación.

El Considerando VIII es violatorio de la Constitución, Art. 32, que distingue entre el piloto y el práctico, ya que el primero lo ubica dentro de la oficialidad del buque, al lado del capitán y del patrón de la nave, por ser el piloto quién sustituye en sus ausencias al capitán, primera parte del párrafo cuarto de esa disposición Constitucional. Al práctico, que es el que presta los servicios de practicaje, lo pone en ese mismo párrafo “in fine”.

El Considerando IX, me recuerda la vergüenza que pasé como mexicano cuando el Embajador de México ante la Organización Marítima Internacional (OMI), me invitó para responder el porqué se le daban a los buques mexicanos una clasificación que no correspondía a la realidad de su estado material, precisamente por los inspectores mexicanos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, lo cual para evitar la vergüenza internacional nos comprometimos a adoptar el Protocolo de 1988 del Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74), abriendo además esa posibilidad a las sociedades de clasificación internacionalmente reconocidas y que forman parte de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación de los Buques, IACS por sus siglas en inglés<sup>260</sup>.

Esas sociedades clasificadores son:

1. American Bureau of Shipping (ABS) de los Estados Unidos.

---

<sup>260</sup> <http://www.iacs.org.uk/members.htm>

2. Bureau Veritas (BV) de Francia
3. China Classification Society (CCS) de la República Popular de China.
4. Det Norske Veritas (DNV) del Reino de Noruega.
5. Germanischer Lloyd (GL) de la República de Alemania.
6. Korean Register of Shipping (KR) de la República de Corea.
7. Lloyd's Register of Shipping (LR) del Reino Unido de la Gran Bretaña.
8. Nippon Kaiji Kyokai (NK) del Imperio de Japón.
9. Registro Italiano Navale ed Aeronautico (RINA) de la República de Italia.
10. Russian Maritime Register of Shipping (RS) de la Federación de Rusia.

Existía una sociedad clasificadora asociada ubicada en lo que era la antigua Yugoslavia, en el Puerto de Spli, que hoy pertenece a la República de Croacia, con el nombre de Jugoslavenski Registar Brodova, la misma cambió de nombre, por el de: Croatian Register of Shipping, que dejó de ser asociada el 31 de diciembre de 2004.

Hoy día la única empresa asociada de la IACS es la sociedad clasificadora india: India Register of Shipping (IRS) de la República de la India.<sup>261</sup>

Aquí recordamos que existía una sociedad clasificadora de buques mexicana: Sociedad de Registro y Clasificación Mexicana, S. A. (RECLAMEX), también conocida como fundada en 1972, a la que boicoteó la propia Dirección General de Marina Mercante en la década de los ochentas, por las diferencias entre el Director General y los Directivos de esa Sociedad, negándole reconocimiento alguno, lo cual debería de hacerse ahora en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos y no se hace.

El Considerando X, nos lleva al preguntarnos ¿Qué es el agente naviero protector?, respondiéndonos que es innecesario crear una figura más que encarece el negocio marítimo, ya que basta con el agente marítimo que representa

---

<sup>261</sup> [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)

los intereses de los navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores, término que es más correcto ya que esa expresión general no excluye a ninguno de los participantes en el negocio marítimo, si únicamente le llamamos agente naviero.

Por otra parte la expresión “agente protector”, se empleaba en Petróleos Mexicanos para designar al representante del fletante que nos había fletado un buque, bien a tiempo o por viaje.

Además que el dichoso “agente naviero consignatario de buques” es una figura absurda, innecesaria en nuestro país. Efectivamente, el agente marítimo general en un 98% tiene oficinas abiertas en los puertos nacionales, además de su sede principal en la Ciudad de México, por ende son ellos mismos los que llevan a cabo las labores del agente marítimo de los buques que representan en el puerto. Por lo mismo, no entendemos estos dos nuevos engendros de que nos habla este Considerando X. Además que revela desconocimiento ya que el término consignatario se ha dejado internacionalmente para quién van destinadas las mercancías.

No entendemos la razón de ser del Considerando XI, ya que nuestros puertos no deben de ser amarraderos de buques en desuso.

Esta bien que se amplíen las atribuciones del capitán de puerto, como máxima autoridad en el mismo, por lo que deberá de limitarse correctamente la labor de quiénes presiden las Autoridades Portuarias Integrales (APIs), que desoyen y desobedecen al capitán de puerto, lo cual no vi por ninguna parte en el Proyecto de Ley, Considerando XII. No debe perderse de vista que las APIS son empresas mercantiles, no autoridades, como lo dispone la Ley de Puertos vigente, Art. 38<sup>262</sup>.

---

<sup>262</sup> “Ley de Puertos”. Ley de Vías Generales de Comunicación. Colección Porrúa de Leyes y Códigos de México. México, Editorial Porrúa, 2001. Trigésima Edición, p. 471.



El Considerando XIII tiene una afirmación falsa, ya que no vemos para nada la modernización, ni la puesta al día del marco jurídico que se comenta, ya que comete en gran medida los mismos errores que la Ley de Navegación vigente a la que sigue.

Las Reglas de La Haya-Wisby, tienen fuertes contradicciones con el Convenio de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 de noviembre de 1976, Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1994, (Convenio LLMC/76), ya que en las primeras el transportista goza de una serie de excepciones, que el segundo Convenio no acepta. Precisamente por eso muchas grandes naciones marítimas al ratificar el segundo, denunciaron las Reglas de La Haya-Wisby, luego no vemos como se evitarán las confusiones de que nos habla el Considerando XIII.

El Considerando XIV es falso, ya que no encontré por ningún lado la regulación del transporte multimodal de mercancías.

El Considerando XV es violatorio del Convenio LLMC/76 antes citado, que establece mayores límites de responsabilidad para el transportista de los pasajeros, que los que establece el Proyecto de Ley, pues mientras que éste establece por muerte o lesiones corporales 16,000 derechos especiales de giro por cada pasajero, el Convenio nos establece una serie de limitaciones para ello en su artículo 7, "Límite para reclamaciones vinculadas a pasajeros", nos dice:

*"1. Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será una cantidad de 46.666 unidades de cuenta multiplicada por el número de pasajeros que el buque este autorizado a transportar de conformidad con el certificado del mismo, que no exceda de 25 millones de unidades de cuenta.*

*"2. A los fines del presente Artículo, por "reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros*

*de un buque” se entenderá toda reclamación promovida por cualquiera de las personas transportadas en dicho buque o en nombre de ellas que viaje:*

*“a) en virtud de un contrato de transporte de pasajeros, o,  
“b) con el consentimiento del transportista, acompañando a un vehículo o a animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.”<sup>263</sup>*

Como podemos ver son ridículos los límites de responsabilidad que establece el Proyecto de Ley, por lo cual, la víctima o sus herederos, acudirán a lo dispuesto por el Convenio, Art. 7, ganando ciertamente el juicio correspondiente, ya que el Proyecto de Ley viola lo dispuesto por ese instrumento jurídico internacional, del que México es Parte, como antes lo hemos señalado. También es superior el límite de responsabilidad por cualquier otra reclamación distinta a la de las reclamaciones por muerte o lesiones corporales, como puede verse en la misma disposición.

En todo caso si esto no se deseaba, se hubiera denunciado previamente el Convenio LLMC/76, violando lo que aceptamos al ingresar a la OCDE, ya que es uno de los tratados que se requerían ratificar o bien adherirse para poder ser Estado miembro de esa Organización.

Los Considerandos XVI a XXI, nos llevan a la crítica que haremos más adelante, sobre esas materias del Proyecto de Ley que en ellos se nos mencionan. Sin embargo, creo oportuno señalar que en todo caso acudiremos a lo señalado en el Capítulo II de este trabajo al comentar los errores de la Ley de Navegación vigente.

La capacitación de los oficiales, la puesta al día de sus conocimientos, así como la instrucción y preparación de los mismos, ya se realizan hasta cierto punto adecuadamente, por las tres Escuelas Náuticas existentes en el país, aun cuando

---

<sup>263</sup> Convenio de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 de noviembre de 1976..., p. 29.

en forma precaria por lo reducido de sus presupuestos, olvidando que en la educación de los mexicanos no se debe de escatimar ningún peso. Por otra parte, que esta educación náutica la debe dar el Estado y no los particulares, toda vez que los marinos mercantes son la primera reserva de la Armada de México.

Sin que conozcamos las razones por las que se hayan cerrado las Escuelas de Maestranza que existían en los puertos de Lázaro Cárdenas y de Tuxpan, para preparar a las tripulaciones que requieren nuestros buques. Luego no entendemos lo que se nos dice en los Considerandos XXII, XXIII y XXIV. Sin embargo, se nos dice en los medios de los marinos mercantes que ello se hizo con el propósito de disminuir el gasto del presupuesto federal ante la casi desaparición de la Flota Mercante Mexicana.

Pero en tales Considerandos no se previó, en el ámbito procesal, lo relativo a la capacitación de los jueces y magistrados federales que se ocupen de lo marítimo, precisamente por las serias contradicciones existentes entre el Proyecto de Ley y el Derecho Marítimo. Demostrándonos que es incompleto su título relativo a los procedimientos marítimos como luego veremos.

No entiendo por que en el Considerando XXV se nos dice que el Dictamen “establece la abrogación de la Ley de Navegación [vigente] y no solo su modificación”, si muchas de las disposiciones de la misma son seguidas textualmente por el Proyecto de Ley.

Luego el Considerando XXVI nos permite preguntarnos: ¿Fueron hechos correcta y adecuadamente los estudios para preparar el Proyecto de Ley, durante el proceso de dos años para su elaboración? La respuesta es clara si vemos nuestros comentarios antes expuestos, no lo fueron.

El Considerando XXVII, final, no veo cómo es que se cumple con el mandato de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, si la misma se viola varias veces a lo largo del Proyecto de Ley, además de que no sólo no es un

marco jurídico actualizado, moderno y conforme con las normas internacionales a las que también viola, ya que no sólo no resuelve los problemas marítimos que hoy día enfrentamos, sino que los agrava en aquello que se propuso ser original, sin serlo, como en lo relativo a los permisos temporales, la protección a los pasajeros, entre otras diversas cuestiones, por lo que es del todo inaceptable tal Proyecto de Ley.

Su distribución de materias es muy poco afortunada, ya que mezcla diversos temas, induciendo a la confusión, de tal suerte, que lo administrativo se mezcla con lo relativo a la propiedad y armamento del buque, o bien une el ámbito de aplicación de la ley con la autoridad marítima, denominando de manera absurda al Título Primero, “Disposiciones generales”, uniendo así en el Capítulo I lo relativo al ámbito de aplicación de la ley, que debería ir solo, con el Capítulo II, “Autoridad marítima”.

En el Título II, “De la marina mercante”, tanto su Capítulo I, “Abanderamiento y matrícula de embarcaciones”, como su Capítulo II, “Registro Público Marítimo Nacional”, corresponden más al régimen administrativo de la marina mercante y la navegación. En tanto que su Capítulo III, “Empresas navieras”, y su Capítulo IV, “Agentes navieros”, corresponden más a la propiedad y el armamento de la nave.

El Capítulo V, “Tripulación”, y el Capítulo VI “Educación marítima mercante”, corresponden mas a lo relativo al personal embarcado, toda vez que los actos ahí regulados no tienen nada de administrativos, por lo que están mal ubicados.

En el Título Tercero, “De la navegación”, tanto su Capítulo I, como su Capítulo II, corresponden por su contenido más al régimen administrativo de la marina mercante y la navegación, ya que se ocupan del régimen de la navegación y el arribo y despacho de las embarcaciones respectivamente.

En el Capítulo III, del Título Tercero, referente al “pilotaje” se viola la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su Art. 32, pues les llama a los “prácticos”, “pilotos”, siendo que la Constitución los distingue con toda claridad, ya que coloca a los pilotos entre el capitán del buque y el patrón de la nave, demostrando que es un oficial al que se refiere, es decir al que suple las ausencias del capitán, o sea el primer oficial de la embarcación, primera parte del párrafo cuarto de la citada disposición Constitucional.

En la parte final de ese mismo párrafo nos habla del servicio de practicaaje, que es el que realiza precisamente el práctico, por lo que el Proyecto de Ley confunde los términos “piloto” y práctico”.

Los Capítulos IV, V y VI, del Título Tercero, corresponden más al régimen administrativo de la marina mercante y de la navegación, por tratarse de un servicio de remolque en el puerto, de las señales marítimas, las ayudas a la navegación y la inspección de las naves, actos todos ellos de carácter administrativo.

La prevención y control de la contaminación marina, Capítulo VII del Título Tercero, mas corresponde a los riesgos y accidentes de la navegación, ya que la contaminación marina casi siempre se derivada de un accidente marítimo. En ese mismo Capítulo VII, su Art. 73 es totalmente innecesario, además de violatorio de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, pues en ella se establecen con todo cuidado las atribuciones que tiene las Secretarias de Comunicaciones y Transportes, Marina y Medio Ambiente y Recursos Naturales, en materia de contaminación en general, no solo la marina.

El Título Cuarto, referente a la propiedad de las embarcaciones, es muy pobre, pues no se ocupa de algunos renglones que previamente incluyó en los Títulos anteriores, además de que ignora todo lo relativo al buque como la fortuna de mar y como una universalidad de hecho.

El Título Quinto, lo dedica a los contratos de utilización de los buques; el Título Séptimo al contrato del seguro marítimo; y el Título Octavo al contrato de compraventa marítima; olvidando la tradición centenaria de nuestras diversas leyes vigentes en la materia y que rigieron en el pasado, ya que los establecían bajo un solo título al que llamaban “De los contratos marítimos” o bien simplemente “De los contratos”, todos los contratos mencionados, ya que pertenecen al mismo género, es decir son contratos marítimos.

El Título Noveno “Disposiciones procesales marítimas”, además de ser muy limitado, por no contener todos los procedimientos jurídicos que se dan en el medio marítimo, ya que los limita a nueve Capítulos, siendo que son más amplios, además de que deben estar contenidos en una ley adjetiva, no en una ley sustantiva como esta.

Se dijo por técnicos que elaboraron el Proyecto de Ley, que entonces como se explica que en la Ley Federal del Trabajo, Reglamentaria del Art. 123 Constitucional, se hubiera incluido todo lo relativo al proceso jurídico laboral. Para ello debemos recordar lo que Mario de la Cueva nos dice en su obra “Derecho Mexicano del Trabajo” que ello se hizo así, en razón a que debía de aprovecharse la circunstancia política histórica del momento, que permitiría su fácil adopción.

Situación política en la que no se encuentra el Proyecto de Ley en comento. Esto fue lo único en que el Expresidente Carlos Salinas de Gortari le hizo caso a mi ilustre maestro Raúl Cervantes Ahumada, pues retiró del Proyecto de la Ley de Navegación vigente el Título de Procedimientos, ya que aceptó que eran objeto de una ley adjetiva y no de la ley que se pretendía aprobar.

Para ejemplificar nuestra afirmación, damos a continuación el Proyecto de Índice para un Proyecto de la Ley de Procedimientos Marítimos o bien un Proyecto de Código de Procedimientos Marítimos, como lo propusimos en ese entonces, el cual no se llevó a cabo:

- I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.
- II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.
- III. Del procedimiento en el caso de abordaje o colisión.
- IV. Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.
- V. Del procedimiento en el caso de averías gruesas o comunes.
- VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.
- VII. Del procedimiento en el caso de los salvamentos marítimos.
- VIII. Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.
- IX. Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.
- X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.
- XI. Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.
- XII. Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.
- XIII. Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.
- XIV. Del arbitraje marítimo.
- XV. De la conciliación marítima.
- XVI. De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.
- XVII. De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.
- XVIII. De los jueces federales marítimos.<sup>264</sup>

Por lo que una vez elaborado un nuevo Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, debe procederse a elaborar el Proyecto de Ley o de Código de Procedimientos Marítimos, para lograr su aprobación, de ser posible simultánea.

---

<sup>264</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. "Derecho Marítimo". Enciclopedia Jurídica Mexicana. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con Editorial Porrúa, 2002. Tomo X, pp. 495 y 496. Serie Doctrina Jurídica, Núm. 81.

Tampoco estamos de acuerdo con la inclusión de un Título Décimo, dedicado a la “política marítima”, la cual debería ser objeto de un Proyecto de Ley de Reactivación de la Marina Mercante Mexicana, donde será más apropiada su inclusión, al lado de medidas fiscales de apoyo por parte del Estado Mexicano.

De tal suerte que podríamos reiterar aquí la crítica que hizo el destacado maritimista argentino, Atilio Malvagni, respecto de la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963; ya que le es aplicable al Proyecto de Decreto que estamos comentando:

*“Contiene una parte administrativa (Libro II) y una parte de derecho privado (Libro III). Sin embargo, la distribución de materias no ha sido feliz, pues en la primera (art. 83) se regula p. ej. el derecho a cobrar ‘los gastos’ (no dice salarios) de salvamento, que pertenece al derecho privado y en la segunda, p. ej. se impone a los astilleros la obligación de obtener la autorización de la autoridad marítima (art. 98) materia que es de derecho público. Varios otros casos de defectuosa técnica podrían citarse.”<sup>265</sup>*

Son notorias las violaciones a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y a los Convenios Internacionales de los que México es Parte, que fueron debidamente ratificados y publicados en el Diario Oficial de la Federación, además de las antes mencionadas, podemos recordar el caso del Art. 25, que no considera tripulantes a una serie de personas que prestan su trabajo a bordo y a las cuales la Ley Federal del Trabajo, Reglamentaria del Art. 123 Constitucional, les da el trato de trabajadores de los buques, por desempeñar a bordo un trabajo por cuenta del naviero, armador o fletador, artículos 187 y 188.<sup>266</sup>

Como ejemplo de la violación de los tratados podemos señalar uno de los 20 Convenios que hemos ratificado de carácter laboral y emanados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el Convenio 163, sobre el bienestar

<sup>265</sup> Malvagni, Atilio. “Derecho de la Navegación Latinoamericano”. La Marina Mercante Iberoamericana 1967. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1967, p. 549.

<sup>266</sup> Ley Federal del Trabajo..., p.117.



de la gente de mar y en puerto, donde se define a la “gente de mar” o “marinos”, “como todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima de propiedad pública o privada que no sea un buque de guerra”.<sup>267</sup>

Considero que lo dispuesto en los artículos 264 a 266 viola flagrantemente las leyes del pabellón del buque, ya que no veo por ningún lado disposición alguna acerca de la obligación que tiene el Gobierno Mexicano de notificar tan irregulares sucesos en contra de una tripulación extranjera en aguas nacionales a sus autoridades, embajada o cónsul, para que tomen las medidas que el caso amerita, pero si tales autoridades no toman medida alguna en favor de esos tripulantes, entonces si corresponde al Gobierno Mexicano intervenir en auxilio de los mismos, por la violación de los derechos humanos.

Conforme a las normas internacionales, en materia laboral o de disciplina interna, corresponde a las autoridades del Estado cuyo pabellón porta el buque intervenir para solucionar tales problemas. También le corresponde para actuar en materia penal en contra del naviero, empresa naviera, armador, empresa armadora y operador del buque, así como en contra del capitán del mismo, por las violaciones de los derechos humanos de los tripulantes.

Como mexicanos nos disgustaría muchísimo el que no se notificara en la forma debida a nuestro Gobierno, embajadas o consulados tales irregularidades cometidas en contra de tripulantes nacionales.

Otra violación que encontramos de los tratados internacionales, es la relativa al empleo de la expresión “derrelictos”, como sinónimo de “restos náufragos”, cuando el derrelicto nos dice la Enciclopedia General del Mar es un naufragio, Arts. 163 a 170.

---

<sup>267</sup> México y la Organización Internacional del Trabajo..., p. 331.

Desde la mas remota antigüedad y hasta nuestros días en las leyes de otros países, preferentemente marítimos, así como en algunos tratados se nos habla de naufragios y de restos náufragos, no de derrelictos. Hoy día la OMI está elaborando un tratado sobre restos náufragos, no derrelictos, por tanto no podemos ir en contra de las costumbres y normas marítimas internacionales.

En los artículos 233 a 243 se emplea un terminología poco apropiada para nuestra tradición legislativa, como lo es el empleo de la expresión “dejación”, que es una palabra francesa, empleada en el foro: “délaissement”; en lugar de la expresión abandono del buque en favor del asegurador y abandono de la carga en favor del asegurador, que es la que se ha empleado en México desde 1560; y que el Dr. Rivera y Rivera incluyó en la vigente Ley de Navegación, con lo que se demuestra una vez más que el Proyecto de Ley sigue a la norma antes citada, por tanto luego de 434 años de empleo se cambiaron las expresiones tradicionales por la de “dejación”.

Como miembro de la Delegación de México, la cual presidí dos veces, participé en el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en varios períodos de sesiones donde se adoptaron las “Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga”, en las que empleamos las expresiones tradicionales de “abandono del buque en favor del asegurador” y “abandono de la carga en favor del asegurador”, por tanto es inadmisibile el empleo de la palabra dejación, que además no es nuestra.

Realmente es grave que en un foro internacional de las Naciones Unidas digamos una cosa y en nuestro país hagamos otra, lo cual nos desacredita como respetuosos del Derecho Internacional, además de que se deja a nuestros delegados en calidad de mentirosos, ya que ellos aprobaron esa terminología.

El Art. 1º es muy limitado en su contenido, pues solo regula en el mismo las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana y los actos, hechos y bienes ligados al comercio marítimo, dejando fuera la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino, las embarcaciones de todo tipo, incluidas las destinadas al comercio marítimo, el transporte de personas, las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y los operadores.

También solo se refiere, para excluirlos de la Ley, a los buques de guerra y las embarcaciones auxiliares de la Armada de México, olvidando que existen otras naves que son propiedad del Gobierno Mexicano y están dedicadas a las funciones propias del mismo, es decir, son no comerciales, como las que puedan poseer los estados de la Federación para fines propios. Asimismo, las naves que tienen las instituciones académicas, científicas culturales y para el salvamento. Como ejemplo podemos citar los buques oceanográficos que posee la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), que no tienen porque estar sometidos a este Proyecto de Ley.

Por otra parte, al quedar derogada la Ley de Vías Generales de Comunicación en el ámbito marítimo por las vigentes Leyes de Navegación y de Puertos, es absurdo también decir que se están regulando las vías generales de comunicación por agua por este Proyecto de Ley, cuando no existe norma alguna en que sustentarlo, más bien debió de hablarse de “vías de navegación”.

En el artículo 2º encontramos que dejan de definirse los siguientes términos: vías navegables, tráfico marítimo, unidad mar adentro, la empresa armadora, el armador, la agencia marítima, la contaminación marina, vertimiento, prevención de la contaminación, daños por contaminación y las normas oficiales relativas a la navegación.

En cambio define términos que no debería definir, como es el caso del “artefacto naval”, ya que hoy día tal expresión quedó incluida en el concepto de buque, según puede constatarse en el Capítulo II de este trabajo, páginas 84 a 91.

Luego hace que el término “naviero” sea sinónimo del de “armador”, con lo que incurrimos en un serio problema, como nos dice el tratadista español Francisco Fariña, pues debe establecerse de manera clara su diferencia, lo que no se hace en el Proyecto de Ley. Nos da la definición de propietario de buque, lo cual se hace innecesario, ya que el naviero es el propietario del buque. Con lo que puede verse que es una copia casi textual de la Ley de Navegación vigente.

No se ocupa de las unidades mar adentro, también conocidas como plataformas marinas, que son para la explotación y exploración de hidrocarburos líquidos y gaseosos en el mar, así como otros productos que se encuentren en el suelo y subsuelo de nuestra plataforma continental, confundiéndolos con artefactos navales, no obstante que no podíamos hacerlo ya que ratificamos el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 6 de febrero de 1995, donde se nos dice que los artefactos navales son buques y nos da una definición apropiada para las unidades mar adentro, la cual fue elaborada por técnicos que trabajaban en Petróleos Mexicanos, lo que nos demuestra su diferencia.

Vemos innecesario el Art. 3º, si recordamos que en el Art. 1º queda incluida toda la navegación y el comercio marítimos, como ámbito de aplicación de la Ley, además de que ignora que al decir aguas interiores, ya se están incluyendo los ríos, las lagunas, lagos, esteros y las aguas de los puertos y terminales marítimas, con lo que desconoce la definición de esas aguas que nos da la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convención de Montego Bay del 10 de diciembre de 1982, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 1º de junio de 1983.

En el Art. 6º ignora una serie de Leyes Mexicanas que son también supletorias del Proyecto de Ley que se esta pretendiendo adoptar.

En el Art. 8º no establece la obligación de revisar y registrar los fletes marítimos que debe tener la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con el fin de controlar los fletes a nuestro comercio exterior y evitar que sean excesivos y leoninos, ello impide que la Comisión Federal de Competencia de la Secretaría de Economía intervenga para auxiliar a nuestros usuarios del transporte marítimo.

No incluye nada de lo relativo a la fortuna de mar, ni a la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, el cual no es un proceso en sí, ya que incluye en el Título Noveno, “Disposiciones procesales marítimas”, siendo que su lugar mas apropiado, por estar ligado a tales sujetos de la propiedad y armamento de la embarcación, corresponde al Título respectivo a tales actividades. Como tampoco nos habla del buque como universalidad de hecho.

Al dejar de lado lo relativo a la fortuna de mar, provocó la confusión anterior, pues como dicen los tratadistas del Derecho Marítimo, que derivado del ejercicio del comercio marítimo, así como de la industria marítima, navieros, empresas navieras, armadores, empresas armadoras y operadores están sujetos a la responsabilidad derivada de tales actividades.

Responsabilidad que abarca tanto su actividad contractual, como extracontractual, así como los actos de aquellos terceros que coadyuvan a esas actividades, ligadas a ellos por relación de dependencia y subordinación.<sup>268</sup>

---

<sup>268</sup> Entre otros autores podemos citar:

Cervantes Ahumada, Raúl. *Op. cit.*, pp. 823 a 825.

Olvera de Luna, Omar. *Op. cit.*, pp. 112 a 115.

Mezzera Álvarez, Rodolfo. *Op. cit.*, pp. 150 a 169.

Por lo anterior, no solo debe ir dentro del Derecho Marítimo Procesal, ya que aquí todo lo relativo al juicio de la responsabilidad y su limitación por parte del naviero, empresa naviera, armador, empresa armadora y operador si es objeto de un procedimiento del Derecho Adjetivo Marítimo.

No hemos hecho la crítica completa al Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos aprobado por la Cámara de Diputados, toda vez que seríamos repetitivos con lo que señalamos en el Capítulo II de esta obra.

Este Capítulo de nuestra tesis doctoral había ya sido concluido cuando el Senado de la República emitió su Dictamen sobre el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos; luego de su estudio, análisis y elaboración, que fue presentado el 16 de octubre de 2003 por las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Marina y Estudios Legislativos, de ese órgano del Poder Legislativo, de la LIX Legislatura.<sup>269</sup>

Por lo cual, nos consideramos obligados a hacer un detenido comentario sobre el mismo, que como veremos no fue todo lo afortunado que esperábamos, ya

---

Cornejo Fuller, Eugenio. Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y Comercio Marítimos. Valparaíso, Ediciones Universitarias de la Universidad Católica de Valparaíso, 2003, pp 142 a 158.

Beltrán Montiel, Luis. Op. cit., pp. 201 a 218.

González Lebrero, Rodolfo. Op. cit., pp.419 a 448.

Domingo Ray, José. Op. cit., pp. 363 a 424.

Schuldreich Talleda, Héctor A. Op. cit., pp. 405 a 446.

Arroyo, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. Barcelona, Librería Bosch, 1985, pp. 346-364.

Hernández Yzal, Santiago. Op. cit., Vol. II, pp. 42 a 46.

Vigier de Torres, Agustín. Op. cit., pp. 441 a 462.

Ripert Geoges. Op. cit., Vol. II, pp. 139 a 235.

Danjon, Daniel. Op. cit., Vol. II, pp. 178 a 325.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele. Op. cit., pp. 238 a 246.

Manca, Plinio. Op. cit., Vol. I, pp. 220 a 233.

Gaskell, N. J. J., Debattista, C. y Swatton, R. J. Op. cit., pp. 394 a 416.

Hill, Christopher. Op. cit., pp. 375 a 415.

Healy, Nicholas J. y Sharpe, David J. Op. cit., pp. 753 a 818.

<sup>269</sup> Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Senado de la Republica, 16 de octubre de 2003. p. I. Deberá entenderse, para no estarla repitiendo continuamente, que esta es la fuente bibliográfica principal de nuestro trabajo, a menos que sea muy necesario hacerlo.

que se siguen cometiendo graves errores que únicamente nos demuestran desconocimiento total y absoluto del Derecho Marítimo nacional e internacional.

Tampoco se atendieron las recomendaciones de estudiosos del Derecho Marítimo, ignorándolas, que gozan no sólo de prestigio nacional, sino también de un bien ganado prestigio internacional, que hicieron llegar sus puntuales comentarios al Senado de la República sobre el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, aprobado por la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002.<sup>270</sup>

Pasando ahora a nuestros comentarios sobre el Dictamen del Senado de la República, quiero de inmediato señalar que en la Metodología, no se nos dice cual fue el método seleccionado por los señores senadores de las Comisiones Dictaminadoras citadas.

Es claro que esperábamos toda una relación relativa a la metodología legislativa, es decir, hacernos ver que el Proyecto de la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos estaba acorde con la realidad marítima de nuestro país y su inmersión en el ámbito internacional, así como también en la realidad marítima internacional en la cual participa nuestro país.

Debieron además cuidarse importantes aspectos como los siguientes:

- a) Que el Proyecto de Ley sea lo más concreto posible, lo cual quiere decir que no deben dejarse temas importantes de lado e ignorarlos.
- b) Que debe atender a la jerarquía de las leyes establecida en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y su debida interpretación por parte de la Suprema Corte de Justicia, lo que veremos

---

<sup>270</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Comentarios sobre el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, aprobado por la H. Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002. Enviados al Lic. Jorge Souga Mayo, Secretario Técnico de la Comisión de Marina del Senado, el 28 de abril de 2002, 21 pp. Al que se anexo un examen completo de no más de 825 cuartillas.

no se hace ya que se violan, además de la propia Constitución, los tratados o convenios internacionales a los cuales México se ha adherido o bien ratificado, además de ser publicados en el Diario Oficial de la Federación para su promulgación.

- c) Que tenga una redacción clara y precisa, lo que no ocurre en algunos de los artículos del Proyecto, como también en las modificaciones propuestas.
- d) Que la distribución de materias sea correcta; lo que de ninguna manera ocurre en el Proyecto; pues vemos temas del orden administrativo mezclados con temas del ámbito de aplicación de la ley; temas propios de la propiedad y el armamento de la embarcación mezclados con temas administrativos; temas del orden laboral mezclados con temas propios de la propiedad y el armamento de la nave; entre otros graves errores de técnica jurídica.

Por lo anterior, podría decirse que la distribución de materias en el Proyecto que comentamos no fue nada feliz.

- e) Que se debe evitar el empleo de extranjerismos y términos no aceptados académica y doctrinariamente; como ejemplo tenemos la expresión de “derelictos”, Capítulo IV, “Remociones y derelictos o restos de naufragio”, del Título Sexto, “De los riesgos y accidentes de la navegación”, expresión que nadie emplea en el medio marítimo nacional e internacional, es más cuando propuse su inclusión en el Proyecto de Convenio sobre Restos Náufragos, se me dijo por varios delegados que no podían aceptarse términos desconocidos o no aceptados en el medio jurídico internacional.

Además que derelicto significa naufragio, no restos náufragos, nos dice el Diccionario de la Lengua Española, o bien el empleo de la palabra de origen francés dejación, “délaissement”, del lenguaje forense, que significa dejación voluntaria.



- f) Que el contenido del articulado debe ser predominantemente normativo, y no acudir a explicaciones técnicas y didácticas, las cuales corresponden más a la interpretación de la ley.
- g) Que no deben mezclarse los aspectos de las normas sustantivas con aquellas normas adjetivas, ya que como nos dice el ilustre procesalista Eduardo Pallares, las primeras son aquellas en que se determinan los derechos y obligaciones de las personas físicas o jurídicas, en tanto que las segundas se refieren a los actos jurídicos y a los procesos judiciales, por eso deben ir separadas como sucede en los Derechos Administrativo, Civil, Constitucional, Internacional Público y Penal, entre otros.<sup>271</sup>

En el Proyecto de Ley que aquí nos ocupa se incluyen tanto las normas adjetivas del Derecho Procesal Marítimo, como las normas sustantivas dentro del mismo, lo cual no debió hacerse, pues además de que se hizo de manera incompleta, también su contenido es equívoco, como lo veremos en su oportunidad.

No debe perderse de vista, que el Derecho Procesal, adjetivo, es autónomo, no sólo en relación a las leyes sustantivas que se relacionan con los derechos y obligaciones materia del proceso jurisdiccional, sino también en relación con los Derechos Constitucional y Administrativo.<sup>272</sup>

La Cámara de Senadores nos señaló como Metodología lo siguiente:

- 1) Los antecedentes que nos hablan de los momentos en que se presentó, aprobó y envió el Proyecto de Ley por la Cámara de Diputados a su colegisladora y como lo recibieron las Comisiones Dictaminadoras mencionadas.

---

<sup>271</sup> Pallares, Eduardo. Derecho Procesal Civil. México, Editorial Porrúa, S. A., 1961, p. 24.

<sup>272</sup> Ibidem, p. 19.

- 2) Las consideraciones, en donde se hace una breve referencia a los temas de estudio de la propuesta, además de que se expresan argumentos de valoración y los motivos que los sustentan.
- 3) Las modificaciones que las Comisiones Dictaminadoras proponen sobre el Proyecto de Ley, tanto a la Cámara de Senadores, como a su colegisladora.
- 4) Finalmente, se llega a conclusiones, que no es otra cosa, que prepararnos para la lectura del Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tal como la Cámara de Senadores la corrigió, que fue mínimo.

Después de leer detenidamente tal descripción, tenemos que concluir que eso no es una metodología, sino una relación del procedimiento seguido para desarrollar el trabajo que siguieron, las Comisiones Dictaminadoras del Senado de la República citadas, en la elaboración del Dictamen sobre el Proyecto de Ley en comento.

Pasando ahora a las consideraciones, queremos de inmediato preguntarnos:

¿Cómo lograr lo que se afirma en el primer párrafo de las consideraciones?, cuando se nos dice:

*“... es por ello que nos estamos refiriendo a una reforma integral cuyo propósito fundamental, es sentar las bases para la reactivación de la Marina Mercante Nacional sobre bases competitivas frente a navieros y embarcaciones extranjeras...”<sup>273</sup>*

Nuestra respuesta es inmediata, ¿Cómo reactivar la Marina Mercante Nacional?, si en el contenido de su articulado nos encontramos con serias violaciones constitucionales, como la que a continuación mencionamos.

---

<sup>273</sup> Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y ... , p. 3.

Los senadores de la República Mexicana aprobaron el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (Convenio OPRC/90), tal como lo dispone el artículo 76 de nuestra Constitución Política, en cuya fracción I se dispone:

*“Artículo 76. Son facultades exclusivas del Senado:*

*“I ...; además aprobar los tratados internacionales y convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión.”<sup>274</sup>*

Aprobación sin la cual no podrán ser ratificados o bien adheridos por el Presidente de la República los tratados internacionales y las convenciones diplomáticas, luego se requiere la expresión de dos voluntades en la celebración y adopción de los tratados en nuestro derecho público interno, la del Presidente y la del Senado de la República.<sup>275</sup>

Se supone, por lo antes dicho, que los senadores conocen el texto de todos y cada uno de los tratados o convenciones internacionales que han aprobado, o bien contar con asesores especializados en la materia, y por lo mismo deben estar a lo que en ellos se dispone y evitar que no se contradigan por los Proyectos de Ley que ellos adopten, como en el caso del Dictamen de Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que estamos comentando.

La aprobación del Convenio OPRC/90 por el Senado de la República se efectuó el 16 de diciembre de 1993, conforme al Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de enero de 1994, ratificándose el 13 de mayo de ese año por el Presidente de la República. El Decreto de Promulgación de este

---

<sup>274</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 2001. Séptima Edición, p. 63.

<sup>275</sup> Tena Ramírez, Felipe. Derecho Constitucional Mexicano. México, Editorial Porrúa, 1996. Trigésima Edición, pp. 417 a 422.

instrumento jurídico internacional se publicó en el Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995.<sup>276</sup>

En dicho Convenio se define al buque como sigue:

*“Toda nave que opere en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.”<sup>277</sup>*

Es decir, el concepto buque incluye a los artefactos navales, por tanto en el Proyecto de Ley no podía establecerse distingo alguno entre ellos, como se hizo en el artículo 2:

*“Embarcación es toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.”<sup>278</sup>*

A su vez, al artefacto naval lo define como:

*“Cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por sí misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos. [Creo que en este caso se refiere a los artefactos navales fijos sobre el lecho del mar, lo cual revela la pésima redacción del Proyecto de Ley].”<sup>279</sup>*

Considero que en tal definición los senadores pasaron por alto también otra figura muy importante, a la que se refiere el Convenio OPRC/90, la unidad mar adentro, la cual la define en el artículo 2 como sigue:

*“Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción*

<sup>276</sup> “Decreto de Promulgación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990”. México, Diario Oficial de la Federación, lunes 6 de febrero de 1995. Segunda Sección, p. 1.

<sup>277</sup> Ibidem, p. 2.

<sup>278</sup> Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y ... , p. 19.

<sup>279</sup> Idem.

*de gas o hidrocarburos, o a la carga o descarga de hidrocarburos.*<sup>280</sup>

Esta definición en cuya elaboración participaron los técnicos de Petróleos Mexicanos (PEMEX), llamándola plataforma marina, fue aceptada unánimemente por la Conferencia Diplomática que adoptó el Convenio OPRC/90, cambiándole el nombre por el de unidad mar adentro a propuesta de Noruega y el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, para no confundir el término con el de plataforma continental, con lo que además el propio Senado desconoce lo actuado por los Delegados Mexicanos en una reunión de tal importancia.

Esa designación vino a llenar un vacío terminológico en el ámbito internacional, que los mexicanos no podemos ignorar o pasar por alto, pues si con el Proyecto de Ley se pensaba poner al día nuestra norma marítima, vemos que no se logró, además de que con tal acto se violó la Constitución Política Mexicana en sus artículos 76, fracción I; 89, fracciones I y X; y 133.

Lo triste es que tampoco reconocen los senadores la labor de los técnicos mexicanos en las reuniones internacionales, en las que han escrito importantes páginas de la historia diplomática, económica, jurídica y técnica a favor de nuestro país.<sup>281</sup>

En el párrafo segundo de las consideraciones se hace una afirmación que nos parece fuera de lugar, además de que suena demagógica, en relación de cómo lograr los objetivos que resuelvan el problema de la Marina Mercante Nacional, por otorgarse los permisos temporales de navegación a embarcaciones extranjeras:

*“... , registrando de esta manera una gran concentración de los servicios de tráfico de cabotaje en un reducido número de empresas, cuya actividad no reporta ingresos fiscales al país y*

<sup>280</sup> “Decreto de Promulgación del Convenio ... , p. 2.

<sup>281</sup> Todas estas afirmaciones las puedo hacer ya que yo participe en la elaboración del Convenio OPRC/90, así como en la revisión de su texto proponiendo modificaciones, basándome en la realidad marítima nacional y en la gran labor de PEMEX, antes de que se celebrara la Conferencia Diplomática que le diera vida.

*emplea tripulaciones de otras nacionalidades dando como resultado evidentes desventajas a las tripulaciones de mexicanos.*<sup>282</sup>

Como no van a manejarse nuestros tráficos del altura y de cabotaje por empresas extranjeras en buques extranjeros, si carecemos de una importante flota marítima mercante, ya que en buques de más de 1,000 unidades de arqueado bruto tenemos 99 embarcaciones, con un arqueado de registro bruto de 736,241 toneladas, cuando nuestra carga de exportación por vía marítima es de 134 millones de toneladas métricas de diversas cargas y la de importación a través de nuestros puertos alrededor de 68 millones de toneladas métricas, se nos dice en el “Encyclopaedia Britannica 2005 Book of the Year”<sup>283</sup>

Esa información incluye a la flota mercante mayor, pues de sumar la flota mercante menor, tendríamos buques pesqueros, pequeñas embarcaciones de dragado, servicios portuarios, remolque servicio, abastecedores de servicio a unidades mar adentro, etc., con lo que desvirtuaríamos la realidad de nuestra flota mercante.

Luego como no van a concentrar los extranjeros con sus buques nuestro tráfico de cabotaje, si no tenemos buques suficientes para atender tales servicios de altura y cabotaje. Además de que en el tráfico de altura es casi inexistente nuestra flota mercante de altura.

Por otra parte, los empresarios extranjeros tienen que cumplir con sus leyes internas que les obligan a emplear nacionales a bordo de sus buques; excepción de aquellos buques registrados en pabellones de libre registro o registro abierto, llamados también de pabellón de conveniencia o complacencia, según que se prefiera el idioma inglés, “flags of convenience” o bien la lengua francesa, “drapeaux de complaisance”, pues se contratan tripulaciones de cualquier nacionalidad a los

---

<sup>282</sup> Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y ... , p. 4.

<sup>283</sup> “Transportation”. World Data”. Encyclopaedia Britannica 2005 Book of the Year. Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 2005, p. 815.

que se les pagan salarios bajísimos, destacando las tripulaciones de origen chino, filipino, indio, indonesio o de gran número de países africanos que se enrolan con el fin de tener algo que comer.<sup>284</sup>

El que no nos reporten ingresos fiscales los buques extranjeros se debe al propio Gobierno Mexicano que en 1982 derogó el Impuesto sobre Portes y Pasajes, establecido por el Presidente Adolfo Ruiz Cortines en 1954, para establecer el Impuesto al Valor Agregado (IVA).

<sup>284</sup> Los pabellones de conveniencia son un verdadero problema internacional lo ha tenido que reconocer la Organización Marítima Internacional (OMI), pues afirma que “ ... no solo abaten los niveles de seguridad, creando riesgos a veces graves para la navegación internacional, sino que también las condiciones de trabajo en esos barcos son inferiores a los niveles medios, en los barcos de los otros Estados que tienen legislaciones laborales más avanzadas... [además] constituyen una competencia desleal para las empresas de navegación, de países que por seguir las normas internacionales aceptadas se ven obligados a trabajar con costos más altos.”, nos dice Modesto Seara Vázquez en su obra “Derecho Internacional Público”, p. 280.

A precios de 1990 un buque portacontenedores holandés de 1,500 TEUS con tripulantes holandeses costaba US\$ 1,586,000.00 al año, en tanto que el mismo buque con un pabellón de conveniencia y tripulantes chinos costaba US\$ 560,000.00, como puede verse nadie puede competir así. Estos pabellones de libre registro son favorecidos por los grandes países marítimos, así, los Estados Unidos, tienen el 71% de su flota mercante registrada en tres pabellones, de conveniencia, preferentemente: Bahamas, Liberia y Panamá.

Por su parte los países Miembros de la Unión Europea (UE) cuentan con Chipre, con 1416 buques y un arqueo de registro bruto de 36,198,100 toneladas; Luxemburgo, con 36 buques y un arqueo de registro bruto de 2,603,600 toneladas; y Malta, con 889 buques y un arqueo de registro bruto de 17,073,200 toneladas; de ahí que prefirieran incluir al primero y al último, para que se incorporaran a la UE en 2004, pues Luxemburgo ya formaba parte de ella.

Los más grande desastres de derrames de hidrocarburos en el mar en los últimos 10 años por más de 5,000 toneladas métricas son los siguientes:

BUQUE	TONELAJE DERRAMADO	PAIS PABELLÓN	DE	FECHA
SEKI	16,000	PANAMÁ		30-III-1994
SEA EMPRESS	72,360	LIBERIA		15-II-1996
NAKHODKA	6,200	FEDERACIÓN DE RUSIA		2-I-1997
EVOIKOS	29,000	CHIPRE		15-X-1997
ERIKA	14,000	MALTA		12-XII-1999
PRESTIGE	35,000	BAHAMAS		13-XI-2002

FUENTE: FONDOS FIDAC 1971 Y 1992. INFORME ANUAL 2005. LONDRES, FONDOSFIDAC 1971 Y 1992, ANEXOS XVIII Y XXIX, PP. 152 A 181.

Jaramillo, Jorge. Trabajo final del Curso de Derecho Marítimo. Sta. Cruz Acatlán, Naucalpan, 5 de diciembre de 2003, 75 pp.

Como puede verse salvo el “NAKHODKA”, todos los buques pertenecen a países de pabellón de conveniencia o libre registro, lo que nos revela que es cierta la afirmación de la OMI.

Mediante ese impuesto se gravaban los fletes en un 2.2% y los pasajes en un 5%, lo cual ya no puede hacerse por el descuido de los técnicos hacendarios que aconsejaron tal medida sin el estudio cuidadoso del problema.<sup>285</sup>

Yo no he visto las disposiciones novedosas que dicen los senadores que se incorporaron al Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, párrafo tercero, pues lo relativo al Seguro Marítimo ya se regulaba desde 1560 en nuestro país por las Ordenanzas de Bilbao, así como también las compraventas marítimas. Normas que nos rigieron en lo marítimo hasta 1884.

Lo único atinado fue sacar del Proyecto lo relativo a la Política Marítima; pero se cometió el imperdonable equívoco de dejar dentro lo relativo al Derecho Procesal Marítimo, que debió tener su propia ley o código, además de que se hizo de una manera limitada y por lo mismo se dejaron fuera importantes materias procesales, por lo mismo además de no ser una importante aportación, es del todo incompleta.

La afirmación hecha en el párrafo cuarto de las consideraciones no nos llama la atención, ya que el concepto de vías generales de comunicación por agua, fue tomado de la derogada Ley de Vías Generales de Comunicación del 30 de diciembre de 1939, por lo que debería rescatarse el término adecuándolo a la realidad que estamos viviendo, es decir, emplear la expresión “vías navegables”.

Definiéndola como sigue:

*“Vías navegables: El mar territorial, las aguas de los puertos, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas, esteros, sus afluentes que también sean navegables, los canales destinados a la navegación y en fin todas las demás aguas interiores navegables del país.”<sup>286</sup>*

<sup>285</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales..., pp. 164 y siguientes.

<sup>286</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. Historia de un Proyecto de Ley: La ley de Navegación y Comercio Marítimos. México, Facultad de Derecho, UNAM, Proyecto de Tesis Doctoral, 2003, p. 569.



En el párrafo quinto de las consideraciones, se hace una afirmación que nos haría pensar que se regula adecuadamente y ampliamente lo relativo a la contaminación marina, sin embargo, ello no ocurre así, pues lo coloca en un Título al que no corresponde, Título Tercero, “De la navegación”, Capítulo VII, “Prevención y control de la contaminación marina”, ya que debió quedar en el Título correspondiente a los riesgos y accidentes de la navegación, por tratarse de un verdadero accidente el derramar en el mar sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como en el reciente caso del buque tanque “PRESTIGE”.

Limita el contenido del Capítulo simplemente a dos artículos, el primero, artículo 75, que de manera general hace reenvío a los tratados internacionales y a la Ley Federal del Mar, que es la Ley de implementación de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, como se reconoce en la Exposición de Motivos de dicha Ley:

*“Esta Iniciativa tiene la importante característica de contribuir a la ordenación de la legislación vigente en la materia, pues codifica y desarrolla, en un cuerpo jurídico integral, a manera de una ley marco, las principales normas nacionales vigentes aplicables a nuestras zonas marinas, así como las nuevas normas internacionales en la materia...”<sup>287</sup>*

Luego pasa por alto, artículo 76, la atribución que la Secretaría de Marina tiene otorgada por el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias en el Mar del 8 de febrero de 1999, al decirnos respecto de mando y funciones lo siguiente:

*“201.1 La Secretaría de Marina coordinará y ejecutará el presente PNC y se responsabiliza de las acciones para combatir cualquier tipo de contaminación por derrames de hidrocarburos y*

---

<sup>287</sup> Ley Federal del Mar. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1986, p. 6.

*otras sustancias nocivas en las costas, mar territorial y zona económica exclusiva.*<sup>288</sup>

Dándole en la Ley en comento, dentro del articulado los programas de prevención y control de la contaminación marina a la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, no debe pasarse por alto que la Secretaría de Marina tiene el Despacho de diversos asuntos, destacando para estos comentarios el que le concede la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, artículo 30, fracción IV:

*“Ejercer soberanía en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables, islas nacionales y la zona económica exclusiva”*<sup>289</sup>

Como vemos la consideración quinta va más allá del propio contenido del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dándonos la sensación de una amplitud que no tiene su articulado, pues ya vimos que no es así.

Pasando ahora al párrafo sexto de las consideraciones, se nos dice que la educación náutica, a la que llama equivocadamente “educación marítima” y la coloca en el Título Segundo, “De la marina mercante”, Capítulo VI “Educación marítima mercante”, cuando debía ir en un título distinto y propio del personal embarcado, dejándose de ocupar del personal de tierra, es decir de aquellos que se ocupan de las labores de carga y descarga del buque.

Por otra parte, pretende que instituciones educativas privadas se ocupen de la educación del personal de la flota mercante, olvidando que tal personal es reserva de la Armada de México y por lo mismo corresponde al Estado realizarla.

---

<sup>288</sup> Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas en el Mar. México, Secretaría de Marina, 1999, p. 17.

<sup>289</sup> “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”. Agenda de la Administración Pública Federal. México, Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 20002. Sexta Edición.

Además, de que el capitán de puerto no tiene porque someter a la administración portuaria integral lo relativo a la presentación de las protestas de los tripulantes de un buque extranjero cuando sean desatendidas, toda vez que esa institución es una sociedad mercantil y por tanto una entidad privada sin autoridad alguna según lo dispone la Ley de Puertos en su artículo 38:

*“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, ...”*<sup>290</sup>

Esta disposición esta fuera de lugar ya que la coloca en el artículo 35, fracción II, del Título Segundo, “De la marina mercante”, Capítulo VII, “De la coordinación administrativa en materia de desatención de tripulaciones extranjeras en embarcaciones extranjeras”, artículos 33 a 36.

Para nosotros no se hace necesario todo un capítulo para esta actuación del capitán de puerto, que se debe dejar a nuestro juicio en la capitania de puerto, la que en caso de que no haya cónsul o embajada de la embarcación extranjera y sea notoria la violación de los derechos humanos de la tripulación lo hará del conocimiento de las Secretarías de Gobernación y de Relaciones Exteriores, desde luego sin dejar de prestar la asistencia necesaria a la tripulación.

Sobre esto además nos da la razón cuando en la consideración del párrafo séptimo nos dice que se fortalece la figura del capitán de puerto como autoridad marítima frente a las administraciones portuarias integrales.

Sin embargo, cuando dice que flexibiliza el sistema de despachos de salida de embarcaciones particulares de recreo y deportivas para fomentar el turismo náutico, permitiendo que solo se les expida un despacho cuando pretendan realizar tráfico de altura, con lo cual podrá propiciar actos ilícitos como el contrabando y el

---

<sup>290</sup> “Ley de Puertos”. Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Editorial Porrúa, 2001. 30ª. Edición, p. 417.

terrorismo, tal como lo dispone el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 49, sobre todo en estos momentos históricos por los que atraviesa la humanidad.

Luego lo relativo a la regulación de la temporalidad en la que las embarcaciones extranjeras podrán realizar navegación de cabotaje, párrafo octavo de las consideraciones, crea un serio problema a la realización de los contratos de fletamento a tiempo y de arrendamiento en cabotaje, pues los reduce a un período de 21 meses, es decir, menos de dos años, siendo que el arrendamiento puede darse hasta por 10 años, con opción a compra, y el fletamento a tiempo puede contratarse por un año con opción a otro año, veamos lo que se dispone en el artículo 40 párrafo sexto, para sostener lo que afirmamos:

*“Cada permiso temporal de navegación de cabotaje tendrá una duración de tres meses y ningún permiso para una misma embarcación podrá ser renovada en más de siete ocasiones.”<sup>291</sup>*

Esto podría hacerse cuando se poseyera una flota mercante adecuada a nuestro comercio exterior o a nuestro comercio interior, como es el caso que aquí nos ocupa, pero como no tenemos esa flota necesaria, tenemos que abrirnos ampliando tales permisos para aquellos tipos de buques que no tenemos en nuestra flota mercante, máxime que tenemos que reconocer que requerimos cinco millones de toneladas de arqueado bruto para nuestro comercio exterior e invertir en buques de más de 1,000 toneladas de arqueado bruto y apenas poseemos 736,241 toneladas de registro bruto.

Finalmente, los contratos de arrendamiento financiero no lo celebran los navieros, empresas navieras, armadores y empresas armadoras con instituciones de crédito mexicanas o extranjeras, sino con otros navieros o empresas navieras extranjeras, las que conceden las facilidades a los que pretenden adquirir el buque, por tanto esta consideración es equívoca.

---

<sup>291</sup> Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y ..., p. 37.

Aquí cabría señalar que la figura del arrendamiento es útil a los navieros, empresas navieras, armadores y empresas armadoras nacionales, para ejercitar diversos programas de ejercicio de la navegación para conocer cuales nos son redituables y llevarlos acabo con buques propios a fin de no equivocarnos.

Del párrafo noveno no tenemos nada que decir, sin embargo, en las disposiciones adoptadas en el Proyecto en comento veremos que son aplicables las críticas que hicimos en nuestro trabajo de tesis doctoral Capítulo II.

Donde quedamos verdaderamente sorprendidos y no entendemos a que se refieren los miembros de las Comisiones Dictaminadoras, párrafo décimo de las consideraciones, es con lo relativo al agente naviero protector, artículo 22 fracción III del Proyecto, pues nos dice de tal personaje lo siguiente:

*“III. Agente naviero protector, quién será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario”<sup>292</sup>*

De esta suerte es muy pobre la labor de un agente naviero protector, la de cuidar el trabajo de un tercero, además de que la hace innecesaria creación de un personaje para tal labor, pues se supone que un naviero, empresa naviera, armador, empresa armadora o un operador, han tenido cuidado en designar a sus agentes en puerto; por lo que no vemos la necesidad de crear tal personaje en nuestra legislación, además de que representaría un gasto más elevado en la explotación del buque y por lo mismo en la elevación de los fletes, por lo cual esta fuera de lugar.

Por otra parte, revela el desconocimiento de la realidad marítima de nuestro país, donde los agentes marítimos, no agentes del naviero, término con el cual se

---

<sup>292</sup> Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y ..., p. 11

eliminan al armador, empresa armadora o el operador, siendo generales radican en la Ciudad de México y tienen sus sucursales en aquellos puertos en donde los buques de sus representados atracan y por lo mismo ellos ostentan tal representación en el puerto, de tal suerte que esa clasificación que se hace en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, artículo 22, es innecesaria e irrelevante, pues nadie la atenderá, ya que el 98% de los agentes marítimos tienen sus propias oficinas en los más importantes puertos del país y como tal se les conoce, como ejemplo podemos dar los nombres de sendas agencias marítimas de tradición Representaciones Marítimas, S. A. y Agencias Generales Marítimas, S. A.

Como hemos visto tal incorporación no fue todo lo afortunada que deseaban las Comisiones Dictaminadoras, señalándonos por el contrario desconocimiento de la realidad marítima de México.

En los párrafos undécimo y duodécimo dejan ver aún más cuanto desconocen la tradición marítima de México, ahora ya no es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que hará, a través del Secretario del Ramo, la declaratoria de abandono del buque a favor del Estado, pues ahora puede hacerlo directamente el capitán de puerto, quién dará claridad y certeza jurídica al acto de tal declaratoria.

En el pasado tal prerrogativa la tuvo en México durante el Virreinato, el rey de España, que solo la otorgaba a sus súbditos españoles peninsulares, residieran en España o en cualquiera de sus Colonias.

Posteriormente, al venir la Independencia del país, tal acto quedó en poder del Ejecutivo, es decir, del Presidente de la República, lo que se reconoce tanto en el Acta de Navegación para el Comercio Mexicano, como en el Código Lares, ambos del año de 1854.

No debe olvidarse que las Ordenanzas de Bilbao se seguían aplicando, lo que ocurrió hasta 1884, que tenían disposición sobre el particular.

El Código de Comercio de 1889 reconocía la facultad del Presidente de la República en la materia, disposición que pasó también a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, artículo 86 bis, que en su último párrafo disponía:

*“La declaratoria de abandono en favor de la nación, es prerrogativa del Ejecutivo Federal y en consecuencia, podrá ejercerla o exigir la remoción de una embarcación o de sus restos, en los casos mencionados.”<sup>293</sup>*

Precisamente se puso tal disposición para evitar abusos y malos entendidos, no debe olvidarse que incluso la dimisión de la bandera no se podía realizar sin la previa autorización del Ejecutivo Federal, precisamente para evitar que los buques de la flota mercante salieran del pabellón mexicano y nos dejaran sin embarcaciones los particulares, como lo hicieron durante la Revolución Mexicana y ahora Transportación Marítima Mexicana (TMM).

Al quitarse tal disposición por la Ley de Navegación vigente, se dieron de baja casi dos millones de unidades de arqueo bruto de la flota mercante mexicana de más de 1,000 toneladas de registro bruto, dejándonos tan sólo apenas 736,241 unidades de arqueo bruto. Recordemos simplemente la venta de Transportación Marítima Mexicana (TMM). Situación catastrófica, si recordamos que nuestro país requiere de alrededor de 5 millones de unidades de registro bruto para atender el comercio marítimo interno e internacional.<sup>294</sup>

---

<sup>293</sup> “Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigésimo Séptima Edición, p. 506.

Caballero Juárez, José Antonio. El Régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias Siglos XVI y XVII. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997. Serie C: Estudios Históricos, Núm. 70, ver la obra completa, 385 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio. El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales. México. Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, 1967. Tesis para obtener el Título de Licenciado en Ciencias Diplomáticas, pp. 3 a 29.

<sup>294</sup> “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. Código de Comercio..., p. 509, artículo 95, fracción VI.

Estos son los aspectos que no han cuidado nuestros legisladores nacionales, senadores y diputados, pues los han pasado por alto al no consultar peritos en la materia y conocedores de la Historia Marítima del país.

En el párrafo decimotercero nos dicen los miembros de las Comisiones Dictaminadoras que.

*“Se propone la creación de un marco normativo justo y equilibrado incorporándose tres títulos novedosos denominados Seguro Marítimo, Compraventas Marítimas y Disposiciones Procesales.”<sup>295</sup>*

He aquí una muestra más del desconocimiento de la Historia Marítima de México, tanto el seguro marítimo, como las compraventas marítimas, fueron reguladas en México desde 1560 por las Ordenanzas de Bilbao y más recientemente por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, artículos 222 a 250 por lo que se refiere a la primera figura jurídica y artículos 210 a 221 en lo relativo a la compraventa marítima.<sup>296</sup>

Luego con gran desenfado dicen que los particulares podrán contratar con toda libertad sus compraventas marítimas mediante el sistema de los INCOTERMS, párrafo decimocuarto, olvidando que los INCOTERMS no son sino un conjunto de reglas no obligatorias de carácter internacional para interpretar todos los términos posibles de carácter comercial más utilizados en las transacciones internacionales, nos dice la Cámara de Comercio Internacional

---

Monografía de la Demanda/Oferta Nacional de Construcción Naval. México, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, 1982, 2 Vols.

González Climent, Aurelio et al. La Industria Naval en los Países de ALALC. Montevideo, Secretaría de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, 1970, 2 Vols. Ver lo relativo a México.

<sup>295</sup> Proyecto de Ley de Navegación y..., p. 7.

<sup>296</sup> “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. Código de Comercio..., pp. 528 a 534.



(CCI), de la que formo parte, autora de tales Términos Internacionales de Comercio.<sup>297</sup>

La incorporación de las Reglas de La Haya –Wisby era obligada por referirse al Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos de modificación del 23 de febrero de 1968 y 21 de diciembre de 1979, acuerdos internacionales de los que nuestro país es Parte. Pero también es parte del Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, todos publicados en los Diarios Oficiales de la Federación del 25 de agosto de 1994 y el 9 de agosto de 1994, previamente autorizados por el Senado de la República.<sup>298</sup>

Finalmente, en el párrafo decimoquinto de las consideraciones, nos dicen lo siguiente:

*“Por último, se destaca la incorporación de una serie de disposiciones procesales relativas a la investigación de los accidentes, embargo de embarcaciones, ejecución de la hipoteca, reclamación de abordaje, entre otras, regulándose así los procedimientos administrativos y judiciales que orientarán no sólo a los particulares sino también a las autoridades correspondientes para dar cabal cumplimiento con lo previsto en las leyes mexicanas y tratados internacionales en la materia que nos ocupa”.*<sup>299</sup>

Lo primero que salta a la vista es que nos habla de procedimientos administrativos, cuando ya existe una Ley de Procedimiento Administrativo publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de agosto de 1994.

---

<sup>297</sup> Reglas Oficiales de la CCI para la interpretación de términos comerciales INCOTERMS 2000. Paris, Cámara de Comercio Internacional, 2000, p. 7.

<sup>298</sup> Salgado y Salgado, José Eusebio. “Legislación y Jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano (1994-1995)”. Anuario de Derecho Marítimo. Barcelona, Escuela de Administración Marítima, Departamento de Transportes y Obras Públicas, Escuela de Administración Marítima, 1996. Vol. XIII, pp. 464 y 465.

<sup>299</sup> Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y ..., p. 7

En segundo lugar, cabe destacar que las disposiciones procesales marítimas que solo faltarían, y que no nos da, son las relativas al embargo de la carga; declaración, compromiso y liquidación por avería gruesa; remuneración por salvamento; y limitación de la responsabilidad civil; con lo que el procedimiento del Derecho Marítimo quedó reducido a tan sólo siete temas, siendo que el Derecho Procesal Marítimo es mucho más amplio, ya que faltó todo lo relativo a:

- a) De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.
- b) Retención de embarcaciones y carga, no sólo lo relativo al embargo.
- c) El procedimiento en caso de colisión.
- d) Los procedimientos en caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval, no sólo como se dice en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos de ejecución de la hipoteca.
- e) El procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.
- f) El procedimiento relativo a los contratos de utilización de los buques.
- g) El caso del procedimiento relativo al transporte multimodal.
- h) Lo relativo al procedimiento del seguro marítimo.
- i) El procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.
- j) El procedimiento en el caso del remate y la venta judicial.
- k) No tiene nada relativo al arbitraje y la conciliación marítimas.
- l) Nada nos dice respecto de la ejecución de sentencias y laudos arbitrales y de conciliación provenientes del extranjero.
- m) No hace referencia a los tribunales federales marítimos, dependientes de la Suprema Corte de Justicia.<sup>300</sup>

Como puede pues decirse que las partes en el procedimiento de Derecho Marítimo están siendo orientadas, así como las autoridades correspondientes, si quedaron gran número de lagunas sobre temas previstos en las leyes nacionales y

---

<sup>300</sup> En los países marítimos altamente desarrollados existen Códigos de Procedimientos Marítimos o bien Leyes Procesales Marítimas. Es más, Panamá tiene la Ley de Procedimientos Marítimos y los Tribunales Marítimos, luego porque México no puede tener la suya dedicada exclusivamente al procedimiento marítimo.

en los tratados internacionales de carácter marítimo, que no se incluyeron precisamente en el Título Procesal, debido principalmente a que no se trata de una ley procesal o adjetiva, sino sustantiva.

Pasando ahora a las modificaciones, nuestros comentarios se presentaron ya que fueron enumerados a lo largo de once páginas, sin embargo, los ampliaremos.

En la introducción de las modificaciones, los miembros de las Comisiones Dictaminadoras nos hacen saber que efectuaron algunas de forma y fondo al Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para darle congruencia y eficacia a sus planteamientos.

- I. Esta modificación nos habla de las correcciones de estilo y contenido de algunos preceptos, reubicando algunos y suprimiendo otros, redistribuyendo el articulado, con lo cual no se altera o modifica de manera substancial su contenido.

Esto no fue así, ya que en algunas cuestiones nos dejaron mayores dudas que las creadas por el Proyecto de la Cámara de Diputados, es decir, el texto original.

Veamos, la fracción VII del artículo 9, relativo al capitán de puerto y sus atribuciones:

*“Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana y realizar compulsas de documentos”<sup>301</sup>*

Yo considero que el cotejar una copia con el documento original para determinar si es exacto o no, no sólo debe referirse a las singladuras, libretas de mar e identidades de personal embarcado, pues debe hacerse por el capitán de puerto en relación con los documentos

---

<sup>301</sup> El Proyecto de Ley de Navegación y..., p. 10.

presentados para abanderar y matricular las embarcaciones, entre otros muchos documentos que debe examinar en su labor cotidiana.

- II. No tenemos inconveniente en que la autoridad marítima coadyuve con la autoridad laboral en los conflictos marítimos de naturaleza laboral, lo cual no deberá significar que pretende resolver tales problemas de exclusiva competencia de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.
- III. El artículo 9, ya comentado en su fracción VII, que nos dan los senadores con todo y sus adecuaciones y modificaciones, lo consideramos limitado pues deja fuera importantes atribuciones que deben tener los capitanes de puerto y les otorga otras que son de exclusiva atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- IV. Respecto del artículo 10 resulta ocioso volver a hacer las críticas que se hicieron al Proyecto original, así como a la Ley de Navegación vigente, pues la clasificación de las embarcaciones está incompleta como ya lo dijimos en el Capítulo Segundo de este trabajo de investigación doctoral, al ocuparnos de los errores de la vigente Ley de Navegación en su Título Segundo, Capítulo I, artículo 9º, páginas 109 a 117.

Pero lo que nos deja verdaderamente estupefactos es la declaración de la modificación para agregar “el concepto de embarcación y artefacto naval de extraordinaria especialización”, pues no la conozco. Empezando que yo si conozco los buques de fines especiales, lo cual desconocen los senadores, pues no se refieren a ellos, ya que solo destacan lo relativo a las plataformas marinas, que como vimos ellos mismos aceptaron llamarles “unidades mar adentro”, distinguiéndolas de los buques, al aprobar el Convenio OPRC/90, como antes lo

comentamos, en donde dentro del concepto de buque se agregan los artefactos navales, con lo cual encontramos una nueva violación a la Constitución Política Mexicana, artículos 76, fracción I; 89, fracción I y X; y 133.

Pero no vemos lo novedoso de esa modificación cuando no se hace mención alguna de los buques hospitales, cableros, fábricas, oceanográficos, diques-flotantes, estaciones meteorológicas, remolcadores, buques-faro, buques-isla, gánguiles, buques grúa, barcazas y muchos más. Luego siguen adelante con su pobreza por tratar de clasificar en una Ley, cuando esto no debe hacerse, pues siempre se hace de manera incorrecta como lo estamos viendo en este artículo 10 modificado.

- V. Otra desagradable sorpresa la encontramos en la desafortunada definición del término “agente naviero protector”, expresión además mal empleada, pues la correcta es la de “agente marítimo”, ya que esta expresión no elimina al armador, la empresa armadora y el operador de un buque, en tanto que la que nos dan de “agente naviero” solo hace referencia al naviero y a la empresa naviera.

Esto ha dado serios problemas en la práctica, he tenido el caso de que tanto empleados de una agencia marítima, llamen a sus jefes navieros o hagan referencia a la institución como si fueran verdaderos navieros; error en el que también incurren muchos de sus clientes y aún más las autoridades.

Por otra parte, crear un personaje solo para vigilar a un tercero, es decir al “agente naviero protector” vigilando al “agente naviero consignatario”, es absurdo, pues encarecerá el costo de operación de un buque, lo cual repercutirá en los usuarios al elevarse los fletes por ello.

Asimismo, vemos un divorcio entre la realidad y el Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos,

efectivamente, si ya se tiene un agente marítimo general, para que requerimos los otros, si éste tiene sus propias oficinas en los puertos, según ya vimos en los ejemplos de Representaciones Marítimas S. A., y Agencias Generales Marítimas, S. A.

El término equívoco de “agente naviero protector” se ha tomado de una expresión empleada por los trabajadores y funcionarios portuarios al servicio de Petróleos Mexicanos, agente protector, que lo hacían así para hacer ver a las empresas con las que contrataban y contratan sus arrendamientos y fletamentos que tales agentes protectores, no agentes navieros protectores, deberían ocuparse de las cosas propias del buque y su propietario o naviero y del armador y operador del buque mismo, como sería lo relativo a adelantos, vituallas, gastos de la tripulación, salarios, etc.

Finalmente, es una barbaridad la que se dice en el último párrafo del artículo 22, como fue modificado, al dejar en manos del agente naviero consignatario, como ellos lo designan, encargado de recibir notificaciones y emplazamientos, cuando para que ello se designó a un representante general, que es el que lo nombra. Además demuestran una vez más los senadores, el desconocimiento de la realidad marítima internacional, pues la expresión “consignatario” se dejó para designar al destinatario de la carga y no hubiera confusiones en la terminología marítima y comercial empleadas.

- VI. El artículo 25 es de nueva cuenta, como lo dejaron redactado los senadores violatorio de la Constitución Política Mexicana, en sus artículos, 76 fracción I, 89 fracciones I y X; 123 y 133. Además de la Ley Federal del Trabajo Reglamentaria del artículo 123 Constitucional.

Ya que se violan una serie de tratados de los que México es Parte, de carácter laboral, adoptados en el seno de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y que fueron debidamente aprobados

por el Senado Mexicano en su oportunidad. Como ejemplo hemos elegido el Convenio 166, Convenio sobre repatriación de la gente de mar (revisado) del 9 de octubre de 1987, en cuyo artículo 1 inciso 4) se nos dice:

*“A los efectos del presente Convenio, los términos ‘gente de mar’ o ‘marinos’ designan a todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima al cual se aplique el presente Convenio”<sup>302</sup>*

Luego, sea personal técnico que realice funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración de cualquier clase son gente de mar o marinos como nos dice el Convenio citado.

La gente de mar dice la Enciclopedia General del Mar es:

*“El conjunto de personas de profesión marinera, cualquiera que sea su condición o clase. Por tanto, se comprende en ella lo mismo a los pescadores, que a cuantos sirven en la marina mercante y en la armada”<sup>303</sup>*

A su vez la expresión marino la define como.

*“Mercante, hombre de mar. Comúnmente se aplica al oficial de marina”<sup>304</sup>*

Luego, nuevo error cometido por los senadores que pasaron por alto los términos empleados por sendos Convenios de los que México es Parte, violándolos y pasando por alto lo dispuesto por la Constitución Política Mexicana sobre las Convenios en diversos artículos como antes señalamos.

---

<sup>302</sup> México y la Organización Internacional del Trabajo. México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 1998. Quinta Edición, p. 343.

<sup>303</sup> “Gente de Mar”, Enciclopedia General del Mar. Barcelona Ediciones Garriga, S. A., 1968. Segunda Edición, Vol. IV, p. 775

<sup>304</sup> . “Marino”. Ibidem Vol. V, 1003.

Sin embargo, tenemos que reconocer que al menos siguieron a la Constitución Política Mexicana en su artículo 32, al respetarla reproduciendo el párrafo cuarto en el párrafo tercero del artículo 25 del Proyecto.

No obstante lo cual, en el Capítulo II, "Pilotaje", del Título Tercero. "De la navegación", siguen con el error de llamarles pilotos a los prácticos, copiando lo dispuesto en la Ley de Navegación vigente, Título Tercero, "De la navegación", Capítulo III, "Pilotaje", tal como lo dijimos en el Capítulo II de nuestro trabajo de investigación doctoral, páginas 131 a 136.

- VII. Aquí nos parece totalmente absurdo el crear un solo Capítulo, el VI, para hablarnos "De la coordinación administrativa en materia de desatención de tripulaciones extranjeras en embarcaciones extranjeras", artículos 33 a 35, cuando se habría podido poner dentro de las atribuciones del capitán de puerto, ello nos habla nuevamente del desconocimiento del medio marítimo nacional e internacional por parte nuestros senadores.
- VIII. Por lo que respecta a la adición de la fracción V al artículo 58 del Capítulo IV, "Remolque maniobra en puerto", Título Tercero, "De la navegación", la consideramos, apropiada, dado que en el pasado los remolcadores nunca respondieron por sus obligaciones y responsabilidades en puerto.
- Craso error el dejar en la Ley de Puertos vigente lo relativo a la prestación del servicio de remolque portuario, toda vez que éste esta ligado a la navegación y debería quedar en el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pues las disposiciones tanto de la Ley de Puertos, como de su Reglamento, son de una pobreza jurídica absoluta.



- IX. Ya vimos cuan mal se hicieron las atribuciones de las dependencias federales en el artículo 76, que incluso pasan por alto lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Plan Nacional de Contingencias para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas en el Mar, por tanto consideramos errático el Capítulo VII, “Prevención y Control de la Contaminación Marina”, del Título Tercero, “De la navegación”.
- X. En el artículo 79 los senadores declaran como un gran avance el quitar la requisa del derecho de angaría, sin mencionar que la requisa es igual al embargo, incautación y decomiso, pero además sin destacar los medios de adquisición que nos da el Derecho Marítimo, lo cual es grave y nos demuestra el desconocimiento de tal materia. Por otra parte el Derecho de Angaria no es un medio de adquisición de la nave que nos da el Derecho Marítimo, sino el Derecho Internacional Público y como tal no es objeto de estudio de esta Proyecto de Ley, a menos que se incluyan todos los medios de adquisición de un buque sean de orden común, es decir, de Derecho Público o de Derecho Privado, o bien de orden marítimo, o sea Derecho Marítimo. Seguir llamando al abandono en favor del asegurador, “dejación validamente aceptada por el asegurador”, es desconocer tanto la realidad marítima nacional e internacional que siempre le ha llamado “abandono en favor del asegurador”, tal como lo dejamos establecido los delegados mexicanos en la aprobación de las Cláusulas tipo de la UNCTAD para el seguro marítimo de cascos y el seguro marítimo de la carga, unidos a un gran número de delegados de otros países en 1988, en Ginebra, Suiza.
- XI. Este inciso nos deja verdaderamente alarmados, pues un Convenio es una normatividad obligatoria, en tanto que las Reglas no son

obligatorias. No debe olvidarse que al Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos del 23 de febrero de 1968 y del 21 de diciembre de 1979 se les dejó el nombre de Reglas de La Haya-Wisby en recuerdo de los lugares donde se adoptaron tales normas internacionales, pero por ello no dejan de ser tratados.

Todo porque dicen que los Convenios pueden ser denunciados, con lo cual quedarán sin vigencia alguna en el país que lo hace y luego que valor tienen unas reglas no obligatorias judicialmente hablando, ninguno.

Además llamar a las Reglas de York y Amberes tratado nos revela una gran ignorancia, pues no son tal, sino unas reglas no obligatorias como todas las demás reglas de carácter internacional, obligación que nosotros le damos al incluirlas en la Ley, más no por que lo sean.

Pero su negación como cuerpo legislativo, los senadores de las Comisiones Dictaminadoras nos la dan al afirmar que el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, Diario Oficial de la Federación del 9 de agosto de 1994, nos da una “metodología contraria”, pues tal Convenio también regula al transporte marítimo de mercancías y de pasajeros y ellos lo aprobaron en la forma debida, si ahora lo piensan así es demasiado tarde, pues lo aprobaron y es una norma aplicable en nuestro país conforme a lo dispuesto en la Constitución Política Mexicana, artículos 76, fracción I, 89, fracción I y X; y 133. Por otra parte, tal norma internacional la aceptamos, entre otras, para ser miembros de la OCDE o sea del Tratado de Paris de 1960.

- XII. Si las averías acontecen durante el proceso navegatorio, como es que el capitán del buque puede declararla inmediatamente. O bien el naviero o propietario como pueden hacerlo si desconocen tal hecho,

es absurdo, pues lo que se nos dice al respecto en el Capitulado de Averías, artículo 158.

- XIII. Ni el término derrelicto, ni el de derelicto son correctos, pues es una terminología empleada en el idioma Español, pero con un significado distinto al que se le quiso dar en el Dictamen de aprobación y modificación del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, su origen es latino, ya que significa naufragio, no restos náufragos.

Pero por otra parte desde 1560 hasta 1994 se denominó a tal hecho restos náufragos, término que es empleado hoy día en convenios internacionales y en la jerga cotidiana del medio marítimo nacional e internacional.

Además derelicto no es sino un tipo de naufragio, no a lo que se refiere el Proyecto de Ley que nos ocupa, pues es claro que se está ocupando de los restos náufragos.

- XIV. La avería gruesa o común se refiere únicamente a daños o gastos extraordinarios, no a menoscabo de bienes, por tanto nos deja sin protección al decirse en el artículo 242 del Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que son el daño o menoscabo, no gasto extraordinario como nos lo dicen las Reglas de York y Amberes que ahí se invocan.

- XV. No nos parece mal que en el abandono del buque o de la carga en favor de los aseguradores, no dejación validamente aceptada por el asegurador, se reduzca el plazo a quince días en vez de dos meses.

- XVI. Creemos que en México el idioma Oficial es el español y no deben emplearse expresiones extranjeras como la de INCOTERMS que

significa “International Commercial Terms”, por tanto vemos que los senadores olvidan sus orígenes lingüísticos.

XVII. Ya vimos cuan errático es el incluir disposiciones procesales en una ley de derecho sustantivo, por lo que no consideramos apropiada esta referencia a las modificaciones hechas por el Senado de la República al Proyecto Original de Decreto comentado.

Como también dejamos ver que lo referente a la Coordinación Administrativa en materia de Desatención de Tripulantes Extranjeros en Embarcaciones Extranjeras no deben ser objeto de un capítulo, pues debe incluirse en las atribuciones del capitán de puerto respectivo en una simple infracción.

XVIII. Felicitamos a la Comisión Dictaminadora por quitar el Título Décimo “Política Marítima”, pues no es objeto del Proyecto de Ley en comento.

XIX. Consideró que no es muy clara esta modificación, pues debió especificarse que se suprimió para ver si es correcto o no y que impuestos legales proceden o no para considerar que un hecho da lugar a una sanción, no es clara esta modificación.

Finalmente, lo relativo a las Conclusiones nos parece fuera de lugar cuando dicen que:

*“... existen razones de fondo para considerar que el ordenamiento en comento es apropiado con la relación a los lineamientos y objetivos perseguidos toda vez que con ello se le dotará al Sector de un marco jurídico integral, moderno y operativo, con el que sin lugar a dudas, se permitirá resolver diversos problemas del desarrollo mercante nacional”<sup>305</sup>*

---

<sup>305</sup> Proyecto de Ley de Navegación y... , p. 18.

Como lo hemos dejado ver en nuestros comentarios no es así, pues al Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos tal y como lo revisaron los senadores se les pueden aplicar las críticas que hicimos a lo largo de este Capítulo III de nuestro trabajo de investigación doctoral al original de tal Proyecto adoptado por la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002.

Por otra parte, en el Proyecto de Ley se siguen cometiendo muchos de los errores de la Ley de Navegación vigente, pues muchos artículos son copiados de ella textualmente, además de que sigue divorciado de la realidad marítima nacional e internacional.

### 3.5 **CONCLUSIONES.**

Finalmente, por todo lo anterior, y concluyendo con nuestro Capítulo, apoyamos todas y cada una de nuestras observaciones y críticas constructivas hechas al Proyecto de Decreto de Ley Navegación y Comercio Marítimos, elaborado por José David Enríquez Rosas, pues nos parecen congruentes frente al Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, aprobado por la Cámara de Diputados, ya que lo sigue, y que hemos comentado hasta aquí, por lo que se hace necesario acudir en consulta a nuestro Capítulo II y también hacemos valer todo nuestro desarrollo a lo largo de este Capítulo III de este trabajo, para ver que son fundados, nuestra crítica y nuestros comentarios al Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos aprobado por la Cámara de Diputados.

Por otra parte, que tales comentarios nos demuestran que es necesario elaborar una Ley de Navegación y Comercio Marítimos acorde con el desarrollo económico de nuestro país, su inmersión en la globalización industrial y comercial a nivel internacional, pero sobre todo conforme a la realidad marítima nacional e internacional en que participan todos los intereses marítimos de México.

## CAPÍTULO IV

# NUESTRO PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

*“Contra lo que se pudiera suponer, la piratería no es algo del pasado, sino que sigue constituyendo una plaga para la navegación, en varios lugares del mundo de fines de siglo veinte, como pueden atestiguar muchos de los desgraciados fugitivos que son atacados en el mar frente a las costas de la península de Indochina, o los barcos mercantes asaltados en el Golfo de Nueva Guinea, frente a las costas de Nigeria. A pesar de eso no era la piratería marítima la que más preocupaba a los gobiernos en los años 70 y 80, sino la piratería aérea, ... pero en la década de los años 90, la piratería marítima vuelve a ser la más preocupante.”*

*Dr. Modesto Seara Vázquez.*

#### **4.1. GENERALIDADES.**

En base a las conclusiones del Capítulo anterior, nos hemos visto obligados a mejorar el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, atendiendo las reclamaciones de los diversos intereses que participan de la actividad marítima expresadas en las reuniones de Ciudad del Carmen, Campeche y del Puerto de Veracruz, Veracruz, sobre el Proyecto presentado por la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados en diciembre de 2001.

Así nos preocupamos por lo señalado por la CAMEINTRAM, el Sindicato de Pilotos de Puertos, la Secretaría de Marina, el Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Petróleos Mexicanos, ASOMAR, TMM, Constructora y Arrendadora México, S. A., de C. V., AMANAC, el STPRM, entre otros.

De esta suerte cuando las propuestas eran aceptables procuramos incluirlas en nuestro Proyecto, de no hacerlo procedimos a incluir aquello que consideramos apropiado en base a la Doctrina Internacional y las Convenciones o Tratados Internacionales, procurando no olvidar nuestra Constitución Política.

De esta suerte procuramos ordenar las materias en base a una apropiada técnica legislativa para evitar las críticas como la que nos hizo en el pasado el ilustre maritimista argentino Atilio Malvagni.

Eliminamos así, la definición de vías generales de comunicación por agua, para dejar sólo la de vías navegables, en vista de la abrogación de la mayor parte de la Ley de Vías Generales de Comunicación, o bien su derogación, por diversas leyes hoy día vigentes.

También se eliminó el concepto de artefacto naval, por ser este término sinónimo del buque.

No olvidemos el concepto de unidad mar adentro, tal como lo aceptamos en el Convenio OPRC/90, de esta suerte ya no podremos decir que las plataformas fijas o flotantes son artefactos navales, así como aplicar a tales unidades mar adentro lo relativo a los buques y a los bienes muebles.

Aumentamos las normas que deberán de ser aplicadas supletoriamente a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos como son preferentemente las siguientes:

- a) Ley General de Sociedades Mercantiles.
- b) Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
- c) Ley General Concursos Mercantiles.
- d) Ley Federal de Competencia Económica.
- e) Finalmente, aplicamos para corregir el nombre de la Ley General De Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Simplificamos lo relativo a los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales, atendiendo la solicitud de PEMEX estableciendo un plazo mínimo para concederlo, no mayor de cinco días naturales, para no causar problemas al comercio y a las industrias nacionales.

Procuramos a lo largo del Proyecto eliminar todos los términos confusos y aquellos que nos hacen abandonar tradiciones centenarias como son los siguientes:

Concepto de naviero y de armador, así como de sus empresas; así como el concepto de operador. Abandonar la diferencia inexistente entre artefacto naval y



buque; emplear el término genérico de agente marítimo, en vez del limitado de agente del naviero, que elimina al armador y al operador.

Ubicar en su lugar correcto el Derecho de Angarfa. Dejar de lado para siempre la torpe inclusión de la expresión de derrelictos, que no son otra cosa que naufragios en correcto castellano o Español, por la de restos náufragos, y dejar como designación del accidente marítimo respectivo la expresión de naufragio.

Situar correctamente las arribadas forzosas en el lugar que más les corresponde, clasificándolas debidamente, tomando en cuenta nuestra tradición marítima. Incluir una disposición sobre las “santabárbaras” en los puertos, lo cual es una medida de seguridad en la terminal marítima. Llamar al práctico correctamente, en espera de que el Sindicato de Pilotos de Puertos, corrija su denominación, para no ir en contra de la corriente marítima internacional latina.

No olvidar lo relativo al Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimos (SMSSM), a fin de atender correctamente todo lo relativo a la seguridad de la vida humana en el mar. Cuidar al abandono de buques en favor de la Nación o abandono administrativo, como medio de adquisición de las embarcaciones, ubicándolo dentro del aspecto administrativo de la navegación, lugar al que corresponde.

Distinguir cuidadosamente entre abordaje y colisión, procurando dejarlos correctamente definidos. Denominar correctamente al auxilio que se presta a las personas en peligro en el mar, denominándolo búsqueda y rescate, dejando la expresión de salvamento marítimo solo para los buques y las cargas que portan.

Hacer ver que debe estarse a la última versión de las Reglas de York y Amberes, a fin de que las partes contratantes en los negocios marítimos estén actualizadas.

Tratar de proteger a los agentes marítimos existentes a fin de que no queden a la merced de los navieros, armadores u operadores, sin dejar de señalarles fuertes sanciones cuando pretendan, por la expedición o revalidación de los documentos marítimos que debe entregar el naviero, armador u operador al cargador, consignatario o destinatario de las mercancías, cobrarles a los usuarios por ello.

Ubicar los medios de adquisición de los buques dentro del derecho común, del derecho público y del derecho privado, o bien dentro del medio marítimo, conforme a la doctrina internacional y a los tratados internacionales de los que México es Parte. Desde luego, dejando al derecho común resolver lo relativo a los medios de adquisición de ese derecho y solo los del medio marítimo tratarlos en nuestro Proyecto de Ley.

No olvidar lo relativo a la fortuna de mar, en relación con la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador y el operador.

Distinguir todos los privilegios marítimos, tanto sobre las embarcaciones, como sobre las mercancías, sin dejar de proteger a los trabajadores respetando su primerísimo lugar dentro de los privilegios marítimos.

Reconocer el carácter de trabajadores marítimos a todo el personal embarcado que trabaja bajo las órdenes del naviero, armador u operador del buque, para otorgarle la protección debida, tomando en cuenta lo que dispone nuestra Ley Federal del Trabajo, Reglamentaria del artículo 123 Constitucional, así como lo establecido en los Convenios emanados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), de los que México es Parte.

Atender lo relativo a los libros y documentos que deben llevarse a bordo de un buque. Cuidar todo lo relativo a la educación náutica y la capacitación del

personal embarcado, sin dejar de lado al personal de tierra que se ocupa de los trabajos de carga y descarga del buque.

Incluir lo relativo al arrendamiento o locación de los buques, evitando seguir insistiendo en que el arrendamiento es un fletamento a casco desnudo del buque. Destacando, por supuesto las obligaciones de las partes en el contrato y señalando los tipos de arrendamiento o locación de buques existentes, es decir:

- Arrendamiento o locación simple o puro.
- Arrendamiento o locación a casco desnudo.
- Arrendamiento o locación a casco desnudo con dimisión de bandera.
- Arrendamiento o locación con opción a compra.

Distribuir correctamente lo relativo a los contratos de fletamento existentes, así como lo que corresponde a los contratos de transporte marítimo de mercancías y de pasajeros, así como de los buques. No olvidar el contrato de transporte multimodal de mercancías dentro de un capítulo específico.

Por lo que se refiere al contrato del seguro marítimo, dimos los sistemas del seguro marítimo de cascos o de cuerpos, es decir del buque, los de cobertura a todo riesgo y aquel de enumeración de riesgos, dejando las disposiciones que les son comunes. También respecto del seguro marítimo de las mercancías de cobertura a todo riesgo, de cobertura intermedia y de cobertura restringida; tal y como los elaboramos al adoptar las cláusulas, Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga, pues participamos activamente en su adopción, como delegado dentro de la Delegación Mexicana, en el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en sus diversos períodos de sesiones celebrados entre 1979 y 1984.

Dejamos totalmente de lado el empleo de la expresión “dejación validamente aceptada por el asegurador”, utilizada por la vigente Ley de Navegación, así como en el Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos elaborado por David Enríquez Rosas y luego por el Proyecto de la Cámara de Diputados, por el término “abandono del buque y la carga en favor del asegurador” empleado en la Legislación Marítima Nacional desde 1560 hasta 1994 y que se emplea también en el ámbito internacional.

En el contrato de compraventa marítima además de ir a las Convenciones Internacionales de las que México es Parte, también acudimos a los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS), en su última versión, adoptados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), precisamente para que las partes contratantes estén debidamente actualizadas.

Finalmente, reestructuramos todo lo relativo a las sanciones a fin de adecuarlas a las reformas y enmiendas hechas a nuestro Proyecto original de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, eliminando lo relativo a las disposiciones procesales marítimas y de política marítima, por no ser objeto de esta Ley sustantiva ya que no es adjetiva, además de que la política no corresponde tampoco a este tipo de Ley, quedando dicho Proyecto como sigue:

#### **4.2. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

El 5 de enero de 1994 entró en vigor la Ley de Navegación vigente y desde ese momento los especialistas en la materia se percataron del divorcio existente entre la Ley y la realidad del medio marítimo, además de las serias contradicciones que pudieron destacarse entre la Ley y la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la Ley y los Tratados, Convenios o Convenciones internacionales de los que México es Parte; todo lo cual nos coloca en una gran desventaja frente a los grandes países marítimos del mundo, con algunos de los cuales México tiene celebrados Tratados de Libre Comercio.

Esta razón, como otras muchas que sería largo enumerar, nos obligó a revisar la Legislación Marítima Nacional, ya que México por su naturaleza es un país marítimo, ya que se encuentra ubicado en medio de los dos grandes océanos del mundo: El Pacífico y el Atlántico.

Esta situación privilegiada de la que solo gozan 20 países de los 217 independientes existentes en el mundo al 31 de diciembre del 2002; tenemos entendido que a la fecha no ha aparecido algún otro, según los datos obtenidos del Libro del Año 2003 de la Enciclopedia Británica; le da a México una situación privilegiada en el concierto de naciones.

Hemos tratado por todos los medios de ubicarnos dentro de la doctrina internacional y nacional que están acordes con la realidad marítima; asimismo, hemos tomado muy en cuenta los tratados, convenios y convenciones internacionales a los que México se ha adherido o bien ha ratificado.

Las materias las hemos colocado en un orden más lógico y correcto dentro de los Títulos correspondientes, tratando de evitar críticas importantes de grandes tratadistas, como las que nos hacía el ilustre maestro argentino de Derecho

Marítimo, Atilio Malvagni, cuando nos indicaba respecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, que a pesar de haber separado los actos y hechos administrativos de aquellos relacionados con el comercio marítimo, la distribución de materias, sin embargo, no fue nada feliz, ya que no quedaron como ahora lo hemos tratado de hacer en este Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Nuestra Ley vigente tampoco fue en este sentido todo lo afortunada que se hubiera deseado, si revisamos en su Título Primero, que habla del Ámbito de Aplicación de la Ley, donde se incluyó todo lo relativo a los aspectos administrativos y de la autoridad marítima, que debería haber quedado como bien nos lo manifestó Atilio Malvagni en un título distinto y exclusivo para ello.

Dentro del Título Primero hemos cuidado todo lo relativo a las definiciones, además de la clara referencia al ámbito de aplicación de la Ley, eliminamos todas aquellas definiciones que nos parecen superfluas, como la relativa a la embarcación y artefacto naval, ya que de acuerdo con la Doctrina Internacional ambos conceptos quedan comprendidos en la definición de buque, ya que se consideran sinónimos al mismo.

En este mismo sentido encontramos que el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques de 1973 y su Protocolo que lo Enmienda de 1978 (Convenio MARPOL 73/78), del que México es Parte, en su artículo 2 inciso 4) nos da la definición de buque en la que se incluyen los artefactos.

Por otra parte, creímos conveniente dar la definición de unidad mar adentro, a fin de ser congruentes con el concepto que distinguidos técnicos de Petróleos Mexicanos ofrecieron a la Organización Marítima Internacional (OMI), al adoptarse el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, que México ratificó

y promulgó en el Diario Oficial de la Federación del 6 de febrero de 1995, artículo 2 inciso 4).

Se dan, distinguiendo con toda claridad, los conceptos de empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador y operador, con el fin de que no quede duda alguna de que se quiere decir con tales términos que no son iguales y se facilite a los jueces de distrito tomar decisiones correctas en base al contenido de tales definiciones.

También incluimos el concepto de agente marítimo, evitando la grave confusión de diferenciar si es general, de puerto o protector, pues se trata de la misma persona física o moral.

Asimismo, se han incluido los conceptos de contaminación marina, vertimiento, prevención de la contaminación del medio marino y de daños por contaminación, para evitar confusiones al aplicar la Ley en estos temas, sobre todo para la fácil comprensión de los mismos por los jueces de distrito.

Finalmente, hemos dado el concepto de norma oficial mexicana, que deben atenderse por los interesados en las cuestiones marítimas, destacando que en la elaboración de las mismas, siempre se deberá tener en cuenta lo que disponen los tratados, convenios y convenciones internacionales de los que México es Parte, así como lo que dispone la Ley Federal de Metrología y Normalización.

El Derecho Marítimo es de orden federal, como lo dispone el artículo 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo cual se respeta en este Título, así como el que las embarcaciones mexicanas están sujetas a las leyes mexicanas y sus reglamentos, aún cuando se encuentren fuera de aguas sometidas a la jurisdicción nacional.

Se da el orden supletorio que debe seguirse para aplicar la Legislación Nacional en cuestiones de orden marítimo, sin perder de vista que la propia Constitución Política Mexicana les da un orden de leyes supremas de la nación a los tratados, convenios y convenciones internacionales aprobados por el Senado de la República y ratificados por el Presidente de la República.

El Título Segundo nos habla del régimen administrativo y, por ende, de la autoridad marítima de nuestro país; las disposiciones administrativas sobre la navegación; los permisos y autorizaciones que deben obtenerse para realizarla con fines comerciales; del arribo y despacho de las embarcaciones a puerto nacional, separando de las arribadas normales las forzosas, que se derivan siempre de un accidente marítimo; se hace clara mención al practicaje y al remolque de servicio portuario y la obligación de solicitarlos en puerto habilitado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; el señalamiento marítimo y las ayudas a la navegación que debe prestar la citada Secretaría directamente o a través de terceros debidamente autorizados para ello, sin que tal dependencia pierda su responsabilidad por ello; el amarre y desguace de las embarcaciones en las zonas portuarias; la referencia al abandono del buque en favor de la nación o abandono administrativo; de la matrícula o registro de abanderamiento de los buques nacionales; para, por último, examinar todo lo relativo al Registro Público Marítimo Nacional.

El Título Tercero lo hemos dedicado a los accidentes marítimos en general, incluyendo todo lo relativo al abordaje o colisión; la búsqueda y rescate de las personas en peligro en el mar, así como lo relativo al salvamento marítimo, que se refiere de manera exclusiva a los buques y las mercancías que pueden ser salvadas en el mar; las arribadas forzosas; los naufragios y los restos náufragos, no derrelictos como lo dispone la Ley de Navegación vigente, ya que es un término que no se emplea ni en los tratados, convenios y convenciones internacionales sobre la materia; las averías y su clasificación y distinción; por último lo relativo a la prevención de la contaminación del medio marino.



El Título Cuarto se ocupa de lo relativo a la propiedad y armamento del buque, las empresas navieras, el naviero, las empresas armadoras, el armador y el operador; los agentes marítimos y la obligación de éstos de registrar, como también los anteriores, los fletes marítimos que se aplican al comercio exterior de México ya que deben darse a conocer con toda claridad con el fin de que los usuarios del transporte marítimo conozcan el costo del transporte de sus mercancías por mar, la posibilidad de negociarlos y evitar la comisión de ilícitos en la aplicación de esas tarifas; las formas de adquisición de los buques; se cita lo relativo a la copropiedad que se dejó de lado en la vigente Ley de Navegación, así como lo relativo a la fortuna de mar, de la que tampoco nos habla la citada norma jurídica; la limitación de la responsabilidad del propietario del buque, que puede hacerse extensiva a los armadores no propietarios y a los operadores de los buques; nos ocupamos de los privilegios marítimos y, finalmente, de la hipoteca marítima.

El Título Quinto lo dedicamos a todo lo relativo al personal embarcado, es decir a la tripulación del buque. Hemos cuidado de no oponernos en nada a lo que disponen el artículo 123 Constitucional y la Ley Federal del Trabajo.

El Título Sexto está dedicado a todos los contratos marítimos, dentro de los cuales encontramos los contratos de utilización de los buques, denominándolos correctamente, sin incurrir en los graves errores de la Ley de Navegación vigente, así como tampoco en los incluidos dentro del Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos elaborado por David Enríquez Rosas y por ende en el Proyecto de la Cámara de Diputados, para la Comisión de Marina de la misma, basándonos para ello en las Doctrinas Internacional y Nacional, siguiendo importantes obras de autores reconocidos ampliamente en el medio marítimo mundial, que nos dieron luces en la materia; así como también en algunos tratados internacionales de los que México es Parte, estableciendo un Capítulo aparte para el transporte multimodal internacional de mercancías.

Asimismo incluimos el Contrato del Seguro Marítimo, acudiendo en este caso a las “Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga”, en cuya elaboración participamos dentro del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional de Transporte Marítimo (1979-1984).

Por último tratamos lo relativo a las compraventas marítimas internacionales, siguiendo lo dispuesto por sendas Convenciones de las Naciones Unidas sobre la materia y permitiendo acudir a los INCOTERMS en su última versión tal como los ha aprobado y promovido la Cámara de Comercio Internacional (CCI), con sede en Paris, Francia.

Finalmente, el Título Séptimo, último del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo hemos dedicado a las sanciones que se podrán imponer a los infractores de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que aquí se esta recomendando adoptar. Creemos de gran utilidad la revisión profunda que le hemos hecho, para no dejar fuera ninguna materia que pueda ser objeto de sanción, todo con el fin de proteger el comercio exterior de nuestro país por vía marítima y no permitir el abuso en contra de persona alguna, dejándolos en desamparo. Ello, sin embargo, nos obliga a actuar en contra de cualquier violación a la Ley y su Reglamento.

Esperamos que más tarde se elabore un Código de Procedimientos Marítimos que complete nuestra ley sustantiva aquí presentada.

*Dr. José Eusebio Salgado y Salgado.*

4.3. NUESTRO PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y  
COMERCIO MARÍTIMOS.

*Proyecto de Ley  
de Navegación y  
Comercio Marítimos*

**LEY DE LA NAVEGACIÓN Y COMERCIO  
MARÍTIMOS.**

**COMENTARIOS**

**TITULO PRIMERO  
DEL AMBITO DE APLICACIÓN  
DE LA LEY**

Como este título se reduce a un solo Capítulo y un tema, se ha corregido para darle su correcta designación.

**CAPITULO UNICO  
DEL AMBITO DE APLICACIÓN DE LA  
LEY**

De esta suerte hemos reforzado todo lo administrativo y lo relativo a la autoridad marítima pasándolo al Título Segundo.

ARTICULO 1.- Es objeto de esta ley, la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de la contaminación del medio marino, las embarcaciones de todo tipo, incluidas las destinadas al comercio internacional, el transporte de personas y la navegación, las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores, los operadores así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.

Además de hacer algunas correcciones al párrafo primero que completen correctamente al ámbito de aplicación de la Ley, hemos hecho de nuevo el segundo párrafo para que se incluyan en él todas aquellas embarcaciones que quedan fuera del ámbito de la aplicación de la misma.

Quedan exceptuadas de las disposiciones de esta Ley las embarcaciones que gocen de inmunidad soberana, incluidos los buques de guerra y buques auxiliares de la Armada de México u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda al Estado Mexicano y que estén destinados a servicios no comerciales del Gobierno Federal o de los Estados.

ARTÍCULO 2.- Para efectos de la presente Ley se entenderá por:

Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Navegación: La actividad que realiza un buque para trasladarse por agua de un punto a otro con dirección y fines determinados.

Vías Navegables: El mar territorial, las

aguas de los puertos, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas, esteros, sus afluentes que también sean navegables, los canales destinados a la navegación y en fin todas las demás aguas interiores navegables del país.

Hemos modificado esta definición únicamente para incluir las aguas de los puertos, los lagos y todas las demás aguas interiores navegables del país.

Comercio Marítimo: Las Actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones, con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar con unidades mar adentro, en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos u otros recursos naturales existentes en el suelo y subsuelo marinos o la captura de recursos naturales o recreación.

Aquí solamente añadimos la explotación comercial y la marítima, a fin de que quede completo el concepto.

Tráfico Marítimo: La actividad comercial que realiza una embarcación para transportar por agua a personas y mercancías de un punto a otro.

Buque: Todo bajel, barco, embarcación o nave que opera en el medio marino del tipo que sea, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos de cualquier tipo, yates, veleros o cualesquiera otra estructura flotante que reúna las condiciones necesarias para navegar.

Para evitar que haya dos definiciones, una de buque o de nave y la otra de embarcación decidimos hacer la que aquí presentamos que es más clara y amplia. Además al incluir el artefacto naval en el concepto anterior, deberá eliminarse el actual concepto que del mismo se dá, ya que de esta suerte estamos conformes con la doctrina internacional y los Convenios Internacionales de los que México es Parte.

Unidad Mar Adentro: Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos u otros recursos naturales existentes en el suelo y subsuelo marinos, o a la carga y descarga de los mismos.

Para estar acordes con lo que hemos venido aceptando en el ámbito internacional marítimo, es necesario dar un concepto de "unidad mar adentro", que incluya no solo a las plataformas fijas y flotantes para la exploración, explotación, producción, carga y descarga de hidrocarburos o de gas y sus derivados, sino de otros recursos

existentes en el suelo y subsuelo marinos de nuestro mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental. Para ello, bástenos recordar los siguientes acuerdos internacionales ratificados por México.

- a) Convenio para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, adoptado en Roma el 10 de marzo de 1988. D. O. F. del 9 de agosto de 1994.
- b) Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental, adoptado en Roma el 10 de marzo de 1998, D.O.F del 9 de agosto de 1994.
- c) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, D. O. F. del 6 de febrero de 1995. En cuyo Art. 2 inciso 4) se incluyó la definición que se dio de unidad mar adentro por técnicos de Petróleos Mexicanos.
- d) Con ello además, podemos adelantarnos a la propia Organización de las Naciones Unidas (ONU) y la Organización Marítima Internacional (OMI), que hoy día pretenden se adopte una regulación clara que determine el régimen jurídico de las plataformas fijas y flotantes.

Empresa naviera: La persona moral propietaria de una o varias embarcaciones.

Naviero: La persona física propietaria de una o varias embarcaciones.

Empresa Armadora: La persona moral que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario.

El término “empresa” siempre hace referencia a la persona moral o jurídica, y no a la persona física, precisamente por ello debe distinguirse entre “empresa naviera” o “naviero” y

Armador: La persona física que explota “empresa armadora” o “armador”, ya marítima y comercialmente una que las empresas son las personas embarcación por su cuenta, sea o no su jurídicas, en tanto que el naviero o el propietario. armador son las personas físicas.

Operador: La persona física o moral que sin tener la calidad de empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador, ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de utilización de los buques, teniendo por ese sólo hecho todos los derechos y obligaciones consiguientes. No consideramos apropiado el que se elimine el concepto de operador de la lista de definiciones, pues al hacer referencia a esta persona, nos estamos ocupando de un nuevo personaje que apareció en el medio marítimo mundial apenas hace unos veinte años y que tantos problemas jurídicos nos ha traído, por lo que debemos dejar claramente establecido su concepto en este lugar.

Agencia Marítima: Las personas físicas o morales; que de manera estable o de vez en cuando; se encargan del buque o buques que una empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador y el operador, le han enviado, para que a su nombre y representación, se ocupen de la recepción, despacho y cuidado de la nave en un puerto determinado, obteniendo para ella la carga respectiva en el país y atendiendo al capitán y a la tripulación de la misma. En este concepto se incluye a la agencia marítima sea ésta general, de puerto o protectora; pues se trata de la misma persona física o moral.

Contaminación Marina: La introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios que produzcan o puedan producir efectos nocivos, tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligrosos para la salud humana, que obstaculicen las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, que deterioren el agua del mar para su utilización y menoscaben los lugares de esparcimiento. Habiendo señalado como uno de los objetos de la Ley la prevención de la contaminación del medio marino es necesario definir la contaminación marina, el vertimiento y los daños por contaminación y, desde luego, lo que debemos entender por prevención de la contaminación, conceptos que siguen las fórmulas aceptadas por nuestro país en el ámbito internacional en sendos Convenios ratificados por México:

- a) Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, D. O. F., del 1º de junio de 1983.

Vertimiento: Evacuación deliberada de desechos y otras materias desde buques aeronaves, unidades mar adentro u otras construcciones en el mar, hundimiento deliberado de buques, aeronaves, unidades mar adentro u otras construcciones en el mar.

Prevención de la Contaminación del Medio Marino:

Preparación y disposición encaminadas a evitar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, o bien reducirla y controlarla en caso de que se presente tomando todas las medidas necesarias y viables para ello.

Daños por Contaminación: Pérdidas o daños causados fuera del buque por impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos, sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de ese buque, donde se produzca tales fugas o descargas. Si bien la indemnización por deterioro del medio marino, aparte de la pérdida de beneficios resultantes de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.

El costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas, también deberán ser incluidos en la indemnización respectiva; como también las pérdidas o daños provenientes de cualquier otra fuente de contaminación del medio marino mexicano.

Norma Oficial: Las normas oficiales expedidas por las Secretarías de Estado Mexicanas que regulen las actividades en materia de navegación, comercio marítimo, prevención de la contaminación marina y seguridad marítimas, de carácter obligatorio que estén de acuerdo con los

b) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1992. D. O. F., del 6 de febrero de 1995.

c) Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992, D. O. F.; del 6 de febrero de 1995.

d) Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias de 1972, D. O. F.; del 16 de julio de 1975.

Respecto del concepto de norma oficial mexicana, tenemos dudas acerca de su procedencia pues debe revisarse lo que



Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales adoptados por México, así como con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

dispone la Ley Federal sobre Metrología y Normalización así como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, que conceden estas atribuciones a la Secretaría de Economía y otras Secretarías de Estado incluida la de Comunicaciones y Transportes. Además que las Normas Oficiales Mexicanas deben estar siempre después de los Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales ratificados por México.

ARTÍCULO 3.- Respecto de los conceptos de puerto, administración portuaria, instalaciones portuarias y servicios portuarios, se estará a lo dispuesto por la Ley de Puertos.

ARTÍCULO 4.- Todas las controversias de Derecho Marítimo son de jurisdicción federal y corresponde conocer de ellas a los tribunales federales, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones aplicables las partes sometan sus diferencias a otras decisiones procesales establecidas por las leyes respectivas.

En el artículo 4, queremos prever la creación de los juzgados federales de orden marítimo, que pueden ser los juzgados de distrito. Cabe hacer notar la creciente renuncia de los tribunales federales de conocer de materias diversas a las de amparo por lo que debe capacitarse plenamente a los jueces que apliquen esta Ley

Se dice que no ameritan los pocos casos que se dan para crear los juzgados federales de orden marítimo, pero por otra parte, también se afirma que no se acude a los tribunales federales por falta de conocimiento de los temas de Derecho Marítimo por los jueces federales, razón por la que se envía todo a tribunales extranjeros, preferentemente a Londres y Nueva York, con lo que además se propicia la fuga de divisas al tener que contratar abogados extranjeros.

ARTÍCULO 5.- Las embarcaciones mexicanas estarán sujetas al cumplimiento de las leyes mexicanas y sus reglamentos, aunque se encuentren fuera de las aguas sometidas a la jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la vigencia de la ley

Por lo anterior tenemos que dar la garantía plena de la existencia de tribunales especializados marítimos, como ya lo tienen otros países latinoamericanos: Argentina, Brasil, Chile y Panamá.

extranjera, cuando la embarcación se encuentre en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Si en este último caso, se incurre en infracción a la ley mexicana, los tribunales mexicanos y la autoridad marítima podrán hacer las responsabilidades por esas infracciones cuando pudieren quedar sin sanción.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de las leyes mexicanas y sus reglamentos.

ARTÍCULO 6.- En la comisión de delitos a bordo de embarcaciones mexicanas, se estará a lo dispuesto por el Código Penal Federal.

ARTÍCULO 7.- A falta de disposiciones expresas que resuelvan las controversias que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de todo lo relacionado con esta Ley, serán aplicables supletoriamente:

- I. El Código de Comercio;
- II. La Ley General de Sociedades Mercantiles;
- III. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- IV. La Ley de Concursos Mercantiles;
- V. La Ley Federal de Competencia Económica;
- VI. La Ley de Puertos;
- VII. La Ley General de Bienes Nacionales;
- VIII. La Ley Federal del Mar;
- IX. La Ley Federal del Trabajo;
- X. La Ley sobre el Contrato de Seguro;
- XI. La Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.
- XII. Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

Aquí consideramos innecesario hacer referencia a la Ley de Vías Generales de Comunicación, pues suponemos que se derogó en materia relativa a las comunicaciones por agua, pues su contenido hoy día resulta inaplicable y obsoleto, y con frecuencia contrario a lo que se pretende regular por el Proyecto de Ley que aquí se presenta y de Ley de Puertos. Además de que por lo mismo dejamos de llamarles "vías generales de comunicación por agua", dejándoles sólo la designación de "vías navegables".

Tampoco se debe perder de vista el rango jerárquico de las leyes y los tratados ratificados por México, en base a lo que dispone el Artículo 133 Constitucional, por lo que se propone una redacción más acorde a tal disposición.

- XIII. El Código Civil Federal;
- XIV. El Código Penal Federal; y
- XV. Los Usos y Costumbres Marítimos Internacionales.

Ninguna disposición de esta Ley se aplicará en oposición a los Tratados, Convenciones, Convenios o Acuerdos Internacionales debidamente ratificados o adheridos en los que México sea Parte., y que se hayan publicado en el Diario Oficial de la Federación.

**TITULO SEGUNDO  
DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE  
LA MARINA MERCANTE Y LA  
NAVEGACIÓN.**

**CAPITULO I  
DE LA AUTORIDAD MARÍTIMA**

ARTÍCULO 8.- La autoridad marítima como tal, aplicará y vigilará el cumplimiento de los tratados, convenios y convenciones internacionales, el cumplimiento de esta Ley y de la Legislación Nacional relacionada con la navegación en las aguas de jurisdicción mexicana y coadyuvará con la preservación del medio marino.

ARTÍCULO 9.- La autoridad marítima mercante lo es el Poder Ejecutivo Federal, quien la ejerce a través de:

- I. La Secretaría directamente;
- II. La Coordinación Ejecutiva de Puertos y Marina Mercante.
- III. La Dirección General de Marina Mercante;
- IV. Las Capitanías de Puerto;
- V. Los capitanes de las embarcaciones mercantes nacionales, en los términos previstos en esta Ley, su Reglamento, acuerdos internacionales y demás disposiciones relativas; y

En este Título y con este artículo iniciamos el reacomodo y distribución ordenado de las materias objeto de esta Ley; consideramos necesario incluir en él todas las materias de carácter administrativo y relativos a la autoridad marítima y ligados con la navegación.

Este artículo, lo hemos mejorado en su redacción y contenido para que esté acorde con lo que antes señalamos.

Consideramos incluir en él todas las materias de carácter administrativo y relativos a la autoridad marítima y ligados con la navegación.

Se deben incluir luego de la Secretaría, la Coordinación Ejecutiva de Puertos y Marina Mercante, como también la Dirección General de Marina Mercante.

Al Cónsul mexicano no se le debe limitar su intervención como autoridad marítima, pues no debemos olvidar que después de la protección de los connacionales, la función del cónsul en el medio comercial es muy importante, por lo que no debe limitársele y pueda acudir en auxilio de nuestro comercio marítimo y de los nacionales ligados a él, así como de los buques mexicanos, en cualquier circunstancia.

- VI. En el extranjero por el cónsul mexicano que tenga competencia en el puerto o en el lugar en que se halla la embarcación que requiera de la intervención de la autoridad marítima mexicana, en los términos previstos en esta Ley, su Reglamento, la Ley Orgánica del Servicio Exterior Mexicano, su Reglamento, Acuerdos Internacionales y demás disposiciones relativas.

ARTÍCULO 10.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal en las materias objeto de la presente Ley:

- I. Promover el transporte por agua para que responda a las necesidades del país;
- II. Regular y promover el desarrollo de la marina y la flota mercantes mexicanas;
- III. Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar;
- IV. Prestar su apoyo y dirigir, en su caso, la búsqueda y rescate de las personas en peligro en el mar;
- V. Inspeccionar y vigilar la seguridad de todas las embarcaciones mexicanas y extranjeras que operen en aguas mexicanas;
- VI. Abanderar y matricular las embarcaciones y unidades mar adentro y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- VII. Otorgar permisos y autorizaciones de servicios marítimos y de navegación en los términos de esta Ley; vigilar su cumplimiento y declarar su revocación, terminación o suspensión en su caso.
- VIII. Registrar y autorizar las tarifas de fletes marítimos de carga de los buques que prestan servicios

- regulares de línea, en las navegaciones de altura y cabotaje, así como las tarifas de pasaje, y también las relativas al transporte multimodal;
- IX. Autorizar las tarifas que se aplicarán a los demás servicios marítimos y portuarios que se presten en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores;
- X. Cuidar que las conferencias de fletes marítimos, las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores y operadores lleven acabo las negociaciones sobre condiciones de las tarifas de fletes aplicables al comercio exterior e interior de México por vía marítima con los usuarios o sus agrupaciones del transporte marítimo.
- XI. Tomar las medidas necesarias tendientes a impedir prácticas de competencia desleal, de empresas extranjeras respecto de embarcaciones mexicanas y en relación con las tarifas de fletes o de transporte de pasajeros que puedan ser lesivas al comercio exterior mexicano o a la Marina Mercante y la Flota Mercante Nacionales, en este caso se coordinará para ello con las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y de Economía.
- XII. Organizar, regular y, en su caso, proporcionar los diferentes servicios de señalamiento, de control de tránsito marítimo y radio comunicación marítima, directamente o a través de terceros;
- XIII. Promover la capacitación y formación del personal de la marina mercante mexicana, así como establecer los requisitos, aprobar los planes de estudio y expedir las

- licencias y autorizaciones respectivas, oyendo a los Colegios de marinos mercantes nacionales, empresas navieras, navieros, empresas armadoras y armadores mexicanos;
- XIII. Coordinar el auxilio y salvamento de las embarcaciones en peligro y su carga y, en caso necesario, su remolque en aguas de jurisdicción nacional;
- XIV. Llevar acabo todo lo relativo a señalización y ayudas a la navegación en los puertos nacionales y en las aguas jurisdiccionales mexicanas;
- XV. Autorizar y supervisar los trabajos de dragado en los puertos y vías de navegación, aguas y zonas federales;
- XVI. Inspeccionar y vigilar la aplicación de las normas oficiales mexicanas e internacionales en materia de prevención de la contaminación por embarcaciones que operen en aguas interiores mexicanas, el mar territorial y la zona económica exclusiva, coordinándose para tal efecto con las Secretarías de Marina, de Medio Ambiente y Recursos Naturales y Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación; Respecto de esta fracción debe estarse a la definición que dimos de Norma Oficial Mexicana y no olvidar lo que dispone la Ley sobre Metrología y Normalización, así como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, sin perder de vista las atribuciones que sobre esta materia tiene la Secretaría de Economía.
- XVII. Realizar las investigaciones y emitir, en su caso, los dictámenes respectivos de los accidentes marítimos, fluviales y lacustres, así como designar peritos para ello, levantando un informe detallado sobre dichos accidentes;
- XVIII. Llevar a cabo las inspecciones pertinentes de embarcaciones, unidades mar adentro e instalaciones marítimas portuarias, atendiendo siempre lo dispuesto en los tratados, convenios y convenciones internacionales

- adoptadas por México y debidamente promulgadas en el Diario Oficial de la Federación; y
- XIX. Todas las demás que le señale la Legislación Nacional.

ARTÍCULO 11.- En cada puerto habilitado existirá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial delimitada. Los capitanes de puerto serán la máxima autoridad dentro del ámbito territorial de su competencia, y podrán ser auxiliados por quienes la Secretaría designe; y tendrán las siguientes atribuciones:

- I. Autorizar los arribos y despachos de todas las embarcaciones;
- II. Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de jurisdicción con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento;
- III. Vigilar la navegación y el funcionamiento seguro y eficiente de las embarcaciones en puertos y vías navegables;
- IV. Verificar el cumplimiento de los convenios marítimos internacionales en los que México sea Parte, así como de las normas oficiales mexicanas, en materia de seguridad aplicables a las embarcaciones, señalamiento marítimo practicaje, servicio de remolque portuario;
- V. Inspeccionar a cualquier embarcación nacional o extranjera y unidad mar adentro, que se encuentre en aguas de jurisdicción nacional y dentro del área de la competencia del capitán de puerto, con el fin de que cumplan con los tratados, convenios y convenciones internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la

Recomendamos una mejor redacción a fin de darle claridad y destacar la calidad de la autoridad del capitán del puerto aún sobre la del administrador de la Administración Portuaria Integral (API), para evitar conflictos de autoridad en el futuro, agregándole varias fracciones y lo relativo a la Legislación Nacional, pues es más completo.

- navegación, así como de la prevención de la contaminación marina por buques y con las normas oficiales mexicanas;
- VI. Supervisar que las vías navegables reúnan la profundidad del dragado y condiciones físicas de seguridad necesarias;
  - VII. Supervisar las labores de auxilio, búsqueda, rescate y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones, tomando todas las medidas necesarias para ello;
  - VIII. Realizar las investigaciones, actuaciones sobre accidentes e incidentes marítimos, para ponerlas a disposición de las autoridades judiciales cuando se las requieran, así como para darlos a conocer a la Secretaría;
  - IX. Abanderar y matricular o registrar las embarcaciones y unidades mar dentro, así como realizar la inscripción respectiva de actos en el registro Público Marítimo Nacional en los términos de la presente Ley;
  - X. Certificar las singladuras de la gente de mar y expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;
  - XI. Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones, cuando se afecte la eficacia del puerto, tomando en cuenta las opiniones de otras autoridades que operen en el área portuaria, evitando en la medida de lo posible toda pérdida de tiempo;
  - XII. Actuar como auxiliar del ministerio público respecto de cualquier accidente e incidente marítimo o portuario que acontezca en el recinto portuario, aguas de jurisdicción nacional, zona económica exclusiva que sufran embarcaciones y unidades mar
- Esta fracción debe reducirse a la simple decisión del capitán de puerto en su calidad de autoridad portuaria y no debe consultar al Administrador de la API, además que el remitir las quejas a la Secretaría retrasaría en exceso los trabajos portuarios. Sin embargo, puede oír a otras autoridades en el área portuaria lo cual facilitará la pronta atención en el puerto, de ahí que hayamos cambiado su redacción.



adentro que se encuentren dentro del ámbito de su jurisdicción, estando en todo a lo que se dispone en la presente Ley, desde luego en los tratados, convenios y convenciones internacionales de los que México es Parte.

En caso de que en estas investigaciones se presenten cuestiones de carácter laboral que sean presentadas por cualquier miembro de la tripulación o unidad mar adentro, sea que ellos mismos lo presenten o lo hagan por apoderado legal por ellos designado, se harán del inmediato conocimiento de las autoridades federales de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

De ser los buques extranjeros se notificará a su cónsul o embajada para que procedan en consonancia. De no haber cónsul o embajada y sea notoria la violación de derechos humanos, notificará a la Secretaría, que lo hará del conocimiento de la Secretaría de Gobernación para su intervención, prestando la asistencia necesaria a la tripulación;

- XIII. Ejercer los actos de autoridad en los puertos, conforme a lo establecido en la Ley General de Puertos y la presente Ley;
- XIV. Imponer sanciones por infracciones previstas en la presente Ley;
- XV. Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
- XVI. Todas las demás que la presente Ley y la Legislación Nacional le señalen.

El personal de la Armada de México y las

policías federal, estatal y municipal, auxiliarán a la capitanía de puerto, cuando la autoridad marítima lo solicite en aspectos de vigilancia, seguridad, búsqueda, rescate salvamento, asistencia a la población civil, así como en prevención y lucha contra la contaminación marina, en el cumplimiento de esta Ley y su reglamento, dentro del marco de su competencia.

ARTÍCULO 12.- Los cargos de capitán de puerto y o práctico de puerto, serán incompatibles con cualquier comisión o empleo en las empresas navieras o con un naviero, en empresas armadoras o con un armador, operador y agencias marítimas.

## **CAPITULO II DE LA NAVEGACIÓN EN GENERAL**

ARTÍCULO 13.- La navegación en las aguas mexicanas es libre para las embarcaciones de todos los países, conforme al ejercicio del derecho de paso inocente, establecido en los acuerdos internacionales vigentes y de los que México es Parte.

Los Buques extranjeros que gocen de inmunidad soberana, deberán solicitar el respectivo permiso de las autoridades mexicanas correspondientes para cruzar el mar territorial o las aguas interiores nacionales, y tratándose de submarinos, éstos deberán navegar en la superficie y enarbolar el pabellón del Estado al cual pertenecen.

ARTÍCULO 14.- En los puertos mexicanos abiertos al comercio internacional, los buques de cualquier Estado dedicados al comercio marítimo tendrán libertad de acceso en tiempo de paz y podrán utilizar y disfrutar de todas las comodidades que tales terminales ofrezcan, siempre bajo el principio de reciprocidad internacional.

Los artículos 13 y 14, los hemos adecuado a dos Convenios de los que México es Parte: El Convenio y el Estatuto sobre Régimen Internacional de los Puertos Marítimos del 9 de diciembre de 1923 y la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982.

Además, consideramos inapropiado calificar al “Derecho de Paso Inocente”, de simples reglas, ya que es un derecho del que gozan los buques comerciales en el mundo y como tal se debe señalar para que lo ejerciten con toda libertad, como también se debe destacar que los buques que gozan de inmunidad soberana deberán pedir permiso al Gobierno Mexicano para transitar por el mar territorial o las aguas interiores nacionales. Sobre todo aquellos buques de guerra.

Esa igualdad de trato se extenderá a todas las facilidades que de toda especie el puerto pueda ofrecer, como son entre otras, atribución de lugares de atraque, disfrute de los equipos de carga y descarga, pago de derechos o tasas de cualquier naturaleza percibidos a nombre o por cuenta del gobierno, las autoridades públicas o los concesionarios o establecimientos portuarios de diversa especie.

ARTÍCULO 15.- La autoridad marítima esta facultada para declarar, en cualquier tiempo, cerradas a la navegación marítima, fluvial o lacustre, determinadas áreas cuando existan o se prevean casos fortuitos o de fuerza mayor o cuando así lo exige el interés público, comunicándolo en la forma debida y oportuna a las embarcaciones de todos los países que visiten esas terminales portuarias cerradas al tráfico.

Creemos necesario dejarlo igual pero al final agregar como otra causal, aquélla del cierre del puerto por interés público, que sacamos del artículo 14, pues no es el lugar apropiado para colocarse ahí, ya que de acuerdo con los convenios que revisamos, no debe olvidarse que si se cierra un puerto sin la debida explicación, se puede dar lugar a una protesta diplomática tal y como lo prevé el Artículo 8 del Convenio de Ginebra de 1923.

ARTÍCULO 16.- La navegación y el transporte por agua, según la zona donde se efectúe, se clasificará en:

I. Navegación de altura o de ultramar, es decir aquélla que se realiza por un buque a través de los océanos o de manera transoceánica;

II. Navegación de cabotaje, la que a su vez se puede clasificar en:

a) Navegación de cabotaje internacional, o sea la que se realiza por un buque a lo largo de un mismo litoral entre un puerto nacional y otro extranjero;

b) Navegación de cabotaje nacional, o sea la que se realiza por un buque a lo largo de un mismo litoral, pero visitando sólo puertos nacionales;

c) Navegación de cabotaje mixto, o sea la que se realiza por un buque a lo largo de un mismo litoral entre puertos nacionales y extranjeros; y

d) Navegación de gran cabotaje, o sea la

Aquí tenemos una gran duda, ¿Debemos seguir la clasificación marítima de la navegación que nos da el Derecho Marítimo o deberemos seguir la que nos da la Ley Aduanera vigente?, ya que suponemos, en principio, que queremos adecuar nuestra Legislación Marítima al orden marítimo internacional vigente.

Así, la clasificación marítima de la navegación es la que estamos ofreciendo en el nuevo texto de este Artículo, por lo que no creemos necesario explicarla aquí, sin embargo, si es necesario hacerlo con el servicio navigatorio llamado del “Gran Cabotaje”, creado por Petróleos Mexicanos desde el establecimiento de su Gerencia Marítima, que consiste en visitar los puertos del Atlántico y del Pacífico, vía el Canal de Panamá, o viceversa, al que la Aduana Mexicana llama navegación mixta fuera

que se realiza visitando puertos del Litoral del Atlántico y puertos del Litoral del Pacífico, vía Canal de Panamá o viceversa.

- III. Navegación costanera, la que se realiza por un buque a lo largo de una costa nacional y la embarcación no se aleja mas de veinte millas marinas de la costa, pudiendo también ser nacional e internacional; y
- IV. Navegación interior, la que se realiza por una embarcación en aguas interiores mexicanas.

Todos estos tipos de navegación quedan sometidos a la presente Ley y su Reglamento, la Ley General de Puertos y su Reglamento, así como en todo lo que sobre el particular disponga la Legislación Nacional.

ARTÍCULO 17.- En los casos de trenes de barcazas o de embarcaciones de reducida capacidad de maniobra que naveguen en conjunto bajo el único mando de un capitán de altura, esta navegación debe realizarse de conformidad con las normas de seguridad internacional existentes en la materia y aquéllas que se dicten por la Secretaría para ello.

ARTÍCULO 18.- En cualquier tiempo el Gobierno a través de la Secretaría podrá establecer vías marítimas, dispositivos de separación del tráfico o de servicios del tráfico marítimo, con fines de seguridad para la navegación marítima y la prevención de la contaminación del medio marino, los que hará del conocimiento oportuno de las embarcaciones que visiten nuestras aguas nacionales a través de los organismos internacionales intergubernamentales marítimos o por la vía diplomática.

ARTÍCULO 19.- La Secretaría, en casos

de su designación original.

Por lo anterior, para seguir la clasificación marítima internacional de navegación, ya que la Aduana Mexicana debe adecuarse a la realidad existente en el mundo en base a la clasificación dada, hemos hecho esta correcta clasificación que aquí ofrecemos.

En este Artículo encontramos difícil aceptar el concepto de navegación en convoy, pues ello hace referencia generalmente a la navegación de buques mercantes escoltados por naves de guerra, en la Segunda Guerra Mundial fueron famosos los Convoys de Malta, Murmansk o de la India.

Como nos faltaría hacer referencia a los servicios de tráfico marítimo, consideramos pertinente añadir este artículo.

Este Artículo por su contenido es más

de fuerza mayor, caso fortuito o cuando el interés público lo exija, fijará rutas de navegación, así como el número y el tonelaje de las embarcaciones que deben realizar determinado tráfico. Las medidas que en ejercicio de esta facultad se dicten, estarán en vigor mientras dure la causa o causas que las motivaron.

**CAPITULO III  
DE LOS PERMISOS Y  
AUTORIZACIONES DE NAVEGACIÓN  
CON FINES COMERCIALES.**

ARTÍCULO 20.- La navegación interior, costanera o de cabotaje nacionales con fines comerciales, están reservadas a embarcaciones mexicanas y se regirán por el reglamento de la Ley.

Cuando no existan embarcaciones mexicanas o cuando el interés público lo exija, la Secretaría podrá autorizar temporalmente a empresas navieras mexicanas, la prestación de estos tipos de navegación y tráfico marítimo con embarcaciones extranjeras.

De no existir navieros mexicanos interesados o no tuvieran los buques requeridos por los intereses nacionales se podrá autorizar a navieros extranjeros a prestar estos servicios de navegación y tráfico marítimo por la Secretaría, la cual procurará interesar a los navieros mexicanos en adquirir buques de esas características para que los servicios mencionados se presten con buques nacionales.

ARTÍCULO 21.- Para llevar a cabo los servicios de transporte de mercancías en navegación costanera y de cabotaje nacionales sólo se requerirá el certificado de matrícula o registro y abanderamiento de la embarcación que se vaya a autorizar y la inscripción en el Registro Público

apropiado colocarlo en este Capitulo que en el siguiente.

Además de renumerar el Capitulo, lo hemos colocado en el Título Segundo, porque la totalidad de los actos que en el se mencionan son de carácter administrativo. El título del Capitulo sólo sufrió el cambio necesario para adecuarlo a los cambios que hemos realizado en este Proyecto.

En este Capitulo no hemos hecho modificaciones de fondo fundamentales, sino sólo aquéllas de estilo o necesarias para adecuarlas a los cambios que hemos realizado.

Marítimo Nacional de la embarcación y de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador que realizará dichos servicios de transporte de mercancías, en navegación de altura, se requerirá de la suprema patente de navegación, y la inscripción antes mencionada.

ARTÍCULO 22.- Los servicios marítimos en navegación interior, costanera y de cabotaje nacionales, materia de esta Ley, que requieren permiso o autorización de la Secretaría, además de la matrícula y registro respectivo, son:

- I. Los servicios al público de transporte por agua de pasajeros o de transbordadores, que requieran prestarse en forma regular a todo usuario que lo solicite;
- II. Los servicios recreativos que comprenden todos aquellos que, mediante el uso de una embarcación menor, se destinen al entretenimiento y diversión de personas, como son el esquí acuático, buceo, recorridos turísticos, vuelo en paracaídas, moto acuática, yates, embarcaciones de vela y de remo, entre otros; y
- III. Los servicios marítimos portuarios que comprenden aquellos necesarios para apoyar las maniobras de embarque y desembarque de las personas en los puertos, como el remolque, lanchaje y alijo, que deberán sujetarse al reglamento.

ARTÍCULO 23.- Para la prestación de los servicios marítimos enumerados en el artículo anterior, se requiere permiso o autorización de la Secretaría por conducto de las capitanías de puerto correspondientes, para lo cual se debe cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Presentar solicitud por escrito, en la cual se especifique el servicio que se pretende proporcionar, así como el tipo de embarcaciones para dicho fin;
- II. Acreditar su capacidad legal y la de su representante, en su caso;
- III. Comprobante de la inscripción o certificado de matrícula o de registro de cada embarcación con la que se vaya a proporcionar el servicio;
- IV. Plano del área donde se va a proporcionar el servicio;
- V. Billeto de depósito, por el monto que fije la Secretaría, para garantizar la consecución del trámite;
- VI. Los demás que fije el Reglamento de la Ley.

ARTÍCULO 24.- Sólo podrán prestar servicios recreativos las embarcaciones extranjeras menores de ochenta metros de eslora, siempre que no haya embarcaciones nacionales de igual calidad y tipo, internadas temporalmente en México y depositadas en una marina turística, para lo cual se requiere permiso o autorización de la Secretaría, por conducto de las capitanías de puerto correspondientes, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

- I. Que la explotación comercial de la embarcación se efectúe por una marina turística o por una empresa ciento por ciento mexicana;
- II. Solicitud por escrito donde se especifique el servicio y área donde se pretende proporcionar;
- III. Comprobante de depósito en una marina turística autorizada;
- IV. Copia de la concesión otorgada por el Gobierno Federal para operar la marina turística;
- V. Contrato de arrendamiento del propietario de la embarcación con

- la marina turística o con una empresa naviera, o una empresa armadora ciento por ciento mexicana, o bien un naviero o armador mexicanos, para la explotación comercial de la embarcación;
- VI. Plano del área donde se va a proporcionar el servicio;
  - VII. Pólizas de los seguros de protección e indemnización o los que correspondan por los pasajeros, tripulantes y daños a terceros;
  - VIII. Certificados de seguridad marítima de casco y maquinaria de la embarcación; y
  - IX. Los demás que fije el Reglamento de la Ley.

ARTÍCULO 25.- Las embarcaciones extranjeras que se destinen a la explotación comercial de los servicios marítimos de recorridos turísticos, además de los requisitos establecidos en el artículo anterior, atenderán a lo dispuesto en la Ley Aduanera y las Reglas Generales y otras disposiciones de carácter fiscal que emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

ARTÍCULO 26.- No obstante lo antes dispuesto, la Secretaría deberá de tomar en cuenta la existencia o no de embarcaciones nacionales y, directamente por conducto de las capitanías de puerto, resolverá respecto de los permisos y autorizaciones señalados en los artículos anteriores en un plazo no mayor de cinco días naturales, contados a partir de la presentación de la totalidad de los requisitos establecidos. Hemos reducido al mínimo posible los días para conceder los permisos y autorizaciones de que se habla en este Capítulo, pues la Secretaría al llevar a cabo lo relativo al Registro Público Marítimo Nacional, conoce con que embarcaciones cuenta nuestra flota mercante y por ende puede proceder rápidamente en consonancia.



**CAPITULO IV  
DE LOS CERTIFICADOS DE  
INSPECCIÓN Y DEL RECONOCIMINETO  
DE LOS BUQUES EN LA NAVEGACIÓN  
Y EN LA CONSTRUCCION DE  
EMBARCACIONES.**

ARTÍCULO 27.- La autoridad marítima efectuará reconocimientos iniciales, periódicos y extraordinarios a las embarcaciones mexicanas y sólo éstos últimos a las embarcaciones extranjeras con el objeto de revisar todas las cuestiones técnicas que influyan o puedan influir en la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar.

Como resultado de tales reconocimientos, la Secretaría expedirá los certificados de inspección de seguridad exigidos por los Acuerdos Internacionales vigentes en la materia y de los cuales México sea Parte en la forma siguiente,

- I. El reconocimiento de inspección inicial se llevará acabo cuando la embarcación se matricule o se registre y abandere mexicana;
- II. El reconocimiento de inspección periódica se realizará a las embarcaciones nacionales al expirar la vigencia de cualquiera de los certificados de seguridad marítima, en todo caso, el de las embarcaciones para pasajeros se hará cada año y a los buques de carga de más de 500 toneladas de arqueo bruto cada dos años; y
- III. Los reconocimientos extraordinarios se efectuarán cuando:
  - a) Entre a dique seco o varadero;
  - b) Sufra accidente;
  - c) Cuando fundadamente y por escrito lo soliciten a la autoridad marítima los pasajeros, tripulantes,

El tema de este Capitulo es mas correcto colocarlo en el Titulo Segundo con la siguiente designación: “De los Certificados de Inspección y del Reconocimiento de los Buques en la Navegación y en la Construcción de Embarcaciones”.

Esta designación es más correcta y completa, además de adecuada a los Convenios de Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74) y sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66) y sus Protocolos de modificación de 1988 (SOLAS/74/88) y (LL/66/88).

El Artículo sólo sufrió correcciones de estilo para tal adecuación, o bien y, en su caso, se elaborarán nuevos párrafos o las disposiciones que se crean necesarios. Como es caso del segundo párrafo del artículo 27.

embarcadores o cargadores o el cónsul de la nación a la que pertenezca la embarcación, cuando ésta sea extranjera;

d) A solicitud del capitán o del jefe de máquinas, al tomar el cargo o el mando de la embarcación; y

e) Cuando haya requerimiento judicial.

ARTÍCULO 28.- La Secretaría puede delegar los reconocimientos a los que se refiere el presente Capítulo, así como la expedición de los certificados de inspección de seguridad respectivos, en personas físicas mexicanas o sociedades especializadas en la materia constituidas conforme a las leyes mexicanas o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas por la Secretaría.

La Secretaría deberá, en este caso, comprobar que se hayan cumplido todos los requisitos exigidos por los acuerdos internacionales vigentes sobre la materia y de los cuales México sea Parte.

ARTÍCULO 29.- Para los efectos del artículo anterior, la autoridad marítima publicará anualmente, en el Diario Oficial de la Federación los nombres de las personas físicas, sociedades especializadas, o sociedades clasificadoras que tengan reconocimiento oficial, las que deberán cumplir con los requisitos que se exigen para ellas en los acuerdos internacionales vigentes sobre la materia y de los cuales México sea Parte.

ARTÍCULO 30.- La Secretaría dará preferencia a las sociedades clasificadoras mexicanas y a las reconocidas por la Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras (AISC), apoyando a las primeras para que de ser posible se integren a ésta última.

La Secretaría dada la tendencia actual hacia la privatización, puede delegar su atribución de reconocimiento y de expedición de los certificados de seguridad a las sociedades clasificadoras de buques de prestigio internacional, preferentemente, dada su seriedad y reputación, sin que ello impida que lo puedan realizar personas físicas capacitadas o sociedades especializadas distintas de las anteriores.

Desde luego, tales sociedades deben pertenecer a la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS).

Este Artículo deberá ser adecuado también a lo dispuesto en el Artículo anterior, pero para completar el contenido de su disposición, deberá elaborarse un nuevo artículo, al que se enumerará como artículo 30.

ARTÍCULO 31.- Los gastos que se originen con motivo de las certificaciones e inspecciones, serán por cuenta de la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador o el operador, quién deberá proporcionar toda clase de datos que se le pidan y ordenar las maniobras que se le indiquen. En el caso de que las mismas sean solicitadas por pasajeros o cargadores los gastos serán a cargo de quien lo solicite.

ARTÍCULO 32.- Con objeto de vigilar la seguridad de las condiciones técnicas de construcción naval de las embarcaciones mexicanas, éstas se sujetarán a lo siguiente:

- I. Toda construcción, reparación o modificación de una embarcación que se pretenda abanderar mexicana, deberá ser elaborada por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas, con capacidad técnica demostrada, previa aprobación del proyecto por la Secretaría;
- II. Toda embarcación en proceso de construcción, en reparación, o que sufra modificaciones significativas de su diseño original, requerirá de un "Certificado de Seguridad Naval", emitido por la autoridad marítima, sujeta a las pruebas e inspecciones que se consideren convenientes de acuerdo con el reglamento respectivo; y
- III. Toda embarcación mexicana, al término de su construcción o cuando sufra modificaciones que, a juicio de la autoridad marítima, alteren sus características de diseño, deberá ser arqueada y la Secretaría le asignará la línea de máxima carga de acuerdo con el Convenio Internacional respectivo.

La Secretaría podrá ordenar que se suspenda la construcción de un buque, cuando no se cumpla con los planos presentados y aprobados por la autoridad marítima en astilleros mexicanos.

ARTÍCULO 33.- Con objeto de vigilar las condiciones de equipo para la seguridad de la vida humana en el mar, las embarcaciones se sujetarán a lo siguiente:

- I. De acuerdo a su clasificación, a una certificación e inspecciones periódicas que comprenderán la revisión total y parcial de los dispositivos de salvamento, de los dispositivos utilizados para la extinción de incendios, equipos de radio comunicación marítima, así como aquellos destinados a captar información meteorológica;
- II. Los dispositivos y medios de salvamento deberán cumplir con las normas establecidas en los acuerdos internacionales sobre la materia vigentes y de los cuales México sea Parte; el servicio de inspección a botes, balsas, chalecos y aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radio comunicación marítima y captación de información meteorológica, se prestarán en la forma y términos que marcan las normas internacionales y todas las disposiciones que se adopten para su implementación y aplicación; y
- III. Todas aquellas embarcaciones mexicanas que por su función o características principales requieran de una clasificación distinta a las de las demás o bien sean menores de 500 toneladas de arqueo bruto, la Secretaría determinará las mediadas mínimas de seguridad con que deben proveerse.

Hemos adecuado este artículo a los acuerdos internacionales de los que México es Parte.

ARTÍCULO 34.- La autoridad marítima o instituciones por ella autorizadas efectuarán los reconocimientos y certificaciones de inspección de las condiciones de seguridad de la carga en las embarcaciones, solicitando a la empresa naviera, el naviero, empresa armadora, armador, el operador el agente marítimo o el capitán de la embarcación la información siguiente:

- I. Aseguramiento, estiba y arrumaje de la carga;
- II. De embalaje, marcas y etiquetas en el transporte de mercancías peligrosas;
- III. De tanques de lastre de agua o doble fondo; y
- IV. Las demás a las que esta Ley o los tratados debidamente ratificados por México, les confieran tal carácter.

ARTÍCULO 35.- La inspección sobre el aseguramiento estiba y arrumaje de la carga, consiste en revisar el plan de estiba y cálculo de estabilidad acorde con las disposiciones para el transporte de cargas.

ARTÍCULO 36.-Para el transporte de mercancías peligrosas, éstas deberán estibarse y manejarse en forma segura y apropiada, conforme a lo que dispone para ello el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. Cuando lo estime necesario, la autoridad marítima practicará inspecciones a las embarcaciones en puerto y a su cargamento, para comprobar el cumplimiento de esta disposición y de las recomendaciones para el transporte de mercancías peligrosas por mar.

ARTÍCULO 37.- Con el fin de preservar la seguridad y las condiciones de estabilidad de las embarcaciones que transportan cargamentos a granel, la autoridad marítima requerirá al capitán del buque los

El Artículo 34 debe ser adecuado a todo lo que hemos señalado a lo largo del análisis de este Proyecto.

Este Artículo esta adecuado a la normatividad internacional, lo que lo hace más claro en su contenido.

cálculos que comprueben las condiciones anteriores, basado en las normas internacionales.

ARTÍCULO 38.- Los buques que transporten cargas explosivas deberán de proceder a las áreas de santabárbaras para evitar daños a las áreas de la población del puerto, para lo cual la autoridad portuaria proveerá la debida instalación de esas áreas para este tipo de cargas.

ARTÍCULO 39.- Todos los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones dedicadas a la construcción y reparación de embarcaciones deberán sujetarse a las normas internacionales respectivas, con el fin de establecer su clasificación correspondiente.

ARTÍCULO 40.- Las instalaciones que se dediquen a dar mantenimiento a balsas salvavidas autoinflables, dispositivos de salvamento y equipos contra incendio, deberán cumplir con los requerimientos que fije la autoridad marítima, misma que expedirá la aprobación correspondiente, tomado en cuenta lo que disponen sobre el particular los acuerdos internacionales sobre la materia vigentes y de los cuales México sea Parte.

ARTÍCULO 41.- Quedan exceptuados de lo dispuesto en este Capitulo los buques que gocen de inmunidad soberana, incluidos los buques de guerra y buques auxiliares de la Armada de México u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda al Estado Mexicano y están destinados a servicios no comerciales del Gobierno; así como los astilleros, diques, varaderos, y talleres que pertenezcan a la Secretaría de Marina.

El artículo 41 se redactó para excluir de la aplicación de este Capítulo a los buques que gozan de inmunidad soberana nacionales y extranjeros.

## **CAPITULO V DEL ARRIBO Y DESPACHO DE**

Hemos reubicado dentro de este Titulo Segundo este Capitulo que se denominará: "Del arribo y despacho de

## **BUQUES O EMBARCACIONES.**

ARTÍCULO 42.- Todo buque podrá entrar a cualquier puerto de la República y deberá de ser recibido por las Autoridades relacionadas con las operaciones que requieran realizar, otorgándoles todas las facilidades para su estancia en el puerto y acelerar, en la medida de lo posible, su salida, evitando demoras innecesarias a las embarcaciones, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo, con el fin de facilitar el tráfico marítimo en general.

ARTÍCULO 43.- Se considera arribada la llegada y fondeo de las embarcaciones a un puerto nacional o un punto de las costas, riberas o playas de los litorales mexicanos, procedentes de otros puertos, independientemente de que embarque o desembarque personas o cosas.

Las arribadas pueden clasificarse en previstas y forzosas, las previstas son las que están mencionadas en el despacho del buque del puerto anterior de procedencia.

Las arribadas forzosas se clasifican a su vez en legítimas e ilegítimas, según que estén previstas o no en una ley.

Las arribadas forzosas legítimas de los buques se deberán justificar ante la autoridad marítima mexicana, ya que de no ser así, se les clasificará de ilegítimas y se les sancionará conforme a lo que dispone el Título Séptimo de la presente Ley, relativo a las sanciones.

ARTÍCULO 44.- La autoridad marítima, para otorgarles el permiso de entrada a puerto a las embarcaciones mexicanas que arriben precedentes de puertos nacionales, verificará que los siguientes documentos estén en orden y fijará las

buques o embarcaciones”. Nos parece mas adecuado colocarlo en este lugar, para permitir que los certificados de inspección y del reconocimiento de buques en la navegación y construcción, se coloque inmediatamente después de los permisos y autorizaciones de navegación por ser el orden lógico que procedería.

Este capítulo debió ser completamente adecuado al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional del 9 de abril de 1965 y del cual México es Parte.

Solo se hace referencia a las arribadas en general y que se realicen en forma normal, pues las arribadas forzosas, aún cuando debemos mencionarlas, al darse por un accidente generalmente deben quedar en el Título correspondiente a “De los Riesgos y Accidentes en la Navegación”, debiéndolas de calificar ahí de arribadas forzosas legítimas, siempre que estén previstas por la propia Ley o ilegítimas si la Ley no las prevé. El término de arribadas imprevistas no existe, ya que en todo caso caerían dentro de la hipótesis de las arribadas forzosas ilegítimas como ahora las designa la Ley de Navegación vigente.

condiciones a las que deberá de sujetarse la embarcación a su ingreso y durante su permanencia en puerto, de conformidad con las disposiciones de la Ley de Puertos y su Reglamento:

- I. Despacho de salida del puerto de origen;
- II. Declaración general;
- III. Declaración de carga o manifiesto de carga;
- IV. Declaración de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas o manifiesto de carga de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas;
- V. Declaración de provisiones a bordo;
- VI. Declaración de efectos y mercancías de la tripulación;
- VII. Lista de pasajeros en su caso;
- VIII. Lista de tripulantes; y
- IX. Declaración marítima de sanidad o patente de sanidad.

Los buques nacionales además deberán de presentar sus diarios de navegación, máquinas, contabilidad y de carga o el libro de hidrocarburos en su caso.

ARTÍCULO 45.- A los buques extranjeros o mexicanos procedentes de un puerto extranjero, para autorizarles su entrada a puerto la autoridad marítima les exigirá, además de los documentos enumerados en el artículo 44, los siguientes:

- I. Lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcarse en su caso;
- II. La declaración de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas, deberá destacar sobre todo lo relativo a explosivos que



- vayan a ser desembarcados o deban permanecer en la embarcación en tránsito;
- III. Certificado de arqueo; y
  - IV. La presentación de sus libros de hidrocarburos, de carga de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y control de basuras, así como su certificado internacional de prevención por aguas sucias y los demás que exijan los tratados o convenios internacionales de los que México es Parte.

ARTÍCULO 46.- Se entiende por recalada la aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición prosiguiendo el viaje, sin aviso o formalidad alguna.

ARTÍCULO 47.- Las embarcaciones que hayan llegado a la rada o al antepuerto solo a buscar abrigo, o que se hayan comunicado por tierra a distancia, podrán abandonar su lugar de fondeo sin aviso o formalidad alguna.

ARTÍCULO 48.- Para hacerse a la mar, desde un puerto de la República, todo buque o nave requerirá la previa autorización de salida de la autoridad marítima, autorización que se denominará despacho de salida.

Por tanto, despacho es el documento probatorio de salida de una embarcación de un puerto nacional.

ARTÍCULO 49.- La autoridad marítima exigirá, para expedir el despacho de salida de toda embarcación, los siguientes documentos:

- I. Declaración general;
- II. Declaración de carga o

- manifiesto de carga;
- III. Declaración de mercancías nocivas y potencialmente peligrosas o manifiesto de mercancías nocivas o potencialmente peligrosas;
- IV. Declaración de provisiones de a bordo;
- V. Lista de pasajeros en su caso;
- VI. Lista de tripulantes;
- VII. Declaración marítima de sanidad o patente de sanidad;
- VIII. Certificado de solvencia aduanal;
- IX. Certificado de no adeudo o garantía a la administración portuaria por el uso de la infraestructura o por daños causados a instalaciones portuarias;
- X. Comprobante de no adeudo por responsabilidades fincadas por reclamaciones de los trabajadores portuarios o de los proveedores de las embarcaciones;
- XI. Certificado de seguridad de maquinaria y casco que demuestre el buen estado de la embarcación; y
- XII. Cálculo y plan de estiba.

Los despachos quedarán sin efecto si no se hiciere uso de ellos, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su expedición.

ARTÍCULO 50.- Las embarcaciones de recreo y otras no consideradas en los artículos anteriores, que efectúen tráfico de altura, para obtener el despacho de salida deberán cubrir ante la autoridad marítima los requisitos establecidos, guardando toda proporción, en el artículo anterior.

Creemos que es necesario se exijan al buque de recreo o a las otras embarcaciones no consideradas, por seguridad de la vida humana en el mar, la misma documentación que a las demás embarcaciones, desde luego guardando toda proporción y dependiendo del tipo de embarcación de que se trate.

ARTÍCULO 51.-Las embarcaciones

En el artículo 51 sólo deberán hacerse correcciones de estilo y de adecuación a

pesqueras que efectúen tráfico de altura, para obtener el despacho de salida, deberán exhibir ante la autoridad marítima la concesión, permiso o autorización expedida por la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Recursos Naturales, Pesca y Alimentación.

Los despachos para la pesca sólo podrán expedirse hasta por un lapso de tres meses, pero en ningún caso podrán exceder el plazo de la vigencia del documento que autorice la autoridad pesquera.

La empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador de un buque pesquero o su representante legal estarán obligados a dar el aviso de salida, cada vez que lo hagan al amparo del despacho vigente, debiendo informar a la autoridad marítima del rol de tripulación, personal pesquero, rumbo y áreas probables donde vayan a efectuar la pesca.

ARTÍCULO 52.- Además de que no se otorgue el despacho por falta de alguno de los documentos mencionados en el artículo 49, el despacho de salida puede negarse o bien retirarse si ya se otorgó en los siguientes casos:

- I. Por orden de autoridad judicial;
- II. Por orden de las autoridades administrativas federales, cuando se hayan violado disposiciones de orden público;
- III. Cuando, por el informe oficial meteorológico, se estime que haya peligro para la embarcación que se hace a la mar;
- IV. Cuando existan adeudos comprobables por uso de infraestructura a la administración portuaria o adeudos comprobables a las

Aquí deben protegerse a los trabajadores portuarios y a los proveedores de las embarcaciones en sus intereses, pues deben cubrirse todos sus adeudos.

tripulación, a los trabajadores portuarios y a los proveedores de la embarcación;

ARTÍCULO 53.- Para el despacho de embarcaciones pesqueras, de recreo y otras no consideradas en los artículos anteriores, que se hagan a la mar y regresen al mismo puerto, sin ninguna escala, bastará con que presenten ante la autoridad marítima el aviso de salida con la lista de tripulantes y, en su caso, de pasajeros.

ARTÍCULO 54.- En el caso de que las embarcaciones anteriores se encuentren operando en una marina turística autorizada por la Secretaría, ésta podrá otorgar el despacho siguiendo para tal efecto lo dispuesto en el reglamento respectivo.

ARTÍCULO 55.- La autoridad marítima evitará que se prolongue la estancia de las embarcaciones sin causa justificada.

## **CAPITULO VI DEL PRACTICAJE**

Este Capítulo debe quedar mejor en el Título Segundo por ser el lugar mas apropiado para él, con la designación: "Del Practicaje".

ARTÍCULO 56.- El servicio de practicaje tiene como fin garantizar y preservar la seguridad de la embarcación e instalaciones portuarias, y consiste en conducir la embarcación para efectuar las maniobras de entrada, salida, enmienda, ataque o desatrasque en los puertos.

Es obligatorio el servicio de practicaje en los puertos habilitados por la Secretaría y autorizados para ello, áreas de fondeo, canales de navegación y áreas de seguridad que la misma autoridad determine.

Sólo se deberá añadir las correcciones de estilo que hemos hecho en los artículos 56 a 62, amén de las que señalen cada Artículo si las hubiera, para incluir la expresión "práctico", que se emplea en varios tratados internacionales como el Convenio de Ginebra de 1923 del que México es Parte, además que en muchos países de habla hispana, como España o Argentina entre otros, el termino piloto solo se emplea para designar al primer oficial de la tripulación de la embarcación, por lo que debemos emplear en todos los artículos antes citados las expresiones de "práctico" y "practicaje" a fin de que no haya duda a quién nos estamos refiriendo.

ARTÍCULO 57.- El servicio de practicaje será prestado en la forma que prevenga el Reglamento de esta Ley o regulaciones particulares para cada puerto, por personas físicas que cuenten con título profesional para tal efecto y que cumplan con los requisitos que señala el reglamento.

ARTÍCULO 58.- El práctico de puerto será responsable por los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimo portuarias, debido a su impericia, descuido, temeridad, mala fé, dolo o culpa en sus indicaciones, cuando se encuentre dirigiendo la maniobra, comprobados conforme a Derecho por la autoridad marítima competente.

Se ha redactado mejor este artículo también debe añadirse un segundo párrafo complementario que prevea su destitución por su mala actuación a fin de que no ponga en peligro en lo futuro la navegación en el puerto o en las vías de acceso del mismo. Asimismo, debe protegerse el derecho de los terceros frente a esta actuación errónea.

De comprobarse su culpa, el práctico será dado de baja e inhabilitado para prestar los servicios de su profesión, quedando a salvo los derechos de los terceros que hayan sufrido daños y perjuicios por las acciones del práctico, para acudir a los tribunales competentes en demanda de lo que a su derecho convenga.

ARTÍCULO 59.- La presencia de un práctico de puerto a bordo de una embarcación, no exime al capitán de ésta de responsabilidad, pues éste conserva toda la autoridad de mando. Además, el capitán del buque o nave tendrá la obligación de atender las instrucciones del práctico de puerto si en su concepto no expone la seguridad de la embarcación, en caso contrario, deberá relevar de su cometido al práctico de puerto quien en este caso queda autorizado para dejar el puente de mando o el buque, dando ambos cuenta de ello a la autoridad marítima correspondiente, para los efectos que procedan.

ARTÍCULO 60.- El servicio público de practicaje se prestará a toda embarcación

que llegue a puerto y que esté legalmente obligada a utilizar ese servicio, y las relaciones entre dichas embarcaciones y los prácticos de puerto serán, única y exclusivamente, las de un usuario de un servicio público y el prestatario del mismo.

ARTÍCULO 61.-El pago por la prestación del servicio público de practicaje, será el que se indique en la tarifa respectiva, de acuerdo con las reglas de aplicación de la misma y no podrá alterarse de ninguna forma, bajo pena de nulidad absoluta.

ARTÍCULO 62.-Se eximirá a los prácticos de puerto, en los casos de siniestro, de cualquier responsabilidad en que pudieran incurrir con motivo de la prestación del servicio público de practicaje, cuando los mismos sean debidos a casos fortuitos o de fuerza mayor.

## **CAPITULO VII DEL SERVICIO DE REMOLQUE EN PUERTO.**

ARTÍCULO 63.- El servicio portuario de remolque es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de entrada, salida, atraque, desatraque, carga o descarga de la misma dentro de los límites del puerto.

El servicio portuario de remolque de maniobras en puerto se proporcionará de acuerdo con las necesidades de las embarcaciones que deban ser remolcadas y se utilizará el número de remolcadores que indique la Secretaría, la cual dictará las disposiciones que se requieren en cada puerto, según las características, la clase de embarcaciones y las maniobras de éstas.

Los servicios portuarios de remolque quedarán sujetos y se prestarán en las

Hemos utilizado la expresión “Del Servicio de Remolque en Puerto” para distinguir este remolque del contrato de transporte marítimo de buques o remolque.

También nos hemos referido al establecimiento de la prescripción de las acciones que las partes pueden ejercer en este caso y la determinación del inicio y conclusión del servicio portuario de remolque, para dar lugar a las responsabilidades de los interesados y lo relativo a maniobras extraordinarias y especiales que vayan más allá del simple servicio y que eviten a la nave peligro grave alguno.

modalidades de su contratación y se normarán por el Reglamento de la Ley.

El servicio de remolque de maniobras es obligatorio en los puertos habilitados por la Secretaría, en base a las disposiciones que se dicten para ello en el Reglamento de la presente Ley.

ARTICULO 64.- Para determinar las responsabilidades en el servicio de remolque en puerto, se entiende que el mismo se inicia con las operaciones preparatorias y necesarias para llevarlo a efecto y concluye cuando quién dirige la maniobra notifica su terminación o bien retira el remolcador.

ARTICULO 65.- Si durante las maniobras del servicio del remolque en puerto, sobrevinieren situaciones de peligro para la embarcación a la que se presta el servicio, que den lugar a servicios especiales que no estén comprendidos en el acuerdo normal del servicio de remolque en puerto, quien realice el servicio tendrá derecho a las remuneraciones que se indican en el Capítulo III “De la búsqueda y rescate de las personas en el mar y del salvamento marítimo” de la presente Ley.

ARTICULO 66.- Las acciones derivadas del servicio de remolque en puerto prescribirán en el término de seis meses, contados a partir de la conclusión del servicio respectivo.

**CAPITULO VIII  
DEL SEÑALAMIENTO MARÍTIMO Y  
DE LAS AYUDAS A LA  
NAVEGACIÓN.**

ARTICULO 67.- La Secretaría dispondrá lo necesario para establecer y mantener el señalamiento marítimo y las ayudas a la

El Capítulo VIII del Título Segundo, “Del señalamiento marítimo y de las ayudas a la navegación”, debe estar acorde con las disposiciones internacionales, además de que se debe cuidar la seguridad nacional, ya que en los grandes países es el Estado el que tiene a su cargo tal actividad, además de que la mayoría de

navegación que justifique el volumen de tránsito marítimo y exija el grado de riesgo de acuerdo a los tratados, convenios, convenciones y recomendaciones de carácter internacional, así como para poner a disposición de todos los interesados la información relativa a esas ayudas.

ARTÍCULO 68.- La Secretaría determinará los puertos o vías navegables donde deban de establecerse sistemas de control de tránsito marítimo, que funcionarán en forma continua durante las veinticuatro horas del día, destacando en ellas las zonas a evitar.

ARTÍCULO 69.- La Secretaría determinará las áreas marítimas para los fondeaderos, canales de navegación y áreas de seguridad zonas adyacentes a los puertos, y en las instalaciones y en las áreas de explotación y exploración de recursos naturales en aguas de jurisdicción federal destacando en este último caso las zonas a evitar, con el fin de preservar la seguridad en la navegación, recalada y salida de las embarcaciones.

ARTÍCULO 70.- Los concesionarios para la administración portuaria integral, así como los de las de terminales marítimas, instalaciones portuarias y vías navegables, serán responsables de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y además ayudas a la navegación, con apego a las disposiciones que determine la Secretaría y se señalen en los títulos de concesión.

ARTÍCULO 71.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior la Secretaría será responsable del mantenimiento del señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, sin que ello le impida actuar contra quién resulte responsable de su

las veces, su construcción y ubicación la determina el ejército, caso de los Estados Unidos o la armada, en caso de otros países, por su importancia.

En muchos tratados se señala la responsabilidad de los Estados, por no tener en buen estado tales señales y ayudas para la navegación, haciéndolos inclusive responsables de los daños que puedan sufrir las embarcaciones, las cargas o las personas transportadas en ellas, la contaminación que pueda sobrevenir por ello, etc. Tendencia que se está incluyendo en acuerdos internacionales que se han adoptado sobre el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.

Como ejemplo de lo antes señalado, tenemos al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación por Hidrocarburos de 1992, en el cual se dispone como excepción de responsabilidad del armador de un buque petrolero, entre otras la siguiente:

“La negligencia o acto lesivo de cualquier gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, en el ejercicio de esa función que le fue encomendada”:

Luego, se supone que tales señales y ayudas a la navegación no se conceden a los particulares, según tenemos entendido, en ninguno de los países consultados.

Por tanto, el Capítulo debe ser nuevamente redactado, o bien establecer, si los especialistas en esta materia lo consideran factible, dos tipos de señales y ayudas, sobre todo en los casos de los puertos concesionados en administración



falla.

ARTÍCULO 72.- Los capitanes de las embarcaciones están obligados a informar a las autoridades marítimas de las interrupciones, deficiencias, desperfectos y fallas que adviertan en las señales y ayudas marítimas a la navegación.

ARTÍCULO 73.- La Secretaría establecerá todos los procedimientos y servicios de radio comunicación por vía satélite, así como el Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimos (SMSSM), para atender todo lo relativo a la seguridad de la vida human en el mar.

privada que sería uno de los tipos, pero las que se construyan o establezcan en el mar fuera del recinto portuario, deben quedar bajo responsabilidad del Estado que sería otro tipo, marcando en cada caso las responsabilidades en las que incurren tanto la administración privada portuaria, como el Estado, por su falla. En todo caso, la señalización, luces, balizamiento y toda instalación en esta materia deberá ser supervisada por la autoridad marítima en los recintos portuarios.

Insistimos no debe perderse de vista, el que en caso de que tales instalaciones fallen, se deberá pagar la pérdida de la embarcación, de las cargas, de la limpieza de los mares y agua por la contaminación sufrida, las indemnizaciones debidas a terceros, etc.

Por lo anterior, debe redactarse un artículo especial para disponer la obligación primaria del Estado de establecer sistemas de balizamientos necesarios.

Por otra parte, no deben olvidarse los acuerdos internacionales que nos hablan de los diversos sistemas de balizamiento y ayudas a la navegación, por lo que los técnicos especializados en la materia nos deberán indicar el sistema que nuestro país seleccione y disponer lo conducente sobre ello.

Ahora bien, no es atribución de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el fijar áreas marítimas de operación de explotación de los hidrocarburos y otros recursos minerales localizados en la plataforma continental y en la zona económica exclusiva más allá del mar territorial, pues ello correspondería en todo caso a la Secretaría de Energía, cabeza del Sector

Petrolero, además, de que una vez descubierto un yacimiento de petróleo por Petróleos Mexicanos, se procede a hacer estudios pertinentes para realizar su explotación con los sistemas técnicos más adecuados y en los lugares que fijen los expertos en la materia.

Desde, luego la Secretaría de Comunicaciones y Transportes será informada de ello, para que haga conocer si por ese lugar pasa una ruta de navegación nacional o internacional a fin de que se tomen las medidas de seguridad pertinentes y de ser el caso, se establezca un servicio de tráfico marítimo.

Considero necesario se incluya lo relativo a los servicios de radio- telecomunicación o por vía satélite, así como todo lo ligado al moderno Sistema Mundial de Seguridad y Socorro Marítimos (SMSSM), que ya se aplica desde el 1º de febrero de 1992 como parte integrante del Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

## **CAPITULO IX DEL DRAGADO EN ZONAS FEDERALES**

ARTÍCULO 74.- La Secretaría será responsable del dragado con fines de construcción o de conservación de los canales de acceso, dársenas e instalaciones portuarias, teniendo en cuenta las obras de carácter estratégico y militar que realice la Armada de México.

ARTÍCULO 75.- El material extraído del dragado deberá ser analizado previamente a su colocación, con el fin de que no contamine áreas limpias. De ser contaminante tal material la Secretaría, basándose en los tratados, convenios y convenciones internacionales, procederá a reciclarlo para hacerlo inofensivo o bien

proceder a su eliminación.

ARTÍCULO 76.- Los dragados de construcción pueden ser empleados en rellenos técnicos de áreas aledañas que lo requieran mediante la combinación de dragados y rellenos por impulsión o vertido directo, teniendo en cuenta si el material es contaminante.

ARTÍCULO 77.- Los dragados de conservación pueden ser continuos o discontinuos según las necesidades de las instalaciones que los requieran.

ARTÍCULO 78.- La Secretaría puede concesionar a terceros la labor de dragado, cuidando que cumplan con las necesidades de aquellas instalaciones que la requieran, sin que por ello deje de lado su responsabilidad frente a la navegación en aguas jurisdiccionales.

#### **CAPITULO X DE LOS AMARRES Y DESAGUASES DE EMBARCACIONES**

ARTÍCULO 79.- Sólo se autorizará el amarre de embarcaciones que estén fuera de operación comercial. La autoridad marítima designará el lugar de su permanencia en puerto donde no perjudiquen los servicios portuarios y previa garantía suficiente para cubrir los daños o perjuicios que pudieren ocasionarse durante el tiempo de amarre.

ARTÍCULO 80.- La autoridad marítima al autorizar el amarre de una embarcación deberá fijar un plazo prudente para que la misma sea movida y no obstaculice las operaciones normales del puerto.

ARTÍCULO 81.- Cuando el amarre de una embarcación se haga en base a los contratos de arrendamiento o locación y de fletamento a tiempo, la autoridad marítima cuidará que no excedan el plazo

Es cierto, que en este caso específico reconocemos la necesidad de la elaboración de un Reglamento muy técnico sobre la materia, por especializada, sin embargo la Ley nos deberá dar las pautas que tenemos que seguir, aún cuando éstas sean mínimas.

Este Capitulo lo hemos reenumerado para guardar el orden y los cambios que hemos hecho conforme al análisis que hemos venido haciendo de este Proyecto de Ley. Se ha eliminado de su designación la expresión "hundimientos", por que consideramos que esta expresión debe quedar dentro del título tercero: "De los Riesgos y Accidentes en la Navegación" pues ambos términos pueden incluirlo mejor.

de vencimiento de los mismos, salvo que el arrendamiento o locación exceda en su duración un semestre, caso en el cual la autoridad marítima fijará un plazo prudente para que la embarcación sea movida del área portuaria.

ARTÍCULO 82.- Por desguace se entiende el deshacerse de una embarcación, en forma tal que puedan aprovecharse los materiales con que fue construida.

ARTÍCULO 83 Sólo procederá el desguace con la autorización de la capitanía de puerto, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

- I. Comprobar la propiedad sobre la embarcación y la baja de su matrícula;
- II. Contar con el consentimiento del administrador del puerto en caso de que las maniobras de desguace se pretendan realizar dentro del área portuaria, salvo que tal operación se haga en un astillero, dique o varadero, debidamente autorizados por la Secretaría para ello;
- III. Contar con el programa de trabajo aprobado por la autoridad marítima; y
- IV. Otorgar fianza para garantizar los gastos que pudieran originarse por daños a las instalaciones portuarias, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos y daños causados por contaminación causados por el desguace.

**CAPITULO XI  
DEL ABANDONO DE LAS  
EMBARCACIONES EN FAVOR DE  
LA NACIÓN O DEL ABANDONO  
ADMINISTRATIVO**

Hemos cambiado la numeración y la designación del Capítulo para adecuarlo a los cambios que hemos hecho dentro del examen del Proyecto de Ley. Al emplear el termino “abandono administrativo”, se podría prescindir del resto de la

designación, “Abandono de Embarcaciones a favor de la Nación”, pero consideramos necesario no crear duda alguna de lo que se trata.

ARTÍCULO 84.- La declaratoria de abandono en favor de la Nación de una embarcación, corresponderá al Poder Ejecutivo Federal, quién podrá ejercerla a través de la Secretaría o exigir la remoción de la misma o de sus restos.

El artículo 84 debe destacar de nuevo, que el abandono administrativo, es un privilegio que corresponde al Poder Ejecutivo Federal, no al titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin embargo, aquél puede delegarlo en la propia institución.

ARTÍCULO 85.- El abandono de una embarcación a favor de la Nación tendrá lugar:

En el artículo 85 sólo hicimos brevísimas correcciones de estilo.

- I. Si permanece en un puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de cinco días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre o de abandono en favor de acreedores;
- II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;
- III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prorrogas sin que la embarcación sea puesta en servicio; y
- IV. Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento.

ARTÍCULO 86.- Si una embarcación se varare o se hundiera en un puerto o en un lugar considerado como tal en los términos de la Ley General de Puertos, o en una vía navegable, en condiciones que constituya un obstáculo para la navegación o bien que la afecte, será removida en el plazo que fije la Secretaría por su empresa

naviera, su naviero, su empresa armadora, su armador o su operador o bien por quién represente el interés jurídico en la embarcación.

Si no la removieren dentro del término señalado la propia Secretaría formulará el presupuesto respectivo, que servirá de título para reclamar, previamente el valor del salvamento y se seguirá el procedimiento de ejecución establecido en el Código Fiscal de la Federación.

ARTÍCULO 87.- Si no se lograrse obtener el valor de los gastos de salvamento, la autoridad marítima podrá ordenar que se hagan con cargo al producto que se obtenga de los restos en venta posterior.

ARTÍCULO 88.- Dada la extrema urgencia, en el caso de lo dispuesto en el artículo 86, la autoridad marítima puede ordenar de oficio el desguace de la embarcación varada o hundida.

## **CAPITULO XII DE LA MATRICULA O REGISTRO Y ABANDERAMIENTO DE LAS EMBARCACIONES.**

Para mejorar la distribución de materias, que no ha sido feliz, hemos reubicado este tema dentro del Título Segundo, pero dentro del Capítulo XII y con un nombre más completo.

ARTÍCULO 89.- Las embarcaciones de todo tipo que naveguen por aguas mexicanas deberán estar abanderadas y matriculadas o registradas en un solo país, y enarbolar su bandera nacional en el asta de popa y en el pico de mesana o en el punto más alto de su arboladura o superestructura, dentro de las aguas mexicanas, si el tiempo lo permite, la bandera nacional mexicana.

ARTICULO 90.- Las embarcaciones de todo tipo, que se pretendan sean mexicanas, deberán estar abanderadas y matriculadas o registradas ante la autoridad marítima correspondiente, debiendo para tal efecto cumplir todos los

La clasificación de embarcaciones que se da en la Ley de Navegación vigente es totalmente incompleta y no nos aclara que quiere decir con las expresiones “uso público” y “uso particular”, lo que nos

requisitos que se determinan en la presente Ley y su reglamento respectivo. lleva necesariamente a pensar que las primeras son aquellas que gozan de privilegios e inmunidades, en tanto que las segundas no.

Las embarcaciones de todo tipo forman parte de la Flota Mercante Mexicana salvo aquéllas que gocen de inmunidad soberana incluidos los buques de guerra y buques auxiliares de la Armada de México u otros barcos cuya propiedad o explotación corresponda al Estado Mexicano y que estén destinados a servicios no comerciales del gobierno. No consideramos que una Ley es el lugar apropiado para tal clasificación, pues de esta manera damos lugar a una enumeración muy extensa o bien incurrimos en omisiones, así por ejemplo: En la fracción I, al lado de los cruceros turísticos, faltarían aquellos buques de pasajeros que tienen rutas fijas de transporte de personas.

En la fracción II, faltarían los gaseros; quimiqueros, petroleros, portabarcasas, los buques no son para contenedores, sino portacontenedores, los buques rampa portavehículos, los buques multipropósitos; etc.

En la fracción III, faltó destacar los diversos tipos de buques de pesca y caza marina incluyendo los buques fábrica y los de arrastre, por lo que también es incompleta.

En la fracción IV, deberán quitarse las plataformas fijas y móviles, cualesquiera que sea su fin o destino, según dejamos plenamente expresado en el artículo 2, pero faltarían los buques grúa, los aliscafos, los aerodeslizadores, los buques de posicionamiento dinámico, etc.

En el segundo párrafo se hacía necesario distinguir las embarcaciones que pertenecen a la Marina Mercante Mexicana, de aquéllas que no y por ende gozan de inmunidad soberana.

ARTÍCULO 91.- Las embarcaciones de todo tipo y las unidades mar adentro son bienes muebles sujetos a las normas de esta Ley y demás disposiciones del derecho común federal sobre bienes En el artículo 91, tenemos que hacer una mejor redacción, además de que se deberá tomar en cuenta que el puerto de matrícula o de registro nunca ha sido un elemento de individualización del buque,

muebles.

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente al servicio de la navegación y al ornato de la embarcación, todo lo cual constituye una universalidad de hecho. Al igual que las unidades mar adentro fijas y flotantes.

La embarcación y la unidad mar adentro conservarán su identidad aún cuando se haya cambiado su nombre o los materiales que la forman.

Los elementos de individualización de la embarcación son: nombre, nacionalidad, registro o matrícula, indicativo de llamada, tonelaje de arqueo bruto, el numeral y el número OMI.

sino por el contrario lo es su registro o matrícula, misma en la que queda también establecida su señal distintiva de llamada.

Por lo que los verdaderos elementos de identificación e individualización del buque son: el nombre; la nacionalidad; el registro o matrícula; el indicativo de llamada; el tonelaje de arqueo bruto o tonelaje de registro bruto, no debe olvidarse que las unidades para el arqueo bruto de un buque siempre se expresan en toneladas, sistema que siguen las sociedades clasificadoras como la "Lloyd's Register of Shipping" o la "American Bureau of Shipping", entre otras, desde hace ya poco más de doscientos años y eso no ha cambiado a pesar de la adopción del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques del 23 de junio de 1969; el numeral, es decir el número que permite determinar los escantillones o dimensiones principales de los elementos estructurales del buque, lo que difiere en cada embarcación y de ahí que permita individualizarla; y el número OMI, otorgado por seguridad.

ARTÍCULO 92.- Tienen capacidad para matricular y abanderar embarcaciones:

- I. Los ciudadanos de nacionalidad mexicana,
- II. Las personas morales constituidas conforme a las leyes mexicanas, con mayoría de socios mexicanos;
- III. Los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones destinadas a recreo personal; y
- IV. Las sociedades o asociaciones científicas o culturales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, solo de embarcaciones destinadas exclusivamente a sus propios fines.

Se deben agregar las sociedades, asociaciones, o instituciones científicas o culturales, ya que no se podría explicar, por ejemplo, cómo la Universidad Nacional Autónoma de México tiene sus buques oceanográficos de investigación "PUMA" y "JUSTO SIERRA", para fines de estudio y de investigación de nuestras aguas y la riqueza que en ellas se encuentra.

ARTÍCULO 93.- Las embarcaciones

En este Artículo deben señalarse las 500



mayores de 500 unidades de arqueo bruto, deberán ser abanderadas y matriculadas o registradas, en el Libro denominado “Matrícula o Registro de Embarcaciones Mayores”, llevado por el Registro Público Marítimo Nacional, cumpliendo para dicho efecto con los siguientes requisitos:

- I. Solicitud por escrito, en donde señale los datos y características de la embarcación;
- II. Acreditar la nacionalidad mediante acta de nacimiento si es persona física y la existencia o legal constitución de la persona moral mediante acta o escritura pública;
- III. Acreditación de la personalidad del solicitante;
- IV. Título legal que acredite la propiedad o posesión legítima de la embarcación elevado a escritura pública o póliza ante corredor público de comercio e inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional;
- V. Acta de dimisión de la bandera del país de origen o donde antes se encontraba registrada la embarcación.
- VI. Documento probatorio de la desaduanización en caso de importación de la embarcación;
- VII. Certificados de Seguridad Marítima y Arqueo;
- VIII. Comprobante de pago por el registro o matrícula de la embarcación; y
- IX. Todas las demás que señale el reglamento de esta Ley.

unidades de arqueo bruto para limitar el registro de los buques en el “Libro de Matrícula o Registro de Embarcaciones Mayores”, de aquéllos que deberán registrarse en el “Libro de Matrícula o Registro de Embarcaciones Menores”, por ser ésta la medida reconocida internacionalmente.

Para comprobar, lo anterior bástenos con revisar las Convenciones Internacionales de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS/74) y sobre Líneas de Carga de 1966 (LL/66), que establecen como límite las 500 toneladas, por lo que debemos ser congruentes con nuestra política internacional sobre el particular.

ARTÍCULO 94.- Las embarcaciones menores de 500 unidades de arqueo bruto deberán de ser matriculadas o registradas en el Libro denominado “Matrícula o Registro de Embarcaciones Menores”, llevado por el Registro Público Marítimo Nacional, cumpliendo para dicho efecto con los siguientes requisitos:

Consideramos que el párrafo introductorio debe ser similar al del artículo anterior y también de prever los requisitos de desaduanización, para el caso en que la embarcación sea importada, así como también solicitársele el comprobante de pago por el registro o matrícula.

- |      |  |  |
|------|--|--|
| I.   | Solicitud de inscripción;  | Es necesario, antes de continuar, aclarar  |
| II.  | Acreditar la nacionalidad mediante acta de nacimiento si es persona física y la existencia o legal constitución de la persona moral mediante acta o escritura pública; | que hemos utilizado los términos matrícula o registro, para no dejar duda alguna que ambos términos son sinónimos, lo que se reconoció por nuestro país en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado el 7 de febrero de 1986, en Ginebra, Suiza y que nuestro país ratificó el 10 de diciembre de 1987, así como en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, adoptado en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 y ratificado por México el 18 de marzo de 1983. |
| III. | Documento que acredite la propiedad o posesión legítima de la embarcación;   |  |
| IV.  | Certificado de seguridad marítima;   |  |
| V.   | Documento probatorio de la desaduanización en caso de importación de la embarcación; y   |  |
| VI.  | Comprobante de pago por el registro o matrícula de la embarcación.   |  |

ARTÍCULO 95.- La Secretaría expedirá pasavantes provisionales de navegación, mientras se tramita el certificado de registro o de matrícula de las embarcaciones, término que no deberá exceder de noventa días naturales, contados a partir de la expedición del primer pasavante provisional de navegación.

ARTÍCULO 96.- Aprobada la matrícula o registro de la embarcación, la autoridad marítima extenderá la suprema patente de navegación, embarcación mayor, o el certificado de matrícula o registro, embarcación menor, según su caso, documentos con los que se comprobará la nacionalidad mexicana de cualquier buque mercante.

Como se ha olvidado que el hecho de matricular o registrar a un buque en un Estado determinado, es para concederle la nacionalidad de ese país, luego el documento que prueba tal hecho debe hacer referencia a tal acto, por lo que no consideramos que se elimine este principio universalmente reconocido y que se le siga denominando para los buques mayores al instrumento de nacionalidad "suprema patente de navegación" y para las embarcaciones menores "certificado de matrícula o registro".

En dichos documentos se indicará:

- |      |  |  |
|------|--|--|
| I.   | Nombre del Buque;  |  |
| II.  | Número de registro de matrícula;                                       |  |
| III. | Numeral;   |  |
| IV.  | Nombre de la persona moral o persona física a cuyo favor fue inscrita; | Por otra parte, el vínculo entre una embarcación mercante y el Estado Mexicano, no sólo se prueba con el simple "certificado de matrícula o registro" o bien "la suprema patente de navegación", es necesario que se |
| V.   | Tonelaje de arqueo bruto y tonelaje                                    |  |

- de peso muerto, calculados de conformidad con los acuerdos internacionales vigentes en la materia y ratificados por México; y
- VI. Características principales de la embarcación.
- entienda que la relación auténtica entre el buque y el Estado cuyo pabellón porta, no es un simple trámite administrativo de “conceder el uso de la bandera mexicana”, se requiere de algo más y debe dejarse en claro.

El original de estos documentos deberá permanecer a bordo de la embarcación en lugar visible en la cámara de mando.

ARTÍCULO 97.- El vínculo o relación auténtica entre el buque que porta el pabellón mexicano y el Estado Mexicano, se comprueba mediante:

- I. El ejercicio de la jurisdicción efectiva sobre el buque, conforme a lo que dispone la presente Ley;
- II. La contribución del buque a la economía del país;
- III. La contabilización en la balanza de pagos de los ingresos y gastos del buque en el transporte marítimo, así como la compra- venta de buques;
- IV. El empleo de una tripulación mexicana por nacimiento; y
- V. Que el propietario efectivo del buque sea de nacionalidad mexicana.

ARTÍCULO 98.- La suprema patente de navegación y los certificados de matrícula o registro, tendrán una vigencia indefinida, pero se suspenderán cuando la embarcación no reúna las condiciones de navegabilidad y de seguridad necesarias, tal suspensión subsistirá hasta que desaparezcan las causas que le dieron origen.

ARTÍCULO 99.- Se podrán abanderar embarcaciones mexicanas en el extranjero, ante el cónsul mexicano, el que expedirá un pasavante de navegación único con destino al puerto adonde se abanderará y matriculará en definitiva.

A este artículo le hemos añadido un párrafo, para terminar con la mala costumbre del empleo del pasavante concedido por el cónsul mexicano con sellos y resellos, en vez de otorgarse pasavantes provisionales, mientras se otorga la definitiva nacionalidad mexicana

Dicho pasavante se cancelará al concluir el viaje respectivo, debiéndose devolver a la Secretaría de Relaciones Exteriores para su control y en ese caso, conceder los pasavantes provisionales que mencionan en el Artículo 95 de la presente Ley.

- ARTÍCULO 100.- Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:
- I. Las abanderadas y matriculadas, conforme a la presente Ley;
  - II. Las abandonadas en aguas de jurisdicción nacional;
  - III. Las confiscadas por razones fiscales, incautadas o expropiadas por las autoridades mexicanas;
  - IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa por la Suprema Corte de Justicia; y
  - V. Las apresadas en tiempo de paz por buque de guerra o embarcación al servicio de la Armada de México, declaradas buena presa por la Suprema Corte de Justicia por:
    - 1 No tener nacionalidad;
    - 2 Tener doble nacionalidad.
    - 3 Dedicarse a la piratería;
    - 4 Dedicarse a la trata de esclavos;
    - 5 Dedicarse a transmisiones de radio y televisión no autorizadas, desde altamar;
    - 6 Dedicarse al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas; y
  - VI. Las que sean propiedad del Estado, incluyendo las de la Armada de México;

Este artículo y el siguiente se adecuan a las excepciones internacionales que permite a los buques de guerra apresar embarcaciones mercantes en tiempos de paz y que se establecen en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, también llamada Convención de Montego Bay, de la que México es Parte.

No se debe quitar la causal de adquirir una embarcación por causas de orden fiscal, cuando se debe al erario público nacional, los impuestos respectivos, con lo que aquí estamos defendiendo el interés nacional, por lo que no solo deben quedar la incautación o la expropiación, sino también la confiscación.

Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV V y VI de este artículo, serán matriculadas o registradas de oficio.

ARTÍCULO 101.- El abanderamiento, matrícula o registro e inscripción de una embarcación se pierde y será dada de baja de la Marina Mercante Mexicana en

los siguientes casos:

- I. Por resolución judicial;
- II. Por su venta, adquisición o cesión a favor de personas o gobiernos extranjeros;
- III. Por captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fue declarado buena presa;
- IV. Por ser apresadas en tiempo de paz y ser declaradas buena presa, por los tribunales competentes, por las razones expresadas en la fracción V del artículo anterior;
- V. Por su pérdida total o por ignorarse, por la autoridad marítima, su paradero por un periodo mayor de un año;
- VI. Por cambiar o perder su propietario la nacionalidad mexicana;
- VII. Por naufragio, incendio o cualquier otro incidente que lo imposibilite para navegar por más de una año;
- VIII. Por dimisión de bandera, la que deberá ser autorizada previamente por la Secretaría;
- IX. A solicitud del propietario, siempre que cumpla con los requisitos para la dimisión de bandera.

ARTÍCULO 102- Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores que exploten comercial y marítimamente y operen y posean una embarcación extranjera en virtud de un contrato de arrendamiento o locación a casco desnudo con dimisión de la bandera del país de origen, o bien por arrendamiento o locación con opción de compra, podrán matricularla o registrarla y abanderarla como mexicana durante la vigencia del contrato, quedando sometida por ese hecho a la jurisdicción del Estado Mexicano, debiéndose abanderar en forma definitiva la arrendada con opción a compra, al ejercer este derecho.

Mediante el texto de este artículo nos adecuamos a la realidad existente en el ámbito marítimo internacional, así, el contrato no se llama de fletamento a casco desnudo, México dejó constancia internacional de la designación de "arrendamiento a casco desnudo" en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986, por lo que no podemos ir en contra de nuestra propia posición internacional.

Asimismo, se comete el error de confundir dos contratos: El de fletamento con el de arrendamiento o locación, además de que con ello, necesariamente se dejará fuera el arrendamiento o

locación con opción a compra del buque (Leasing).

Al parecer, el error parte de una mala traducción de la lengua inglesa que denomina este contrato “Bareboat Charter by Demise”, por lo que el redactor del proyecto creyó que entraba dentro del fletamento, el que se denomina, en lengua inglesa y en sus dos tipos: “Time Charter” y “Voyage or Trip Charter”. En realidad la expresión “Charter” significa póliza no fletamento.

Ver en este sentido el libro de J. Bes “Chartering and Shipping Terms”, traducido al español por S. de Uriarte y Larraondo, a solicitud de navieros Españoles, en donde el término se traduce correctamente como “Arriendo a casco desnudo o Arriendo con dimisión”, página 11.

No debe olvidarse que en la doctrina jurídica del fletamento, este contrato nunca da al fletador la posibilidad de convertirse en armador, como sí se la da el contrato de arrendamiento o locación. En cláusula expresa las pólizas de fletamento, sean por viaje o por tiempo, con toda claridad señalan a que nada de lo dispuesto en esas pólizas se podrá entender como una cesión plena del buque, es decir, de dar en arrendamiento la embarcación, con lo que se fortalece nuestra afirmación de distinguir entre el arrendamiento o locación y el fletamento.

En este sentido existen leyes marítimas que se pronuncian sobre este particular y que hoy día tienen plena vigencia:

Ley de Navegación Argentina del 15 de enero de 1973, Artículos 219 a 226 Capítulo II “De los Contratos de Utilización de los Buques” Sección 1ª. “De la Locación de Buques”, el “Codice

Italiano della Navigazione”, Artículos 376 a 383, Libro Terzo “Delle obbligazione relative all’esercizio della Navigazione”, Titolo I “Dei Contratti d’utilizzazione della nave”, Capo I “Della Locazione”.

Por otra parte debemos cuidar los conceptos de empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador, que dimos en el artículo 2, para ser congruentes con nosotros mismos.

ARTÍCULO 103.- Cuando una embarcación abanderada, matriculada o registrada o inscrita como mexicana, cambie de propietario el vendedor está obligado a dar aviso a la autoridad marítima, quien verificará la capacidad legal del comprador y expedirá la renovación de los certificados correspondientes, si éste es mexicano.

ARTÍCULO 104.- La dimisión de la bandera de una embarcación mercante de cualquier tipo se podrá solicitar por su propietario, la que no se podrá realizar sin autorización del Ejecutivo Federal otorgada a través de la Secretaría.

La dimisión de la bandera sólo se otorgará cuando se haya garantizado:

- I. El pago de los créditos laborales;
- II. El pago de los créditos fiscales; y
- III. Se tenga constancia de libertad de gravámenes, expedida por el Registro Público Marítimo Nacional.

Si la embarcación se encuentra en el extranjero, se podrá presentar la solicitud al cónsul mexicano que tenga competencia en el lugar en el que se encuentra ésta, el que cuidará se cumpla con lo antes señalado, lo establecido en esta Ley y la Legislación Nacional relacionada con la materia.

Tenemos serias dudas de si el capitán del buque puede llevar cabo la dimisión de la bandera de una embarcación mercante mediante una simple acta, aquí recordamos cómo en la historia de la Revolución Mexicana se sacaron del pabellón mexicano muchas embarcaciones para no facilitárselas al Gobierno Constitucionalista encabezado por Venustiano Carranza, de lo que dejó constancia el Constitucionalista Cándido Aguilar al discutirse el artículo 32 Constitucional, primer Vicepresidente del Congreso Constituyente de 1916-1917.

También debe recordarse como sin un análisis previo se vendieron los buques de Transportación Marítima Mexicana (TMM), con lo que casi desapareció la Flota Mercante Nacional, dañándose la seguridad nacional.

Por otra parte no se deben olvidar todas las razones que se dieron en la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, para dificultar la concesión de la dimisión de la bandera, pues según se dijo en la exposición de motivos, que se hacía así para garantizar la seguridad nacional, de ahí que se haya puesto en el artículo 95, fracción VI de la derogada Ley con toda claridad que: “La dimisión de la bandera no se puede realizar sin

El funcionario federal que pase por alto lo aquí dispuesto incurrirá en responsabilidad administrativa, conforme a lo que dispone la Ley Reglamentaria del Artículo 113 Constitucional.

autorización del Ejecutivo Federal”.

También se pena con la pérdida de su cargo al cónsul que no pida autorización para la dimisión de bandera de un buque mexicano en el extranjero de acuerdo con las normas vigentes del Servicio Exterior Mexicano. De ahí que es impropio de un capitán llevar a cabo la dimisión de la bandera de un buque mexicano.

### **CAPITULO XIII DEL REGIMEN DEL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL.**

Hemos cambiado la ubicación de esta institución para dejarla dentro del “Régimen Administrativo de la Marina Mercante y la Navegación”, ya que nos parece más acertada esta colocación.

ARTÍCULO 105.- El poder Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría, establecerá el Registro Público Marítimo Nacional; con oficinas en la Ciudad de México, D. F., y delegaciones en los puertos que para ello designe la misma autoridad, la que determinará la zona de influencia que abarquen; con el objeto de dar legalidad a los actos, hechos y documentos ligados al comercio marítimo que requieran de registro, a fin de que tengan efectos en contra de terceros.

ARTÍCULO 106.-En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán:

- I. Las matrículas o registros de las embarcaciones de todo tipo a las que se les aplica la presente Ley;
- II. La adquisición, enajenación, permuta o traspaso de las embarcaciones, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad de las mismas, sus modalidades, los gravámenes, los derechos reales y los privilegios marítimos sobre las embarcaciones; todos los



- actos antes mencionados, deberán constar en escritura pública o póliza emitida por corredor público.
- III. Los contratos de construcción de buques en México;
  - IV. Las escrituras constitutivas de las empresas navieras, las empresas armadoras u operadoras de embarcaciones y sus gravámenes;
  - V. El naviero, armador u operador, personas físicas, también deberán inscribirse en el Registro, así como todos los gravámenes que contraigan en sus actividades marítimas y que deban registrarse;
  - VI. Las agencias marítimas y los contratos de representación o comisión mercantil que tengan celebrados con las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores u operadores para recibir sus embarcaciones;
  - VII. Los permisos y autorizaciones para prestar servicios marítimos;
  - VIII. Las concesiones y permisos de administración portuaria, de las instalaciones portuarias y para prestar los servicios portuarios;
  - IX. Las escrituras constitutivas de las empresas, así como las solicitudes de las personas físicas que administran y operan puertos, marinas, terminales e instalaciones portuarias y de las que prestan servicios portuarios, así como los gravámenes de todas ellas;
  - X. Los contratos que celebren las administraciones portuarias, o los de las personas físicas titulares de ellas, sobre uso y aprovechamiento de bienes del dominio público;
  - XI. Cualquier otro documento relativo a las embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria que deban registrarse o bien a petición de parte; y

- XII. Todos los demás actos hechos y documentos que la presente Ley y su Reglamento y la Ley de Puertos y su Reglamento determinen, así como la Legislación Nacional en general.

ARTÍCULO 107.- La falta de registro de cualquiera de los actos, hechos y documentos mencionados en el artículo anterior, tendrán como consecuencia el que no surtirán efecto alguno contra terceros.

Este Artículo hemos creído necesario incluirlo para evitar que el Registro Público Marítimo Nacional no sea simplemente estadístico, sino que cumpla con el fin principal para el que ha sido creado, es decir, el ser un verdadero Registro Público.

ARTÍCULO 108.- Las inscripciones en el Registro Público Marítimo Nacional surtirán sus efectos desde el día de su inscripción.

ARTÍCULO 109.- Las normas relativas a la organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional y sus delegaciones portuarias, así como del procedimiento y formalidad de las inscripciones, se establecerán en el reglamento de la presente Ley.

**TITULO TERCERO  
DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES EN  
LA NAVEGACIÓN.  
CAPÍTULO I  
DE LOS ACCIDENTES MARÍTIMOS EN  
GENERAL**

Este Capítulo debe ser el primero de todos los correspondientes al Título Tercero, dado su carácter general, su ubicación actual en la Ley vigente, es inadecuada, de ahí este cambio necesario.

ARTÍCULO 110.- Se consideran riesgos, accidentes o incidentes marítimos de manera enunciativa pero no limitativa, los siguientes:

- I. El Abordaje o la colisión de embarcaciones de cualquier tipo o hidroaviones amarados o en posición de amarar o desamarar;
- II. La búsqueda y rescate de las personas en el mar;
- III. El salvamento marítimo;
- IV. Las arribadas forzosas;

De esta suerte se han ubicado los Riesgos y Accidentes de la Navegación en el lugar mas adecuado y apropiado para ello.

- V. Los naufragios, incendios, varaduras o encallamientos de una embarcación;
- VI. Las averías de todo tipo; y
- VII. La contaminación del medio marino, incluidas las aguas interiores y las costas nacionales.

ARTÍCULO 111.- En caso de abordaje o colisión, naufragio, incendio, varadura o cualquier otro accidente que sufra una embarcación, su cargamento, tripulación y otras personas a bordo, fuera de puerto, el capitán practicará una investigación y hará constar los hechos en el diario de la navegación, dando cuenta a la autoridad marítima mediante el acta respectiva, en cuanto arribe a puerto.

ARTÍCULO 112.- Si el accidente ocurre en el puerto nacional, se dará parte, desde luego, a la autoridad marítima, la que practicará una investigación, informando por la vía más rápida a la Secretaría. En cualquier caso se ordenará la realización de un peritaje respecto a las causas del accidente, daños de los presuntos responsables. Una vez agotada la investigación si a criterio de la autoridad marítima, corresponde enviarlo al agente del Ministerio Público Federal competente, se turnará de inmediato.

ARTÍCULO 113.- La autoridad marítima investigará todo riesgo, accidente o incidente marítimo que ocurra en las aguas en las que México ejerce jurisdicción.

## **CAPÍTULO II DEL ABORDAJE O COLISIÓN**

ARTÍCULO 114.- Se entiende por abordaje o colisión el choque de dos o más embarcaciones, y entre éstas y objetos fijos o flotantes, sea que el choque ocurra de manera directa o bien de

Respecto al Capítulo hemos hecho todas las modificaciones necesarias, adecuando además el concepto de abordaje a la doctrina internacional y siguiendo la tendencia que existe en este ámbito respecto del abordaje o colisión.

Hemos seguido para ello los Convenios ligados con el abordaje o colisión, como

manera indirecta y sin que haya contacto entre ellas, pero siempre causándose daño y cuando ocurra en el mar, vías navegables y aguas interiores nacionales.

ARTÍCULO 115.- Las embarcaciones que sufran un abordaje o colisión tienen las siguientes obligaciones:

- I. Comunicar de inmediato el hecho por todos los medios de comunicación de la embarcación, lanzando la llamada internacional de auxilio;
- II. Prestarse ayuda a si mismo, de comprobar que el buque podrá seguir su navegación sin peligro o problema alguno, lo hará del conocimiento de las embarcaciones que atendieron a su llamada de peligro;
- III. Prestar ayuda a la embarcación con la que abordó; y
- IV. Proceder a la echazón, en caso necesario, sobre todo para salvar vidas humanas en peligro en el mar.

ARTÍCULO 116.- En los abordajes o colisiones, además de estarse a lo dispuesto por la Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordajes y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- I. Si ocurren en aguas jurisdiccionales nacionales, las embarcaciones quedarán sometidas a lo que dispone la presente Ley;
- II. Si ocurren en aguas no jurisdiccionales, pero entre buques de nacionalidad mexicana, se aplicará lo dispuesto por la presente Ley;
- III. Si el abordaje se produce en aguas jurisdiccionales entre una embarcación mexicana y otra

son los siguientes: Convención Internacional para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de septiembre de 1910, Diario Oficial de la Federación del 2 de marzo de 1929; Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Civil en Materia de Abordaje del 10 de mayo de 1952 y Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Competencia Penal en Materia de Abordaje y otros Incidentes de Navegación del 10 de mayo de 1952. De estas dos últimas Convenciones México no es Parte.

Ahora bien, conforme al diccionario de la Lengua Española, revisado por la Real Academia Española, el término colisión fue aceptado, pero como sinónimo de abordaje, no estableciendo que la palabra colisión se refiere al choque del buque con instalaciones portuarias, hidroaviones amarados o a punto de desamarar, faros, balizas, islas flotantes, plataformas fijas, etc.

Por tanto y siguiendo a la doctrina internacional y tomando en consideración la elaboración de un Proyecto de Convenio Internacional sobre Restos Náufragos, hemos tratado de respetar la designación indistinta de abordaje o colisión, dejando a las partes para que las utilicen según convenga a sus intereses.

Ahora bien hemos acudido al Tratado de Navegación Comercial Internacional adoptado en Montevideo el 19 de marzo de 1940, especialmente tomamos en consideración su Título II, "De los abordajes", artículos 5º a 11. Cabe señalar que México no es Parte en este Tratado tampoco pero nos ha servido de guía y orientación para afinar el contenido

- extranjera, se estará a : de nuestro Capítulo Tercero, “De los Riesgos y Accidentes de la Navegación”.
- a) La presente Ley en caso de que la embarcación mexicana sea culpable de acuerdo con el peritaje hecho para determinar la responsabilidad de las embarcaciones abordadas;
  - b) De no encontrarse en la situación anterior, cada embarcación estará obligada en los términos de la Ley de su bandera, no pudiendo obtenerse más por los interesados de lo que ella conceda;
  - c) Cualquier responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o cualquier otra persona al servicio de las embarcaciones abordadas, sólo podrán llevarse a cabo ante los tribunales nacionales del pabellón de la embarcación en la que laboran;
  - d) En jurisdicción penal no podrán ser ordenando el apresamiento o la retención de la embarcación, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón; y
  - e) Si ocurre con una embarcación que goce en el momento de ocurrir el abordaje de inmunidad soberana, la Ley del pabellón de ésta.
- IV. Si el abordaje se produce en aguas jurisdiccionales, entre una embarcación que goce en el momento del abordaje de inmunidad soberana, y ésta se encuentra en tales aguas autorizada por el Gobierno Mexicano para ello, y otra cualquiera conocerá, la Ley del pabellón de la embarcación que goce de la inmunidad soberana. Pero si ésta no tuviera el permiso respectivo otorgado por el Gobierno Mexicano, del abordaje conocerá la autoridad prevista en esta Ley, y por la vía diplomática se hará del conocimiento del Estado del pabellón de dicha embarcación, el

que puede oponerse a tal jurisdicción una vez que haya dado todas las satisfacciones al Gobierno Mexicano por situación tan irregular;

- V. Si el abordaje o colisión ocurren en el alta mar, la ley del buque culpable, o las dos leyes si ambos buques lo son, salvo que en el abordaje intervenga un buque que goce de inmunidad soberana, pues se estará a la ley de su pabellón;
- VI. En los abordajes o colisiones dudosos o fortuitos cada buque cargará con sus daños; y
- VII. Las disposiciones anteriores se extienden a los abordajes o colisiones con bienes muebles, inmuebles y objetos fijos o flotantes, aún cuando ocurran de manera indirecta.

ARTÍCULO 117.- Las normas del presente Capítulo también son aplicables a los abordajes o colisiones acontecidos en las aguas interiores nacionales.

ARTÍCULO 118.- Todo acreedor, por causa de abordaje o colisión, del propietario o empresa naviera o naviero de la embarcación, puede obtener un embargo judicial o un apresamiento, aún cuando esté próxima a partir.

Este derecho se puede ejercer, por los mexicanos o sus empresas y los extranjeros y las suyas ante los tribunales federales de acuerdo con lo que establece la presente Ley y su Reglamento y la Ley de Puertos y su Reglamento.

ARTÍCULO 119.- Las reglas del presente capítulo se aplicarán aún cuando el abordaje o colisión ocurra entre embarcaciones de un mismo dueño o sometidos a una misma administración.

ARTÍCULO 120.- Los casos de abordajes o colisiones se delimitarán, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 116 y en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecida en esta Ley.

ARTICULO 121.- Si después de un abordaje o colisión una embarcación naufragare en el curso de su navegación al puerto, su pérdida será considerada como consecuencia de los mismos, salvo prueba en contrario.

ARTÍCULO 122.- Las acciones derivadas del abordaje o colisión prescribirán dos años contados a partir de la fecha del accidente. En el caso de acciones de repetición en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, ésta prescribirá al cabo de un año contando a partir de la fecha de pago.

**CAPITULO III**  
**DE LA BUSQUEDA Y RESCATE DE**  
**LAS PERSONAS EN PELIGRO EN EL**  
**MAR Y DEL SALVAMENTO MARÍTIMO.**

ARTÍCULO 123.- Los capitanes de las embarcaciones y cualquier otra persona que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida.

ARTÍCULO 124.- Cometén delito de abandono de persona el capitán o toda persona que se encuentre próxima a una persona en peligro en el mar y no le presten ayuda. Esta omisión se sancionará por la autoridad judicial penal federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de persona establece

Para este capítulo hemos seguido lo dispuesto en los Convenios Internacional de Búsqueda y Rescate Marítimos del 27 de abril de 1979, Diario Oficial de la Federación del 20 de junio de 1986 (Convenio SAR/79) y el Internacional de Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989, Diario Oficial de la Federación del 6 marzo de 1992 (Convenio SALVAGE/89).

Hemos preferido el uso de la palabra rescate en base al título original en Inglés del Convenio referido a "Search and Rescue".

el artículo 340 del Código Penal Federal.

ARTÍCULO 125.- Las propiedades privadas sólo podrán ocuparse sin autorización de sus propietarios durante el tiempo necesario para prestar auxilio marítimo y realizar una búsqueda de naufragos o supervivientes, debiéndose dar cuenta oportunamente de ello a la autoridad marítima.

ARTÍCULO 126.- Las operaciones de búsqueda y rescate marítimos relativas a la seguridad de la vida humana en el mar, serán dirigidas por la autoridad marítima en coordinación con las demás dependencias que intervengan en el puerto y en el medio marítimo y de acuerdo con los procedimientos establecidos para ello en los tratados internacionales, la Legislación Nacional y el Reglamento específico de Búsqueda y Rescate que la Secretaría elabore para aplicar e implementar el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos del 27 de abril de 1979 (SAR/79), del que México es Parte.

ARTÍCULO 127.- La organización y dirección del servicio de auxilio, búsqueda y rescate, así como del salvamento marítimo, corresponde a la autoridad marítima la que determinará que estaciones para ello deben establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares establecerlas, siempre que cumplan con los requisitos establecidos por la Secretaría en base a las normas jurídicas señaladas en el Artículo anterior.

ARTÍCULO 128.- Se entiende por operación de salvamento marítimo todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas.



ARTÍCULO 129.- El presente Capítulo será aplicable a toda embarcación, excepción hecha de aquellas que gocen de inmunidad soberana en el momento de las operaciones de salvamento.

A las unidades mar adentro fijas o flotantes, también les será aplicable, mientras se encuentran navegando, pero no se les aplicará cuando las mismas estén en estación y realizando operaciones de exploración, explotación o producción de recursos minerales en la plataforma continental o la zona económica exclusiva.

ARTÍCULO 130.- El salvador, además del privilegio que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre el buque y los bienes salvados hasta que sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento, sus intereses y costas.

ARTÍCULO 131.- Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse saber a la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste y, cuando surjan controversias respecto de la operación de salvamento, la autoridad marítima por sí o petición de los interesados turnará el expediente correspondiente al Juzgado de Distrito competente para que se inicie el proceso sobre salvamento correspondiente.

ARTÍCULO 132.- Toda operación de salvamento se regirá por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, así como las responsabilidades de las partes incluyendo en forma enunciativa, pero no limitativa, los criterios para determinar la recompensa, compensación especial y reparto entre los salvadores.

## **CAPITULO IV DE LAS ARRIBADAS FORZOSAS**

Hemos decidido establecer un Capítulo dedicado a las Arribadas Forzosas ya que éstas se derivan, generalmente, de un accidente, riesgo o incidente marítimos, y por lo mismo su ubicación corresponde al presente Capítulo y Título, por ser distintas a las arribadas normales o comunes que una embarcación puede realizar en un puerto o lugar apropiado para ello en su cotidiano tráfico marítimo.

ARTÍCULO 133.- Son arribadas forzosas las entradas de una embarcación a algún puerto o lugar distintos de los previstos en su despacho de salida del puerto anterior a su arribada.

ARTÍCULO 134.- Las arribadas forzosas se clasificarán en:

- I. Legítimas; y
- II. Ilegítimas.

ARTÍCULO 135.- Son arribadas forzosas legítimas:

- I. La falta de víveres, combustibles y agua a bordo de una embarcación, siempre y cuando ello no se deba a la falta de prevención del capitán de la embarcación;
- II. Por cualquier accidente sufrido por algún tripulante de la embarcación;
- III. Por enfermedad de un tripulante, siempre que no sea contagiosa y pueda desarrollar una peste en el país, caso en el cual la embarcación podrá ser invitada a abandonar las aguas jurisdiccionales nacionales, luego de prestarle la ayuda necesaria desde un helicóptero; o bien, de no ser tal el peligro, cuarentenar la embarcación en la zona del antepuerto apropiada para ello;
- IV. Por cualquier accidente sufrido por la carga o la embarcación, que impida seguir una navegación fácil y normal, distinto del abordaje o

- colisión;
- V. Por abordaje o colisión de la embarcación; y
- VI. Por temor fundado de enemigos o piratas.

ARTÍCULO 136.- Las arribadas forzosas no mencionadas en el artículo anterior, se consideran ilícitas, así como por las causales señaladas en la fracción I de la misma disposición derivadas de la falta de previsión del capitán de la embarcación.

ARTÍCULO 137.- Las arribadas forzosas ilegítimas se sancionarán conforme a lo dispuesto en Título de Sanciones de la presente Ley.

#### **CAPÍTULO V DE LOS NAUFRAGIOS Y LOS RESTOS NAUFRAGOS.**

ARTICULO 138.- Cuando dentro de las aguas sometidas a la jurisdicción mexicana o en ríos o lagos navegables se hundiera o varara una embarcación de cualquier tipo, o unidad mar adentro o aeronave, que a juicio de la autoridad marítima constituya un peligro u obstáculo para la navegación, la pesca, la preservación del medio ambiente u otras actividades marítimas o ribereñas, dicha autoridad ordenará a la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o propietario de la unidad mar adentro o de la aeronave, que tome las medidas apropiadas para iniciar, a su costa, su inmediata, señalización y su remoción o extracción, dentro del plazo que se le fije.

Si la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o unidad mar adentro, propietario de la aeronave no iniciara o

Hemos cambiado el nombre de este Capítulo pues, no existe ningún antecedente jurídico de la Legislación Nacional o de las Legislaciones de habla española, incluidos también los de la lengua latina como Francia, Italia, Portugal y Rumanía, en que se haga referencia a la expresión “Derelictos Marítimos”, pareciéndonos más correcto el de “Restos Náufragos o Marítimos”:

Por otra parte, los Convenios internacionales que se refieren a estas expresiones, siguen más la de restos náufragos, incluso, el LXIV Período de Sesiones del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional se presentó la propuesta de examinar un Proyecto de Tratado sobre Restos Náufragos, lo que viene a sostener nuestra posición sobre la expresión señalada.

Este es el caso del empleo de un término no aceptado por la doctrina marítima nacional o internacional, ni por la legislación internacional, ni numerosas legislaciones nacionales sobre la materia, en especial en los países

concluyera la maniobra en el plazo prescrito, la autoridad marítima estará facultada para proceder a la operación de remoción o extracción.

Lo anterior sin perjuicio de otras sanciones arraigos o embargos respecto de la persona o de los bienes de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, para obtener el cumplimiento cabal de la resolución de la autoridad marítima que ordena el retiro, extracción, despeje o limpieza del área.

Las obligaciones que conforme a este párrafo correspondan a la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o del propietario de la nave, serán siempre solidarias entre ellos, pero en todo caso pueden limitar su responsabilidad conforme a lo que dispone sobre ella la presente Ley.

ARTÍCULO 139.- Si la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o unidad mar adentro, propietario de la aeronave, se negara a remover o extraer la embarcación o la aeronave, o bien manifiestan no tener interés en ello, la autoridad marítima además de proceder a la operación de remoción y/o extracción, podrá vender tales bienes, su carga y/o sus restos por medio de subastas públicas o privadas.

Si el producto de la venta no es suficiente para cubrir los gastos de remoción y/o extracción, efectuados por la autoridad marítima, la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación, unidad mar adentro o propietario de la aeronave, tendrán la obligación de pagar al Gobierno Federal la diferencia, esto sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad conforme a lo

dispuesto en la presente Ley.

ARTÍCULO 140.- En caso de urgencia, la autoridad marítima está facultada para proceder, por cuenta y cargo de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o unidad mar adentro del propietario de la aeronave, al retiro, despeje, extracción y saneamiento del área.

ARTÍCULO 141.- Cuando la embarcación, unidad mar adentro, o aeronave no estén en el caso previsto en el artículo 138, la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación o unidad mar adentro, del propietario de la aeronave, dispondrá del plazo de un año, a partir de la fecha del siniestro para iniciar la remoción y/o extracción, dando aviso a la autoridad marítima. La remoción y/o extracción deberá efectuarse en los términos que señale la autoridad marítima en un plazo máximo de un año, a partir de la fecha en que se indiquen deben iniciarse las maniobras. Expirando este último plazo, los bienes antes mencionados se entenderán abandonados y pasarán al dominio de la Federación. En este último caso la Secretaría podrá conceder el derecho a cualquier particular que se interese en extraer los restos náufragos, en las condiciones de esta Ley, informando de ello a sus legítimos propietarios.

ARTÍCULO 142.- La persona que conforme al Artículo anterior haya adquirido el derecho para extraer, remover o reflotar una embarcación o unidad mar adentro, aeronave o carga que se encontraren naufragados o varados, deberán realizar los trabajos en los plazos y condiciones que determine el permiso que conceda la autoridad marítima, bajo

apercibimiento de caducidad del permiso.

Al iniciarse los trabajos de rescate de la embarcación, unidad mar adentro, aeronave o carga, o de la extracción de los restos, de sus pertenencias fijas o móviles, o de su carga, deberá otorgarse fianza suficiente, que garantice el rescate, extracción o eliminación de todos los restos cuyo monto será fijado por la autoridad marítima.

ARTÍCULO 143.- La persona o entidad a que se adjudiquen los bienes a que se refiere el artículo 138, deberá retirar del lugar del siniestro todo el material que se comprometió a rescatar o extraer de la embarcación unidad mar adentro, o aeronave hundida o varada.

ARTÍCULO 144.- En tanto no se efectúe la declaratoria de abandono administrativo o en favor de la Nación, el propietario de la embarcación o embarcaciones, unidad mar adentro, naufragada o de sus restos, o bien de la aeronave respectiva, seguirá siéndolo cualquiera que sea el lugar donde se encuentren.

ARTÍCULO 145.- Las embarcaciones y unidad mar adentro, de cualquier tipo naufragadas pierden su calidad jurídica de tal, para convertirse en restos náufragos, pudiendo recuperar tal calidad jurídica si son reflotadas y puestas en servicio.

ARTÍCULO 146.- Se entiende por restos náufragos las embarcaciones de cualquier tipo en estado de no flotabilidad o hundidos, las unidades mar adentro, embarcaciones, máquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de buques y aeronaves tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo o histórico, que sean encontrados en la zona marítima mexicana ya sea

En este artículo hemos creído pertinente no incluir las expresiones “sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión” por ir en contra de lo que señalamos en el Artículo 144 acerca de la propiedad de los restos náufragos. No debe olvidarse que en caso del galeón español del siglo XVII “Nuestra Señora de Atocha”, que fuera extraído de las costas de Florida por una empresa

flotando o reposando en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza cualquier tipo de soberanía o jurisdicción.

norteamericana, el Gobierno del Reino de España reclamó ante la Corte Internacional de Justicia su inmediata devolución por ser propiedad de la Corona Española, de la que es sucesora el Gobierno Español, la Corte Internacional de Justicia reconoció el derecho de propiedad y por tanto "Nuestra Señora de Atocha" y todos los bienes que se encontraban a bordo de él, debieron ser devueltos a España.

ARTÍCULO 147.- Toda persona que descubra un resto náufrago está obligada, en la medida de lo posible, a colocarla en lugar seguro y fuera de las rutas marítimas. Dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, deberá hacer la declaración administrativa correspondiente ante la autoridad marítima dando los detalles del hallazgo. No subsistirá la obligación de movilizar el resto náufrago cuando se corra peligro al hacerlo.

ARTÍCULO 148.- Cuando se recoja del agua o del fondo del mar, ríos o lagos navegables efectos náufragos, deberán ser entregados inmediatamente a la autoridad marítima para que a su vez se ponga a disposición del juzgado de distrito correspondiente, dando aviso a la autoridad aduanera y al agente del Ministerio Público Federal de la jurisdicción.

No se aplica esta disposición al buque abandonado que se halle a flote en este caso se aplicarán las disposiciones relativas al salvamento marítimo, o en su caso, las relativas al abandono administrativo o en favor de la Nación de la embarcación contenidas en esta Ley.

ARTÍCULO 149.- La aduana que reciba las cosas halladas deberá ponerlas a disposición de sus propietarios, pero si no

se presentara persona alguna que acredite el interés legítimo sobre los bienes salvados, solicitará se subasten al juez de distrito del área en que se ubique la aduana.

ARTÍCULO 150.- Si un resto náufrago presenta en todo o en parte un carácter peligroso para la navegación, la pesca o el medio ambiente, o el acceso a un puerto o la estancia en éste, el propietario del resto náufrago tiene la obligación de proceder de inmediato a la recuperación, reflotamiento destrucción o cualquier otra operación para evitar el peligro.

ARTÍCULO 151.- La autoridad marítima debe prevenir y evitar cualquier interferencia con el resto náufrago y su carga, quedando expresamente prohibido proceder por el propietario de tal bien a la recuperación o reflote de cualquier resto náufrago sin contar con orden o permiso por escrito de la autoridad marítima.

ARTÍCULO 152.- Para los efectos de obtener el permiso a que se refiere el artículo anterior, deberá hacerse saber a la autoridad marítima el plan de rescate, los equipos que se utilizarán, las personas que intervendrán en el mismo y las medidas de impacto ambiental que se vayan a tomar.

ARTÍCULO 153.- Si el propietario no lleva a cabo el reflotamiento, remoción o destrucción que se ordene, la autoridad marítima llevará a cabo estas operaciones con cargo a dicho propietario.

ARTÍCULO 154.- La autoridad marítima tiene el derecho de vender los restos náufragos llevados a la costa, si ningún propietario ha reivindicado esos restos náufragos, después de un plazo de tres meses o en cualquier tiempo si se trata de productos perecederos. Asimismo, tiene el



derecho de retención de los restos náufragos rescatados hasta que no se le reembolsen los gastos por dicho rescate.

ARTÍCULO 155.- El producto de la venta de los restos náufragos se destinará al pago del rescate y si quedará algún remanente se depositará en la Nacional Financiera, a disposición de quién demuestre su propiedad, y si pasados dos años no ha sucedido ello, quedará a favor de la Nación.

En caso de que el producto de la venta no sea suficiente para cubrir los gastos, el saldo se recuperará del propietario, mediante el procedimiento económico coactivo de ejecución.

ARTÍCULO 156.- Los restos náufragos que presenten un interés arqueológico, colonial, histórico o artístico, de acuerdo con la Ley de la materia y cuyo propietario sea desconocido y no pueda ser localizado, pertenecen al Estado y sólo él podrá realizar su recuperación o extracción.

## **CAPÍTULO VI DE LAS AVERÍAS**

ARTÍCULO 157.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra el buque en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino, así como todo gasto extraordinario en que incurra durante la expedición marítima para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos.

ARTÍCULO 158.- Las averías son comunes o gruesas y simples o particulares:

- I. Avería común o gruesa es aquella cuando intencional y razonablemente se hace un

sacrificio extraordinario o se incurre en un gasto extraordinario para la seguridad común en una aventura marítima con el objeto de preservar de un peligro a los efectos comprometidos en ella; y

- II. La avería simple o particular es todo gasto y perjuicio causado en el buque o en la carga que no hayan redundado en beneficio o utilidad común de los interesados en el barco y su cargamento.

Las averías particulares o simples serán soportadas por el propietario del bien que sufre el daño o por el cual se realiza el gasto extraordinario, todo sin perjuicio de las acciones que por responsabilidad pueden ejercitar contra terceros.

ARTÍCULO 159.- Los actos y contribuciones en concepto de avería común o gruesa se rigen, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York y Amberes en su texto vigente, así como por las reformas que en el futuro se acuerden a dichas Reglas.

ARTÍCULO 160.- Los sacrificios y gastos extraordinarios deben ser decididos por el capitán y solo serán admitidos en avería común o gruesa aquéllos que sean consecuencia directa e inmediata del acto de avería común o gruesa.

ARTÍCULO 161.- Cuando se haya producido un acto de avería común o gruesa, el capitán deberá asentarlos en los libros oficiales de navegación, indicando la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre estos hechos, con la obligación de entregar estos documentos en el primer puerto de arribo y dentro de las veinticuatro horas siguientes a su llegada, así como de rendir su declaración y protesta sobre estos

hechos.

ARTÍCULO 162.- Cuando se haya producido un acto de avería común o gruesa, los consignatarios o destinatarios de las mercancías que deban contribuir a ésta, están obligados, antes que les sean entregadas, a firmar un compromiso de avería y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del transportista o porteador para responder al pago de su contribución. En dicho compromiso o garantía, el consignatario puede formular todas las reservas que crea oportunas.

A falta de depósito de garantía, el transportista o porteador tiene el derecho a retener la mercancía hasta que se cumpla con estos requisitos, tampoco extenderá el bono de avería, y comunicará de ser posible todo ello a la compañía aseguradora de dicha mercancía.

La declaración de avería común o gruesa no afecta las acciones particulares que pueda tener la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador y los dueños de la carga.

ARTÍCULO 163.- Corresponde al capitán a la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación afectada, declarar la avería común o gruesa, pero si éstos no lo hacen, cualquier interesado en ella podrá solicitar se declare, petición que solo podrá formularse dentro del plazo de seis meses, contados desde el día de la llegada al primer puerto de arribo.

ARTÍCULO 164.- Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común o gruesa, procederán a nombrar unánimemente a un ajustador para que realice la liquidación correspondiente conforme a las Reglas de York y Amberes.

ARTÍCULO 165.- Las acciones derivadas de la avería común o gruesa prescriben en un año, contado a partir de la fecha de llegada al puerto de arribo en que terminó la expedición o la aventura marítimas que motivaron la contribución. Cuando se haya firmado un compromiso de avería común o gruesa, la prescripción opera al cabo de dos años contados desde la firma de dicho documento.

**CAPITULO VII  
DE LA PREVENCIÓN DE LA  
CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO.**

ARTÍCULO 166.- Para efectos de esta Ley queda prohibido derramar hidrocarburos persistentes, no solo los que se transporten como carga, sino aquellos que se lleven en los tanques de consumo de las embarcaciones. Asimismo, queda prohibido derramar y arrojar en el mar cualquier sustancia nociva o sustancia potencialmente peligrosa, incluidas las sustancias ligadas con la energía nuclear, que puedan causar una contaminación y daños y perjuicios severos al medio marino mexicano y al alta mar que lo rodea.

Queda, asimismo, prohibido arrojar aguas sucias o achiques de sentinas y tanques de lastre de las embarcaciones, escombros, basuras, aguas residuales de minerales u otras materias nocivas y peligrosas en bulto y cualquier producto

Hemos colocado en este Capítulo y dentro de este Título, por ser lo más apropiado, la prevención de la contaminación del medio marino, el que desde luego no hemos definido, ya que lo dejamos claramente establecido en el artículo 2, habiendo agregado todo lo relativo a vertimiento y daños por contaminación, a fin de estar acordes con todos los tratados y convenios internacionales que sobre contaminación hemos celebrado como Estado Soberano y de los cuales somos Parte.

Los Convenios más importantes son: Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos del 29 de noviembre de 1969, (INTERVENTION/69); Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 13 de noviembre de 1972 (DUMPING/72); Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación en Alta Mar por Sustancias distintas a los Hidrocarburos del 2 de noviembre de 1973 (INTERVENTION/PROT/73), Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques del 2 de noviembre de 1973 y su protocolo de

químico contaminante y nocivo.

Modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL/73/78); Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990 (CCPR/90), y sobre todas ellas, la Convención de la Naciones Unidas sobre Derecho del Mar del 10 de diciembre de 1982, también, llamado Convenio de Montego Bay, cuya Parte XII está dedicada a la prevención de la contaminación del medio marino. A los que hay que añadir el Convenio de Basilea sobre Movimientos Transfronterizos de Desechos y Sustancias Peligrosas de 1989; Convenios de los que México es Parte.

ARTÍCULO 167.- Las Secretarías de Marina y Medio Ambiente y Recursos Naturales con el fin de hacer cumplir lo anterior, deberán vigilar la aplicación y cumplimiento de la Legislación Nacional Ecológica y todas las normas internacionales sobre la prevención de la contaminación del medio Marino de las que México es Parte, sancionando en todo caso su incumplimiento.

Por otra parte nuestro país ha ratificado los Convenios Internacionales sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1992 (CLC/92), y sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Contaminación de Hidrocarburos de 1992 (Fondo FIDAC/92).

ARTÍCULO 168.- La Secretaría de Marina, de presentarse cualquier incidente marítimo que pueda traer consigo la contaminación del medio marino mexicano procederá de inmediato a la aplicación del Plan Nacional de Contingencias, coordinándose con todas las dependencias del Ejecutivo Federal, Estatales y Municipales, que de acuerdo a sus atribuciones tengan injerencia en los aspectos de contaminación.

En base a lo anterior, es que debemos regular, implementando, todo este Capítulo para que nos sea útil para la aplicación de estos Convenios. Por tanto, hemos reducido los Artículos al máximo posible no olvidando la importante función que tienen la Secretaría de Marina y la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales encargadas la primera del Convenio DUMPING/72 y la Segunda de la Legislación Ambiental.

La Secretaría de Marina cuidará de atender que la responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación del mar por cualquier sustancia contaminante procedente de embarcaciones, industrias y otros medios se regirá por las Convenciones Internacionales

relacionadas con la materia de las que México es Parte, la Legislación Nacional Ambiental, la presente Ley y la Legislación Nacional que le sea aplicable.

ARTÍCULO 169.- La Secretaría en combinación con la Secretaría de Marina podrá exigir la presentación de los documentos pertinentes que acrediten la existencia de los certificados, inspecciones de seguridad y seguros que se exigen a toda embarcación por los Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales de las que México es Parte, su falta o no presentación será sancionada por lo que se dispone en el Título y Capítulo correspondientes a Sanciones de esta Ley.

ARTÍCULO 170.- La responsabilidad en que incurren la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador u operador y sus dependientes, en el tráfico de hidrocarburos, sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, que puedan contaminar el medio marítimo mexicano, es objetiva y por tanto obligan a todos los interesados solidariamente.

ARTÍCULO 171.- Se tendrá derecho a limitar la responsabilidad respecto de cada acto que pueda causar daños por contaminación a las cuantías establecidas por el Convenio de Responsabilidad Civil por Contaminación de Hidrocarburos de 1992, en el caso de hidrocarburos persistentes; por lo que se refiere a las demás sustancias nocivas y potencialmente peligrosas por lo que disponga la Secretaría al respecto. Por lo que se refiere a la contaminación derivada de productos nucleares, se estará a lo que disponen las Convenciones de Viena y París y sus Protocolos sobre esta materia. Por lo que se refiere al movimiento transfronterizo de sustancias peligrosas y nocivas para ser depositadas en el mar, lo

que dispone el Convenio de Basilea y su Protocolo que establece los límites de responsabilidad y fondos de compensación.

ARTÍCULO 172.- No podrá imputarse responsabilidad alguna si se prueba que los daños por contaminación resultaron de actos de guerra o insurrección, de un fenómeno natural de carácter excepcional, o cuando sea causado por acción u omisión intencionada de un tercero para causar daño, o por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno u otra autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación.

ARTÍCULO 173.- La empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador y el operador de una embarcación tendrán que acreditar ante la autoridad marítima que cuentan con un seguro u otra garantía financiera por el importe que ascienda a los límites de responsabilidad establecidos en los Convenios que se mencionan en el artículo 171.

ARTÍCULO 174.- Las infracciones a la presente Ley, así como a las demás disposiciones en materia ecológica, relativas a las zonas marítimas mexicanas, implican independientemente de la reparación del daño derivado de la responsabilidad, la obligación de realizar una limpieza y restauración de las áreas contaminadas y la imposición de sanciones a que se refiere el Capítulo correspondiente de esta Ley.

**TITULO CUARTO  
DE LA PROPIEDAD Y DEL  
ARMAMENTO DE LA EMBARCACIÓN**

Las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores y operadores se encuentran mal ubicados dentro del Título relativo al “Régimen Administrativo de la Marina Mercante”, ya que no son autoridades ni realizan una

**CAPITULO I  
DE LAS EMPRESAS NAVIERAS, DE  
LOS NAVIEROS, LA EMPRESA  
ARMADORA, DE LOS ARMADORES Y  
DE LOS OPERADORES**

actividad de administración pública, por lo que hemos creado este título y los capítulos pertinentes.

ARTÍCULO 175.- Para actuar como empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador, se requerirá cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano mexicano o sociedad constituida conforme a leyes mexicanas, con mayoría de socios mexicanos.
- II. Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

ARTÍCULO 176.- Se presupone, salvo prueba en contrario, que la empresa naviera o el naviero son los titulares de la explotación comercial y marítima del buque, y por tanto sus armadores.

Es necesario que se destaque por separado que se presume en primera instancia, salvo prueba en contrario, que la empresa naviera o el naviero son los titulares de la explotación comercial y marítima del buque.

ARTÍCULO 177.- La persona moral o física que asuma la explotación comercial y marítima de una embarcación deberá manifestarlo ante la autoridad marítima del puerto de matrícula o de registro de la nave, la que inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional la calidad de armador de tales personas, debiendo proceder de la misma manera cuando cese tal calidad para que se cancele la inscripción.

También debemos de agregar un nuevo artículo en el que se destaque de que manera tanto empresas navieras o navieros, como empresa armadoras o armadores, deben manifestarse como tales ante terceros, para que nos quede claro de una manera precisa la distinción entre ambos y el juzgador marítimo no incurra en los problemas que hoy día enfrentan las cortes sajonas de la lengua inglesa por ello.

La empresa naviera o el naviero, al registrarse en el Registro Público Marítimo Nacional como tales, podrán asimismo, declarar que serán los titulares de la explotación comercial y marítima del buque.

De no hacerse la declaración que



mencionamos en los párrafos anteriores, tanto la empresa naviera o el naviero, como la empresa armadora o el armador, responderán solidariamente de la obligaciones derivadas de la explotación marítima y comercial del buque.

ARTÍCULO 178.- La empresa naviera o el naviero, y la empresa armadora o el armador responderán de los actos de sus empleados de tierra y marítimos relacionados con la explotación comercial y marítima del buque, sin perjuicio de lo que sobre la limitación de responsabilidad se dispone en la presente Ley y la Legislación Nacional vigente en la materia.

ARTÍCULO 179.- Para actuar como operador de una embarcación en México, se requiere cumplir con los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano mexicano o sociedad constituida conforme a Leyes mexicanas, con mayoría de socios mexicanos;
- II. Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

ARTÍCULO 180.- El operador de una embarcación, al inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, deberá indicar respecto de qué embarcaciones actúa como tal, para los efectos jurídicos conducentes.

ARTÍCULO 181.-El operador de una embarcación gozará de los mismos derechos y obligaciones de la empresa naviera, del naviero, de la empresa armadora o del armador, en cuyo nombre actúe como operador, establecidos en la presente Ley.

## **CAPITULO II DE LOS AGENTES MARÍTIMOS**

ARTÍCULO 182.- Los agentes marítimos serán considerados como mandatarios mercantiles o comisionistas de las empresas navieras o naviero, de las empresas armadoras o armador o bien de quién opere la embarcación, con representación de éstos, y por lo mismo, los actos que celebre obligan a sus representados cuando traten por cuenta de ellos.

Hemos colocado en el título correcto, dentro del capítulo respectivo, y con la designación correcta a los agentes marítimos.

En el Artículo 182 del actual Proyecto no cabe ya definir al agente marítimo, pues tal definición la hemos dado previamente en el artículo 2, sin embargo, podemos mencionar su calidad de mandatario mercantil o comisionista.

ARTÍCULO 183.- El contrato de mandato mercantil con representación, deberá reunir los requisitos que se señalen en el Código de Comercio, la Ley de Sociedades Mercantiles, la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito, el Código Civil Federal y todas aquellas reglas que se refieran a este tipo de contratos.

Antes que las funciones del agente marítimo, tenemos que señalar los requisitos que deben reunir los contratos de que hemos hablado en el artículo anterior, de ahí que sea necesario redactar texto mas completo, para protegerlos.

Además de tener claramente señalados los siguientes datos:

- I. Derechos y obligaciones entre las partes;
- II. Duración;
- III. Si es para un solo buque o bien para una línea de servicio regular o todas las embarcaciones de una empresa naviera, naviero, empresa armadora o armador u operador;
- IV. Causas de conclusión o terminación;
- V. La obligación de registrar el contrato ante el Registro Público Marítimo Nacional para que cause efectos frente a terceros;  
y
- VI. Todos los demás elementos que disponga la presente Ley y su Reglamento, la Ley General de Puertos y su Reglamento.

ARTÍCULO 184.- El contrato de mandato o

comisión mercantil entre empresa naviera, naviero, empresa armadora o armador u operador del buque y un agente marítimo, deberá ser por escrito, pudiendo aceptarse como tal el que se haga por télex, facsímil o fax o cualquier otro escrito debidamente firmado por las partes y en el que se asienten todos y cada uno de los requisitos establecidos en el artículo anterior.

Para facilitar la celebración de contratos de este tipo, es necesario que demos la oportunidad a las partes en el contrato celebrado por escrito pero aceptando que pueda ser por télex, facsímil o cualquier otro escrito en el que se asienten desde luego, los requisitos que señalamos la disposición anterior.

ARTÍCULO 185.- Para ser agente marítimo se deberán reunir los siguientes requisitos:

- I. Ser ciudadano mexicano o sociedad constituida conforme a Leyes mexicanas, y con capital mayoritariamente mexicano;
- II. Tener capacidad legal con arreglo al Código de Comercio;
- III. Ser de honorabilidad notoria;
- IV. No haber sido condenado en juicio por delitos intencionales en contra de la propiedad privada, ni tener antecedentes penales, ni ser condenado en juicio penal;
- V. No pertenecer a las fuerzas armadas;
- VI. No ser funcionario público, ni tener el nombramiento de capitán de puerto o práctico de puerto;
- VII. No ser ministro de ningún culto o credo;
- VIII. No formar parte de una empresa naviera o empresa armadora, ni depender de un naviero o armador nacional o extranjero;
- IX. Tener su domicilio social en territorio nacional;
- X. Sustentar ante la Secretaría, Dirección General de la Marina Mercante, un examen de conocimientos y aplicación de la presente Ley y otras disposiciones legales que rigen

También debemos poner los requisitos que la Ley deberá exigir para que una persona física o moral pueda actuar como agente marítimo, de una manera más completa que la que hoy se establece en la Ley vigente, asimismo, para protegerlos.

- todo lo relativo al derecho, comercio y transporte marítimos;
- XI. Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional;
  - XII. Otorgar fianza, por el monto que determine la Secretaría, para actuar como agente marítimo; y
  - XIII. Todas las demás que la presente Ley le señale.

ARTÍCULO 186.- Las funciones de los agentes marítimos son las siguientes:

- I. Atender el buque o los buques designados y enviados a él;
- II. Ayudar a la recepción y despacho de la embarcación;
- III. Supervisar las maniobras de carga y descarga de la embarcación, incluidas la estiba y desestiba de la misma;
- IV. Asistir al capitán y demás personal de las embarcaciones que les son enviadas;
- V. Obtener cargas para los buques que les son enviados;
- VI. Cuidar los servicios que prestan a su principal, así como aquellos que deban prestarse a terceros;
- VII. Recibir las mercancías, de acuerdo con los documentación respectiva;
- VIII. Otorgar por orden y cuenta de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la nave y/o capitán del buque los conocimientos de embarque que se generen a los cargadores o titulares de los mismos, así como las pólizas de fletamento que correspondan, si es el caso, y toda la demás documentación necesaria;
- IX. Cobrar los fletes obtenidos por la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador de la embarcación,

Después en orden de importancia, deberemos establecer en el presente artículo todas las funciones del agente marítimo, de una manera más completa y ordenada que lo que hoy día se dispone en la Ley vigente, mejorándolo de esta manera en su contenido y redacción.

De la simple relación de tales funciones podemos desprender que no son necesarios los agentes marítimos "consignatarios de puertos", máxime que los agentes marítimos tienen oficinas en la Ciudad de México y en los puertos nacionales en donde prestan sus servicios. Por otra parte, la función del agente marítimo es la de ser protector de los buques que le envía su principal.

- tanto en las cargas de entrada, como en las de salida;
- X. Pagar todos los gastos que haga por cuenta de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador en atención de los buques que se le envíen;
  - XI. Atender las reclamaciones que reciba y resolverlas conforme a las instrucciones que le dé su principal;
  - XII. Representar legalmente a la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador en el país;
  - XIII. Elaborar la documentación general sobre carga y pasajeros que se hayan obtenido en los puertos nacionales, haciendo en caso necesario y con la diligencia apropiada, todas las correcciones que se requieran, para que la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, no sufra multas u otros recargos en los puertos que posteriormente visite su embarcación por faltantes o sobrantes en las declaraciones pertinentes o correspondientes;
  - XIV. Realizar todas la gestiones necesarias para dar estricto cumplimiento a las disposiciones de esta Ley y su Reglamento, así como a las resoluciones o instrucciones que emanen de la autoridad marítima y de toda autoridad que intervenga en las actividades marítimo portuarias directa o indirectamente en el ejercicio de sus funciones, informando de todo ello, en caso necesario, a su principal;
  - XV. Contratar al personal necesario para la atención y operación del

- buque en puerto, así como contratar el abastecimiento necesario para la embarcación, pagando su costo por cuenta y orden de su principal;
- XVI. Informar de todos los impuestos, derechos, recargos y multas que sufran las embarcaciones de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador representados, señalando los renglones y causas que los provocaron;
- XVII. Presentar mensualmente su estado de cuenta a su principal, y en caso de tener saldo deudor, enviar de inmediato su monto al mismo;
- XVIII. Informar a su principal de todas las disposiciones marítimas y portuarias existentes en el país, así como las aduaneras, ambientales, migratorias, sanitarias y de todas aquéllas que afecten o puedan afectar la operación de sus embarcaciones; y
- XIX. Todas las que la presente Ley y su Reglamento, la Ley de Puertos y su Reglamento y la Legislación Nacional les señalen.

ARTÍCULO 187.- El agente marítimo que avitualla y arme el buque por orden y cuenta de su principal, sin que le pague por ello éste, se convierte, por ese sólo hecho en armador del mismo y por tanto tendrá los derechos y obligaciones de éste hasta en tanto pueda recuperar todo lo gastado.

Una cuestión muy delicada que la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos debe recoger, como lo hacía el viejo Código de Comercio de 1889, es el del caso en el que el agente marítimo proceda armar y avituallar la embarcación por cuenta de su principal y no pueda cobrar lo gastado en ello, el que pueda dársele la oportunidad de explotar comercial y marítimamente la embarcación a fin de que pueda rehacerse del gasto realizado.

ARTÍCULO 188.- Las empresas navieras, Es necesario establecer que las

navieros, empresas armadoras o empresas navieras, navieros, empresas armadores u operadores de armadoras o armadores u operadores de embarcaciones, están obligados a embarcaciones, sean nacionales o designar agentes marítimos en los puertos extranjeros, deban contar con un agente nacionales y, en su caso, en el país. marítimo para atención de las mismas.

Quedan exceptuadas de esta obligación las sociedades cooperativas y las pesqueras, así como los pescadores que exploten comercial y marítimamente sus embarcaciones, los que pueden realizar directamente todos los trámites relativos a la operación de la embarcación, mediante la designación de un representante acreditado en la Secretaría y siempre y cuando tengan oficinas en el puerto de que se trate.

No hemos querido excluir a los armadores nacionales de esta obligación, salvo a las sociedades cooperativas, pesqueras y pescadores que exploten comercial y marítimamente sus embarcaciones, ya que éstas generalmente son pequeñas.

Como tampoco queremos que los agentes marítimos dependan de las empresas navieras navieros, empresas armadoras o armadores u operadores para evitar en el futuro conflictos serios en la representación que conduzcan a grandes litigios por ello, no olvidar en este sentido lo que establecimos en la fracción VIII del artículo 185.

ARTÍCULO 189.- El fletador y el cargador, consignatario o propietario de las mercancías podrán designar su propio agente de carga, distinto de los designados por las empresas navieras, navieros, empresas armadoras o armadores u operadores de las embarcaciones, es decir de los fletantes, que reciben el nombre de agentes marítimos de la embarcación.

Asimismo, no es deseable que el agente marítimo de la empresa naviera, naviero, empresa armadora o armador u operador sea el agente marítimo del fletador o bien el agente marítimo de la carga, por los conflictos que de ello pueden derivarse, por lo que el fletador y el propietario de la carga, consignatario de la misma o su cargador, pueden designar sus propios agentes marítimos distintos a los del fletante. Aquí el agente de la embarcación recibirá el nombre de agente marítimo y el de la carga agente de la carga.

ARTÍCULO 190.- Los agentes marítimos no podrán cobrar ningún cargo al consignatario o destinatario de las mercancías por la revalidación de los conocimientos de embarque u otros documentos marítimos. La Secretaría les impondrá severas sanciones por tales actos, que encarecen el comercio exterior

de nuestro país.

ARTÍCULO 191.- Es obligación de los agentes marítimos registrar ante la Secretaría las tarifas de fletes y pasajes de altura y cabotaje que reciban de las empresas navieras, navieros, empresas armadoras o armadores u operadores representados por ellos, para operar servicios regulares de línea en rutas marítimas de y hacia México y entre puertos nacionales. Asimismo de los consolidadores de la carga.

Ahora bien, se olvidó por completo la obligación que existe de las conferencia marítimas de fletes, las empresas navieras, navieros, empresas armadoras o armadores u operadores de embarcaciones afiliados a ellas o independientes de registrar sus tarifas de fletes ante la autoridad como se dispone en el Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas del 6 de mayo de 1974, ratificado por México el 6 de mayo de 1976 y publicado en el Diario Oficial de la Federación del 28 de julio del mismo año y en vigor internacionalmente el 6 de octubre de 1983. Hoy día incluso las alianzas marítimas y los consolidadores de cargas.

El agente marítimo deberá entregar copia de dichas tarifas al Banco Nacional de Comercio Exterior, S. N. C., para fines estadísticos y de apoyo a los usuarios del transporte marítimo.

Para poder implementar esta obligación, la forma más sencilla es el que se haga a través de los agentes marítimos y que los fletes marítimos y las tarifas de éstos deberán registrarse ante la Secretaría a través de la Dirección General de Tarifas, Terminales y Servicios Conexos, o bien la dependencia que esa Institución señale.

La falta de tal registro se sancionará por la Secretaría.

ARTÍCULO 192.- Las modificaciones a las tarifas de fletes deberán registrarse previamente a la fecha propuesta para su entrada en vigor, para dar tiempo a los usuarios del transporte marítimo a realizar las consultas y negociaciones pertinentes con las conferencias marítimas de fletes, empresas navieras, navieros, empresas armadoras o armadores u operadores sobre el particular.

Es digno de que se considere, para fines informativos y estadísticos el que copia de dichas tarifas las lleve el Banco Nacional de Comercio Exterior S. N. C.; con el propósito de que el usuario del transporte marítimo o las agrupaciones de estos puedan contar con toda la información de los fletes aplicables al comercio exterior e interior marítimos de nuestro país.

Los plazos a que se hace mención en el párrafo anterior son los siguientes:

- I. Para recargos específicos, quince días;
- II. Para el alza parcial de una tarifa, treinta días;
- III. Para la alza que comprenda la



- mayoría de los productos establecidos en una tarifa, ciento cincuenta días;
- IV. Para las modificaciones hacia la baja dos días; y
  - V. Para las modificaciones que comprendan elevaciones o bajas en la tarifa, treinta días.

ARTÍCULO 193.- Al registrar las tarifas de fletes, los agentes marítimos deberán comprobar que previamente las han hecho del conocimiento de los usuarios o agrupaciones de usuarios del transporte marítimo y que se llevaron acabo las consultas y negociaciones mencionadas en el artículo anterior entre éstos y las conferencia marítimas de fletes o sus principales.

ARTÍCULO 194.- Las tarifas de fletes y pasajes registrados se aplicarán sin variación alguna hasta en tanto no entre en vigor alguna modificación conforme a este Capitulo.

ARTÍCULO 195.- Como no es obligatorio publicar las tarifas de fletes y pasajes en el Diario Oficial de la Federación, las conferencias marítimas de fletes, las empresas navieras, navieros, empresas armadoras o armadores u operadores directamente o a través de sus agentes marítimos, podrán vendérselas a los usuarios o a las agrupaciones de usuarios del transporte marítimo, procurándolas mantener al día.

ARTÍCULO 196.- Los conocimientos de embarque o los demás documentos probatorios del transporte marítimo de mercancías, así como el pasaje, consignarán siempre las cuotas aplicadas además de todos los conceptos que se incluyan en el flete o en el pasaje en forma desglosada.

Para fines de comprobación de la aplicación correcta de la tarifa de fletes y pasajes, los agentes marítimos deberán conservar copias autorizadas de los conocimientos de embarque o de los demás documentos probatorios del transporte marítimo de mercancías o de personas, a disposición de las autoridades competentes durante el plazo de cinco años, contados a partir de la fecha de su presentación para el cobro de los fletes o los pasajes al usuario de transporte marítimo de mercancías, al propietario, destinatario o consignatario de las mismas o bien del pasajero.

### **CAPITULO III DE LAS FORMAS DE ADQUISICIÓN DE LAS EMBARCACIONES**

ARTÍCULO 197.- El documento en que conste la propiedad de un buque, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberán constar en una escritura pública ante notario o póliza emitida por un corredor público, contener todos los elementos de individualización de la embarcación y estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional. Si estos documentos se otorgan en el extranjero, deberán apostillarse para que surtan efecto en México.

ARTÍCULO 198.- Además de los modos de adquirir la propiedad de una embarcación que establece el derecho común:

- a) De derecho público: Derecho de angaria, decomiso o incautación, expropiación y expropiación por causas

Hemos reenumerado el Capítulo para colocarlo en lugar lógico que le corresponde y con la designación que sigue el sistema adoptado por nosotros desde un principio.

El Artículo 198 lo hemos hecho de nuevo con el propósito de que los participantes en el comercio y transporte marítimos conozcan plenamente todos los medios que el derecho nos da para adquirir la propiedad de un buque, no sólo las del derecho común de orden público y privado, sino aquellas que el propio Derecho Marítimo nos concede.

- fiscales; y
- b) De derecho privado:  
 Compraventa, permuta o trueque, donación, prescripción, sucesión, dación en pago, venta judicial y arrendamiento con opción a compra.

La propiedad de un buque puede adquirirse en el medio marítimo de las siguientes formas:

- I. Por abandono a favor del asegurador, cuando proceda legítimamente;
- II. Por abandono administrativo a favor del Estado, tal y como lo disponen los artículos 84 y 85 de la presente Ley;
- III. Por apresamiento en tiempo de paz, por buque de guerra o de embarcación al servicio de la Armada de México, cuando la embarcación sea declarada buena presa por la Suprema Corte de Justicia, por:
  1. No tener nacionalidad;
  2. Tener doble nacionalidad;
  3. Dedicarse a la piratería;
  4. Dedicarse a la trata de esclavos;
  5. Dedicarse las transmisiones de radio y televisión no autorizadas desde el alta mar; y
  6. Dedicarse al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.
- IV. Por construcción, de acuerdo con los contratos de construcción previstos por esta Ley.

No debe perderse de vista que el abandono en favor del asegurador se establecerá en el Título respectivo a los contratos marítimos, en este caso dentro de las disposiciones del contrato del seguro marítimo

En tanto que el apresamiento se basa en lo que dispone el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay.

ARTÍCULO 199.- Los modos de adquirir la propiedad de una embarcación establecidos por el derecho común, se regirán por los Códigos y Leyes vigentes

Se ha incluido un nuevo Artículo, numerado 199, para reenviar todo lo relativo a los medios de adquisición de la embarcaciones de derecho común a su legislación aplicable.

en la materia. En tanto que los establecidos por el Derecho Marítimo se regirán por lo que dispone la presente Ley y su Reglamento.

ARTÍCULO 200.-Salvo pacto en contrario, si se traslada el dominio de la embarcación hallándose en viaje, pertenecerán íntegramente al comprador los fletes que aquella devengue, desde que recibió el último cargamento; pero si al tiempo de la traslación de dominio hubiere llegado el buque a su destino, los fletes pertenecerán al vendedor.

ARTÍCULO 201.- La propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al naviero según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

- I. Construcción por empresa, si en el contrato de construcción se establece la obligación de que el astillero ponga por su cuenta lo materiales, el contrato se considera como de compraventa de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción y se haga entrega del buque al adquiriente; y
- II. Construcción por economía, si la empresa naviera o el naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra y el buque se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción.

ARTÍCULO 202.- La acción de responsabilidad contra el constructor, para efectos ocultos, del buque prescribirá en dos años, a partir de la fecha en que se descubra, pero en ningún caso excederá el término de cuatro años, a partir de la fecha en que el buque haya sido puesto a

disposición de quién contrató su construcción.

#### **CAPITULO IV DE LA COPROPIEDAD DE LA EMBARCACIÓN.**

ARTÍCULO 203.- Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre el mismo, se considerará dividido en cien quirartes. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirartes podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios se resolverán por mayoría de quirartes. En caso de empate, resolverá el Juez de Distrito correspondiente. Las decisiones de la mayoría podrán razonablemente ser impugnadas por la minoría.

ARTÍCULO 204.- Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor del buque, hipotecarlo o gravarlo, las decisiones deberán ser tomadas por la mayoría de setenta y cinco quirartes. Si el juez ordenare la reparación, los quirartes de quienes se nieguen a cooperar a la misma, podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

Las decisiones de venta del buque deben ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el Juez de Distrito, a solicitud de alguno, podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

ARTÍCULO 205.- Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de cualquiera de los quirates por alguno de ellos. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de la mayoría prevista en el artículo anterior.

ARTÍCULO 206.- Cuando una decisión no pueda ser tomada porque no se alcance la mayoría de quirates, decidirá el Juez de Distrito a solicitud de uno o varios quiratarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

### **CAPITULO V DE LA FORTUNA DE MAR**

ARTÍCULO 207.- Al constituir las embarcaciones de todo tipo una universalidad de hecho, como se dispone en el artículo 91 de la presente Ley, además del valor de las mismas y de la carga que transportan, hacen que cada una de ellas, con sus pertenencias y accesorios, constituyan una fortuna de mar.

ARTÍCULO 208.- Cada embarcación, propiedad de una empresa naviera o naviero, constituye una fortuna de mar, y por tanto los derechos y obligaciones provenientes del ejercicio de la navegación de la nave, se ejercitarán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye.

ARTÍCULO 209.- La responsabilidad de una empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador, se limitará a la fortuna de mar que constituye una embarcación del tipo que sea, de acuerdo con lo que se dispone en el Capítulo siguiente de la presente Ley.

### **CAPITULO VI DE LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA NAVIERA, NAVIERO, EMPRESA ARMADORA, ARMADOR U OPERADOR**

ARTÍCULO 210.- La empresa naviera, el

Hemos creado este capítulo inexistente en la Ley de Navegación vigente y puesto dentro de este Título por ser el lugar que le corresponde inmediatamente después de la copropiedad marítima. No sabemos porque se ignoró este importante tema que sirve en el Derecho Marítimo para dos efectos:

- a) Limitar la responsabilidad a la fortuna del mar de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador.
- b) Para crear los privilegios marítimos surgidos de la fortuna de mar.

Hemos ubicado este Capítulo en el Título Cuarto del Proyecto de Ley: "De la Propiedad y del Armamento de la Embarcación", por ser más apropiado para ello.

Se adecuó la primera parte del Artículo a nuestros comentarios.

naviero, la empresa armadora, armador o el operador de una embarcación así como las personas físicas o empresas que presten servicios de salvamento, podrán limitar su responsabilidad de acuerdo con las reglas y procedimientos establecidos en esta Ley.

ARTÍCULO 211.- Si cualquier reclamación sujeta a limitación se formularé contra cualquier persona por cuya actuación, el propietario del buque o empresa de salvamento son responsables, tendrá el derecho para hacer valer por sí misma la limitación de responsabilidad prevista en esta Ley.

ARTÍCULO 212.-El asegurador que cubra la responsabilidad por la reclamaciones sujetas a la limitación de responsabilidad, será titular de los derechos y beneficios que este Título otorga al asegurado en la misma medida en que se le conceden.

No debe perderse de vista que este artículo, como los siguientes deben estar en consonancia con el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976 (LLMC/76) del que México es Parte.

No se debe perder de vista que este sistema de limitación de la responsabilidad es inglés, ya que surgió en el Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y se conoce con el nombre de "Sistema de Suma Responsabilidad", y si lo adoptamos, debemos seguirlo con todas sus consecuencias.

La responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador se limita a la de carga del buque, es decir, se hace sobre la base del tonelaje de arqueo bruto de la embarcación, según se dispuso en la "Merchant Shipping Act" del país arriba citado.

Establece un límite máximo por tonelada, que puede dividirse en razón de daños materiales y daños físicos o personales, siendo estos últimos privilegiados frente a los otros y, desde luego, son aplicables a cada uno de los accidentes que sufra la embarcación durante la navegación, aún cuando sea en el mismo viaje.

Se exceptúan de esta limitación todas aquellas obligaciones contractuales respecto de las cuales la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador es responsable ilimitadamente, y establece también que el supuesto de no limitación a la responsabilidad para el caso de que el naviero, armador u operador desempeñe las funciones de capitán en el buque, es

inadmisible.

La Convención por su parte, excluye los buques tanque petroleros que transporten hidrocarburos persistentes de origen mineral como son: los crudos de petróleo, combustóleo "fuel oil", aceite diesel pesado y aceite lubricante, ya se transporten éstos a bordo de un buque tanque como carga o en los depósitos de combustible líquido de ese buque, reenviándonos en este caso a lo que dispone el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1992, del cual México es Parte.

ARTÍCULO 213.- Quedan sujetas a la limitación de la responsabilidad, cualquiera que sea el fundamento de éstas, las siguientes reclamaciones:

- I. Reclamaciones relacionadas con muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en los bienes, incluyendo daños a obras del puerto, dársenas, vías navegables y ayudas a la navegación, acaecidos a bordo o en relación directa con la explotación del buque, o con operaciones de salvamento, así como cualquier perjuicio derivado de tales causas;
- II. Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga, los pasajeros o el equipaje de éstos;
- III. Reclamaciones relacionados con otros perjuicios derivados de la violación de derechos que no sean contractuales, extracontractuales, causados en conexión con la explotación del buque o con las operaciones de salvamento;
- IV. Reclamaciones relacionados con la



- puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, con inclusión de todo lo que esté o haya estado a bordo de tal buque;
- V. Reclamaciones relacionadas con la remoción o la destrucción del cargamento del buque o la eliminación de la peligrosidad de dicho cargamento; y
- VI. Reclamaciones promovidas por una persona que no sea la persona responsable, relacionadas con las medidas tomadas a fin de evitar o aminorar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de acuerdo con lo dispuesto en la presente Ley y por los daños posteriores ocasionados por tales medidas.

ARTÍCULO 214.- No se admitirá limitación de responsabilidad en los casos siguientes:

- I. Reclamaciones relacionadas con operaciones de salvamento o con contribución a la avería gruesa o común;
- II. Reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos persistentes, como son: los crudos de petróleo, combustóleo o fuel oil, aceite diesel pesado y aceite lubricante; las cuales se regirán por lo que disponen los Convenios Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos de 1992 e Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños causados por la Contaminación de

- Hidrocarburos de 1992.
- III. Reclamaciones sujetas a toda convención internacional o previstas en la Legislación Mexicana que rijan o prohíban la limitación de la responsabilidad por daños nucleares;
  - IV. Reclamaciones contra el propietario de un buque nuclear relacionadas con daños nucleares; y
  - V. Reclamaciones promovidas por los empleados del propietario del buque, la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador o el operador o del salvador cuyo cometido guarde relación con el buque o con las operaciones de salvamento, y las reclamaciones promovidas por los herederos de aquellos o por personas a su cargo u otras que tengan derecho a promoverlas.

ARTÍCULO 215.- Una persona responsable no podrá limitar su responsabilidad si se demuestra que la pérdida fue el resultado de una acción personal u omisión, realizada, con la intención de causar tal pérdida, con temeridad o a sabiendas de la probable producción de un daño.

ARTÍCULO 216.- Los límites de responsabilidad para reclamaciones que surjan en cada caso concreto, se calcularán con arreglo a los siguientes valores y en base a unidades de cuenta y tonelaje de arqueo bruto de las embarcaciones:

- I. En relación a las reclamaciones por muerte o lesiones corporales;
  - a) 333.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;
  - b) Para buques cuyo arqueo exceda de es límite la cuantía que a continuación se indica en cada caso, más la citada

Este artículo se adecuó a lo dispuesto en el Convenio LLMC/76, base jurídica tomada por el Proyecto para la elaboración del Capítulo que aquí analizamos

en el inciso a);

De 501 a 3,000 toneladas, 500 unidades de cuenta por tonelada;

De 3,001 o 30,000 toneladas, 333 unidades de cuenta por tonelada;

De 30,001 a 70,000 toneladas, 250 unidades de cuenta por tonelada; y  
Por cada tonelada que exceda de las 70,000 toneladas, 167 unidades de cuenta;

II. Respecto de toda otra reclamación:  
a) 167.000 unidades de cuenta para buques cuyo arqueo no exceda de 500 toneladas;

Para buques cuyo arqueo exceda de ese limite, la cuantía que a continuación se indica en cada caso, más la citada en el inciso a):

De 501 a 30,000 toneladas, 167 unidades de cuanta por tonelada;

De 30,001 a 70,000 toneladas, 125 unidades de cuenta; por tonelada; y

Por cada tonelada que exceda de 70,000 toneladas, 83 unidades de cuenta.

III. Los limites de responsabilidad aplicables al salvador que no opere desde un buque o al salvador que opere exclusivamente en el buque al cual o en relación con el cual está prestando sus servicios de salvamento, se calcularán sobre la base de un arqueo de 1,500 toneladas.

ARTÍCULO 217.- Si la cuantía calculada de conformidad con la fracción I del artículo 216 no basta para satisfacer en su totalidad las reclamaciones mencionadas en él, se podrá disponer de la cuantía calculada de conformidad con la fracción II

del artículo citado para saldar la diferencia no pagada de las reclamaciones mencionadas en la fracción I, pero tal diferencia tendrá la misma prelación que las demás reclamaciones mencionadas en la fracción II.

ARTÍCULO 218.- Las unidades de cuenta a que se hace referencia en los artículos 216 y 219, corresponden a los derechos especiales de giro tal y como estos se definieron por el Fondo Monetario Internacional, debiéndose hacer la conversión correspondiente a moneda de curso corriente en la fecha en que se constituya el Fondo para Limitar la Responsabilidad. Por lo que toca al arqueo, éste se calculará de conformidad con las Reglas que figuran en el Anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques de 1969.

ARTÍCULO 219.- Respecto de las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales de los pasajeros de un buque surgidas en cada caso concreto, el límite de responsabilidad del propietario de éste será la establecida en el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre de 1976, del que México es Parte.

Hemos incluido este artículo, pues nada se dispone en el Proyecto de Ley de la Cámara de Comercio sobre la limitación de responsabilidad para las reclamaciones hechas por los pasajeros o sus deudas.

Las reclamaciones a que se hace referencia en el presente Artículo, se refieren a toda reclamación promovida por cualquiera de las personas en dicho buque o en nombre de ellas:

- I. En virtud de un contrato de transporte de pasajeros; y
- II. Con el consentimiento del transportista acompañado a un vehículo o animales vivos amparados por un contrato de transporte de mercancías.

ARTÍCULO 220.- Este capítulo no se

aplicará para las plataformas construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales del fondo del mar y de su subsuelo, ni a los aerodeslizadores.

## **CAPITULO VII DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS**

### **SECCIÓN PRIMERA.- DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE LAS EMBARCACIONES.**

No es necesario crear dos Capítulos distintos para los privilegios marítimos de las embarcaciones y aquellos de las mercancías, pues ambos caen bajo el rubro de privilegios marítimos, por lo que hemos preferido crear dos Secciones dentro de este Capítulo.

ARTÍCULO 221.- Los privilegios marítimos otorgan al acreedor privilegiado, el ser preferido en el pago frente a otros acreedores.

Se cambio el texto de este artículo, para dar entrada al concepto de privilegio marítimo y los interesados sepan qué es lo que se pretende a lo largo de las regulaciones de este Capítulo.

ARTÍCULO 222.- Los siguientes créditos contra la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre la embarcación:

- I. Los créditos derivados de las relaciones laborales;
- II. Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
- III. Los créditos fiscales y aquéllos a cargo del buque, derivados del uso de infraestructura portuaria, vías navegables y pilotaje o practicaaje;
- IV. Los créditos por salvamento; y
- V. Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explosión del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

Hemos colocado en el segundo renglón, en orden de importancia, estos créditos que protegen a los terceros que se encuentran trabajando al lado de la embarcación en el puerto, tanto en tierra como en el mar, pues de esta manera se respetan los derechos humanos.

La tendencia universal es en el sentido de proteger a las víctimas de cualquier accidente que pueda acontecer, tanto en mar como en tierra, ligado a la operación de la embarcación. Caso en el que se encontrarían los propios empleados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Secretaría de Marina. De ahí nuestra insistencia en reubicar este privilegio marítimo.

ARTÍCULO 223.- Ningún privilegio

marítimo gravará un buque en garantía de los créditos enumerados en las Fracciones II y V del Artículo anterior, que sean consecuencia o resultado de los daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, por los cuales deberá pagarse indemnización a los reclamantes o radioactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radioactivos.

ARTÍCULO 224.- Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

ARTÍCULO 225.- Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arresto del buque.

La extinción del privilegio no implica la extinción del crédito, éste se extinguirá en la forma y términos señalados por esta Ley, en cada caso particular.

ARTÍCULO 226.- La cesión o subrogación de un crédito garantizado con un privilegio marítimo entraña, simultáneamente, la cesión o subrogación del privilegio marítimo correspondiente. Tampoco se extinguirán por cambio de propietario de la embarcación.

ARTÍCULO 227.- Son privilegios sobre el buque en construcción:

- I. Los créditos de las relaciones laborales;
- II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción del buque;
- III. Los créditos del constructor del buque relacionados en forma directa con su construcción, en el

Este artículo lo hemos redactado para tener en cuenta los dos tipos de construcción existentes por economía y por empresa.

- caso del contrato de construcción por empresa; y
- IV. Los créditos de quien ordena la construcción, por los pagos adelantados, en el contrato de construcción por economía.

ARTÍCULO 228.- El privilegio del constructor se extingue con la entrega del buque.

ARTÍCULO 229.- El privilegio sobre el buque en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

ARTÍCULO 230.- El constructor de una embarcación, o quien hay efectuado reparaciones a ésta, además de los privilegios a que se refiere el presente Capítulo, tendrá un derecho de retención sobre la embarcación construida o reparada hasta la total solución del adeudo.

Este Artículo hemos procedido adecuarlo sobre lo que señalamos en el anterior respecto del concepto de embarcación.

ARTÍCULO 231.- Todas las disposiciones establecidas en los artículos 221 a 230 son aplicables a las unidades mar adentro.

**SECCIÓN SEGUNDA DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS SOBRE LAS MERCANCÍAS TRANSPORTADAS.**

ARTÍCULO 232.- Tendrán privilegio sobre las mercancías transportadas los créditos provenientes de:

- I. Créditos derivados de las relaciones laborales por la carga y descarga de las mercancías;
- II. Créditos fiscales derivados en forma directa de las mercancías;
- III. Créditos derivados de los Fletes y sus accesorios;

Hemos mejorado el contenido de los créditos por privilegios marítimos sobre las cargas, ya que no se deben olvidar a los trabajadores y al fisco, que siguen siendo los dos primeros privilegios marítimos sobre la carga derivados, el primero de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Artículo 123, y la Ley Federal del Trabajo; y el segundo, del Código Fiscal y la Legislación Fiscal en General.

- IV. Créditos derivados de los gastos de las mercancías por la carga y descarga y almacenamiento, distintos de los debidos a los trabajadores y al fisco;
- V. Créditos derivados de la extracción de mercancías naufragadas; y
- VI. Créditos derivados del reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería gruesa o común.

ARTÍCULO 233.- Los privilegios marítimos señalados en el artículo anterior, se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contando partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

ARTÍCULO 234.- El transportista no podrá retener a bordo las mercancías al momento de su descarga, por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar al Juez de Distrito del lugar en que se descarga, se constituya un depósito sobre las mismas quedando dicho Juez obligado a constituir tal depósito dentro de las veinticuatro horas siguientes a que se le solicite, siempre que se le entregue previamente el título representativo de las mismas, no pudiendo liberar la mercancía a menos de que se otorgue caución suficiente para garantizar cualquiera de los créditos privilegiados sobre la mercancía; asimismo, el Juez dará aviso a la aduana para que se abstenga de despachar las mercancías afectas a depósito.

ARTÍCULO 235.- Son aplicables las disposiciones de esta Sección al derecho del transportista sobre el equipaje de los pasajeros que le adeuden cantidad alguna.

Además de mejorar la redacción del Artículo 234 para adecuarlo a nuestras afirmaciones a lo largo de este análisis, consideramos más apropiado crear este artículo para desatacar el derecho del transportista a pedir la retención del equipaje del pasajero ante los tribunales federales.



## **CAPITULO VIII DE LA HIPOTECA MARÍTIMA**

**ARTÍCULO 236.-** Las embarcaciones construidas o en proceso de construcción, podrán ser gravadas con hipoteca, debiendo constar ésta en escritura pública o póliza emitida por corredor. Cuando la hipoteca se otorgue en el extranjero, deberá traducirse el documento que se haya otorgado al español y protocolizarse en la forma debida en México.

Consideramos muy importante destacar la obligación que existe de registrar toda hipoteca marítima en el Registro Público Marítimo Nacional, de ahí el segundo párrafo que le hemos agregado a esta disposición.

En todo caso, las hipotecas sobre una embarcación deberán ser registradas en el Registro Público Marítimo Nacional, en el lugar de inscripción de la embarcación.

**ARTÍCULO 237.-** El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 222, y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar al buque.

Las modificaciones obedecen únicamente para adecuar el artículo al contenido de nuestro análisis.

**ARTÍCULO 238.-** La empresa naviera, el naviero o su apoderado, debidamente facultado, podrá constituir hipoteca sobre una embarcación o una unidad mar adentro, ya sea mediante contrato o por declaración unilateral de voluntad.

Además de las correcciones de estilo pertinentes, hemos adecuado el artículo a nuestros comentarios.

**ARTÍCULO 239.-** La escritura o póliza en la que conste la constitutiva de una hipoteca marítima sobre una embarcación, deberá contener además de lo estipulado en el Código Civil Federal, por lo menos:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación hipotecada.
- II. Naturaleza del acto jurídico que dio lugar a la hipoteca, fecha y número de la escritura o póliza respectiva, y nombre del notario o corredor que la autoriza; y

- III. Monto del crédito garantizado y fecha de vencimiento. En el caso de que varias embarcaciones garanticen el mismo crédito se deberá especificar el monto que garantiza cada una de ellas.

Este artículo aplica, asimismo, a las unidades mar adentro.

ARTÍCULO 240.- El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinara el grado de preferencia de las hipotecas.

ARTÍCULO 241.- La hipoteca marítima se extiende:

- I. A la embarcación;
- II. Sus accesorios, pertenencias y demás bienes muebles que se incorporen permanentemente a la embarcación;
- III. A las mejoras de la embarcación;
- IV. A la última anualidad de intereses; y
- V. En caso de avería o naufragio de la embarcación, a la indemnización por los daños o averías y a los créditos derivados de gastos de salvamento e indemnizaciones de seguros.

Este artículo aplica, asimismo, a las unidades mar adentro.

ARTÍCULO 242.- La hipoteca no se extenderá al flete, salvo pacto en contrario.

ARTÍCULO 243.-El propietario de la

Hemos considerado la modificación de este artículo en base al concepto que dimos de embarcación; asimismo, porque creemos injusto el que el acreedor hipotecario no pueda incorporar a su interés la última anualidad de intereses.

Por otra parte sería injusto quitar esta extensión a las indemnizaciones por daños o averías o bien los créditos derivados de gastos de salvamento y por pagos de seguros marítimos, pues el acreedor hipotecario debe tener la posibilidad de resarcirse en caso de que le paguen al propietario de la embarcación tales créditos e indemnizaciones. Recordemos en este sentido lo que dispone el Código Civil Federal sobre la hipoteca, máxime que lo hemos señalado como Ley Supletoria en este específico Capítulo.

Es necesario destacar que la hipoteca no se extenderá al flete, salvo pacto en contrario, por que tenemos que dejarle al deudor hipotecario la oportunidad de recibir un beneficio para que pague oportunamente su crédito hipotecario.

embarcación o unidad mar adentro hipotecada no podrá gravarla sin consentimiento expreso del acreedor hipotecario.

ARTÍCULO 244.- La acción hipotecaria prescribirá en tres años, a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

ARTÍCULO 245.- La hipoteca marítima se extingue por la venta judicial del bien hipotecario, pero del ingreso obtenido por ella se cubrirá la hipoteca. Se requiere dejar establecido que el dinero obtenido de la venta judicial debe servir, además del pago de otras obligaciones, para cubrir la hipoteca marítima.

ARTÍCULO 246.- La cancelación de inscripción de una hipoteca solo podrá ser hecha por orden judicial o por voluntad expresa de las partes.

ARTÍCULO 247.- La hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen. Las cédulas se emitirán por intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación de las autoridades competentes. No debe eliminarse esta disposición que permite que los bancos intervengan en ayuda del negocio marítimo.

## **TITULO QUINTO DEL PESONAL EMBARCADO**

Este Titulo solamente lo hemos reenumerado para seguir los cambios que se han hecho respecto del Proyecto de Ley.

### **CAPITULO I DE LA TRIPULACIÓN DE LA EMBARCACIÓN.**

El cambio de la denominación de este Capitulo lo hemos hecho por considerarlo más apropiado y completo.

ARTÍCULO 248.- Los tripulantes de una embarcación deben acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio de Titulación, Formación y Guardia de la Gente de Mar, del que México es Parte. Por ser la Ley Federal de Trabajo vigente Reglamentaria del artículo 123 Constitucional tenemos que estar a ella para establecer que cualquier persona embarcada a bordo de cualquier embarcación que desempeñe su trabajo a bordo por cuenta del naviero, armador o fletador, Artículo 190, se considera tripulante y sujeto por lo mismo a tal Ley, por tanto no podemos aceptar el que se extraigan de tal denominación a las

personas que realicen labores de capturas, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

ARTÍCULO 249.- En las embarcaciones pesqueras se considera tripulación al personal que realiza las funciones de navegación, operación y seguridad de la embarcación. El personal que realiza funciones relacionadas directamente con la captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros, así como los que realizan funciones de capacitación o asesoría, también se consideran tripulación conforme a la Ley Federal del Trabajo y los Convenios Internacionales de los que México es Parte. Quienes realicen funciones de capacitación o asesoría a bordo de los buques pesqueros, como también al personal administrativo a bordo de un buque de pasajeros.

La tripulación, el personal de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros, así como los que realizan funciones de capacitación o asesoría estarán bajo el mando del capitán de la embarcación a bordo, por ser la máxima autoridad.

Las embarcaciones pesqueras según la navegación que realicen contarán con un capitán para navegaciones de altura, o cabotaje, o con un patrón para navegaciones en aguas interiores o costanera.

ARTÍCULO 250.- En las embarcaciones turísticas se considera tripulación al personal que realiza las funciones de navegación, operación, salud, seguridad y administración en la embarcación.

ARTÍCULO 251.- Los contratos de trabajo que celebren la empresa naviera o el naviero, la empresa armadora o el armador y el operador con los miembros de la tripulación de la embarcación se basarán en lo dispuesto por las Convenciones adoptadas por la Organización Internacional del Trabajo

(OIT) y la Ley Federal del Trabajo.

ARTÍCULO 252.-La tripulación de un buque se integra con los siguientes cuerpos:

- I. Cubierta o mando;
- II. Máquinas;
- III. Comunicaciones;
- IV. Administrativo; y
- V. Sanitario.

ARTÍCULO 253.- El capitán será designado por la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el amador o el operador y será su representante, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación, conforme a las disposiciones que se establecen en esta Ley y su Reglamento; y en tal calidad podrá llevar a cabo todos aquellos actos que se deriven del comercio marítimo en los que intervenga.

ARTÍCULO 254.-El capitán del buque será a bordo la autoridad y en el alta mar, así como en aguas extranjeras, será considerado representante de las autoridades mexicanas.

ARTÍCULO 255.- El capitán será responsable de la embarcación, su cargamento, tripulación, pasajeros y de todos los actos jurídicos que realice en representación de autoridades, del naviero, armador, operador o a nombre propio.

ARTÍCULO 256.- El capitán tendrá las siguientes funciones públicas:

- I. Mantener el orden y disciplina a bordo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;
- II. Llevar a bordo el diario de navegación y cuidar que los

- demás libros que deben llevar otros oficiales, así como los documentos exigidos por las Leyes y Reglamentos, con los asientos de los datos y hechos que tales normas prescriben perfectamente actualizados. Todas las anotaciones de estos libros deberán llevar siempre la firma del capitán y no deben tener espacios en blanco, enmendaduras, ni alteraciones;
- III. Actuar como policía auxiliar para prevenir la comisión de delitos u otros hechos ilícitos a bordo de la embarcación.
  - IV. Actuar como Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha institución, al tener conocimiento de algún delito;
  - V. Actuar como Oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil Federal;
  - VI. Actuar como Notario Público para levantar el testamento marítimo en los términos del Código Civil Federal; y
  - VII. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

ARTÍCULO 257.- Los Oficiales deberán dar cumplimiento a las órdenes que se asienten en el Libro de Consignas así como aquéllas funciones y encomiendas que el capitán les asigne de acuerdo a su categoría, vigilando que se guarde el orden y la disciplina a bordo, notificándole acerca de cualquier incidente o anomalía al respecto.

El oficial de guardia actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener el régimen interno, las órdenes recibidas, la seguridad de la embarcación, el orden y

disciplina a bordo; quedando facultado para recibir cooperación de todo el personal de la embarcación.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores no elimina la responsabilidad del capitán frente a la embarcación, su cargamento, tripulación, pasajeros y los actos jurídicos que realice en representación de las autoridades, la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador y operador o bien a nombre propio.

ARTÍCULO 258.- El buque deberá llevar a bordo los siguientes libros y documentos, aspecto que deberá cuidar en la forma debida el capitán:

- I. El libro de navegación, que lo llevará el capitán;
- II. El libro de máquinas, que lo llevará el jefe de máquinas;
- III. El libro de carga, que lo llevará el primer oficial, este libro se denominará libro de hidrocarburos en los buques tanque petroleros.
- IV. El libro de contabilidad o administración, que llevará el comisario;
- V. Los manifiestos de carga y de carga peligrosa;
- VI. Copia de las pólizas de fletamento y de los conocimientos de embarque;
- VII. La declaración de rancho a bordo;
- VIII. Las patentes de sanidad y desratización;
- IX. El original de la suprema patente de navegación, registro o matrícula, que deberá colocarse en un lugar visible en la sala de mando del buque;
- X. El texto de la presente Ley y de la Ley de Puertos y de sus Reglamentos; y
- XI. Todas las demás que la Legislación Nacional y los tratados internacionales dispongan según los tipos de buques.

ARTÍCULO 259.- La tripulación de las embarcaciones mexicanas está obligada a obedecer al capitán y a sus superiores jerárquicos, desempeñar su cargo con eficiencia y cumplir el reglamento interior de trabajo.

ARTÍCULO 260.- Los oficiales y tripulación del buque serán designados por la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador o el operador.

ARTÍCULO 261.- Los patrones de las embarcaciones que se dediquen a la navegación interior, ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero estarán investidos de la representación de las autoridades administrativas mexicanas.

ARTÍCULO 262.- Cuando los patrones de las embarcaciones a que se refiere el artículo anterior, tengan conocimiento de la comisión de actos que supongan la transgresión de los ordenamientos legales en vigor, darán aviso oportuno a las autoridades correspondientes.

ARTÍCULO 263.- Aún cuando no se les considere representantes de la autoridad, los patrones de las embarcaciones que se dediquen a la navegación interior, estarán obligados a poner en conocimiento de la autoridad marítima cualquier circunstancia que no este de acuerdo con lo estipulado en los certificados de la embarcación.

ARTÍCULO 264.- Los patrones de las embarcaciones dedicadas a la navegación interior no podrán conducir éstas más allá de los límites del puerto, salvo caso fortuito o de fuerza mayor comprobada, debiendo informar en tal caso a la autoridad marítima sobre las circunstancias que mediaron.



**CAPITULO II  
DE LA EDUCACIÓN NAUTICA Y DE LA  
CAPACITACIÓN DEL PERSONAL  
EMBARCADO Y DE TIERRA**

ARTÍCULO 265.- La Secretaría establecerá los sistemas de educación y capacitación para preparar al personal de mando, oficiales, subalternos y marinería que requieran las embarcaciones mercantes mexicanas, para lo cual tendrá escuelas náuticas y centros de maestranza.

Los oficiales de la marina mercante constituyen la primera reserva de la Armada.

Asimismo, procurará, en combinación con las autoridades portuarias, establecer centros de capacitación del personal de tierra, tanto a nivel técnico, como a nivel laboral.

ARTÍCULO 266.- Los programas de estudio para los diversos niveles de los profesionales y de los subalternos serán autorizados por la Secretaría de acuerdo con el desarrollo y necesidades la marina mercante mexicana y en los términos que en su caso estipulen los tratados internacionales con la participación de las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores mexicanos y los colegios nacionales de marinos.

ARTÍCULO 267.- La Secretaría organizará la formación del personal de la marina mercante mexicana, directamente o a través de instituciones educativas debidamente registradas y autorizadas, sin perjuicio de las facultadas que corresponden a la Secretaría de Educación Pública. Los instructores que impartan la capacitación deben contar con registro y autorización de la Secretaría, y cumplir con los requisitos que ésta

Hemos cambiado la designación del capitulo porque consideramos necesario incluir no solo la educación náutica y la capacitación del personal abordo, sino también la del personal de tierra, para el mejor manejo de las embarcaciones y de las cargas de que aquellas muevan en importación y exportación.

No hemos olvidado que el personal de oficiales de la marina mercante, constituyen la primera reserva de la Armada Nacional, razón de ser del segundo párrafo de este artículo.

En base a lo antes señalado, incluimos el tercer párrafo de este artículo.

determine en el reglamento, así como con los establecidos en los tratados, convenios, y convenciones internacionales de los que México es parte.

ARTÍCULO 268.- La capacitación y puesta al día del personal que opere una embarcación para la prestación de un servicio público o Particular corresponderá a la Secretaría a través de las instrucciones educativas especializadas creadas por ella.

La capacitación y puesta al día del personal a bordo tiene como fin instruirlo tanto en los adelantos técnicos de los buques, como en la legislación nacional e internacional que haya adoptado. El personal embarcado que no realice tales cursos no tendrá derecho a ser promovido.

En el caso de los buques pesqueros la formación, capacitación y puesta al día del personal que los opere deberán ser establecidas por la Secretaría en coordinación con la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.

ARTÍCULO 269.- Los programas de estudio para la formación de los diversos niveles de los oficiales profesionistas y de los subalternos o marinería de los tripulantes de los buques mercantes, serán autorizados por la Secretaría de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana tomando en cuenta las observaciones que le hagan las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y operadores, así como los colegios de marinos, tomando siempre en consideración las disposiciones de los tratados, convenios y convenciones internacionales de los que México es Parte.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación Titulación y Guardia de la Gente de Mar, del que México es Parte, serán expedidos por la Secretaría.

A quienes obtengan los Títulos de Piloto Naval y de Maquinista Naval en los términos de la presente Ley, la Secretaría les expedirá los Títulos de Ingeniero Geógrafo e Hidrógrafo a los primeros y de Ingeniero Mecánico Naval a los segundos.

ARTÍCULO 270.- La Secretaría llevará un registro y control del personal de la marina mercante mexicana, con los datos generales y de capacitación.

## **TITULO SEXTO DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS.**

### **SECCION A: DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES.**

#### **CAPITULO I DEL CONTRATO DE ARRENDAMIENTO O LOCACIÓN.**

Este título únicamente lo hemos modificado en su designación a fin de que los interesados puedan ubicar tanto el contrato de seguro marítimo, de casco y carga, como las compraventas marítimas.

La razón de la nueva designación del capítulo se basa en la constancia de que el propio México dejó internacionalmente al aceptar lo referente al arrendamiento a caso desnudo en el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques de 1986, expresión empleada además por todas las legislaciones de habla española en el mundo, salvo la chilena, y las más avanzadas de los países marítimos.

ARTÍCULO 271.- El contrato de arrendamiento o locación de una embarcación es aquél por el cual una parte llamada arrendador o locador, cede el uso y goce de un buque a otra parte llamada arrendatario o locatario, por un período de tiempo determinado y mediante el pago una renta también determinada.

Asimismo, queremos destacar de esta manera todas y cada una de las disposiciones que creemos son necesarias para que las partes en un contrato, además de su libertad de contratar, sepan qué es lo que están celebrando y a que se están comprometiendo.

Se entenderá que el contrato es el mismo,

si se trata de un buque arrendado o locado a casco desnudo o limpio, o bien si está armado o equipado.

ARTÍCULO 272.- También se incluirá en este contrato el arrendamiento o locación del buque a casco desnudo con la dimisión de bandera y el contrato de arrendamiento o locación del buque con opción de compraventa de éste.

Lo anterior no quiere decir que ignoremos la labor internacional sobre este tipo de contratos para ello, hemos dado las facilidades a las partes de acudir a los formularios de contratación internacionalmente aceptables.

ARTÍCULO 273.- Son obligaciones del arrendador o locador:

- I. Entregar el buque al arrendatario o locatario, transfiriéndole la tenencia de la embarcación en lugar y tiempos convenidos, con sus accesorios y documentos, o bien los que acuerden las partes.
- II. Entregar el buque en estado de navegabilidad.
- III. Responder de los daños y perjuicios que pueda sufrir el arrendatario o locatario por la innavegabilidad del buque, a menos de que se trate de un vicio oculto;
- IV. Garantizar al arrendatario o locatario el uso y goce pacífico del buque; y
- V. Todas las demás que deban figurar en la póliza de arrendamiento o locación, de acuerdo con lo que se dispone por la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTÍCULO 274.- Son obligaciones del arrendatario o locatario:

- I. Recibir la tenencia del buque en el lugar y tiempo convenidos;
- II. Pagar la renta acordada, en la forma y plazos previstos en el contrato;
- III. Destinar la embarcación al uso

- convenido, o al que, por su naturaleza o características, esté destinado a prestar;
- IV. Asumir los gastos de la explotación comercial y marítima, o bien aquellos convenidos.
  - V. Devolver el buque al término del contrato, en el lugar pactado y en el mismo estado en el que lo recibió, con excepción de los daños producidos por fuerza mayor y los deméritos del uso normal del buque; y
  - VI. Todas las demás que deban figurar en la póliza de arrendamiento o locación, de acuerdo con lo que se dispone por la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTÍCULO 275.- En el arrendamiento o locación a casco desnudo, el arrendatario o locatario deberá asumir siempre todos los gastos de la explotación comercial y marítima de la embarcación, Además si contrató la embarcación con dimisión de la bandera, la podrá abanderar como mexicana y tripularla con mexicanos por nacimiento.

ARTÍCULO 276.- En el arrendamiento o locación con opción a compra del buque o la embarcación, las partes podrán además establecer las siguientes obligaciones:

Para el arrendador o locador, ahora vendedor:

- I. Entregar el buque en propiedad formalmente al comprador, al concluir el contrato de arrendamiento o locación con opción a compra;
- II. Garantizar al comprador que el buque en el momento de entrega está libre de todo

- gravamen y garantías o de cualquier adeudo o hipotética marítima;
- III. Cubrir los gastos de impuestos consulares, notariales y cualquier otro gasto en relación con la operación de venta y registro correspondientes al pabellón que el buque porta en el momento de entrega, incluidos aquellos gastos de dimisión de la bandera;
  - IV. Entregar, al pago de la última mensualidad, al comprador la factura o documento probatorio de la propiedad de la embarcación, debidamente legalizados y certificados, y un certificado de libertad de gravámenes o garantías;
  - V. Entregar el acta de dimisión del pabellón que porta el buque en el momento de la entrega; y
  - VI. Entregar al comprador los certificados de seguridad de casco o maquinaria oficiales y todos los planos de construcción de la embarcación.

Para el arrendatario o locatario, ahora comprador:

- I. Recibir la entrega de la propiedad del buque al concluir el arrendamiento o locación con opción de compra;
- II. Pagar los gastos en que haya incurrido, por su cuenta, durante el arrendamiento del buque con opción a compra;
- III. Cubrir los gastos de impuestos, consulares, notariales o cualquier otro gasto del registro o matrícula de la embarcación en el pabellón mexicano; y
- IV. Cubrir, caso necesario, los gastos de repatriación del

capitán, oficiales y los demás miembros de la tripulación.

ARTÍCULO 277.- El contrato de arrendamiento o locación constará siempre por escrito, pudiéndose elegir libremente las pólizas de arrendamiento o locación que se emplean en el ámbito internacional marítimo, las que se pueden designar por su nombre.

ARTICULO 278.- Las partes libremente podrán hacer modificaciones a dichas pólizas de arrendamiento o locación, por lo cual las correcciones hechas a máquina, manuscritas u otra forma de impresión, prevalecerán en todo caso sobre las impresas para la interpretación de la póliza, lo que deberán tener en cuenta todos los tribunales que conozcan de cualquier controversia sobre el contrato de arrendamiento o locación, cualquiera que éste sea.

ARTÍCULO 279.- El arrendatario o locatario puede subarrendar la embarcación con la autorización del arrendador o locador, debiéndolo notificar al Registro Público Marítimo Nacional en su caso.

ARTICULO 280.- Salvo pacto en contrario, no se admite la prórroga tácita del contrato de arrendamiento o locación, por lo que el buque deberá ser devuelto en el puerto convenido y la restitución del mismo no puede demorarse un tiempo mayor de la décima parte del término del contrato, tiempo durante el cual el arrendador o locador tendrá derecho a recibir la renta más un recargo estipulados en el contrato.

ARTICULO 281.- Todas las acciones derivadas del contrato de arrendamiento o locación prescribirán en el transcurso de un año, contado a partir del día siguiente de la entrega de la embarcación, o el día

siguiente de la rescisión del contrato, y en caso de pérdida de la embarcación, desde el día siguiente en que se tuvo por última vez noticias de la misma.

ARTICULO 282.- El contrato de arrendamiento o locación, cualquiera que éste sea, da al arrendatario o locatario la calidad jurídica de armador si es persona física, o de empresa armadora si es persona moral, y como tal asume los derechos y obligaciones de éstos.

ARTÍCULO 283.- El arrendador o locador podrá dar por concluido el contrato, si dentro de los primeros quince días del mes no recibe el pago de la renta mensual anticipada o la parte de ésta que se hubiere devengado. La conclusión del contrato se producirá por la sola declaración del arrendador o locador hecha por escrito al arrendatario o locatario, lo que también se hará saber al capitán de la embarcación. La renta se devengará hasta la restitución del buque o nave.

Todo lo anterior, sin perjuicio de los demás derechos que el arrendador o locador tiene para el caso de la falta de pago de la renta.

ARTICULO 284.- A falta de cláusulas expresas en el contrato de arrendamiento o locación, sus efectos en México se regirán por esta Ley.

## **CAPITULO II DEL CONTRATO DE FLETAMENTO**

### **SECCIÓN 1ª. DISPOSICIONES GENERALES.**

ARTICULO 285.- Los contratos de fletamento que se regulan en la presente Ley y en este Capítulo son:

- I. El fletamento a tiempo; y

Como es necesario distinguir, según lo hemos dejado señalado en el análisis que hicimos de los diversos contratos de utilización de los buques, ahora procedemos a comentar y analizar lo relativo al contrato de fletamento de una embarcación a tiempo y por viaje.



## II. El fletamento por viaje.

Asimismo, hemos dado a lo largo del Capítulo todos y cada uno de los requisitos del contrato de fletamento, así como sus elementos, para que nos permita comprender mejor el contenido y las responsabilidades de las partes en ambos contratos.

También lo hemos adecuado a la realidad imperante en los mercados de fletamento o bolsas de fletes que operan en el mundo. Hemos mantenido la libertad de las partes para contratar y seleccionar las pólizas de fletamento que más convengan a sus intereses.

También resolvemos con el contenido de nuestros Artículos un problema que se planteaba a las empresas nacionales que participan en el comercio exterior de México, que al celebrar contratos de diversa índole, que por circunstancias especiales requerían del fletamento de una embarcación, consideraban que tenían que resolverlo a través del contrato principal, descuidando los aspectos típicos de estos contratos marítimos, por lo que hubo de disponerse que los contratos de fletamento, aún cuando formen parte de otro tipo de contratos se regirán por lo dispuesto en este Capítulo.

ARTÍCULO 286.- Se permite el subfletamento de la embarcación, con autorización del fletante original, subsistiendo las obligaciones y responsabilidades de las partes en el fletamento original.

ARTICULO 287.- El subfletamento no establecerá ninguna relación entre el fletante original y el subfletador, sin embargo, si el fletador original no cubre sus obligaciones con el fletante original, éste podrá solicitar al Juez obligue al subfletador a entregarle los fletes no

cubiertos por el fletador original.

ARTÍCULO 288.- El buque fletado puede ser vendido durante la vigencia del contrato, pero deberá pedirse autorización al fletador, el que no puede oponerse irrazonablemente a ello.

ARTICULO 289.- En el contrato de fletamento, cualquiera que éste sea, la persona que pone la nave a disposición de otro se denomina fletante y la persona que lo recibe, fletador.

ARTICULO 290.- Las partes pueden libremente en los dos contratos de fletamento elegir las pólizas de fletamento, empleadas corrientemente en el comercio marítimo, que a su derecho convenga, cuidando que no contradigan lo dispuesto en la presente Ley.

ARTICULO 291.- Los contratos de fletamento que hayan de ejecutarse en las aguas territoriales nacionales y entre puertos mexicanos, quedarán sujetos a la presente Ley y a la jurisdicción mexicana.

Sin embargo, los contratos de fletamento internacionales, se someterán a la legislación y jurisdicción que las partes libremente elijan, sin que ello signifique fraude a la Ley Mexicana, y sólo se aplicará la presente Ley en ausencia de cláusulas expresas en estas materias.

ARTÍCULO 292.- Los contratos de fletamento que hayan de celebrarse al lado de otros contratos o como parte conexas de éstos, se regirán siempre por lo que dispone esta Ley y su Reglamento.

ARTICULO 293.- Las disposiciones de la póliza de fletamento prevalecerán, aún sobre el conocimiento de embarque que se extienda y frente a los terceros que hayan adquirido este documento de buena

fé, siempre que al mismo se le ponga la leyenda, "según póliza de fletamento", por lo que les serán aplicables las normas establecidas en este Capítulo de la presente Ley.

## **SECCION 2ª. DEL FLETAMENTO A TIEMPO.**

ARTICULO 294.- Una embarcación es fletada a tiempo, cuando mediante el pago de un precio determinado o flete, el fletante lo pone por entero a disposición del fletador en perfectas condiciones de navegabilidad, armado y tripulado, por un tiempo convenido, en el que pueda realizar los viajes ordenados por el fletador.

ARTICULO 295-. Son obligaciones del fletante.

- I. Poner el buque convenido a disposición del fletador en el lugar y tiempo acordados;
- II. Poner el buque convenido en perfecto estado de navegabilidad, debiendo ejercer la debida diligencia para mantenerlo así durante la vigencia del contrato, armado y equipado adecuadamente;
- III. Pagar los gastos relacionados con la gestión náutica o marítima, que comprenden de manera enunciativa pero no limitativa, la depreciación del valor del buque, los seguros de la embarcación, inspección, salarios de la tripulación, vituallas, corretaje, gastos generales y gastos corrientes en la explotación marítima, algunas reclamaciones sobre la carga, mantenimiento y reparación de la nave, pertrechos, suministros y equipo de la misma.
- IV. Llevar a cabo los viajes que

- ordene el fletador durante el tiempo convenido; y
- V. Todas las demás que deban figurar en la póliza de fletamento a tiempo, de acuerdo con lo que dispone la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTICULO 296.- Son obligaciones del fletador:

- I. Pagar los fletes en los plazos convenidos, salvo en los casos en que el buque deba entrar a dique seco a ser reparado o cuando no cuente con tripulación o vituallas o provisiones y la demora sea de más de veinticuatro horas, o bien cuando la embarcación salga de flete o de contrato por las razones legitimante convenidas por las partes.
- II. Dar cuidadosamente las órdenes al capitán para que realice los viajes convenidos durante el tiempo que duré el contrato.
- III. Pagar los gastos de la gestión comercial que comprenden, de manera enunciativa pero no limitativa, los siguientes: Costo del petróleo y otros combustibles, cargos portuarios, carga y descarga del buque, derechos de canal, lastre, agua para las máquinas y calderas, comisión sobre la carga, material de estiba, limpieza de las bodegas y responsabilidad sobre la carga;
- IV. Reintegrar el buque al fletante en el plazo convenido, en el mismo estado en que lo recibió, salvo el desgaste natural, pudiéndose prorrogar por demora razonable al mismo flete

- convenido, pero si no fuera así, pagará el flete al valor existente en mercado, siempre que sea más alto que el flete pactado, o bien el flete acordado más un recargo convenido por las partes; y
- V. Todas las demás que deban figurar en la póliza de fletamento a tiempo, de acuerdo con lo que dispone la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTICULO 297.- El contrato de fletamento a tiempo será siempre por escrito, y la póliza de fletamento a tiempo contendrá al menos lo siguiente:

- I. Nombres y direcciones de las partes contratantes;
- II. Individualización de la embarcación, sus características principales, especialmente su aptitud, capacidad de carga, velocidad promedio que desarrollará durante el contrato y gasto de combustibles;
- III. Monto del flete y las modalidades de su pago;
- IV. Duración del contrato;
- V. Área geográfica en que se ejecutará el contrato; y
- VI. Referencia a la actividad que dedicará la embarcación el fletador.

ARTÍCULO 298.- El fletante es responsable de los perjuicios sufridos por las mercancías a bordo, si se deben a falta de sus obligaciones.

ARTÍCULO 299.- El fletante también responderá de los daños que sufra el fletador por el mal estado de la nave y de todos los vicios ocultos, a menos que pruebe que éstos últimos no pudieron ser

advertidos empleando una razonable diligencia.

Por lo anterior, el fletante deberá ejercer la debida diligencia para mantener el buque durante la vigencia del contrato de fletamento en perfecto estado de navegabilidad.

ARTICULO 300.- El fletante es responsable frente al fletador por los perjuicios que este sufra por falta náutica del capitán o de la tripulación, pero no responderá frente al fletador por las actuaciones del capitán y la tripulación en cumplimiento de las instrucciones dadas por el fletador, vinculadas con la gestión o explotación comercial, o bien el uso que éste haga de la embarcación.

### **SECCIÓN 3ª. EL FLETAMENTO POR VIAJE.**

ARTÍCULO 301.- En el fletamento por viaje el fletante pone a disposición del fletador un buque o embarcación para que la totalidad de su porte o una parte de él sea destinado al transporte de mercancías por un viaje determinado, previamente convenido y mediante el pago de un flete también determinado.

ARTÍCULO 302.- Son obligaciones del fletante;

- I. Poner el buque convenido a disposición del fletador en el tiempo y lugar pactados y en perfecto estado de navegabilidad.
- II. Pagar todos los gastos y premios por el ahorro de tiempo en las estadías que logre el fletador;
- III. Llevar acabo el viaje convenido por las partes; y
- IV. Todas las demás que deban figurar en la póliza de fletamento

por viaje, de acuerdo con lo que dispone la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTÍCULO 303.- Son obligaciones del fletador:

- I. Pagar el flete convenido, el flete sobre vacío, flete muerto o falso flete, en su caso;
- II. Pagar las demoras pactadas;
- III. Devolver el buque al concluir la descarga al término del viaje;
- IV. Pagar los gastos de las maniobras de carga y descarga de la embarcación, así como las relativas al arrumaje y estiba de la carga a bordo en su caso; y
- V. Todas las demás que deban figurar en la póliza de fletamento por viaje, de acuerdo con lo que dispone la presente Ley, así como las convenidas lícitamente por las partes.

ARTÍCULO 304.- Flete sobre vacío, también llamado flete muerto o falso flete, es el que se aplica cuando el fletador falla en entregar la carga completa al buque en el fletamento por viaje;

ARTÍCULO 305.- Si el fletador en el contrato de fletamento por viaje decide rescindir el contrato en forma voluntaria y unilateral antes del arribo de la embarcación al puerto de carga o bien antes de proceder a cargarla, deberá cubrir la mitad del flete o semiflete convenido al fletante.

ARTÍCULO 306.- Si el fletador embarca sólo parte de la carga vencidos los plazos de sobrestadías o demoras el fletante podrá emprender el viaje, con la carga a bordo en cuyo caso, el fletador deberá pagar el flete íntegro; pero si optare por

rescindir el contrato, el fletante podrá descargar la nave por cuenta y riesgo del fletador el que deberá pagar la mitad del flete o semiflete convenido, si el fletante no prueba un daño mayor.

De todo lo anterior el fletante o fletador harán constar su decisión en una protesta que comunicarán el uno al otro o a sus representantes en el puerto de carga.

ARTÍCULO 307.- El contrato de fletamento por viaje puede ser total, si el fletante se obliga a poner a disposición del fletador todos los espacios de la embarcación destinados a la carga, o bien parcial, si el fletante sólo pone a disposición del fletador uno o más espacios determinados de la nave.

ARTÍCULO 308.- El contrato de fletamento por viaje, será siempre por escrito y la póliza de fletamento por viaje contendrá al menos lo siguiente:

- I. Nombres y direcciones de las partes;
- II. Individualización de la embarcación, sus características principales, especialmente su aptitud y capacidad de carga;
- III. Como y en que momento dar el aviso del listo en los puertos de carga y descarga;
- IV. Monto del flete y sus modalidades de pago;
- V. Indicación del viaje que deberá efectuarse, señalando los puertos de carga y descarga;
- VI. Señalar si es total o parcial, en este último caso indicar los espacios que se pondrán a disposición del fletador;
- VII. Descripción de la carga, indicando su peso, volumen o cantidad;
- VIII. Tiempos previstos para las estadías y sobrestadías o



- demoras, indicando la forma de computarse y el valor fijado para ellas;
- IX. Monto del premio por pronto despacho si se conviene; y
  - X. Responsabilidades de las partes por los daños posibles a la carga o a la embarcación.

ARTÍCULO 309.- El fletante es responsable de las mercancías abordo de la embarcación sin perjuicio de lo previsto en la póliza de fletamento elegida libre y lícitamente por las partes.

ARTÍCULO 310.- La estadía es el lapso acordado por las partes para ejecutar las maniobras de carga y descarga de la embarcación en el contrato de fletamento por viaje.

Transcurrido el tiempo de estadía se puede seguir con la carga y descarga de la embarcación, iniciándose así las sobreestadías o demoras, que pueden ser pactadas por las partes en el contrato.

Respecto de las estadías, demoras o sobreestadías se deberá señalar con toda claridad como deben computarse, si son reversibles o no en la carga y descarga, o bien se computan por separado.

ARTÍCULO 311.- El fletante debe dar aviso por escrito que la nave esta lista en todos sentidos para recibir o entregar la carga en los puertos de carga y descarga en horas hábiles de oficina. Si no se determinase lo anterior por las partes en el contrato, se estará a los usos y costumbres del puerto respectivo.

ARTÍCULO 312.- Los plazos se interrumpen cuando se impida la carga o descarga por caso fortuito o fuerza mayor, o por causas imputables al fletante o sus dependientes, o bien en los días y horas

no laborables que se hayan pactado o los que se acostumbre en los puertos de carga y descarga, o bien en mal tiempo.

ARTÍCULO 313.- La indemnización por demoras o sobrestadías, se considerará como suplemento del flete por el contrato de fletamento por viaje. Su monto se estipulará por las partes en el contrato y las fracciones del día se pagarán a prorrata del importe diario.

Si el fletador cumpliera en un tiempo menor del pactado las operaciones de carga y descarga de la embarcación tendrá derecho a una compensación o pago por el pronto despacho de la embarcación, el monto de tal compensación se pactará por las partes en el contrato del fletamento por viaje y siempre sobre la base de la mitad de la suma que corresponda para las sobrestadías o demoras. Las fracciones del día se pagarán a prorrata del importe diario.

ARTÍCULO 314.- El contrato de fletamento por viaje quedará rescindido sin responsabilidad alguna por las partes ni se podrán exigir indemnizaciones por perjuicio alguno, si antes de zarpar la embarcación sobreviene una prohibición de comerciar con el país adonde va destinada la carga, o por acontecer cualquier otro suceso de fuerza mayor o caso fortuito que haga imposible la realización del viaje.

Si en este último caso, la fuerza mayor, o el caso fortuito, fueran de carácter temporal, significando un retraso en la salida de la embarcación, el contrato se entenderá suspendido por el mismo tiempo que dure el impedimento. Asimismo, si el caso fortuito o la fuerza mayor ocurren durante el viaje, tampoco se podrá rescindir el contrato. En ambos

casos, el fletante no podrá aumentar el flete, ni cobrar sobrestadías o demoras y deberá continuar el viaje tan pronto cese el impedimento.

Si el impedimento no permitiera la continuación del viaje, el fletador podrá descargar sus mercancías por su cuenta o bien donde se encuentre la nave y en este último caso cubrirá un flete proporcional a la distancia recorrida por la embarcación.

ARTÍCULO 315.- El flete se devengará por anticipado, salvo pacto en contrario, y será exigible desde el momento que finalicen las operaciones de carga respectivas.

ARTÍCULO 316.- En el caso de fletamento por viaje total, el fletador podrá hacer la descarga de las mercancías en otro puerto o lugar de la ruta que siga la embarcación por convenir así a sus intereses, caso en el cual deberá cubrir todo el flete pactado, así como todos los gastos que se produzcan con motivo de la desviación y descarga de la embarcación.

### **CAPITULO III DEL CONTRATO DE TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCÍAS**

ARTÍCULO 317.- El contrato de transporte marítimo de mercancías es aquel por el cual una parte llamada transportista o porteador, se obliga a trasladar por mar bajo una relación definida con un cargador, consignatario o destinatario, una mercancía determinada mediante el pago de un flete también determinado.

ARTÍCULO 318.- Son obligaciones del transportista o porteador las siguientes:

- I. Poner el buque a disposición del cargador en el lugar y tiempos convenidos;
- II. Poner el buque en perfecto

En el caso de este contrato hemos tratado de buscar el punto intermedio entre los transportistas o porteadores y los cargadores, consignatarios o destinatarios, sin beneficiar excesivamente a ninguno de ellos.

Por otra parte hemos, tomado en cuenta la seria responsabilidad objetiva de los transportistas en el transporte marítimo de mercancías, lo que México ha aceptado en varios convenios internacionales de los que es Parte,

Se han incluido, asimismo, disposiciones específicas sobre las boletas de

- estado de navegabilidad; embarque, ordenes de entrega, recibos provisionales y cartas de garantía que nuestra Ley actual no tenía y que se hacen necesarias en el tráfico marítimo internacional, ya que son de manejo cotidiano y curiosamente nada se establecía sobre ellas.
- III. Cargar las mercancías de acuerdo con las técnicas apropiadas para ello;
  - IV. Estibar las mercancías a bordo de acuerdo con las técnicas apropiadas para ello;
  - V. Entregar el conocimiento de embarque, a cambio del recibo provisional otorgado por el oficial encargado de la carga;
  - VI. Cumplir el viaje;
  - VII. Cuidar y conservar la mercancía durante el viaje;
  - VIII. Descargar las mercancías en el lugar o puertos convenidos de acuerdo con las técnicas apropiadas para ello; y
  - IX. Entregar las mercancías al legítimo tenedor del conocimiento de embarque, se entenderá que la entrega se realizó si lo hace a una autoridad del puerto, siempre que haya avisado de ello oportunamente al consignatario o destinatario de las mercancías.

ARTICULO 319.- Son obligaciones del cargador, consignatario o destinatario de las mercancías, las siguientes:

- I. Entregar las mercancías para su transporte por mar en el puerto convenido;
- II. Pagar el flete pactado; y
- III. Recibir las mercancías a la conclusión de su transporte en el puerto de destino.

ARTÍCULO 320.- Para los efectos y aplicación del presente Capítulo, se entiende por:

- I. Transportista o porteador, toda persona que por sí, o por medio de otra que actúe en su nombre,

- haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador, consignatario o destinatario. Este término comprende también a sus dependientes y agentes;
- II. Transportista o porteador efectivo, toda persona a quién el transportista o porteador haya encargado la ejecución del transporte marítimo de mercancías o una parte de éste, así como de cualquier persona a quién se ha encomendado esa ejecución;
- III. Cargador, toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un transportista o porteador, o bien toda persona que por sí o por cuenta de un tercero, ha entregado efectivamente las mercancías para su transporte marítimo de acuerdo con el contrato al transportista o porteador;
- IV. Destinatario o consignatario, la persona habilitada por título legítimo para recibir las mercancías. Este término comprende también a sus dependientes y agentes; y
- V. Mercancías, toda clase de bienes muebles, comprendiendo también los animales, cuyo transporte marítimo esté permitido, Si las mercancías se agrupan en contenedores, bandejas o paletas u otros medios de unitarización de las mismas, el término mercancías incluirá tales elementos de transporte si han sido suministrados por el cargador.

ARTÍCULO 321.- Este artículo se aplicará a todos los contratos de transporte marítimo que se celebren en México, siempre que:

- I. El puerto de carga o de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo se encuentren en territorio nacional;
- II. Cuando el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule en su clausulado que el mismo se regirá por las disposiciones de esta Ley; y
- III. Cuando uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte marítimo de mercancías sea efectivamente el de descarga y se encuentre en territorio nacional.

ARTÍCULO 322.- Las disposiciones de este Capítulo de la presente Ley se aplicarán, sin importar la nacionalidad de la embarcación o de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, amador, operador o de cualquier otra persona interesada en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

ARTÍCULO 323.- No son aplicables las disposiciones de este Capítulo de la presente Ley al contrato de fletamento, cualquiera que éste sea, aún cuando se haya emitido un conocimiento de embarque, siempre que se haya puesto la leyenda "según póliza de fletamento", pues de no ser así, los terceros que de buena fe adquieran este documento se regirán por lo aquí dispuesto.

ARTÍCULO 324.- La responsabilidad del transportista o porteador por las

mercancías comprende el periodo durante el cual están bajo su custodia, bien sea en tierra o durante su transporte.

Se considerará que las mercancías están bajo la custodia del transportista o porteador:

- I. Desde el momento que las haya tomado a su cargo al recibir las del cargador o de la persona que actúe en su nombre;
- II. Hasta que se las entregue a un tercero en cuyo poder se encuentran en el puerto las mercancías por disposición de una norma jurídica;
- III. Hasta cuando las ponga a disposición del consignatario o destinatario de acuerdo con lo que dispone el contrato, esta Ley, la Ley de Puertos o bien los usos y costumbres del puerto o del comercio de que se trate; y
- IV. Hasta cuando las ponga en mano de la autoridad o de un tercero a quienes la Legislación Nacional disponga que deben entregárseles las mercancías.

En los casos de las fracciones II y IV el transportista o porteador deberá notificar con toda oportunidad al consignatario o destinatario de las mercancías, para que proceda a su despacho aduanero y recuperación.

ARTÍCULO 325- El transportista o porteador será responsable de los daños y perjuicios que el consignatario o destinatario sufra por la pérdida o destrucción de las mercancías así como por el retraso en su entrega, cuando las mercancías se hallen en su poder, a menos que él o sus dependientes o agentes hubieren tomado todas las medidas necesarias y razonables que se podían exigir para evitar tales hechos y

sus consecuencias.

ARTÍCULO 326.- La responsabilidad del transportista o porteador por perjuicios o daños a las mercancías, estará limitada a un máximo equivalente a 666.67 unidades de cuenta o derechos especiales de giro por bulto o por unidad de carga transportada, a 2 unidades de cuenta o derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor, tal y como lo establece el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque del 25 de agosto de 1924 y sus Protocolos que lo adicionan y enmiendan.

No obstante lo anterior el interesado puede acudir también al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo del 19 de noviembre 1976 para hacer tales reclamaciones, especialmente por lo que se refiere a la responsabilidad del transportista o porteador por el retraso de la entrega de las mercancías.

ARTÍCULO 327- En los límites de responsabilidad establecidos en los dos artículos anteriores, no se consideran incluidos los intereses producidos por la suma en que se evalúen los daños, ni las costas judiciales.

Las partes en el contrato podrán pactar libremente límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los artículos anteriores.

ARTÍCULO 328.- Tanto las exoneraciones, como los límites de responsabilidad, establecidos en el presente Capítulo, serán aplicables a toda acción contra el transportista o porteador por las pérdidas o daños de las mercancías a que se



refiere el contrato de transporte marítimo, así como por el retraso en su entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

Cuando se ejerciten las acciones en contra de un empleado o agente del transportista o porteador, éstos podrán acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el transportista pueda invocar, siempre que prueben que han actuado en el ejercicio de sus funciones.

ARTÍCULO 329.- El transportista o porteador no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en este Capítulo y en la presente Ley, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, provinieron de una acción o de una omisión del transportista o porteador realizadas con intención de causar daño o retraso, o temerariamente y en circunstancias que pueda presumirse que tuvo conocimiento que probablemente sobrevendrían la pérdida, daño o retraso.

Lo dispuesto en el párrafo anterior también se aplica a los dependientes o agentes del transportista o porteador.

ARTÍCULO 330.- El transportista o porteador sólo podrá transportar mercancías sobre cubierta en virtud de un acuerdo previo con el cargador, o bien, cuando lo permitan o autoricen los usos y costumbres del comercio de que se trate, o así lo exijan las normas legales vigentes.

Si el transportista o porteador y el cargador han convenido que las mercancías se transporten o pueden transportarse sobre cubierta, lo expresarán en el conocimiento de embarque o en el documento que haga prueba del contrato de transporte

marítimo. A falta de tal declaración escrita sobre el particular, el transportista o porteador deberá probar la existencia de dicho acuerdo, pues no podrá invocarlo contra terceros, incluso respecto al consignatario o destinatario que adquirió el conocimiento de embarque de buena fé.

ARTÍCULO 331.- Cuando las mercancías fueran transportadas sobre cubierta, contraviniendo lo dispuesto en este Capítulo, o cuando el transportista o porteador no pueda invocar un acuerdo en tal sentido, el transportista será responsable de la pérdida o daño que sufra la mercancía, así como el retraso en su entrega, siempre que sean consecuencia de su transporte sobre cubierta.

ARTÍCULO 332.- Si la ejecución del transporte o de una parte del mismo fue encomendada a un transportista o porteador efectivo, independientemente de si el contrato lo autoriza o no para ello, el transportista o porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte convenido.

Respecto al transporte que sea ejecutado por el transportista o porteador efectivo, el transportista será responsable solidariamente con aquél de las acciones u omisiones que en el ejercicio de sus funciones pueda incurrir, tanto el transportista efectivo como sus dependientes y agentes.

Todas las disposiciones contenidas en este Capítulo, en relación con la responsabilidad del transportista o porteador, serán aplicables al transportista o porteador efectivo, respecto del transporte ejecutado por él.

ARTÍCULO 333.- Los montos que se exijan al transportista o porteador,

transportista o porteador efectivo y a los dependientes y a los agentes de éstos, no excederá en caso alguno de los límites de responsabilidad establecidos en la presente Ley.

ARTÍCULO 334.- Se permite en el contrato de transporte marítimo de mercancías, establecer la posibilidad del transbordo de las cargas.

ARTÍCULO 335.- El cargador, sus dependientes o agentes serán responsables de la pérdida sufrida por el transportista o porteador, transportista o porteador efectivo, o por el daño sufrido por una embarcación, cuando la pérdida o el daño de que se trate hayan sido causados por su culpa o negligencia o la de sus dependientes o agentes.

ARTÍCULO 336.- En el transporte de mercancías peligrosas por mar, el cargador deberá señalar de manera adecuada, mediante los sistemas establecidos en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, las mercancías que tengan tal característica.

El cargador deberá informar oportunamente de la característica peligrosa de sus mercancías para que se tomen las precauciones necesarias para su transporte, de no hacerlo, y el transportista o porteador, como el transportista o porteador efectivo, no tienen conocimiento del carácter de peligroso de esas mercancías, la omisión de la declaración surtirá los siguientes efectos:

- I. El cargador será responsable frente al transportista o porteador, o el transportista o porteador efectivo de los daños y perjuicios resultantes por el embarque de tales mercancías;
- y

- II. Las mercancías podrán ser en este caso descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según se requiera por las circunstancias, sin que tal hecho dé lugar a indemnización alguna.

ARTÍCULO 337.- Si el transportista o porteador, o el transportista o porteador efectivo conocen el carácter de peligroso de las mercancías, no podrán invocar lo dispuesto en el artículo anterior.

Sin embargo, aún cuando se pongan en conocimiento del transportista o porteador, o el transportista o porteador efectivo, el carácter peligroso de las mercancías a transportar si estas llegaren a constituir un peligro real para la vida humana en el mar, los bienes transportados en el buque y el buque mismo, podrán ser en este caso descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias sin que haya derecho alguno a indemnización, salvo que exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o común.

ARTÍCULO 338.- Al hacerse cargo de las mercancías el transportista o porteador, o el transportista o porteador efectivo, el primero de ellos deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador.

Tal documento deberá ser firmado por la empresa naviera, el naviero, la empresa armadora, el armador, el operador o bien por la persona autorizada por ellos. En este caso quedan incluidos el capitán y el agente marítimo de la embarcación.

La firma del conocimiento de embarque se podrá hacer en forma manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

ARTÍCULO 339.- Los conocimientos de embarque deberán contener las siguientes estipulaciones:

- I. La naturaleza general de la mercancía, sus marcas principales necesarias para su identificación; declaración expresa, de ser el caso, sobre la peligrosidad de las mismas y si se dieron instrucciones precisas sobre su manejo; el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad manifestada de otro modo, en caso necesario y de acuerdo con el tipo de transporte y de la mercancía se incluirá también su valor; todos estos datos se harán constar tal y como los haya expresado el cargador;
- II. El estado aparente de las mercancías;
- III. El nombre y el establecimiento principal del transportista o porteador;
- IV. El nombre del cargador y si es necesario su domicilio;
- V. El nombre del consignatario o destinatario, si le fue comunicado por el cargador y su domicilio, en caso de ser necesario;
- VI. El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el transportista o porteador se ha hecho cargo de las mercancías;
- VII. El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo de mercancías;
- VIII. El número de originales del conocimiento de embarque si hubiere mas de uno;
- IX. Lugar de emisión del conocimiento de embarque y número de relación;

- X. La firma del transportista o porteador, o de la persona que actúe en su nombre;
- XI. El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario de las mercancías, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el destinatario;
- XII. Declaración escrita de que el transporte esta sujeto a las disposiciones de este Capítulo y por tanto aquéllas que se aparten de lo aquí dispuesto en perjuicio del cargador, o del destinatario o consignatario se tendrán por no puestas;
- XIII. La declaración, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta si procede;
- XIV. La fecha o plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga si han convenido en ello expresamente las partes; y
- XV. Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado por las partes.

ARTÍCULO 340.- El cargador antes de comenzar la carga debe suministrar por escrito al transportista o porteador una declaración de embarque que contenga un detalle de la naturaleza y calidad de las mercancías que serán objeto del transporte marítimo, indicando número de bultos o piezas, cantidad, peso o valor, según los casos y las marcas principales de identificación. El cargador debe garantizar al transportista o porteador que la declaración de embarque es veraz y que su contenido es exacto, comprometiéndose a indemnizarlo en caso de que no sea así.

ARTÍCULO 341.- Aceptada la declaración a la que se refiere el artículo anterior, el

transportista o porteador, o el agente marítimo, entregarán al cargador una boleta u orden de embarque dirigida al capitán en la que se incluirá la declaración. Tan pronto se realice la carga el capitán entregará al cargador el recibo provisional con las menciones hechas por el cargador conforme a lo dispuesto en el artículo anterior.

ARTÍCULO 342.- Contra la entrega de los recibos provisionales el transportista o porteador, o el agente marítimo dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes de concluida la carga de las mercancías, entregará al cargador el conocimiento de embarque o documento probatorio del contrato de transporte marítimo de mercancías.

ARTÍCULO 343.- A petición del legítimo tenedor del conocimiento de embarque y cuando así se convenga en el contrato de transporte marítimo de mercancías, el transportista o porteador o su agente marítimo deberán librar órdenes de entrega contra el capitán o el agente marítimo de la embarcación en el puerto de descarga por fracciones de la carga respectiva.

Al expedir tales órdenes de entrega, el transportista o porteador, o su agente marítimo, deben anotar en los originales de los conocimientos de embarque, la cantidad y calidad de las mercancías que corresponden a cada orden con su firma y la del conocimiento, reteniendo el documento si el fraccionamiento de la carga comprende toda ésta.

El conocimiento de embarque original se entregará a la Aduana Marítima Mexicana hasta que se haya entregado la carga que ampare la última orden de entrega mencionada en el mismo.

ARTÍCULO 344.- Son validas las cartas de garantía entre el cargador y el transportista o porteador, pero no pueden ser opuestas al consignatario o destinatario de las mercancías, ni a terceros de buena fe que hayan adquirido el conocimiento de embarque. Son nulas las cartas de garantía que se emitan para perjudicar los derechos de un tercero o que contengan estipulaciones prohibidas por esta Ley.

ARTÍCULO 345.- El hecho de entregar las mercancías al consignatario o destinatario, hará presumir, salvo prueba en contrario, que el transportista o porteador las ha entregado tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque o documento de transporte y en buen estado. Sin embargo, no procederá tal presunción:

- I. Cuando el consignatario o destinatario haya dado al transportista o porteador aviso por escrito de la pérdida o daño, en el que se especifiquen la naturaleza de estos, a más tardar tres días hábiles después de la fecha en que las mercancías les fueron entregadas; y
- II. Cuando la pérdida o daño de que se trate sean ocultos, y se haya dado aviso por escrito de pérdida o daño, especificando la naturaleza de éstos, a más tardar en el plazo de quince días hábiles, contados a partir de la fecha en que las mercancías le fueron entregadas.

No requerirá de aviso por escrito cuando la pérdida o daño se hayan comprobado por las partes en un examen o inspección conjunta de las mercancías.

ARTÍCULO 346.- Las partes en el contrato de transporte marítimo de mercancías se darán todas las facilidades razonables



para inscribirlas y comprobar su número, en caso de pérdidas o daños.

Si a bordo del buque se llevan controles sobre las bodegas y mercancías en forma mecanizada o por computación, el consignatario o destinatario de las mismas, tiene derecho a que se le permita el acceso a tal información y registro.

ARTÍCULO 347.- Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de mercancías, prescribirán en un año, salvo lo relativo a los daños en la carga, que prescribirán en sesenta días consecutivos.

ARTÍCULO 348.- Son competentes para conocer de los actos y hechos relacionados con el transporte marítimo de mercancías, a elección del demandante, los siguientes tribunales;

- I. El del lugar donde se encuentre el establecimiento principal o la residencia habitual del demandado;
- II. El del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en el un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
- III. El puerto o lugar de carga o descarga; y
- IV. En las acciones contra el transportista o porteador cualquier lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo de mercancías.

ARTÍCULO 349.- Si las partes no optaren por la jurisdicción federal, podrán acudir al arbitraje en los mismos lugares que se señalaron en el artículo anterior, además de lo designado sobre el particular en la cláusula compromisoria o en el compromiso de arbitraje establecido en el contrato.

**CAPITULO IV  
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO DE PERSONAS**

ARTÍCULO 350.- El contrato de transporte marítimo de personas es aquel en el cual una parte llamada transportista, se obliga frente a otra llamada pasajero, a transportarla por mar en un trayecto previamente definido, mediante el pago de un precio o pasaje determinado.

Hemos tratado de adecuar este contrato a la realidad imperante en el ámbito internacional.

Sin embargo, lo relativo a la responsabilidad y su limitación la hemos dejado en los límites que para ello establece el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, del 19 noviembre de 1976 (LLMC/76).

ARTÍCULO 351.- Son obligaciones del transportista:

- I. Poner el buque en el lugar y tiempo convenidos a disposición del pasajero.
- II. Poner la embarcación en perfecto estado de navegabilidad, bien armada y equipada y aprovisionada para el viaje, ejerciendo además la debida diligencia necesaria para la seguridad de los pasajeros;
- III. Dar al pasajero alojamiento y alimentación;
- IV. Dar asistencia médica al pasajero;
- V. Transportar el equipaje del pasajero; y
- VI. Cumplir el viaje, desembarcando sano y salvo al pasajero.

ARTÍCULO 352.- Son obligaciones del pasajero:

- I. Pagar el precio o pasaje convenido; y
- II. Someterse a las leyes nacionales en el caso de buques mexicanos, o a las leyes del pabellón que porta el buque en el caso de los buques extranjeros.

ARTÍCULO 353.- El contrato de transporte marítimo de pasajeros debe constar por escrito en un documento llamado pasaje, y el transportista puede rehusar el embarque del pasajero, si éste no

presenta el documento.

ARTÍCULO 354.- El pasaje, si es nominativo no puede transferirse sin el consentimiento del transportista. En el transporte marítimo internacional de personas, el pasaje deberá ser siempre extendido nominativamente.

El pasaje sea nominativo o al portador, deberá contener por lo menos:

- I. El nombre y dirección del transportista;
- II. Nombre del pasajero cuando sea nominativo, o la mención de ser al portador;
- III. Nombre y nacionalidad del buque;
- IV. Fecha y lugar de embarque;
- V. Fecha y lugar de la expedición; y
- VI. Puerto de desembarque, y en su caso, las escalas que la embarcación realizará durante el trayecto.

ARTÍCULO 355.- El transportista puede cancelar la salida de la embarcación, dando por ello derecho al pasajero a solicitar la restitución del precio del pasaje y la indemnización por los perjuicios recibidos, a menos que el transportista pruebe que tal suspensión se debió a caso fortuito o fuerza mayor.

ARTÍCULO 356.- Si el pasajero no se presenta a bordo a la hora fijada para la salida del barco, o en un puerto de escala tampoco se presenta, el capitán podrá emprender el viaje y exigir el pago del pasaje. Igual derecho tendrá el transportista cuando después de iniciado el viaje el pasajero decida desembarcarse voluntariamente en cualquier puerto de escala antes del puerto de destino.

ARTÍCULO 357.- El transportista será responsable del perjuicio originado por la muerte o lesiones corporales de un

pasajero y por las pérdidas o daños sufridos por su equipaje, si el hecho que causó tal perjuicio ocurrió durante la ejecución del transporte marítimo y es imputable a culpa o negligencia del transportista o de sus dependientes o agentes.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad antes señalada.

ARTÍCULO 358.-En caso de muerte o lesiones de los pasajeros, el límite máximo de responsabilidad del transportista será el que se estableció en el Capítulo VI del título Cuarto de la presente Ley, artículo 219.

ARTÍCULO 359.- El transportista y sus dependientes o agentes no podrán acogerse al beneficio de limitación de responsabilidad, si se prueba que la muerte, pérdidas o daños fueron consecuencia de un acto u omisión suyos, ejecutados con la intención de causar tales daños, o temerariamente y en circunstancias que puede presumirse que tuvieron conocimiento de que probablemente se causarían.

ARTÍCULO 360.- Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros prescriben en el término de un año a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino; pero si el barco no zarpara, a partir de la fecha en que se comunicó al pasajero tal situación.

ARTÍCULO 361.- El transportista responde de los equipajes registrados como si se tratará del transporte de mercancías.

ARTÍCULO 362.- El transportista es responsable de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta

suya o la de sus empleados.

**CAPITULO V  
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE  
MARÍTIMO DE EMBARCACIONES O  
DEL CONTRATO DE REMOLQUE DE  
EMBARCACIONES.**

Por primera vez en la historia de México se regulará este contrato de transporte marítimo de buques, remolque, con lo que entramos de lleno a la modernidad en el medio marítimo internacional.

ARTÍCULO 363.- El contrato de transporte marítimo de embarcaciones o de remolque de embarcaciones es aquél por el cual una parte llamada empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcador, se obliga frente a otra llamada empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcado, mediante el pago de un precio determinado o flete, a facilitar y llevar a cabo la aplicación de fuerza o energía motriz para el transporte del buque a través del mar desde un lugar a otro previamente determinados por las partes en el contrato.

Por lo anterior, hemos tratado de seguir un articulado sencillo, claro, pero sobre todo, técnicamente elaborado para su mejor comprensión por las partes en el contrato.

Si bien es cierto que en la vigente Ley se trató el tema, este no fue nada afortunado.

ARTÍCULO 364.- Son obligaciones de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcador, las siguientes:

- I. Poner el buque remolcador a disposición de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcado;
- II. Poner el buque en perfecto estado de navegabilidad;
- III. Poner el buque bien equipado y tripulado, pero sobre todo, apto y competente para realizar el transporte convenido;
- IV. Asumir la custodia del buque remolcado durante el viaje;
- V. Obedecer las órdenes dadas por la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcado; y
- VI. Entregar el buque remolcado en el lugar y tiempos convenidos y en el

mismo estado en que lo recibió.

ARTÍCULO 365.- Son obligaciones de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcado, las siguientes:

- I. Entregar el buque remolcado en el lugar y tiempo convenidos;
- II. Pagar el precio o flete por el transporte;
- III. Emitir cuidadosamente y con toda claridad a la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcador, las instrucciones y órdenes necesarias para que lleve a feliz término el transporte; y
- IV. Recibir el buque remolcado en el puerto de destino.

ARTÍCULO 366.- Las partes libremente pueden elegir en este contrato las pólizas de transporte marítimo o remolque de embarcaciones empleadas corrientemente en el comercio marítimo mundial, que a su derecho convengan, siempre que no contravengan lo dispuesto en la presente Ley, pudiéndoseles aplicar, en lo dispuesto en tales pólizas, lo relativo al contrato de transporte marítimo de mercancías, tal como quedó regulado en el Capítulo III de este Título.

ARTÍCULO 367.- En principio, en el contrato de remolque, tanto la nave remolcadora como la nave remolcada, serán responsables frente a terceros, de su propia culpa.

Sin embargo, en los casos de abordaje o colisión con otra nave ajena a la operación de remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la embarcación remolcadora, el tren de embarcaciones será considerado como un sola unidad de transporte para los fines de responsabilidad frente a terceros, pero si

la dirección de la operación estaba cargo de la nave remolcada, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

ARTÍCULO 368.- Cada embarcación deberá observar durante el curso del contrato de remolque, todas las medidas que se requieran para evitar cualquier peligro a la otra.

Son nulas las cláusulas que se adopten exonerando de responsabilidad por daños que sobrevengan por el incumplimiento de esta disposición, sin que ello impida el que las partes ejerzan su derecho de limitación de responsabilidad tal como fuera establecido en la presente Ley.

ARTÍCULO 369.- Para determinar las responsabilidades se presumirá que el contrato de remolque se inicia cuando el buque remolcador inicia las operaciones para llevar a cabo el cumplimiento del contrato y concluye cuando es entregado a satisfacción de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador del buque remolcado en el puerto de destino.

Los límites de responsabilidad deberán ser fijados con toda claridad por las partes en el contrato.

ARTÍCULO 370.- Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de buques o contrato de remolque prescribirán en un año a partir de la fecha de la entrega de la embarcación remolcada en el puerto de destino.

ARTÍCULO 371.- El contrato de servicio de remolque en puerto se regirá por lo dispuesto para él en el Capítulo VII del Título Segundo de la presente Ley y lo que para este tipo de contratos de servicios disponga el Código Civil Federal.

**CAPITULO VI  
DEL CONTRATO DE TRANSPORTE  
MULTIMODAL DE MERCANCÍAS.**

En este caso sólo hemos incluido cuatro artículos explicativos, dejando el contenido y normatividad principales en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980 y del que México es Parte, Diario Oficial de la Federación del 27 de abril de 1982.

ARTÍCULO 372.- El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato, desde un lugar en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, contra el pago de un flete determinado para su ejecución, se denomina contrato de transporte multimodal de mercancías.

Cuidando, en caso de adoptar en el futuro un Reglamento para el Transporte Multimodal con el fin de implementar el Convenio citado, éste no se oponga al mismo, como ocurrió en el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, D. O. F., del 7 de julio de 1989.

ARTÍCULO 373.- Para los efectos de este Capítulo se entenderá por:

- I. Operador de transporte multimodal, toda persona que por si o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal de mercancías, actúa como principal y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato;
- II. Documento de transporte multimodal, aquél que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el operador ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas del contrato lícitamente convenido por las partes. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de este transporte o por una persona autorizada al efecto por él y podrá ser negociable, o no negociable, siéndole aplicables, guardando toda



- circunstancia, las disposiciones que sobre el conocimiento de embarque se mencionan en la presente Ley;
- III. Expedidor, toda persona que por si o por medio de otra que actúe en su nombre por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de este transporte o toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, que entregue efectivamente las mercancías al operador de este transporte multimodal;
  - IV. Consignatario o destinatario, la persona autorizada a recibir las mercancías al término del contrato de transporte en relación con el transporte multimodal; y
  - V. El término de mercancías comprende, además cualquier contenedor, bandeja o paleta u otro equipo de unitarización de la carga análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.

ARTÍCULO 374.- Para todo lo relativo al transporte multimodal de mercancías, se aplicarán además las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980, del que México es Parte.

ARTÍCULO 375.- El porteador del transporte multimodal o sus empleados y agentes no podrán exigir en la entrega de un contenedor fianza alguna para garantizar el correcto empleo del contenedor por el consignatario o destinatario del mismo, se podrá expedir por éstos, en todo caso carta de garantía, que solo obliga a las partes, es decir operador y consignatario o destinatario del contenedor.

ARTÍCULO 376.- El operador de

transporte multimodal o sus empleados y agentes no podrán exigir ninguna responsabilidad a los representantes del expedidor, consignatario o destinatario por la devolución y los daños que sufra el contenedor en su entrega, toda vez que éstos no son parte en el contrato celebrado por el operador expedidor y/o consignatario y destinatario de la mercancía contenedorizada.

**SECCIÓN B:  
DEL CONTRATO DE SEGURO  
MARÍTIMO**

Las modificaciones hechas a esta Sección son muy simples, si tomamos en consideración que era necesario volver a incluir en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que estamos aquí presentando este tema tan importante, como lo es el seguro marítimo. También, para respetar la tradición histórica jurídica mexicana, se habla del abandono del buque y de la carga en favor del asegurador, ya que no encontramos en el idioma español jurídico la expresión de “dejación”.

En ninguno de los antecedentes del Derecho Marítimo Mexicano podemos encontrar la expresión “dejación validamente aceptada por el asegurador”, ya que los mismo tratadistas españoles no la emplean

**CAPÍTULO I DISPOSICIONES  
GENERALES.**

ARTÍCULO 377.- Seguro marítimo es el contrato por el cual una persona llamada asegurador se obliga a cambio del pago de una prima, a indemnizar a otra persona llamada asegurado, hasta el límite de un suma fijada, los perjuicios patrimoniales de una aventura marítima.

ARTÍCULO 378.- Los seguros marítimos pueden comprender todo interés legítimo,

Ni las Ordenanzas de Barcelona, o bien las Ordenanzas de Burgos, o las Ordenanzas de San Sebastián o las Ordenanzas de Valencia nos dicen nada de tal referencia, es más en las Ordenanzas de Bilbao, que fueron la ley marítima de la época de la Colonia, se nos habla del abandono del buque y de las mercancías en favor del asegurador, Capítulo XII: “De los seguros, sus pólizas y forma de hacerse”, artículos 30 y siguientes.

incluyendo el provecho esperado y entre otros, pueden referirse a:

- I. Una embarcación, sus accesorios y objetos fijos o movibles, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción;
- II. Mercancías o cualquier otra clase de bienes que puedan sufrir los riesgos del transporte marítimo;
- III. El valor del flete y los desembolsos en que incurra el que organiza un expedición marítima;
- IV. La responsabilidad que genera la embarcación, por los perjuicios que puedan resultar frente a terceros como consecuencia de su uso o navegación; o
- V. Las unidades mar adentro.

ARTÍCULO 379.- Además de los intereses legítimos señalados en el artículo anterior, las partes pueden agregar al contrato de seguros otros intereses legítimos en relación con el negocio y transporte marítimos en general.

Francisco Fariña, nos hace ver que el término “abandono del buque o de las mercancías en favor del asegurador”, no sólo se emplea en España, sino inclusive en Alemania, Gran Bretaña e Italia, amén de otros países como los escandinavos, sajones y desde luego, los latinos.

Los franceses emplean la expresión “délaissement”, que significa abandono, aún cuando desde el punto de vista del lenguaje forense se emplea como “cesión” o “dejación voluntaria”, no validamente aceptada, con lo que se viola el derecho del asegurado para solicitar el abandono.

Por lo que con la expresión francesa dejación se dejó de lado una tradición muy nuestra, ejercida desde 1560 hasta 1994, es decir 434 años, pues se borró de un plumazo ese antecedente por la pretensión de un experto del seguro marítimo, Roberto Rivera y Rivera, ya difunto, que se olvidó de la historia jurídica mexicana en la materia, pretendiendo pasar por encima de ella.

Por otra parte, era necesario establecer la diferencia de los sistemas del seguro marítimo de cascos con cobertura a todo riesgo, de aquel relativo a la enumeración de riesgos, dejando, desde luego, aquellas disposiciones que les son comunes.

También para incluir los diversos sistemas del seguro marítimo de la carga: De cobertura a todo riesgo, de cobertura intermedia y de cobertura restringida, tal como los elaboramos en el documento de las Naciones Unidas: “Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga.

He seguido este modelo para la

elaboración de este Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, toda vez que participé activamente en la elaboración de tales Cláusulas Tipo, en los diversos Períodos de Sesiones del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, que se celebraron entre los años de 1979 a 1984. Incluso en el Séptimo Período de Sesiones fui electo Vicepresidente de la Mesa de ese Grupo, que fue presidida por el ilustre profesor noruego Dr. Hans Jacob Bull de la Universidad de Oslo.

En la elaboración de estas Cláusulas Tipo participaron activamente los noruegos Nicholas Wilmot, profesor de la Universidad de Bergen, y Sjur Braekhus, autor del Plan Noruego de Seguros de 1967; los argentinos J. Pereida, quién presidió otro de los Períodos de Sesiones y mis buenos amigos los doctores Antonio R. Mathé, ya difunto, y Osvaldo Blas Simone, distinguidos maritimistas; los británicos P. B. Birch del Institute of London Underwrites, A. F. Jackson de la Lloyd's of London y E. J. Hill, connotado jurista especialista en Seguros Marítimos, entre otros; el ruso Eugueny Ivanovich Larinov, por cierto que la entonces Unión Soviética presidió otro de los Períodos de Sesiones en la persona del Dr. Tchingarenko; como también el embajador de Filipinas Dr. Hortensio J. Brillantes, quién nos dio muestras de hábil negociador al presidir el Grupo. Por supuesto otros especialistas de otros países que participaron.

Por lo mismo, no puede decirse que tan distinguidos profesores universitarios, diplomáticos y miembros de las grandes empresas e instituciones ligadas al seguro marítimo de cascos y de la carga, pudieran estar fuera de la realidad de tales seguros, de ahí que

hayamos decidido seguir ese modelo para elaborar nuestro Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

También tuvimos muy en cuenta la obra "Reference Book of Marine Insurance Clauses", que incluye referencias al "Institute Clauses" y a algunas cláusulas británicas y americanas, así como algunas formas publicadas por Whitherby and Co. Ltd., que incluyen un índice comprensivo de las cláusulas americanas.

Luego creemos que hemos estado al tanto de lo que ocurre en el mercado del seguro marítimo del casco, como el de las mercancías.

Por lo que toca al seguro de Protección e Indemnización (PANDI), hemos dejado que su regulación quede en la iniciativa privada a través de los Clubes de Protección e Indemnización, señalándolo así, dejando claramente establecido que los seguros obligatorios que se establecen por diversos Convenios Internacionales sobre prevención y responsabilidad de la contaminación del medio marítimo y el salvamento marítimo, sean ellos los que otorguen a los buques y a las cargas nocivas y potencialmente peligrosas.

ARTÍCULO 380.- Son riesgos marítimos universales asegurables:

- I. La tempestad;
- II. El naufragio;
- III. La varadura;
- IV. El abordaje o colisión;
- V. Cambio forzado de ruta;
- VI. La echazón;
- VII. El incendio;
- VIII. El embargo o retención por orden gubernamental o represalia;
- IX. El apresamiento;
- X. El saqueo; y

Respecto a los artículos 379 y 380 hemos creído necesario destacar, que el primero de ellos no se refiere de manera exclusiva a los riesgos que corren en la navegación el bien asegurado, por lo que tuvimos que elaborar un artículo más el 380, en que incluimos correctamente los riesgos en la navegación.

## XI. La guerra.

El apresamiento, la guerra y el saqueo, se consideran riesgos universales extraordinarios, por lo que estarán fuera de la póliza, sin embargo, nada impide el que puedan pactarse con la compañía aseguradora de acuerdo con lo que las partes convengan.

De esta suerte quedan excluidos por la inclusión en la póliza de la cláusula libre de captura o apresamiento, sin embargo, pueden pactarse en el contrato, incluyendo para ello la cláusula libre de hostilidad.

ARTÍCULO 381.- En el comercio exterior de México se contratará preferentemente el seguro marítimo con compañía aseguradora mexicana.

ARTÍCULO 382.- Salvo que se pruebe fraude por algunas de las partes, el valor establecido en la póliza se reputará como el único verdadero para todos los efectos del contrato, excepto el avalúo que se haga de la cosa asegurada, para el solo efecto de determinar si el siniestro constituye o no una pérdida total constructiva.

ARTÍCULO 383.- El contrato de seguro marítimo se entiende perfeccionado desde el momento en que el asegurador expresa su aceptación a la propuesta de celebrar el seguro, ya sea que se haya formulado directamente por el proponente o por alguien en su nombre. Servirán para justificar el momento en que la proposición fue aceptada, las anotaciones que el asegurador hubiere estampado en su propuesta, en la hoja de cobertura o cualquier otro documento que se acostumbre utilizar.

ARTÍCULO 384.- El asegurador queda obligado a emitir, inmediatamente después

de que se haya perfeccionado el contrato, una póliza debidamente firmada en donde se haga constar el mismo. Cuando la póliza contenga cláusulas manuscritas o mecanografiadas, éstas prevalecerán sobre las impresas.

ARTÍCULO 385.- El asegurador indemnizará además, de los riesgos cubiertos en las pólizas, salvo pacto en contrario:

- I. Por la contribución de los objetos asegurados en avería gruesa o común, salvo si ésta proviene de un riesgo excluido por el seguro, por la recompensa en caso de salvamento;
- II. Por gastos incurridos con el fin de evitar que el objeto asegurado sufra un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido esté cubierto por la póliza. En todo caso, estos gastos no pueden exceder al valor del daño evitado; y
- III. Por la pérdida y daños de los objetos asegurados que provengan de baratería del capitán o de actos semejantes de la tripulación.

ARTÍCULO 386.- La suma asegurada por daños y perjuicios pactados, será el límite de las obligaciones del asegurador, pero solo estará obligado a cubrir los efectivamente causados.

Corresponde al asegurador la carga de la prueba que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza.

ARTÍCULO 387.- El asegurado debe contribuir al salvamento de los objetos asegurados, a tomar todas las medidas para la conservación de los derechos contra terceros responsables y es responsable frente al asegurador del daño

causado por la falta de cumplimiento de esta obligación.

ARTÍCULO 388.- Los daños y las pérdidas serán considerados averías, pero si el asegurado opta por reclamar la pérdida total, deberá comunicar al asegurador su intención de hacer abandono y si no lo hace se entenderá que sólo podrá ejercitar la acción de avería.

ARTÍCULO 389- En caso de pérdida total el asegurado tendrá un plazo de tres meses, desde que tuvo conocimiento efectivo de la pérdida, para comunicar por escrito al asegurador su intención de hacer abandono.

ARTÍCULO 390.- El abandono transfiere los derechos de propiedad sobre los objetos asegurados al asegurador, a cambio de recibir el pago total de la suma asegurada; no puede ser parcial, ni condicional; y todos los demás derechos que el asegurado tenga sobre los bienes asegurados.

El asegurador puede, sin perjuicio del pago de la suma asegurada, rehusar la transferencia de propiedad de los bienes abandonados por el asegurado.

ARTÍCULO 391.- El asegurador que ha pagado la indemnización de un seguro, adquiere con motivo de este pago, todos los derechos del asegurado nacidos de los daños que han dado lugar a ese pago.

ARTÍCULO 392.- El asegurado en un seguro de responsabilidad tendrá derecho al reembolso de la indemnización y gastos en que incurra a favor de terceros debiendo hacer del conocimiento del asegurador cualquier reclamación de que sea objeto y pueda afectar la responsabilidad de éste, así como agotar todas las medidas de defensa que fueren



precedentes.

ARTÍCULO 393.- Cualquiera que sea el número de sucesos acaecidos durante la vigencia del seguro de responsabilidad, la suma cubierta por cada asegurador, constituye por cada suceso el límite de cobertura.

ARTÍCULO 394.- Para efectos de lo dispuesto en este Capítulo de la presente Ley, se entiende que son aplicables las cláusulas tipo que las Naciones Unidas adoptaron para el seguro marítimo de cascos de cobertura a todo riesgo y de cobertura de enumeración de riesgos y el seguro marítimo de mercancías de cobertura intermedia y restringida, además de las Leyes sobre el Contrato de Seguro y General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

ARTÍCULO 395.- Las acciones de un contrato de seguro marítimo prescribirán en dos años.

## **CAPÍTULO II. DEL SEGURO MARÍTIMO DE CASCOS.**

ARTÍCULO 396.- El Seguro marítimo de cascos con cobertura a todo riesgo cubrirá:

- I. Todos los riesgos de pérdidas o daños materiales del buque asegurado, a menos que el asegurador pruebe que se aplican algunas de las exclusiones del artículo 397;
- II. También cubre la pérdida o el daño causados al buque asegurado por cualquier acto de alguna autoridad pública destinado a prevenir o aminorar la contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque del que sea responsable el

asegurador conforme a este seguro, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado el naviero, el armador o los operadores para prevenir o aminorar tal contaminación;

- III. Los capitanes, oficiales, tripulantes o prácticos, cuando actúen en calidad de tales, no se considerarán como asegurados, navieros, armadores u operadores a los efectos de lo dispuesto en la fracción II y IV, del artículo 397 y el artículo 408, aunque sean participes en la propiedad o explotación del buque.

ARTÍCULO 397.- Este seguro no cubre:

- I. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:
- a) La guerra, las hostilidades o actos de tipo bélico;
  - b) Guerra Civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;
  - c) Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
  - d) Captura; apresamiento, salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes; embargo preventivo; retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;
  - e) Sabotaje o terrorismo cometidos por motivos políticos.
  - f) Detonación de un

- explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos.
- g) Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;
  - h) Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares; o
  - i) Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización similar que asuma o ejerza el poder;
- II. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la innavegabilidad del buque, incluso por no estar éste debidamente tripulado, armado o cargado, cuando el asegurado tuviere o debiere haber tenido conocimiento de esa innavegabilidad al hacerse a la mar el buque;
- III. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de cuasar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos;
- IV. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:
- a) Un error o defecto de diseño, construcción o

reparación, o un vicio del material;

- b) Desgaste y uso natural; o
- c) Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente;

Pues se supone que el asegurado, los navieros, los armadores o los operadores habrían debido descubrir mediante el ejercicio de la debida diligencia;

- V. La sustitución o la reparación de una pieza defectuosa a consecuencia de:
  - a) Un error o defecto de diseño, construcción o reparación, o un vicio del material;
  - b) Desgaste y uso natural; o
  - c) Corrosión, putrefacción o mantenimiento insuficiente; y

- VI. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos originados directa o indirectamente por el transporte de materiales nucleares, radiactivos o similares a bordo del buque asegurado o en relación con ese transporte.

En todo caso se seguirá lo que disponen los Convenios de Paris y Viena en relación con los materiales nucleares, radiactivos o similares.

ARTÍCULO 398.- En relación con el seguro de casco con cobertura de enumeración de riesgos, el seguro cubre la pérdida o el daño que sobrevengan al buque asegurado por cualquiera de las siguientes causas:

- I. Riesgos de mar;
- II. Abordaje o choque o colisión con cualquier objeto, fijo,

- flotante o de otro tipo;
- III. Fuego o explosiones;
- IV. Echazón;
- V. Terremoto, erupción volcánica, rayo o fenómenos de naturaleza similares;
- VI. Robo con violencia perpetrado por personas ajenas al buque o piratería; y
- VII. Rotura o accidente en instalaciones o reactores nucleares.

ARTÍCULO 399.- El seguro de casco con cobertura de enumeración de riesgos, cubre también la pérdida o el daño causados al buque asegurado por:

- I. Accidentes a la carga, descarga o corrimiento en la estiba del cargamento o del combustible;
- II. Estallido de calderas, rotura de ejes o cualquier vicio oculto en el material de las máquinas o el casco, como quiera que se produzcan;
- III. Actos ilícitos cometidos internacionalmente por el capitán, los oficiales o la tripulación en perjuicio de las aseguradoras;
- IV. Negligencia del capitán, los oficiales, la tripulación o los prácticos;
- V. Negligencia de los encargados de ejecutar las reparaciones siempre que no estén asegurados por la presente.

Estas coberturas se cubrirán con tal de que la pérdida o el daño no resulten de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, naviero, armador o los operadores.

ARTÍCULO 400.- También el seguro de cascos de cobertura de enumeración de riesgos cubre la pérdida o daño causados al buque asegurado por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar la contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque del que sea responsable el asegurador conforme a este seguro, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado, el naviero, el armador o los operadores para prevenir o aminorar tal contaminación.

ARTÍCULO 401.- Para los efectos del seguro marítimo de cascos de enumeración de riesgos, los capitanes, oficiales, tripulantes o prácticos, cuando actúen en calidad de tales, no se considerarán como asegurados, navieros, armadores u operadores a los efectos de los artículos 399 y 400, aún cuando sean partícipes en la propiedad o explotación del buque.

ARTÍCULO 402.- Este seguro marítimo de cascos de enumeración de riesgos no cubre:

- I. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:
  - a) Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;
  - b) Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección o conmociones civiles originadas por ella;
  - c) Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
  - d) Captura; apresamiento, salvo el realizado por piratas, capitanes,

- oficiales o tripulantes;  
embargo preventivo;  
retención o detención y  
sus consecuencias o  
cualquier tentativa al  
respecto;
  - e) Sabotaje o terrorismo  
cometidos por motivos  
políticos;
  - f) Detonación de un  
explosivo causada por  
cualquier persona que  
actúe dolosamente o por  
motivos políticos;
  - g) Huelgas, cierres  
patronales u otros  
disturbios laborales  
similares;
  - h) Tumultos populares,  
motines u otros  
acontecimientos similares;  
o
  - i) Confiscación, requisa u  
otras medidas o tentativas  
similares de cualquier  
gobierno u otra  
organización similar que  
asuma o ejerza el poder;
- II. La pérdida, el daño, la  
responsabilidad o los gastos  
causados por la  
innavegabilidad del buque,  
incluso por no estar éste  
debidamente tripulado,  
armado o cargado, cuando el  
asegurado tuviere o debiere  
haber tenido conocimiento de  
esa innavegabilidad al  
hacerse a la mar el buque;
- III. La pérdida, el daño, la  
responsabilidad de los gastos  
resultantes de una acción o  
una omisión realizadas  
personalmente por el  
asegurado con intención de  
causar tal pérdida, daño,  
responsabilidad o gastos, o

temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos.

ARTÍCULO 403.- Los siguientes artículos son comunes a los dos sistemas de coberturas de los seguros marítimos de cascos.

ARTÍCULO 404.- Estos seguros marítimos de cascos en caso de responsabilidad por abordaje y choque o colisión:

- I. También cubren la responsabilidad en que incurra el asegurado por causa del buque asegurado en caso de abordaje o choque o colisión con otro buque o con cualquier objeto fijo, flotante o de otro tipo, con tal de que ese abordaje o choque o colisión no haya sido causado por cualquiera de los riesgos excluidos en los artículos 397 y 402;
- II. No obstante lo antes señalado, ambos tipos de seguros marítimos de cascos no cubren ninguna responsabilidad con respecto a:
  - a) Muerte, lesiones corporales o enfermedad;
  - b) El cargamento u otros bienes que se encuentren a bordo del buque asegurado;
  - c) Los compromisos contractuales del buque asegurado;
  - d) La contaminación de cualquier bien o cualquier cosa, incluido el costo de las medidas preventivas y



- las operaciones de limpieza, excepto otros buques a los que el buque asegurado haya abordado o bienes que se encuentren a bordo de esos otros buques;
- e) La remoción o retirada de obstáculos, restos, cargamentos o cualquier otra cosa;
  - f) La pérdida indirecta o el retraso causados a cualquier buque u objeto no dañado materialmente como consecuencia del siniestro;
- III. El asegurador sólo está obligado a pagar la indemnización debida en virtud de este artículo cuando el asegurado haya pagado al perjudicado, y sólo hasta la suma que le haya pagado. No obstante nada de lo dispuesto en este artículo privará al perjudicado de ningún derecho reconocido por las leyes procesales en relación con cualquier acción directa contra el asegurador;
- IV. La cantidad pagadera en virtud de este artículo se agregará a la cantidad pagadera en virtud de las demás estipulaciones de estos seguros marítimos de cascos, pero, a menos que se convenga expresamente otra cosa, no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada con respecto a cada uno de los siniestros;
- V. En caso de abordaje, choque o colisión del buque asegurado con otro buque u objeto que sea total o

parcialmente de propiedad del asegurado, el asegurador será responsable en virtud de este artículo como si el otro buque u objeto fuera de propiedad de un tercero. En tal caso, la determinación de la responsabilidad y la evaluación de los daños se harán por un arbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado;

- VI. Cuando el buque asegurado aborde contra otro buque y ambos buques fueran culpables, y a no ser que la responsabilidad de uno de esos buques o de ambos, este limitada por esta Ley, y la indemnización debida en virtud de esta cláusula se calculará según el principio de las responsabilidades recíprocas, como si los navieros, armadores y operadores de cada buque estuvieran obligados a pagar a los navieros, armadores y operadores del otro la proporción de los daños a este último que se hubiere asignado debidamente al determinar el saldo o la suma pagadera por o al asegurado a consecuencia del abordaje. Este principio también se aplica, en cuanto fuera aplicable a los casos en que el buque asegurado choque o sufra una colisión con un objeto;
- VII. Además de la cantidad pagadera a que se refiere la fracción IV de este artículo, el asegurador pagará los costos en que haya incurrido o a que

haya sido condenado el asegurado cuando se impugne la responsabilidad cubierta por este artículo o cuando se haya entablado un procedimiento para limitar tal responsabilidad, siempre que se haya obtenido previamente el consentimiento escrito del asegurador o, cuando no se haya podido comunicar con el asegurador, que se obtenga lo antes posible ese consentimiento por escrito. Tal consentimiento no podrá negarse sin una causa justificada; y

- VIII. Si lo pide el asegurado, con el fin de obtener una garantía para que se libere o no se embargue preventivamente el buque asegurado, si otro buque que sea total o parcialmente de propiedad del asegurado, en relación con un acontecimiento cubierto por este artículo, el asegurador hará todo lo posible para proporcionar una contragarantía o una contracarta de compromiso limitada a la proporción que le corresponde del seguro y a las condiciones y límites de este seguro. Sin embargo, el asegurador no está obligado a prestar una fianza con respecto a la responsabilidad del asegurado cubierto por este artículo.

ARTÍCULO 405.- Estos seguros marítimos de cascos también cubren la contribución a la avería gruesa o común y el salvamento o los gastos del salvamento correspondientes al asegurado, tal y como se preveen en el

Convenio Internacional sobre Salvamento, correspondientes al buque asegurado. En caso de sacrificio del buque por avería gruesa o común, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad del tal pérdida sin ejercitar primero su derecho a reclamar la contribución de otras partes.

Para cumplir con lo anterior, se tendrá en cuenta lo dispuesto a continuación:

- I. La liquidación de la avería gruesa se practicará con arreglo a las Reglas de York y Amberes vigentes:
  - a) Cuando el buque se haga a la mar en lastre, y no haya otros intereses contribuyentes, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes vigentes, con excepción de las Reglas XX y XXI relativas a adelanto de fondos e intereses sobre las pérdidas abonadas en avería gruesa o común, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.  
Para tales efectos el viaje se considerará que continúa desde el puerto o lugar de partida hasta la arribada del buque al primer puerto o lugar que no sea puerto o lugar de refugio o de escala para el aprovisionamiento de combustible únicamente. Si en cualquiera de tales puertos o lugares intermedios se hiciera abandono de la expedición

- proyectada, se considerará el viaje concluido desde luego;
- b) Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes vigentes, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque asegurado así calculada;
- II. Cuando el buque asegurado reciba servicios de salvamento de otro buque que sea total o parcialmente propiedad del asegurado, o bien que este sometido a los mismos operadores, el asegurador será responsable en virtud de este artículo, como si el otro buque fuera propiedad de un tercero. En tal caso, la cantidad pagadera por los servicios prestados será determinada por un árbitro único designado de común acuerdo por el asegurador y el asegurado;
- III. Cuando se hayan hecho razonablemente gastos extraordinarios en un intento infructuoso de salvar tanto el buque como otros bienes que corran una aventura marítima común, y la póliza del seguro admita el derecho a reclamar indemnización por la pérdida total del buque, el asegurador pagará, además de la pérdida total, la proporción de los gastos que excedan de las ganancias

obtenidas en su caso, cuando se pueda razonablemente considerar que se han hecho con respecto al buque asegurado; y

- IV. No se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de este artículo, a menos que el acto de avería gruesa o común o el salvamento se hubieren ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal acto.

ARTÍCULO 406.- En relación con los gastos para aminorar las consecuencias del siniestro, se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

- I. Cuando el buque haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurado, o cuando el buque asegurado corra un peligro como resultado de tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de estos seguros marítimos de cascos, el asegurador le abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado. Este artículo no se aplicará a la avería gruesa o común, al salvamento o los gastos del salvamento, ni a los demás gastos con respecto a los cuales se estipule otra cosa en estos seguros marítimos de cascos; y
- II. La responsabilidad que incumba al asegurador en virtud de este artículo se

sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de estos seguros marítimos de cascos, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con el buque asegurado.

ARTÍCULO 407.- Este seguro podrá prorrogarse mediante el pago de una prima proporcional mensual, siempre que se haya dado la notificación correspondiente por anticipado al asegurador, teniendo en cuenta lo siguiente:

- I. Si al vencimiento del seguro el buque se encuentra en el mar, en peligro o en puerto de refugio o escala, hasta el momento en que llegue a su puerto de destino; y
- II. Si al vencimiento el buque se encuentra en puerto realizando reparaciones que afecten su navegabilidad y que estén cubiertas por el seguro, hasta el momento de la terminación de tales reparaciones.

ARTÍCULO 408.- El asegurado tendrá las siguientes obligaciones:

- I. Actuar en todo momento como propietario diligente con respecto al buque asegurado y a tomar todas las medidas razonables para prevenir o aminorar la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos. No obstante, ninguna estipulación de este contrato modificará los derechos y las obligaciones del asegurado establecidos en otro lugar de estos seguros marítimos de cascos, a menos que la

- presente Ley disponga otra cosa al respecto;
- II. Cuando haya sobrevenido una pérdida o daño al buque como consecuencia de un riesgo asegurado o cuando el buque se encuentre en peligro como consecuencia de tal riesgo, el asegurado, los navieros, los armadores y/o los operadores deberán tomar todas las medidas razonables a su alcance, para evitar o aminorar cualquier pérdida indemnizable en virtud de este seguro;
  - III. No se considerará que las medidas tomadas por el asegurado o el asegurador para prevenir o aminorar cualquier pérdida indemnizable en virtud de este seguro constituyen una renuncia o una aceptación de abandono o redundan de otro modo en detrimento de los derechos de una y otra parte;  
y
  - IV. Cuando por falta de la debida diligencia por parte del asegurado, de los navieros, o de los armadores, o de los operadores, no se haya hecho la comunicación requerida por el artículo 412, o no se hayan tomado las medidas requeridas conforme la fracción I de este artículo, la indemnización exigible en virtud de estos seguros marítimos de cascos, se reducirá en la medida en que la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos no se hayan aminorado o, en su caso, se hayan agravado.



ARTÍCULO 409.- El límite de indemnización deberá estar a las siguientes disposiciones:

- I. Respecto al valor pactado y el valor asegurable:
  - a) Si en cualquiera de estos seguros marítimos de cascos se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor del buque asegurado, salvo en caso de fraude;
  - b) A falta de un valor pactado, el valor asegurable del buque viene dado por su valor real de mercado en el momento del inicio de la cobertura, a menos que la Ley disponga otra cosa;
  - c) Si no se ha pactado ningún valor y la expresión "valor pactado" se utiliza en otras disposiciones de este seguro, se entenderá que dicha expresión designa también el valor asegurable tal y como se define en la fracción II de este artículo;
- II. Respecto a la suma asegurada, ésta representa el límite de la responsabilidad del asegurador por cada siniestro cubierto al amparo de los artículos 396, 398 y 405, salvo lo dispuesto en su fracción III. Además, el asegurador será responsable con respecto a las demandas de indemnización presentadas al amparo de los artículos 404, 405 fracción III y 406, en base a lo dispuesto en ellos;

- III. Por lo que se refiere al infraseguro y al supraseguro se deberán tomar en cuenta las siguientes disposiciones:
- a) Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responde en la misma proporción de toda la pérdida cubierta por este seguro en que esté la suma asegurada respecto del valor pactado; y
  - b) Si la suma asegurada supera el valor pactado, el asegurado no puede obtener una cantidad superior al valor pactado;
- IV. No se reducirá la indemnización pagadera en virtud de estos seguros marítimos de cascos por el hecho de que el valor pactado sea inferior al valor real o el valor contribuyente del buque asegurado;
- V. Respecto del coaseguro, si dos o más aseguradores son responsables en virtud de estos seguros marítimos de cascos:
- a) Cada asegurador responde sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción en que esta su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores; y
  - b) Cada asegurado conviene en someterse a la jurisdicción de los

tribunales del fuero del primer asegurador respecto de todos los litigios que surjan en relación con estos seguros marítimos de cascos. El primer asegurador será autorizado por sus coaseguradores a aceptar y gestionar en su nombre la incoación de procedimientos judiciales.

ARTÍCULO 410.- La demanda por la pérdida ocasionada por una riesgo asegurado podrá presentarse por la pérdida total, tal y como se define en este artículo, o en otro caso por pérdida parcial:

- I. Existe pérdida total real, cuando el buque asegurado ha sido destruido o dañado de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el asegurado ha sido privado sin remedio del buque;
- II. Existe pérdida total presunta, cuando el buque asegurado ha desaparecido y no se han recibido noticias del mismo durante un plazo prudencial que no exceda de tres meses.
- III. Existe pérdida reputada total:
  - a) Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición del buque y es improbable que pueda recuperarlo en un plazo prudencial que no exceda de tres meses; o bien no pueda recuperarlo sin realizar un desembolso que exceda del valor pactado;
  - b) Cuando el buque resulte tan dañado que el costo

razonable estimado de las reparaciones exceda del valor pactado. Al estimar el costo razonable de las reparaciones se incluirán, cuando proceda, la proporción correspondiente al buque de los gastos de salvamento y recuperación, con exclusión de cualquier desembolso cuya indemnización se reclame separadamente en virtud de este seguro; y las contribuciones en avería gruesa que estarían a cargo del buque en caso de ser reparado. Desde luego, no se tendrán en cuenta las contribuciones en avería gruesa o común al costo de las reparaciones pagaderas por otros intereses.

- IV. Cuando validamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de estos seguros marítimos de cascos, el importe pagadero por el asegurador es la suma asegurada en relación con el buque asegurado; y
- V. En caso de pérdida total, el asegurador no reclamará el flete devengado por el buque asegurado.

ARTÍCULO 411.- Por lo que se refiere a las pérdidas parciales, se deberán tener en cuenta los siguientes elementos:

- I. Los costos de las reparaciones:
  - a) Si el buque sufre daños

y se hicieren reparaciones, el asegurador indemnizará al asegurado del costo razonable de reparar los daños cubiertos por este seguro. El costo razonable de las reparaciones será el importe de los gastos que sean necesarios para resarcir los daños sufridos;

- b) Si se aplazaran injustificadamente las reparaciones sin el consentimiento del asegurador, éste no responderá del aumento resultante del costo de las reparaciones; y
- c) Las demandas de indemnización serán pagaderas sin deducción de viejo a nuevo.

II. Los gastos necesarios hechos para el traslado del buque para su reparación, se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones:

- a) Para trasladar al buque hasta un puerto de reparación desde un puerto donde no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas; y
- b) Para el regreso del buque inmediatamente después de la reparación hasta el puerto o lugar desde el que se haya trasladado;
- c) Cuando el traslado o el regreso del buque constituya un viaje en el que se devengue flete, el asegurador responderá

- sólo de la parte de los gastos necesarios que exceda de los gastos corrientes ordinarios; y
- d) Cuando el traslado del buque hasta un puerto de reparación o desde un puerto de reparación permita hacer economías en relación con el viaje en curso del buque, tales economías se deducirán de los gastos de traslado del buque;
- III. Los costos de las reparaciones provisionales serán pagados por el asegurador:
- a) Cuando el buque se encuentre en un puerto o lugar en el que no se puedan realizar prudentemente las reparaciones definitivas y sea necesario hacer reparaciones provisionales para que el buque pueda trasladarse a otro puerto o lugar donde se puedan hacer las reparaciones definitivas; y
- b) Cuando se realicen para hacer economías en el costo total de las reparaciones;
- IV. Respecto de reparaciones simultáneas, se deberá tener en cuenta que:
- a) Cuando haya que hacer el buque asegurado en dique seco para reparar los daños cubiertos por estos seguros marítimos de cascos, los gastos que por este concepto haya de pagar el asegurador no se reducirán aunque el

asegurado haga que se efectúen inspecciones u otros trabajos mientras el buque esté en dique, siempre que los trabajos efectuados por cuenta del asegurado no prolonguen el plazo de permanencia del buque, en el dique, ni hagan que aumente de otro modo el costo del paso por el dique;

b) No obstante lo dispuesto en el inciso a), cuando las reparaciones cubiertas por estos seguros marítimos de cascos se realicen al mismo tiempo que las reparaciones necesarias para poner el buque en estado de navegabilidad hechas por cuenta del asegurado o que la entrada ordinaria en dique seco, los costos de entrada en el dique y de salida del dique y los derechos de dique por el tiempo de permanencia en el dique se dividirán en partes iguales, a menos que puedan atribuirse a sólo una de esas categorías de trabajos;

V. Cuando para evitar una demora injustificada de las reparaciones se hagan mayores gastos para enviar las piezas necesarias para las reparaciones por un determinado medio de transporte en vez de otro, tales gastos se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones;

VI. Los honorarios de peritos e

inspectores necesarios para las reparaciones requeridas por los daños cubiertos por estos seguros marítimos de cascos se admitirán como parte del costo razonable de las reparaciones;

VII. No será admisible al amparo de estos seguros marítimos de cascos ninguna suma en concepto de remuneración del asegurado por el tiempo y los esfuerzos dedicados a obtener y facilitar información o documentos, ni por las comisiones u otros gastos de cualquier compañía o persona que actúe por cuenta del asegurado para realizar esos servicios;

VIII. Para los daños no reparados, cuando el buque los hubiere sufrido, y al vencimiento de estos seguros marítimos de cascos, no se hubiere hecho la reparación de la totalidad o de parte de los daños cubiertos por este seguro, el asegurador indemnizará al asegurado respecto de esos daños no reparados, si el asegurado opta por no hacer la reparación y exigir indemnización por daños no reparados, del costo razonable estimado de las reparaciones que no exceda de la depreciación razonable del buque, calculados ambos al vencimiento de estos seguros marítimos de cascos.

Si se vende el buque antes del vencimiento de estos seguros marítimos de cascos sin que se hayan reparado los daños cubiertos por tales



seguros, el asegurado tiene derecho a ser indemnizado por la depreciación causada por esos daños no reparados en la fecha de la venta. No obstante, la responsabilidad del asegurador en virtud del presente artículo, no excederá en ningún caso del costo razonable de la reparación de los daños no reparados calculado en la fecha de la venta.

Por depreciación razonable se entenderá la diferencia entre el valor de mercado del buque asegurado sin tales daños no reparados y el valor del buque asegurado en estado de deterioro.

El asegurado no tendrá derecho a exigir indemnización por ningún daño no reparado existente al sobrevenir la pérdida total del buque durante el plazo de vigencia de este seguro; y

- IX. Finalmente, no se admitirán en el costo de las reparaciones los salarios y alimentos del capitán, los oficiales y la tripulación. Sin embargo, esta disposición no se aplicará:
- a) Al importe de la contribución de avería gruesa o común a cargo del buque asegurado; y
  - b) A los gastos indemnizables como gastos de traslado del buque en virtud de la fracción II de este artículo o a los gastos realizados

en viajes de pruebas relacionados con la reparación de daños indemnizables.

ARTÍCULO 412.- En el caso de un siniestro que pueda dar lugar a una demanda de indemnización en virtud de estos seguros marítimos de cascos, el asegurado lo comunicará sin demora indebida al asegurador.

ARTÍCULO 413.- Respecto de las licitaciones que pueden hacerse para proceder a hacer las reparaciones en base a un siniestro que pueda dar lugar a una demanda por indemnización en virtud de estos seguros marítimos de cascos, el asegurado sin demora debida permitirá al asegurador que haga proceder al reconocimiento pericial de los daños. El asegurado también tiene derecho a designar su propio perito si así lo desea; tomará disposiciones y solicitará ofertas como lo habría hecho un propietario diligente no asegurado a fin de obtener la proposición más ventajosa para la ejecución de las reparaciones.

Desde luego, el asegurador también podrá solicitar ofertas o podrá requerir que se soliciten nuevas ofertas para la reparación del buque asegurado, en cuyo caso se pagará al asegurado una bonificación a la tasa de 25% anual sobre el valor pactado del buque asegurado por el tiempo perdido si ese tiempo ha sido perdido exclusivamente como consecuencia de la solicitud de esas ofertas.

Por último, el asegurado podrá decidir el puerto o lugar a que deberá dirigirse el buque para entrar a dique seco a reparar y la oferta que deberá aceptarse. No obstante, si al adoptar

esas decisiones el asegurado no actúa como lo habría hecho un propietario diligente no asegurado, el asegurador no será responsable del aumento de gastos que resulte de tales decisiones.

ARTÍCULO 414.- Respecto a los pagos a cuenta se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

- I. El asegurado, si antes de que se haya extendido el acuerdo de liquidación hubiere hecho o tuviere que hacer desembolsos indemnizables en virtud de estos seguros marítimos de cascos, podrá requerir para estos efectos al asegurador para que haga uno o varios pagos a cuenta. El asegurador deberá poner el mayor empeño en hacer tales pagos al asegurado sin demora alguna;
- II. El asegurador, si no admitiere su responsabilidad con razonable fundamento respecto de la demanda, podrá negarse hacer un pago a cuenta o, en el caso de que admita su responsabilidad respecto de algunos de los desembolsos, podrá limitar el pago a cuenta de los desembolsos que admita;
- III. El asegurador podrá exigir que el asegurado consienta en que se haga el pago en su nombre a un tercero; y
- IV. El pago hecho a cuenta por el asegurador no prejuzgará en modo alguno respecto de la cuestión de su responsabilidad frente al asegurado.

**CAPÍTULO III  
DEL CONTRATO DE SEGURO  
MARÍTIMO DE LA CARGA.**

ARTÍCULO 415.- Este seguro marítimo de cobertura a todo riesgo cubre todos los riesgos de pérdida o daño materiales de la carga asegurada, a menos que el asegurador pruebe que se aplica una de las exclusiones previstas en el artículo 416.

Este seguro cubre también la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador, siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado.

ARTÍCULO 416.- Este seguro no cubre:

- I. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos que sobrevengan por cualquiera de las causas siguientes:
  - a) Guerra, hostilidades o actos de tipo bélico;
  - b) Guerra civil, revolución, rebelión o insurrección, o conmociones civiles originadas por ellas;
  - c) Minas, torpedos, bombas u otras armas bélicas;
  - d) Captura; apresamiento, salvo el realizado por piratas, capitanes, oficiales o tripulantes; embargo preventivo; retención o detención y sus consecuencias o cualquier tentativa al respecto;
  - e) Sabotaje o terrorismo

- cometidos por motivos políticos;
- f) Detonación de un explosivo causada por cualquier persona que actúe dolosamente o por motivos políticos;
  - g) Huelgas, cierres patronales u otros disturbios laborales similares;
  - h) Tumultos populares, motines u otros acontecimientos similares; o
  - i) Confiscación, requisa u otras medidas o tentativas similares de cualquier gobierno u otra organización que asuma o ejerza el poder;
- II. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos resultantes de una acción o una omisión realizadas personalmente por el asegurado con intención de causar tal pérdida, daño, responsabilidad o gastos, o temerariamente y a sabiendas, de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos;
- III. El derrame ordinario, la pérdida ordinaria de peso o de volumen o cualquier otra pérdida o daño ordinarios de la carga asegurada;
- IV. La pérdida o el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insuficiencia o la inadecuación del embalaje o de la preparación de la carga asegurada;
- V. La pérdida o el daño, la responsabilidad o los gastos

- causados por la insuficiencia o la inadecuación de la estiba de la carga en un contenedor o cajón, cuando tal estiba se efectúe antes de que entre en vigor este seguro;
- VI. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por:
- a) La innavegabilidad del buque o de la embarcación; o
  - b) La inadecuación del buque, de la embarcación del medio de transporte, del contenedor o del cajón para transportar sin riesgo la carga asegurada.
- Si el asegurado conocía tal innavegabilidad o inadecuación en el momento en que se cargó la carga asegurada, o temerariamente no había hecho por venir en conocimiento de tal innavegabilidad o inadecuación;
- VII. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por vicio propio o por la naturaleza de la carga asegurada;
- VIII. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por el retraso, aún cuando éste se deba a un riesgo asegurado, salvo la responsabilidad o los gastos exigibles al amparo de la avería gruesa o común y del salvamento;
- IX. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos causados por la insolvencia o el incumplimiento de las obligaciones financieras de

los navieros, armadores, operadores, fletadores o explotadores del buque, si el asegurado no ha adoptado todas las medidas necesarias y prudentes para comprobar, o para velar por que sus agentes o representantes comprueben, la solvencia financiera de esas partes.

Esta exclusión no se invocará contra la parte que exija la indemnización en virtud de este seguro a quién se haya cedido el seguro y que haya comprado la carga asegurada de buena fe sin conocimiento de la insolvencia o incumplimiento de las obligaciones financieras y sin conocimiento de que el asegurado original no había adoptado tales medidas; y

- X. La pérdida, el daño, la responsabilidad o los gastos originados directa o indirectamente por materiales nucleares, radiactivos o similares, o en relación con esos materiales, o por la utilización de instalaciones o reactores nucleares, o por accidentes en tales instalaciones o reactores.

En todo caso se deberá seguir lo que disponen los Convenios de Paris y de Viena en relación con los materiales nucleares, radiactivos o similares.

ARTÍCULO 417.- Los seguros marítimos de carga de cobertura intermedia cubren la pérdida o el daño materiales que sobrevengan a la carga asegurada por cualquiera de las causas siguientes:

- I. Varadura, encalladura, hundimiento o vuelco del buque o embarcación;
- II. Abordaje o colisión del buque, de la embarcación o del medio de transporte con cualquier objeto externo distinto del agua;
- III. Descarrilamiento, vuelco o caída del medio de transporte;
- IV. Explosión, fuego o humo procedente de ese fuego;
- V. Sacrificio por avería gruesa o común;
- VI. Echazón o arrastre por las olas;
- VII. Terremoto, erupción volcánica, rayo o fenómenos de la naturaleza similares;
- VIII. Entrada de agua del mar, de lagos o de ríos en el buque, la embarcación, la bodega, el medio de transporte, el contenedor, el cajón o el lugar de almacenamiento;
- IX. Descarga en un puerto de arribada de la totalidad o de parte del cargamento transportado en el buque o la embarcación;
- X. Pérdida total de cualquier bulto caído al agua o descarga del buque o de la embarcación; y
- XI. También cubren la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de autoridad pública destinada a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del



asegurado.

ARTÍCULO 418.- El seguro marítimo de la carga de cobertura intermedia no cubre las exclusiones generales establecidas en el artículo 416.

ARTÍCULO 419.- Los seguros marítimos de cobertura restringida cubren la pérdida o el daño materiales que sobrevengan a la carga asegurada por cualquiera de las causas siguientes:

- I. Varadura, encalladura, hundimiento o vuelco del buque o embarcación;
- II. Abordaje o colisión del buque, de la embarcación o del medio de transporte con cualquier objeto externo distinto del agua;
- III. Descarrilamiento, vuelco o caída del medio de transporte;
- IV. Explosión, fuego o humo procedente de ese fuego;
- V. Sacrificio por avería gruesa o común;
- VI. Echazón;
- VII. Descarga en un puerto de arribada de la totalidad o de parte del cargamento transportado en el buque o la embarcación; y
- VIII. También cubren la pérdida o el daño causados a la carga asegurada por cualquier acto de una autoridad pública destinado a prevenir o aminorar el peligro de contaminación proveniente de un daño sufrido por el buque porteador siempre que ese acto de la autoridad pública no resulte de la falta de la debida diligencia por parte del asegurado.

ARTÍCULO 420.- El seguro marítimo de la carga de cobertura restringida no cubre las exclusiones generales establecidas en el artículo 416.

ARTÍCULO 421.- Los siguientes artículos son comunes a los tres sistemas de coberturas de los seguros marítimos de la carga.

ARTÍCULO 422.- Cuando se embarquen mercancías al amparo de un contrato de transporte o de fletamento que contenga la cláusula de "abordaje o colisión de ambos buques culpables", el asegurador conviene también, con respecto a todas las pérdidas cubiertas por estos seguros marítimos de la carga, en indemnizar al asegurado por la parte correspondiente a la carga del asegurado, de toda cantidad hasta el límite de la suma asegurada que el asegurado esté obligado a pagar al naviero, armador, operador o al porteador en virtud de tal cláusula. En el caso de que el naviero, armador, operador o porteador presenten una reclamación en virtud de esa cláusula del contrato de transporte marítimo de mercancías o del contrato de fletamento, el asegurado conviene en notificarlo al asegurador, quién tendrá derecho, a su propia costa, a defender al asegurado contra tal reclamación.

ARTÍCULO 423.- Estos seguros marítimos de la carga cubren la contribución a la avería gruesa o común y el salvamento y/o los gastos de salvamento, fijada o determinada con arreglo al contrato de transporte marítimo de mercancías o el contrato de fletamento, o a la presente Ley y a los usos vigentes, correspondiente a la carga asegurada. En caso de sacrificio por avería gruesa o común de la cosa

asegurada, el asegurado tiene derecho a exigir indemnización por la totalidad de tal pérdida.

No obstante lo antes dispuesto, no se admitirá ninguna demanda de indemnización en virtud de lo dispuesto en este artículo, a menos que el acto de avería gruesa o común o el salvamento se hubieran ejecutado para evitar un riesgo asegurado o en relación con tal evitación.

ARTÍCULO 424.- Cuando todos los intereses contribuyentes pertenezcan al asegurado, se aplicarán las disposiciones de las Reglas de York y Amberes vigentes, como si los intereses pertenecieran a personas distintas, y el asegurador pagará la contribución correspondiente al buque así calculada.

ARTÍCULO 425.- Por lo que se refiere a los gastos para aminorar las consecuencias del siniestro y de gastos de reexpedición se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

- I. Cuando la carga haya sufrido una pérdida o un daño como consecuencia de un riesgo contra el que esté asegurada, o cuando corra un peligro como resultado del tal riesgo y, en consecuencia, el asegurado haya hecho gastos razonables para evitar o aminorar toda pérdida indemnizable en virtud de estos seguros marítimos de la carga, el asegurador abonará al asegurado los gastos que éste haya efectuado;
- II. Cuando, como resultado de un riesgo cubierto por estos seguros marítimos de la carga, el viaje termine en un puerto o en un lugar distinto

de aquél hasta el que la carga esté asegurada, el asegurador reembolsará al asegurado todos los gastos extraordinarios que se hayan hecho adecuada y razonablemente para descargar, almacenar y reexpedir la carga a ese lugar de destino;

- III. Desde luego, estas disposiciones no se aplicarán a la avería gruesa o común, al salvamento y a los gastos de éste; y
- IV. La responsabilidad que incumba al asegurador en virtud de estas disposiciones se sumará a la responsabilidad que le incumba en virtud de las demás estipulaciones de estos seguros marítimos de la carga, pero no excederá de una cantidad igual a la suma asegurada en relación con la carga.

ARTÍCULO 426.- El seguro marítimo de la carga comienza desde el momento en que las mercancías salen del almacén o lugar de almacenamiento situado en el punto indicado en el contrato para el inicio del viaje asegurado, y continuará en vigor durante el curso ordinario del viaje.

ARTÍCULO 427.- Estos seguros marítimos de la carga terminarán cuando se de una cualquiera de las siguientes circunstancias:

- I. A la entrega de la carga asegurada en el almacén del consignatario o en otro almacén o lugar de almacenamiento final situado en el punto de destino

- indicado en estos seguros; o
- II. A la entrega de la carga asegurada en cualquier otro almacén o lugar de almacenamiento, antes de que lleguen al punto de destino indicado en el seguro o en ese punto de destino que el asegurado elija bien para su almacenamiento fuera del curso ordinario del viaje, o bien para su asignación o distribución; o
  - III. A la expiración de un plazo de 5 días después de haberse terminado de descargar el cargamento asegurado del buque de navegación de altura en el puerto final o lugar de descarga; o
  - IV. A la descarga del cargamento asegurado del buque de navegación de altura en el puerto final o lugar de descarga y el comienzo de su viaje a un punto de destino distinto del indicado en estos seguros marítimos de la carga.

ARTÍCULO 428.- Estos seguros marítimos de la carga continuarán en vigor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior y en el artículo 429 sobre su terminación durante los retrasos ajenos a la voluntad del asegurado, durante cualquier desviación, descarga forzosa, reembarque o transbordo y durante cualquier facultad concedida a los navieros, armadores, operadores y fletadores en virtud de los contratos de transporte marítimo de mercancías y de fletamento.

ARTÍCULO 429.- Cuando, a causa de circunstancias ajenas a la voluntad del

asegurado, los contratos de transporte marítimo de mercancías o de fletamento terminen en un puerto o en un lugar distintos del punto de destino en ellos indicado o el viaje termine de otro modo antes de que se entregue la carga asegurada conforme lo dispuesto en el artículo 427, estos seguros marítimos de la carga terminarán también a menos que se notifique sin demora aquel hecho a los aseguradores y que se pida que continúe la cobertura. En caso de continuación de la cobertura, este seguro permanecerá en vigor, con sobreprima si lo solicita el asegurador:

- I. Bien hasta que la carga asegurada se venda y entregue en tal puerto o lugar, o, salvo que se haya pactado expresamente otra cosa, hasta que haya expirado un plazo de 5 días después de su llegada a tal puerto o lugar, si este plazo expira antes; o
- II. Bien, si la carga asegurada se reexpide dentro del mencionado plazo de 5 días, o cualquier prórroga pactada de ese plazo, al punto de destino indicado en los seguros marítimos de la carga o a cualquier otro punto de destino, hasta que este seguro termine conforme a lo dispuesto en el artículo 427.

ARTÍCULO 430.- Respecto al valor pactado y el valor asegurable de la carga se tendrán en cuenta las siguientes disposiciones:

- I. Si en el seguro se declara un valor pactado, ese valor pactado será vinculante para el asegurado y el asegurador como valor de la carga

- asegurada, salvo en caso de fraude;
- II. A falta de un valor pactado, el valor asegurable será el valor de mercado en el punto de destino en el momento de la llegada de la carga o, si no llega ésta, en el momento en que debería haber llegado al punto de destino; y
  - III. Si no se ha pactado ningún valor y la expresión “valor pactado” se utiliza en otras disposiciones de los seguros marítimos de la carga, se entenderá que esa expresión designa también el valor asegurable, tal como se define en la fracción II de este artículo.

ARTÍCULO 431.- La suma asegurada representanta el límite de la responsabilidad total del asegurador en virtud de los artículos 415, 417 y 419 y los artículos 422, 423 y 424. En el caso de las demandas presentadas en relación con lo dispuesto en el artículo 425 se aplicarán límites distintos conforme a lo dispuesto en ese artículo.

ARTÍCULO 432.- Si la suma asegurada es inferior al valor pactado, el asegurador sólo responderá de toda pérdida cubierta por estos seguros marítimos de la carga en la proporción que la suma asegurada represente respecto del valor pactado.

ARTÍCULO 433.- Si la suma asegurada supera el valor pactado, el asegurado no podrá obtener una cantidad superior al valor pactado.

ARTÍCULO 434.- Cuando el asegurado pueda exigir una indemnización en virtud de los artículos 422, 423 y 424,

no se reducirá la indemnización pagadera en virtud de estos seguros marítimos de la carga por el hecho de que el valor pactado en el contrato sea inferior al valor real o al valor contribuyente de la carga asegurada.

ARTÍCULO 435.- Respecto del coaseguro, si dos o más aseguradores son responsables en virtud de estos seguros marítimos de la carga:

- I. Cada asegurador responderá sólo de la proporción que le corresponda de la demanda de indemnización, que es la misma proporción en que esté su cuota respecto de la suma asegurada, y en modo alguno podrá ser considerado responsable solidariamente con sus coaseguradores; y
- II. Cada asegurador conviene en someterse a la jurisdicción de los tribunales del fuero del primer asegurador respecto de todos los litigios que surjan en relación con estos seguros marítimos de la carga. Los coaseguradores autorizan a la entidad abridora a gestionar o aceptar en su nombre la incoación de procedimientos judiciales.

ARTÍCULO 436.- La demanda por una pérdida indemnizable en virtud de los seguros marítimos de la carga podrá presentarse por pérdida total, tal como se define en este artículo, o en otro caso por pérdida parcial:

- I. Existe pérdida total real cuando la carga asegurada ha sido destruida o dañada de tal modo que deja de ser una cosa del género asegurado o cuando el



- asegurado ha sido privado sin remedio de la carga;
- II. Existe pérdida total presunta cuando el buque que transporta la carga ha desaparecido con la carga asegurada y no se han recibido noticias del buque ni de la carga durante un plazo prudencial que no exceda de tres meses;
- III. Existe pérdida reputada total:
- a) Cuando el asegurado ha sido privado del libre uso y disposición de la carga asegurada y es improbable que pueda recuperarla en un plazo prudencial que no exceda de tres meses; o bien no pueda recuperarla sin realizar un desembolso que exceda de su valor al recuperarla;
  - b) Cuando la carga asegurada haya sido dañada y no pueda ser reparada o reacondicionada y reexpedida hasta su punto de destino sin sufrir una pérdida total real antes de la llegada; o realizar un desembolso que exceda de su valor a la llegada; y
  - c) Cuando válidamente se presenta una demanda por pérdida total indemnizable en virtud de estos seguros marítimos de la carga, el importe pagadero por el asegurador será la suma asegurada en relación con la carga.

ARTÍCULO 437.- Por lo que se refiere a

las pérdidas parciales se deberán tener en cuenta los siguientes elementos:

- I. Cuando se haya perdido totalmente parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que el valor asegurable de la parte pérdida represente respecto del valor asegurable de la totalidad;
- II. Cuando se haya entregado dañada en el punto de destino la totalidad o cualquier parte de la carga, el asegurado tendrá derecho a que se le indemnice la proporción del valor pactado, si se ha pactado un valor, o del valor asegurable, si no se ha pactado ningún valor, que la diferencia entre los valores brutos de la carga en buen estado y de la carga dañada en el punto de destino represente respecto del valor bruto de la carga en buen estado; y
- III. Si el asegurado opta por hacer que se reacondicione o se repare cualquier parte de la carga que haya sido entregada dañada en el punto de destino, podrán si lo prefiere, pedir que se le reembolse el costo razonable de tal reacondicionamiento o reparación en el momento de la llegada al punto de destino.

ARTÍCULO 438.- Para obtener una indemnización en virtud del seguro marítimo de la carga, cualquiera que

éste sea, el asegurado ha de tener, en el momento del siniestro, un interés asegurable en la carga asegurada.

Sin perjuicio de lo antes dispuesto, el asegurado tendrá derecho a recibir una indemnización por todo siniestro que se produzca durante el viaje cubierto por estos seguros marítimos de la carga, aunque el siniestro se haya producido antes de concertarse el contrato de seguro, a menos que el asegurado conociera el siniestro y el asegurador no.

#### **CAPÍTULO IV DEL ABANDONO DEL BUQUE Y DE LA CARGA EN FAVOR DEL ASEGURADOR.**

ARTÍCULO 439.- Cuando el asegurado opte por presentar una demanda de indemnización por pérdida reputada total en vez de por pérdida parcial, o en caso de pérdida total presentada, el asegurado notificará con razonable diligencia al asegurador su propósito de abandonar por cuenta de éste lo que reste del buque o la carga.

ARTÍCULO 440.- Salvo que esta Ley disponga otra cosa, al respecto, la notificación de la declaración de abandono no es necesaria si, en el momento de recibir el asegurado noticia fidedigna del siniestro, tal notificación no pudiera redundar en beneficio del asegurador o si éste hubiera renunciado expresamente al requisito de tal notificación.

ARTÍCULO 441.- La declaración de abandono del buque a favor del asegurador podrá expresarse en cualesquiera términos que indiquen el propósito del asegurado de abandonar

incondicionalmente por cuenta del asegurador su interés sobre el buque o la carga. El asegurador pondrá en conocimiento del asegurado su aceptación o rechazo de la declaración de abandono en un plazo razonable a contar de la fecha en que ésta haya sido notificada.

ARTÍCULO 442.- Si la declaración de abandono se hubiere notificado conforme a lo dispuesto en los artículos 439 a 441, la negativa del asegurador de aceptar el abandono no afectará a los derechos del asegurado.

ARTÍCULO 443.- Si se acepta la declaración, el abandono es irrevocable y la aceptación de la declaración de abandono constituye reconocimiento concluyente de responsabilidad por la pérdida y bastanteo de la declaración. Aceptado el abandono, el asegurador podrá, si así lo desea, hacer suyo lo que resta del buque o la carga, con todos los derechos y obligaciones incorporados a los mismos, pero con exclusión del flete en el caso del buque.

## **CAPÍTULO V DEL CONTRATO DE SEGURO DE PROTECCIÓN E INDEMNIZACIÓN.**

ARTÍCULO 444.- Este seguro mutualista creado por los propietarios o navieros o empresas navieras, armadores o empresas armadoras y los operadores de los buques es para proteger a sus asociados de la responsabilidad del asegurado frente a terceros excluida de la póliza de casco o bien de la responsabilidad civil extracontractual frente a terceros.

ARTÍCULO 445.- Este seguro puede llenar los requisitos de los seguros obligatorios que se exigen por diversos

Convenios Internacionales de los que México es Parte sobre prevención y responsabilidad de la contaminación del medio marítimo y del salvamento marítimo.

ARTÍCULO 446.- El seguro de protección e indemnización puede acordarse con los clubes de protección e indemnización y se regirán por las reglas establecidas por dichas instituciones, cuidando que las mismas no se opongan a lo dispuesto por esta Ley.

### **SECCIÓN C: DE LAS COMPRAVENTAS MARÍTIMAS**

ARTÍCULO 447.- Se llama compraventa marítima a la compraventa de mercancías que son enviadas del vendedor al comprador por mar, es decir además del simple contrato de compraventa mercantil, se incluye lo referente al contrato de transporte marítimo de mercancías o de transporte multimodal internacional de mercancías que incluya en algún tramo el transporte marítimo de mercancías.

ARTÍCULO 448.- Las compraventas marítimas se regirán por lo que dispone para las compraventas y permutas mercantiles y la cesión de créditos el Código de Comercio vigente y supletoriamente, por lo que dispone para tales contratos, el Código Civil Federal.

Asimismo, lo relativo a los Convenios de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional del 11 de abril de 1980, sobre Representación de la Compraventa Internacional del 17 de febrero de 1993 y sobre la Prescripción en Materia de Compraventa

Como en la Ley de Navegación vigente no se hace mención a las compraventas marítimas, hemos creído conveniente y necesario incluir una referencia a este importante sistema de contratación en el Comercio Marítimo Mundial.

Internacional de Mercaderías del 14 de junio de 1974 y su Protocolo de Enmienda del 11 de abril de 1980, de todos los cuales México es Parte.

ARTÍCULO 449.- Se deja en libertad a las partes de contratar sus compraventas marítimas, siempre que incluyan en las mismas estipulaciones lícitas y no contrarias a la Legislación Nacional vigente y las Convenciones citadas en el artículo anterior.

ARTÍCULO 450.-Para interpretar los términos más usados en el comercio internacional, ligados con las compraventas marítimas, cualquiera que sea su clase, tanto las partes del contrato, como los tribunales que conozcan de las diferencias de las mismas, se aplicarán los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS) en su última versión, publicados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

ARTÍCULO 451.- En las compraventas sobre documentos, el vendedor cumplirá sus obligaciones de entrega de la cosa, remitiendo al comprador en la forma pactada usual, los títulos representativos de ella y los demás documentos indicados en el contrato establecidos por los usos y costumbres internacionales.

No obstante lo anterior, el comprador guarda sus derechos de demandar al vendedor si el bien comprado no corresponde por sus características al que las partes señalaron como objeto de su contrato, o bien no tiene la calidad especificada en el contrato, o su valor no corresponde al establecido en el contrato.

ARTÍCULO 452.- Las acciones en el caso de las compraventas prescribirán en un

año contado a partir de la entrega de la mercancía por el modo de transporte convenido por las partes

## **TITULO SEPTIMO DE LAS SANCIONES**

### **CAPITULO UNICO DISPOSICIONES GENERALES**

ARTÍCULO 453.- Para la imposición de las sanciones previstas en esta Ley, así como la interposición del recurso administrativo de revisión, se estará a lo dispuesto en la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

ARTÍCULO 454.- Para efectos de la presente Ley y conforme a lo dispuesto en esta Capítulo, por salario se entiende el salario mínimo general vigente en la Ciudad de México, Distrito Federal, al momento de cometerse la infracción.

Para los casos de reincidencia se aplicará multa por el doble de las cantidades señaladas en este Capítulo.

ARTÍCULO 455.- El monto de la multa será fijado teniendo en cuenta la naturaleza de los hechos y las condiciones económicas del infractor.

ARTÍCULO 456.- El capitán de un buque, los oficiales del mismo y los miembros de su tripulación que se encontraren en estado de ebriedad o bien bajo los efectos de alguna droga o psicotrópico, serán sancionados con la cancelación de su título los primeros y los segundos de su libreta de mar, además de que los primeros deberán cubrir una multa de un mil a diez mil días de salario.

Los tripulantes, distintos del capitán o los oficiales cubrirán una multa de cincuenta a

un mil días de salario.

ARTÍCULO 457.- Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario a:

- I. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y operadores que no cumplan con los requisitos que establece el artículo 175.
- II. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y operadores que carezcan de los seguros a que se refiere el artículo 357.
- III. Los capitanes y patronos de buques, por no traer a bordo el original de la suprema patente de navegación, matrícula o registro a que se refiere el artículo 258.
- IV. Los patronos de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en los artículos 262 y 263.
- V. Los patronos de embarcaciones, por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 264.
- VI. Los tripulantes que incumplen con lo dispuesto en el artículo 248.
- VII. Las empresas navieras, el naviero, las empresas armadoras, los armadores y a los operadores que autoricen o consientan el manejo del buque, cuando la tripulación no acredite su capacidad técnica o práctica; y
- VIII. Las personas que cometan infracciones a la Ley o su Reglamento, no previstas expresamente en el presente Capítulo.

ARTÍCULO 458.- La Secretaría impondrá una multa de un mil a diez mil días de salario a:



- I. Los agentes marítimos que pretendan cobrar a los usuarios del transporte marítimo, consignatarios o destinatarios de las mercancías y sus representantes por los servicios que están obligados a prestarles conforme los servicios que realizan en nombre de las empresas navieras, navieros, empresas armadoras, armadores y a los operadores de los que son agentes por mandato mercantil;
- II. Los agentes marítimos y los operadores del transporte multimodal que pretendan cobrar a los consignatarios, destinatarios y sus representantes fianzas y otros cobros que no correspondan conforme al contrato de transporte multimodal que los operadores del transporte multimodal o bien los transportistas marítimos o terrestres que lo hayan celebrado con los expedidores o cargadores de las mercancías;
- III. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, el armador y el operador y sus agentes marítimos por no registrar las tarifas de fletes, en base a lo establecido en el artículo 191.
- IV. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, el armador y el operador por no cumplir con lo establecido en el artículo 51;
- V. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y el operador por no cumplir con lo establecido en el artículo 89.

- VI. Los capitanes o patrones de buques por:
  - a) No enarbolar bandera en aguas mexicanas;
  - b) Falta de despacho de salida del puerto de origen de los buques que arriben a puerto nacional; y
  - c) No utilizar los servicios de practica y remolque, cuando estos sean obligatorios;
- VII. Los concesionarios de marinas que, sin sujetarse a los requisitos establecidos en la Ley, autoricen el arribo o despacho de embarcaciones de recreo; y
- VIII. Los prácticos por infracción al artículo 58.

ARTÍCULO 458.- La Secretaría impondrá un multa de diez mil a cincuenta mil días de salario a:

- I. Las empresas navieras, los navieros, las empresas armadoras, los armadores y el operador por:
  - a) Proceder al desagüe de un buque en contravención de lo establecido en el artículo 83.
  - b) No efectuar en el plazo que fije la autoridad marítima, la señalización, remoción o extracción de buques, unidades mar adentro y aeronaves a la deriva, hundidos o varados;
  - c) Por prestar los servicios a que se refiere el artículo 22 sin permiso de la Secretaría;
  - d) Por no cumplir con lo dispuesto en el artículo 166.
  - e) Por no contar con el seguro a que se refiere el artículo 169.
  - f) Abanderar, matricular o registrar un buque o unidad mar adentro en otro Estado, sin haber obtenido

- previamente la dimisión de la bandera mexicana.
- II. Las personas físicas o morales que actúan como agentes marítimos u operadores, sin estar inscritos en el registro Público Marítimo Nacional;
  - III. Los capitanes o patrones de buques por:
    - a) Hacerse a la mar, cuando por mal tiempo o previsión de él, la autoridad marítima prohíba salir;
    - b) No justificar ante la autoridad marítima las arribadas forzosas de los buques; y
    - c) No cumplir con la obligación establecida en el artículo 124.
  - IV. Los concesionarios por incumplimiento a lo establecido en el artículo 70; y
  - V. Las personas que cometan infracciones a la Ley o a su Reglamento no Previstas en el presente Capítulo.

### **TRANSITORIOS**

Primero.- Esta Ley entrará en vigor diez días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo se abrogan:

- I. La Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994; y
- II. Todas las demás disposiciones que se opongan a lo previsto en la presente Ley.

Tercero.- En tanto no sea expedido el reglamento de la presente Ley, se continuará aplicando el vigente a la fecha en lo que no se oponga a la misma.

Cuarto.- Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Puertos.

Quinto.- Las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente Ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos en la misma.

## INDICE DEL PROYECTO DE LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS.

<b>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b>		608
TÍTULO PRIMERO.		615
Capítulo Único.	Del ámbito de aplicación de la ley.	615
TÍTULO SEGUNDO.	DEL RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DE LA MARINA MERCANTE Y LA NAVEGACIÓN.	622
Capítulo I	De la autoridad marítima.	622
Capítulo II	De la navegación en general.	629
Capítulo III	De los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales.	632
Capítulo IV	De los certificados de inspección y del reconocimiento de los buques en la navegación y en la construcción de embarcaciones.	636
Capítulo V	Del arribo y despacho de buques o embarcaciones. Del practicaaje.	641
Capítulo VI	Del servicio de remolque en puerto.	647
Capítulo VII	Del señalamiento marítimo y de ayudas a la Navegación.	649
Capítulo VIII	Del dragado en zonas federales.	650
Capítulo IX	De los amarres y desguaces de embarcaciones.	653
Capítulo X	Del abandono de las embarcaciones a favor de la Nación o del abandono administrativo.	654
Capítulo XI	De la matrícula o registro de abanderamiento de las embarcaciones.	655
Capítulo XII	Del Registro Público Marítimo Nacional.	655
Capítulo XIII	DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES EN LA NAVEGACIÓN.	657 667
TÍTULO TERCERO	De los accidentes marítimos en general	
	Del abordaje o colisión.	669
Capítulo I	De la búsqueda y rescate de las personas en peligro en el mar y del salvamento marítimo.	669
Capítulo II	De las arribadas forzosas.	670
Capítulo III	De los naufragios y los restos náufragos. De las averías.	674
Capítulo IV	De la prevención de la contaminación del medio marino.	677
Capítulo V		678
Capítulo VI		684
Capítulo VII	DE LA PROPIEDAD Y DEL ARMAMENTO DE LA EMBARCACIÓN.	687

TÍTULO CUARTO.	De las empresas navieras, de los navieros, de las empresas armadoras, de los armadores y de los operadores.	690
Capítulo I	De los agentes marítimos. De las formas de adquisición de las embarcaciones. De la copropiedad de la embarcación. De la fortuna de mar.	691
Capítulo II	De la limitación de la responsabilidad de la empresa naviera, naviero, empresa armadora, armador u operador.	693
Capítulo III	De los privilegios marítimos.	701
Capítulo IV	Sección primera. De los privilegios marítimos sobre las embarcaciones.	704
Capítulo V	Sección segunda De los privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas.	705
Capítulo VI		705
Capítulo VII	De la hipoteca marítima.	712
	DEL PERSONAL EMBARCADO.	712
	De la tripulación de la embarcación.	714
Capítulo VIII	De la educación náutica y de la capacitación del Personal embarcado y de tierra.	716
TÍTULO QUINTO.	DE LOS CONTRATOS MARÍTIMOS.	718
Capítulo I	Sección A: De los contratos de utilización de los buques.	718
Capítulo II		724
TÍTULO SEXTO.	Del contrato de arrendamiento o locación. Del contrato de fletamento.	726
	Sección 1ª Disposiciones Generales.	
	Sección 2ª Del fletamento a tiempo.	
	Sección 3ª Del fletamento por viaje.	726
Capítulo I	Del contrato de transporte marítimo de mercancías.	726
Capítulo II	Del contrato de transporte marítimo de personas.	731
	Del contrato de transporte marítimo de embarcaciones o del contrato de remolque de embarcaciones.	731
Capítulo III		734
		737
Capítulo IV	Del contrato de transporte multimodal de mercancías.	742
Capítulo V	Sección B: Del contrato de seguro marítimo.	757
	Disposiciones generales.	
Capítulo VI	Del seguro marítimo de cascos.	760

	Del contrato de seguro marítimo de la carga.	763
	Del abandono del buque y de la carga en favor del asegurador.	765
Capítulo I	Del contrato de seguro marítimo de protección e indemnización.	765
Capítulo II		772
Capítulo III		799
Capítulo IV	Sección C: De las compraventas marítimas.	814
Capítulo V		
	DE LAS SANCIONES.	815
	Disposiciones generales.	816
	TÍTULO SÉPTIMO.	818
	Capítulo Único.	818
	TRANSITORIOS	822

# CONCLUSIONES



Aún cuando podría decirse que mis conclusiones son el propio Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que entregamos a la Comisión de Marina de la H. Cámara de Diputados el 17 de diciembre de 2001, tal y como lo corregimos, enmendamos y ampliamos en base a las críticas hechas por diversos interesados en el negocio marítimo, además de algunas que le hicimos después en base a las necesidades encontradas en el lapso de tiempo transcurrido desde que se elaboró este trabajo, sin embargo, se hace necesario emitir nuestras conclusiones al presente trabajo, que confirmen el desarrollo del mismo.

Tenemos que reconocer que la Legislación Marítima Mexicana ha tenido un desarrollo poco afortunado a través de nuestra historia. Así nuestros antepasados indígenas no dejaron ninguna noticia sobre ella, aun cuando fueron avanzados navegantes, según pudimos verlo.

Por otra parte, si bien es cierto que durante la Colonia, tuvimos un Derecho Marítimo avanzado, casi lo perdimos todo al alcanzar nuestra Independencia, ya que España al retirarse de nuestro país se llevó consigo todo el bagaje marítimo que había traído, dejándonos al menos las Ordenanzas de Bilbao que fueron la Legislación Marítima del México Independiente hasta 1884, al lado del Código de Comercio de 1854, del Acta de Navegación Mexicana de 1854 y la Legislación Imperial del Emperador Maximiliano, sobreviviendo a las vicisitudes, cambios de gobiernos, hasta que se adopta el Código de Comercio de 1884.

No podemos dejar de reconocer la labor de 3 gobernantes mexicanos que se ocuparon en nuestro país por hacernos salir del atraso marítimo, curiosamente los tres están vetados por la Historia de México, nos referimos a Antonio López de Santa Anna, Fernando Maximiliano José de Habsburgo y Porfirio Díaz Mori.

Si México hubiera aplicado la avanzada Legislación Marítima del II Imperio, México se hubiera convertido en una potencia marítima, desafortunadamente ello

no fue así, pues dicha Legislación Imperial corrió la misma suerte que el Emperador Maximiliano I, cayendo abatida en el Cerro de las Campanas.

Durante el Porfiriato se trató de reanimar, se modernizaron los puertos, se crearon empresas marítimas, se estableció una escuela náutica, que hasta la fecha sigue operando, aún cuando amenazada con desaparecer, se desarrollaron los ferrocarriles para apoyar a la naciente industria y fortalecer el comercio marítimo, se dictaron leyes adecuadas a la época y se crearon empresas navieras nacionales.

Con la Revolución poco se pudo hacer, salvo adoptar la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, donde se establecieron las bases jurídicas del Derecho Marítimo Mexicano, pero la Legislación Marítima siguió siendo poco afortunada. Si bien es cierto, que se siguió aplicando el Código de Comercio de 1889 hasta 1963.

En el período de la Revolución Institucionalizada (1934-2002), salvo las acciones del General de División Heriberto Jara Corona y del Presidente de la República Adolfo López Mateos, quién contó con el apoyo de mi querido profesor Raúl Cervantes Ahumada, poco se puede decir de los logros de la Legislación Marítima Nacional, que prácticamente quedó abrogada y derogada por las Leyes de Puertos y de Navegación vigentes, sin que éstas últimas sean lo que podríamos llamar un verdadero avance en la materia.

El actual gobierno, que dio fin a los gobiernos emanados del Partido Revolucionario Institucional (PRI), luego de setenta y un años (1929-2000), nada ha hecho por la Marina Mercante Mexicana, pues casi ha desaparecido la flota mercante, la legislación no se ha mejorado, ni parece que se mejorará de aprobarse por el H. Congreso de la Unión el Proyecto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que hoy día se encuentra en el Senado de la República, para su discusión y aprobación, pues habremos de quedar igual.

Por otra parte, la Flota Mercante Mexicana se encuentra en total estado de involución, con lo que nuestra participación en nuestro comercio exterior es casi nula, ya que lo hemos dejado en manos de las empresas navieras extranjeras, pues difícil será que con un tonelaje de registro bruto que representa apenas el 0.001% del tonelaje mundial podamos hacerlo en el futuro y se ira deteriorando cada día más. En el tráfico de cabotaje también dependemos de embarcaciones extranjeras, ya que ellas manejan alrededor del 78% del mismo.

Ello también nos demuestra que nuestra legislación marítima está fuera de la realidad nacional e internacional, pues por una parte permite que una empresa naviera mexicana que recibió durante prácticamente casi cuarenta años apoyos, ayudas y subsidios del Gobierno Federal, que además suscribió el 30% del capital de la empresa a través del Banco de México, Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera, aún cuando a partir de 1985 el Gobierno abandonara sus acciones a favor de los particulares que formaban parte de esa empresa, haya vendido sus buques a una empresa naviera extranjera, sin consultar en la forma debida al propio Gobierno Mexicano, ya que la flota mercante nacional es un símbolo del poder soberano de México en los mares y, asimismo, un elemento de seguridad nacional.

No cabe duda que las carencias de la Ley de Navegación vigente quedaron expuestas con toda claridad y amplitud, así como sus grandes errores y contradicciones, lo cual nos demuestra plenamente que el juicio y opinión del ilustre maritimista Raúl Cervantes Ahumada sobre el Proyecto de la Ley de Navegación vigente, que le hizo al Presidente de la República, Carlos Salinas de Gortari, eran y siguen siendo correctos.

Pero como en México lo académico esta totalmente divorciado de lo político, no se le hizo caso, salvo en lo relativo al Título Octavo del Proyecto de Ley de Navegación, "De los procedimientos administrativos y los procesos", ya que fue quitado del proyecto definitivo de Ley de Navegación vigente, que fue

aprobado así, como siempre, ciegamente por el Congreso de la Unión, que no le hizo una sola corrección.

Para lo cual el Profesor Cervantes Ahumada me pidió que hiciera un índice tentativo de un Proyecto de Ley de Procedimientos Marítimos, para presentarlo ante el Congreso de la Unión, a través de algunos senadores y diputados federales amigos o conocidos suyos.

Preparé y entregué el Índice solicitado, el cual ya no se atendió por el Congreso de la Unión, ya que saldría en agosto de 1994. Por considerarlo de gran importancia lo incluyo a continuación:

- I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.
- II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.
- III. Del procedimiento en el caso de abordaje o colisión.
- IV. Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.
- V. Del procedimiento en el caso de averías gruesas o comunes.
- VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.
- VII. Del procedimiento en el caso de los salvamentos marítimos.
- VIII. Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.
- IX. Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.
- X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.
- XI. Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.
- XII. Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.
- XIII. Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.

- XIV. Del arbitraje marítimo.
- XV. De la conciliación marítima.
- XVI. De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.
- XVII. De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.
- XVIII. De los jueces federales marítimos.

Hay que reconocer con Eduardo Pallares que no es recomendable reunir bajo una misma norma el derecho sustantivo, es decir, aquel que determina los derechos y obligaciones de los interesados en los actos derivados de la navegación y comercio marítimos, y el derecho adjetivo, que está integrado por todas las formas de los procedimientos, o sea judiciales, administrativos, arbitrales, conciliatorios, de investigación, etc.

Por lo tanto, el Derecho Procesal Marítimo debe ser autónomo de su ley sustantiva de donde emanan los derechos y obligaciones que cuando se violen serán materia del proceso marítimo. Aún cuando se nos diga que la Ley Federal del Trabajo en su Título Catorce, se dedica a los procedimientos laborales, ello obedeció mas a una situación política que hubo de aprovecharse, como nos lo dice Mario de la Cueva en su Derecho Mexicano del Trabajo y por lo mismo aceptarse para no desperdiciar esa oportunidad histórica para adoptarla.

Como una más de nuestras conclusiones de nuestra detenida investigación, pasaremos a destacar las carencias más grandes de la norma jurídica que se ha comentado en este trabajo, es decir la Ley de Navegación vigente:

1. No se ocupa de manera directa en un capítulo particular de los permisos y autorizaciones de navegación con fines comerciales, de ellos se ocupa a través de lo que trata del régimen de la navegación, artículos 30 a 37.

2. Para nada se ocupa del dragado, es mas ni su Reglamento, ni la Ley de Puertos y su Reglamento se ocupan de él, siendo una omisión muy grave.
3. La mención del abandono lo hace, en el caso del abandono administrativo, en el Capítulo IV, “Amarre, abandono y desguace de embarcaciones”, de su Título Cuarto, “De la propiedad de las embarcaciones”, lo cual es incorrecto, ya que es un acto administrativo, al cual solo dedica los artículos 76 a 78, es decir, es una referencia indirecta y no tiene un capítulo dedicado a él.
4. Respecto de la búsqueda y rescate de las personas, solo lo hace en el capítulo relativo al salvamento marítimo, sin destacarlo como se debe, siendo que este se refiere al salvamento del buque, o bien de las mercancías, no a las personas, de ahí una laguna muy grande, artículos 120 a 125.
5. No distingue y, por lo mismo, no separa el arribo y despacho normal de los buques, de las arribadas forzosas, las cuales se deben generalmente a riesgos y accidentes en la navegación, dedicándole solo dos artículos al tema de estudio, de ahí su limitación y falta grave, artículos 38 y 39.
6. No tiene una sola disposición en la que se hable de la fortuna de mar y, por ende, tampoco nos habla del buque como una universalidad de hecho, temas que están estrechamente ligados a la responsabilidad civil y la

limitación de la misma de la que puede valerse el naviero, la empresa naviera, el armador, la empresa armadora y el operador. Por cierto el tratamiento que da a la responsabilidad civil es de una pobreza extrema, artículos 131 y 132.

7. Para nada se ocupa del contrato de arrendamiento o locación, su única referencia la hace para decir que existe el “fletamento o arrendamiento a casco desnudo”, sin hablarnos nada más acerca de este contrato de utilización de los buques y sus diversos tipos existentes, artículo 95.
8. No se ocupa separadamente del contrato de transporte multimodal internacional de mercancías, del que solo hace una mención al ocuparse del contrato de transporte marítimo de mercancías, artículo 98 tercero y cuarto párrafos.
9. No tiene una sola disposición relativa al contrato de seguro marítimo de cascos y de carga, las únicas referencias que se hacen sobre él las encontramos una en los medios de adquisición de los buques, al hablar, de manera equívoca, del abandono del buque o de la carga a favor del asegurador, al llamarle “dejación validamente aceptada por el asegurador”, artículo 69, fracción II.

La otra referencia, sin mencionar para nada al seguro marítimo, la tenemos en el artículo tercero transitorio, fracción I, que nos reenvía con una falta total de técnica jurídica a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, artículos 222 a 232 y 234 a 250, que está

derogando. Donde no se nos habla del seguro marítimo de protección e indemnización.

Al leer esos artículos podemos ver que son de los que la derogada Ley antes citada, dedicaba al seguro marítimo: Capítulo IV, “Del seguro marítimo”, de su Título Tercero, “De los contratos”.

10. Tampoco se ocupa, para nada, de las compraventas marítimas internacionales, que son muy importantes en el comercio desde hace ya varios siglos. Por lo mismo, tampoco nos dice nada de los “términos internacionales del comercio” (INCOTERMS).

11. En el Tema relativo al contrato de transporte marítimo de mercancías, no tiene una sola referencia a las órdenes de entrega, los recibos provisionales del oficial de la carga (mate’s receipt), las boletas de embarque y las cartas de garantía.

12. Finalmente, tiene además un trato muy pobre de diversas materias, lo cual vimos al examinar y comentar los errores de la Ley de Navegación vigente.

Es pues, totalmente inaceptable que un país marítimo por naturaleza como México siga teniendo una norma jurídica marítima fuera de la realidad nacional e internacional, divorcio que se viene arrastrando desde hace ya más de nueve años, por lo que urge adoptar una nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos como la que proponemos en este trabajo, es decir, que sea acorde al avance y desarrollo económicos y sociales alcanzados por nuestro país.



No cabe duda que la Historia había dado la oportunidad a la LVIII Legislatura del Congreso de la Unión para elaborar una Ley de Navegación y Comercio Marítimos digna de un país marítimo por naturaleza como lo es México, pero como ya vimos no se supo aprovechar, elaborando un proyecto de ley que no solo incurre en los mismos errores de la Ley vigente, sino que incluye otros propios y además materias que están fuera de lugar.

La Historia del Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que dejamos debidamente expuesta en el Capítulo III de este trabajo nos demuestra lo que antes decíamos.

Nuestras observaciones hechas al Proyecto elaborado por David Enríquez Rosas claramente nos demuestran lo que señalamos, ya que no solo no abandona a la Ley de Navegación vigente, sino que la sigue y, a pesar de sus estudios tan elevados en las Universidades de Oviedo y de Southampton parece ser que no los siguió en la debida forma, si recordamos lo que nos dice su ilustre profesor Ignacio Arroyo sobre el arrendamiento marítimo en sus Estudios de Derecho Marítimo. Él sigue pues, a los autores de la vigente Ley de Navegación, Ignacio L. Melo Ruiz, quién fuera su profesor de Derecho Marítimo en la Universidad Panamericana, Campus Guadalajara, y Roberto Rivera y Rivera, que fue a quién debemos la expresión de la “dejación validamente aceptada por el asegurador”, tomada claramente de la expresión francesa “*délaissement*”.

Por lo que solo nos queda decir que apoyamos todas y cada una de nuestras observaciones hechas al Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos elaborado por David Enríquez Rosas, pues nos parecen congruentes y aceptables, frente al Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos presentado ante el H. Congreso de la Unión, que sigue prácticamente al Proyecto de Enríquez Rosas que antes comentamos y por ende a la Ley de Navegación vigente.

De esta suerte, la conclusión principal de nuestro trabajo lo es el Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos que elaboramos, el cual, desde luego, es perfectible, aún cuando en él hayamos tratado de evitar cometer todos los errores que encontramos, tanto en la Ley de Navegación vigente, como en el Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Mucho lamentamos que fuera dejado de lado por la cerrazón de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados en no ver los graves errores que contiene su Proyecto de Decreto presentado ante el Congreso de la Unión y ya aprobado por la Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002; así como por la Cámara de Senadores el 16 de octubre de 2003 con algunas modificaciones que en nada mejoraron al Proyecto, pues nos parece que por el contrario lo empeoraron. Sin embargo, ahí se encuentra detenido y aún no tiene el visto bueno final.

De nada sirve que se preparen y desarrollen una serie de seminarios para hablar del Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, si se dan por buenos los errores cometidos, se ignoran los elementos jurídicos del Derecho Marítimo y se dejan de lado los avances alcanzados en el ámbito internacional y nacional por esa importante rama del Derecho, así como se ignoran las legislaciones marítimas más adelantadas de los países marítimos por excelencia.

Finalmente, no debe ignorarse la labor de algunos expertos maritimistas mexicanos, que han dejado huella de su labor en foros nacionales e internacionales, dando claras muestras de su conocimiento y preparación participando activamente en la adopción de los conceptos elaborados dentro de convenios o tratados internacionales, códigos, manuales, reglas y resoluciones adoptadas a través de organismos internacionales de carácter marítimo, que son aplicadas por la comunidad internacional, pero que son desconocidas y violadas por los legisladores nacionales que las pasan por alto.

*JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO*

# **BIBLIOGRAFÍA**

## LIBROS DE CONSULTA GENERAL

**Anuario de Derecho Marítimo.** Barcelona, Escuela de Administración Marítima. Instituto Vasco de Administración Pública, 2002.

XIX Vols.

**British Shipping Laws.** Londres, Stevens and Sons Ltd., 1964-1981.

XIII Vols.

Cosío Villegas, Daniel et al.

**Historia Moderna de México.** México, Editorial Hermes, 1965.

XVII Vols.

De la Torre Villar Ernesto et al.

**Historia de México.** México, Salvat Mexicana de Editores, S. A de C. V., 1978.

13 Vols.

**Diccionario de la Lengua Española.** Madrid, Real Academia Española, 1970; 19ª Edición.

1422 pp.

**Diccionario Enciclopédico Abreviado.** Buenos Aires, Espasa-Calpe Argentina, S. A., 1945, Segunda Edición.

VI Vols.

**Diccionario Jurídico Mexicano.** México, Editorial Porrúa, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. 1984.

VIII Vols.

**Diccionario Náutico.** Barcelona, Ediciones Garriga, S. A., 1977.

503 pp.

**Diccionario Porrúa de Historia, Biografía y Geografía de México.** México, Editorial Porrúa, 1995; 6ª Edición, Corregida y aumentada.

IV Vols.

**Diccionario Marítimo.** México, Editorial Litorales, 1967.

327 pp.

**2002 Britannica Book of the Year.** Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 2002.

936 pp.

**2003 Britannica Book of the Year.** Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 2003.  
936 pp.

**2005 Britannica Book of the Year.** Chicago, Encyclopaedia Britannica, Inc., 2005.  
904 pp.

**Enciclopedia General del Mar.** Barcelona, Ediciones Garriaga, S. A., 1968, 2ª Edición Ampliada y puesta al día.  
8 Vols.

**Enciclopedia Jurídica Mexicana.** Serie Doctrina Jurídica, Núm. 72. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM en colaboración con la Editorial Porrúa, 2002.  
12 Vols. con tres Anuarios correspondientes a 2003, 2004 y 2005.

**Enciclopedia Marítima.** Madrid; Instituto Marítimo Español (IME), 1989  
803 pp.

Fabela, Isidro.

**Historia Diplomática de la Revolución Mexicana (1912-1917).** México, Fondo de Cultura Económica, 1958.  
II Vols.

**Glosario de Terminología Marítima Interamericana, Español, English, Portugués, Français.** Washington, D. C., Unión Panamericana, Secretaria General, Organización de Estados Americanos, 1964, núm. 2868.  
VII y 221 pp.

**Informe sobre las actividades de los Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos en 2004.** Londres, Fondos Internacionales de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 2004  
181 pp.

**LEXIPEDIA. Diccionario Enciclopédico.** Chicago, Encyclopaedia Britannica Publisher, Inc., 1996.  
4 Vols.

Malvagni, Atilio.

**“Derecho de la Navegación Latinoamericana”. La Marina Mercante Iberoamericana 1967.** Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), 1967.  
pp.503 a 549.

Malvagni, Atilio.

“*Convenciones Marítimas Internacionales*”. **La Marina Mercante Iberoamericana 1968**. Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1968.  
pp.825 a 936.

**Nuevo Diccionario Jurídico Mexicano**. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con la Editorial Porrúa, 1998. Serie E: Varios, Núm. 93.  
4 Vols.

Olvarría y Ferrari, Enrique. Et. al

**México a través de los Siglos**. México Independiente (1821-1855), México Editorial Cumbre, S. A., 1956.  
V Vols.

Osmañczyky, Edmund Jan..

**Enciclopedia Mundial de Relaciones Internacionales y Naciones Unidas**. México, Fondo de Cultura Económica, 1976;  
XXIII y 1236 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

“*El Transporte Marítimo. La Participación de México*”. **Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales**. Sta. Cruz Acatlán, Naucalpan, Edo. de México, ENEP- ACATLAN; UNAM 1982., Vol. III  
pp. 443-448

Salgado y Salgado, José Eusebio.

“*México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano, con un breve análisis histórico (1521-1993)*.” **Anuario de Derecho Marítimo**. Barcelona, Gobierno Vasco, Departamento de Transporte y Obras Públicas, Escuela de Administración Marítima, 1994. Vol. XI.  
pp. 585 a 623.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

“*México. Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano(1994-1995)*”. **Anuario de Derecho Marítimo...**, 1996, Vol. XIII.  
pp 460 a 466.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

“*Legislación y jurisprudencia recientes del Derecho Marítimo Mexicano (1993-1996)*.” **Anuario de Derecho Marítimo...**2000,Vol. XVII.  
pp. 434 a 442.

Tamayo, Jorge L.

**Geografía Moderna de México.** México, Editorial F. Trillas, S. A., 1970. Sexta edición,.  
390 pp.

**Términos Náuticos.** México, Dirección General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1989.  
239 pp.

**The New Encyclopaedia Britannica.** Chicago, Encyclopaedia Británica, Inc, 1979. 15<sup>th</sup> Edition.  
X Vols. Micropaedia, 19 Vols. Macropaedia, 1 Vol. Propaedia y 26 Vols. de Britannica Book of the Year (1978-2003).

**World Fleet Statistics 2004.** Londres, Lloyd's Register Fairplay, 2005.  
124 pp.

## LIBROS

Arroyo, Ignacio.

**Estudios de Derecho Marítimo.** Barcelona, Librería Bosch, 1985.  
654 pp.

Azcárraga, José Luis de.

**Derecho Internacional Marítimo.** Barcelona, Ediciones Ariel; 1970.  
322 pp.

Barrera Graf, Jorge.

**Instituciones de Derecho Mercantil. Generalidades, Derecho de Empresa, Sociedades.** México, Editorial Porrúa, S. A., 2000. Cuarta Reimpresión.  
160. pp.

Beltrán Montiel, Luis.

**Curso de Derecho de Navegación.** Buenos Aires, Editorial Astrea, 1979. Segunda Edición, reimpresión.  
XXV y 530 pp.

Berlingieri, Francesco.

**Derecho Marítimo.** Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1982.  
135 pp.

Bonilla, Juan de Dios.

**Historia Marítima de México.** México, Editorial Litorales, 1963.  
718 pp.

Bosch, Felipe

**Derecho Comercial Marítimo.** Buenos Aires, Editorial El Ateneo, 1943  
300 pp.

Bosch García, Carlos

**México Frente al Mar. El conflicto histórico entre la novedad marinera y la tradición terrestre.** México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981  
472 pp.

Bosch García, Carlos et. al.

**El Otro Occidente Los orígenes de Hispanoamérica.** México, Teléfonos de México, 1992.  
355 pp.

Braekhus, Sjur y Rein, Alex.

**Handbook of P. and I. Insurance.** Arendal, Noruega, Assurance Foreningen Gard-Gjensidig, 1979.  
XXII y 378 pp.

Braën, André.

**Le Droite Maritime au Québec.** Montreal, Editorial Wilson and Lafleur, Itée., 1992. Collection Bleue.  
XVII y 408 pp.

Bravo Ugarte, José.

**Historia de México.** México, Editorial Jus, 1953, 1957 y 1959. Tercera Edición (Revisada).  
4 Vols.

Cárdenas de la Peña, Enrique.

**Educación Naval en México.** México, Secretaría de Marina, 1967.  
II Vols.

Cárdenas de la Peña, Enrique.

**Gesta en el Golfo. La Segunda Guerra Mundial y México.** México, Editorial Primicias, S. A., 1966,  
XI y 283 pp.

Cárdenas de la Peña, Enrique.

**San Blas de Nayarit.** México, Secretaría de Marina, 1968.  
II Vols.

Cárdenas de la Peña, Enrique.

**Semblanza Marítima del México independiente y revolucionario.** México, Secretaría de Marina, 1970.  
II Vols.



Caballero Juárez, José Antonio.

***El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias Siglos XVI y XVII.*** México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997. Serie C: Estudios Históricos, Núm. 70.  
385 pp.

Carvajal Contreras, Máximo,

***Derecho Aduanero.*** México, Editorial Porrúa, 1998. Séptima Edición,  
XX y 501 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl

***Derecho Marítimo.*** México, Editorial Herrero S. A., 1984. Primera Edición Revisada.  
XXX y 1006 pp.

Charis Gómez, Roberto.

***Derecho Internacional del Trabajo.*** México, Editorial Porrúa S. A. 2000. Segunda Edición.  
XXII y 276 pp.

Colinvaux, Raoul P.

***Carriage by Sea.(British Shipping Laws).*** Londres, Stevens and Sons, 1963. 11<sup>a</sup> Edición, Esta obra fue originalmente escrita por T. G. Carver, de ahí que sea más conocida por el nombre de este autor.  
II Vols.

Colombos C. John

***Derecho Internacional Marítimo.*** Madrid, Editorial Aguilar; 1961  
XXIV y 640 pp.

Conte Corti, Egon Caesar.

***Maximiliano y Carlota.*** México, Fondo de Cultura Económica, 1997. 2<sup>a</sup> Edición., 5<sup>a</sup> Reimpresión.  
707 pp.

Cornejo Fuller, Eugenio.

***Derecho Marítimo Chileno. Explicaciones sobre el Libro III del Código de Comercio: De la Navegación y el Comercio Marítimos.*** Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso de la Universidad Católica de Valparaíso, 2003.  
534 pp.

Coutau-Bégarie, Hervé et al.

***La Lutte pour l'Empire de la Mer. Histoire et géostratégie maritimes.*** Hautes Etudes Statégiques. Paris, Insti0tut de Stratégie Comparée, Economica, 1995.  
338 p.

Cruz Barney, Óscar.

***El régimen jurídico del curso marítimo: el mundo indiano y el México del siglo XIX.*** México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, 1997. Serie C: Estudios Históricos, Núm. 64.  
588 pp.

Cuevas Mariano, S. J.

***Monje y Marino.*** La vida y los tiempos de fray Andrés de Urdaneta. México, Editorial Layac, 1943. Colección Españoles en América, II, Expediciones a las Filipinas.  
XV y 417 pp.

Donalson, J. F., Ellis, C. T y Stoughton, C. S.

***Lowndes and Rudolf. The Law of General Average. British Shipping Laws.*** Londres, Stevens and Sons Limited, 1964. Novena Edición. Núm. 7  
XXIX y 501 pp.

Danjon, Daniel.

***Tratado de Derecho Marítimo.*** Madrid, Editorial Reus, S. A., 1931 Traducción del Francés al Español por Luis de Aguirre Fanaique.  
IV Vols.

Derbez, Jorge.

***Las Profesiones Universitarias (Guía de Carreras).*** México, Universidad Nacional Autónoma de México, Departamento de Psicopedagogía, Dirección General de Publicaciones, 1974. Décima Edición.  
429 pp.

Díaz del Castillo, Bernal.

***Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España.*** México. Editorial Porrúa, S. A., 1960. Quinta Edición, Biblioteca Porrúa, núms. 6 y 7  
2 Vols.

Domingo Ray, José

***Derecho de la Navegación.*** Con textos legales nacionales e internacionales y sobre Comercio Exterior. Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1992.  
703 pp.

Enríquez Rosas, José David.

***El Buque. Una Introducción al Estudio del Estatuto Jurídico de las Embarcaciones.*** México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con la Universidad Panamericana, 1998. Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, Núm. 29.  
493 pp.

Fariña, Francisco.

**Abordajes Reglamentación Internacional.** Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1958.  
225 pp.

Fariña, Francisco.

**Derecho y Legislación Marítima.** Barcelona, Editorial Bosch, 1955.  
587 pp.

Fernández Martínez, Refugio de Jesús.

**Derecho Fiscal.** México, Mc Graw-Hill, 2000.  
LI y 466 pp.

García Arroyo, Raziél.

**Biografía de la Marina Mexicana.** México, Secretaria de Marina, 1960.  
234 pp.

Garibi Undabarrena, José María.

**Derecho Marítimo Práctico.** Madrid, Oficina Central Marítima, 1958.  
824 pp.

Gaskell, N. J. J., Debattista, C. y Swatton R. J.

**Chorley and Giles' Shipping Law.** Londres, Finacial Times, Pitman Publishing, 1987. Octava Edición,  
LXIII y 704 pp.

González Hevia, Raúl.

**Manual de Seguro Marítimo.** Madrid, Editorial MAPFRE, S. A, 1980.  
Segunda Edición.  
XIX y 265 pp.

González Lebrero, Rodolfo A.

**Manual de Derecho de la Navegación.** Buenos Aires, Ediciones de Palma, 1979. 3ª Edición, ampliada y actualizada.  
XXVIII y 792 pp.

Gómez Robledo Verduzco, Alonso.

**El Nuevo Derecho del Mar. Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay.** México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con Miguel Angel Porrúa Librero Editor, 1986. Serie H. Estudios de Derecho Internacional Público, Núm. 12.  
477 pp.

Grocio, Hugo.

**De la Libertad de los Mares.** Estudio preliminar por Luis García Arias. Madrid, Instituto de Estudios Políticos, 1956  
142 pp.

Healy, Nicholas J. y Sharpe David J.

**Cases and Materials on Admiralty.** St. Paul, Minnesota, West Publishing Co., 1986. Segunda Edición.  
XLIII y 876 pp.

Hernández Yzal, Santiago.

**Derecho Marítimo.** Barcelona, Editorial Teide, S. A., 1968.  
II Vols.

Hill, Christopher.

**Maritime Law.** Londres, Lloyds Practical Shipping Guides, Lloyd's of London, 1998. 5ª Edición.  
XLII y 606 pp.

Krickeberg, Walter.

**Las Antiguas culturas mexicanas.** México, Fondo de Cultura Económica, 1964. Segunda Edición. Traducción en Español por Sita Garst y Jazmín Renter.  
476 pp.

Latty, Jean.

**Traité d' Economie Maritime.** Paris, Ecole National Supérieur du Génie Maritime, Imprimerie Nationale, 1963.  
V Vols.

Leanza, Umberto.

**Saggi di Diritto Internazionale della Navigazione.** Nápoles, Facultad di Scienze Politiche, Università di Napoli, Giannini Editore, 1979.  
350 pp.

Lefebvre D'Ovidio, Antonio y Pescatore, Gabriele.

**Manuale di Diritto della Navigazione.** Milán . Dott. A Giuffré Editore, 1969.  
5ª Edizione rinovata ed accresciuta.  
XXXVIII y 677 pp.

Lerdo de Tejada Miguel.

**Comercio Exterior de México desde la Conquista hasta hoy (1521-1853).** México, Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., 1967.  
63 pp. y 55 Documentos Anexos.

Martínez Alfaro, Joaquín.

**Teoría de las Obligaciones.** México, Editorial Porrúa, S. A., 1989.,  
XXI y 382 pp.

Malvagni, Atilio.

**Derecho Marítimo. Contratos de Transporte por Agua.** Buenos Aires, Roque de Dapalma Editor, 1956  
XXXII y 890 pp.

Manca, Plinio.

***Studi di Diritto della Navigazione.*** Milán, Dott. A. Giuffré–Editore, 1959.  
IV Vols.

Mantilla Molina, Roberto Luis.

***Derecho Mercantil. Introducción y Conceptos Fundamentales, Sociedades.*** México, Editorial Porrúa, S. A., 2002. Vigésimo novena Edición,  
XXIII y 548 p.

McGuffie; Kenneth C.

***The Law of Collisions at Sea. British Shipping Laws.*** Londres, Stevens and Sons Limited, 1961. Undécima Edición. Núm. 4.  
LXXXVI y 975 pp.

***México y la Organización Internacional del Trabajo.*** México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 1998, Quinta Edición.  
424 pp.,

Mezzera Álvarez, Rodolfo.

***Curso de Derecho Marítimo.*** Montevideo, Editorial Medina, 1963. 3ª Edición Revisada.  
453 y 22 pp.

Michel Padilla, Gabriel de la Asunción.

***Rapsodias del Anáhuac, Flor y Canto de la Destrucción de México-Tenochtitlán.*** México, Edición del Autor, 2002.  
285 pp.

Morley, Sylvanus G.

***La Civilización Maya.*** México, Fondo de Cultura Económica, 1961. 4ª Edición. Versión española de Adrián Recinos.  
575 pp.

Olvera de Luna, Omar.

***Manual de Derecho Marítimo.*** México Editorial Porrúa, 1981.  
232 pp.

Osorio Marbán, Miguel.

***Presidentes de México y Dirigentes del Partido.*** México, Coordinación de Estudios Históricos y Sociales del CEN del PRI, 1993.  
464 pp.

Pallares, Eduardo.

***Derecho Procesal Civil.*** México, Editorial Porrúa, S. A., 1961.  
661 pp.

Pérez Montero Gotusso, Silvia y Pérez Montero Gotusso, Gabriela.

**Derecho Marítimo.** Montevideo, Editorial M. B. A., 1976.

813 pp.

Pruneda, Pedro.

**Historia de la Guerra de Méjico (sic) desde 1861 a 1867. Facsímil de la Edición española de 1867.** México, Fundación Miguel Alemán A. C., Fundación UNAM, Instituto Cultural Helénico A. C., Fondo de Cultura Económica, 1996.

XXVII, XII, 462 y 22 pp. índice onomástico

Ripert, Georges.

**Droit Maritime.** París, Librairie Dalloz, 1930-1952-1953-1963.

IV Vols

Rodiére, René.

**Traité General de Droit Maritime. Affrètements & Transports.** Paris, Librairie Dalloz, Paris 1967.

III Vols.

Ruz Lhuillier, Alberto.

**El Pueblo Maya.** México, Promotora Editorial, S. A., de C. V. (SALVAT), 1992. Segunda Edición.

346 pp.

Ruiz Soroa, J. M., González Rodríguez, M. y Zabaleta Sarasua, S.

**Manual de Derecho del Transporte Marítimo.** Bilbao, Escuela de Administración Marítima, Instituto Vasco de Administración Pública, Herri-Arduralaritzaren Euskal Erakundea. 2ª Edición, 1989.

451 pp.

Salgado y Salgado José E.

**Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.** México, Edición del Autor, 2000.

Snp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

*“El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de vigencia del Código de Comercio”.* **Centenario del Código de Comercio.** México, Instituto de Investigación Jurídicas, UNAM, 1991. Serie E.: Varios, Núm. 50.

615 pp. (pp. 547 a 561).

Salgado y Salgado José E.

**El Fletamento a Tiempo y por Viaje de un Buque Tanque.** Gerencia Jurídica, México, Petróleos Mexicanos, 1989

166 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

***El Futuro de la Marina Mercante y de los Puertos Mexicanos.*** México, Edición del autor, 2000.  
29 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

***Organización Marítima Internacional OMI.*** México, Petróleos Mexicanos, 1991.  
86 pp.

Salgado y Salgado José Eusebio.

***Situación de la Marina Mercante Mexicana Frente a la Apertura, Desregulación y Globalización Mundiales.*** México, Edición del autor, 1992.  
S/p

Scialoja, Antonio.

***Sistema del Derecho de la Navegación.*** Buenos Aires, Bosch y Cía. Editores, 1950. Traducción de Delia Viterbo de Frieder.  
479 pp.

Schuldreich Talleda, Héctor A.

***Derecho de la Navegación.*** Buenos Aires, Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales, 1963, 5ª Edición.  
XXIX y 782 pp.

Seara Vázquez, Modesto.

***Derecho Internacional Público.*** México, Editorial Porrúa, 2000. Décima Octava Edición.  
799 pp.

Sepúlveda, César.

***Derecho Internacional.*** México, Editorial Porrúa, 1981, Duodécima Edición.  
XXIII y 667 pp.

Soustelle, Jacques.

***La vida cotidiana de los aztecas en vísperas de la conquista.*** México, Fondo de Cultura Económica, 1972. Segunda Edición. Primera reimpresión en Español Traducción del Francés por Carlos Villegas.  
283 pp.

Sierra, Manuel J.

***Tratado de Derecho Internacional Público.*** México. Editorial Porrúa, S. A., 1959. Tercera Edición,  
667 pp.

Sierra O'Reilly, Justo.

**Lecciones de Derecho Marítimo Internacional.** México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1854,  
156 pp.

Tena Ramírez, Felipe.

**Derecho Constitucional Mexicano.** México, Editorial Porrúa, 1996.  
Trigésima Edición.  
XXXII y 631 pp.

Tetley, William.

**Maritime Liens and Claims.** Montreal; Editions Yvon Blais, Inc., 1998.  
CCLIV y 1522 pp.

Thiébaud, Louis,

**Traité Théorique et Pratique de L'Abordage Maritime.** Paris, Librairie de la Société du Recueil Général des Lois et des Arrêts, 1903.  
XIX y 382 pp.

Valroger, Lucien de.

**Droit Maritime. Commentaire Théorique et Pratique du Code de Commerce (Legislations Comparées).** Paris, L. Larose et Forcel, Libraires-Éditeurs, 1883.  
V Vols.

Vigier de Torres, Agustín.

**Derecho Marítimo.** Madrid, Subsecretaría de la Marina Mercante, 1977.  
3ª Edición;  
XXXI, 903 pp. y Apéndices 59 pp.

### **CÓDIGOS, CONVENIOS INTERNACIONALES Y LEYES.**

“Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, La decisión del Consejo Conjunto de dicho; y la decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea”. **Diario Oficial de la Federación.** México, Secretaría de Gobernación, 26 de junio de 2000. Segunda a Décima Secciones (completas).

Azcárraga, José Luis de.

**Legislación Internacional Marítima.** Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, 1955. Colección de Estudios de Derecho Internacional Marítimo. Serie A. Obras Generales, Núm. 2.  
1219 pp.



Cervantes Ahumada, Raúl.

**Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** México, Editorial Herrero, S. A., 1964.  
95 pp.

**Colección de leyes, decretos y reglamentos que interinamente forman el sistema político, administrativo y judicial del Imperio.** Ministerio de Negocios Estrangeros (sic), Departamento de Marina. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1865.  
V Vols.

**Código de Comercio.** México, Secretaría de Estado y del Departamento de Justicia e Instrucción Pública, 1906.  
330 pp.

**Código de Comercio. Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** México, Editorial Porrúa, S. A., 1980. Trigésimo Séptima Edición, Leyes y Códigos de México,  
586 pp.

**Código Civil Federal.** México, Editorial SISTA, 2002,  
476 pp.

**Código Fiscal de la Federación 2002.** Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 2002. Décimo Primera Edición,  
242 pp.

**Código Penal Federal.** México, Editorial SISTA, 2002.  
141 pp.

**Código de Comercio y Leyes Complementarias.** Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional. México, Editorial Porrúa, 1996. 64ª Edición,  
pp. 593 a 603.

**Código de Comercio. Libro III de la Navegación y Comercio Marítimos.** Valparaíso, Chile Ansieta, Cornejo y Guzmán Abogados y Liquidadores de Averías, 1988,  
77 pp.

**Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** México, Ediciones Fiscales ISEF, 2001. Séptima Edición.  
II y 167 pp.

De Pina, Rafael.

**Código Penal para el Distrito Federal y Territorios Federales.** México, Editorial Porrúa, S. A., 1960.  
262 pp.

“Decreto de Promulgación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990”. **Diario Oficial de la Federación**. México, lunes 6 de febrero de 1995, Segunda Sección. pp 1 a 16.

“Decreto que establece la zonas a evitar en el Golfo de Campeche y a la altura de Cayo Arcas”. **Diario Oficial de la Federación**. 15 de marzo de 1988. pp. 5-9.

Fragali, M.

**Codice della Navigazione**. Milán, Dott. A. Giuffrè Editore, 1967, 447 pp.

**Ley Aduanera y Reglamento 2002**. México. Ediciones Fiscales ISEF, S. A., 2002. Vigésima Segunda Edición. 493 pp.

**Ley de Vías Generales de Comunicación**. “Ley de Navegación”. México, Editorial Porrúa, S. A., 2001. Trigésima Edición. pp. 349 a 406.

**Ley de Vías Generales de Comunicación**. “Ley de Puertos”, “Reglamento de la Ley de Puertos”. México, Editorial Porrúa, S. A., 2001. Trigésima Edición. pp. 455 a 523.

**Ley Federal del Mar**. Presentación de Bernardo Sepúlveda Amor, Secretario de Relaciones Exteriores. México, Secretaría de Relaciones Exteriores, 1986. 31 pp.

**Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Agenda de la Administración Pública Federal**. México, Ediciones Fiscales ISEF, 2002. Sexta Edición. 48 pp.

**Ley Reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo. Marco Jurídico Básico 2000**. México, Petróleos Mexicanos, 2000, 18 pp.

Lucero Espinosa, Manuel.

**Ley Federal de Procedimiento Administrativo Comentada**. México, Editorial Porrúa, 2001. Cuarta Edición Actualizada, 244 pp.

Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan.

**Código de las Leyes Marítimas**. Madrid, Boletín Oficial del Estado; 1980. 2920 pp.

**Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao.** París, Librería de Rosa y Bouret, 1869, 283 pp.

Ortega Torres, Jorge.

**Código de Comercio.** Bogotá, Editorial Temis, S. A., 1987. Códigos de Bolsillo Temis. Duodécima Edición actualizada, 906 pp.

Tena Ramírez, Felipe.

**Leyes Fundamentales de México 1808-1995.** México, Editorial Porrúa, S. A., 1995. Decimonovena Edición. XXIV y 1180 pp.

Trueba Urbina, Alberto y Trueba Barrera, Jorge.

**Ley Federal del Trabajo. Comentarios, Prontuario, Jurisprudencia y Bibliografía.** México, Editorial Porrúa, S. A., 2001. 82ª. Edición. XXV y 1185 pp.

## DOCUMENTOS

AMANAC., **Comentarios al Proyecto de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados por el que se reforma y adicionan diversos artículos de la Ley de Navegación vigente.** México, 30 de enero de 2002. 3 pp.

AMANAC., **Comentarios al Proyecto de la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados por el que se reforma y adicionan diversos artículos de la Ley de Navegación vigente.** México, 31 de enero de 2002. 4 pp.

**Asamblea Decimotercer Período de Sesiones 7-18 noviembre 1983. RESOLUCIONES y Otras Decisiones (Resoluciones 513-557).** ISBN 92-801-3096-X. Londres, Organización Marítima Internacional, 1984. IX y 410 pp.

**Asamblea Decimoquinto Período de Sesiones 9-20 noviembre 1987. RESOLUCIONES y Otras Decisiones (Resoluciones 596-635).** ISBN 92-801-3443-7. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988. VIII y 176 pp.

**Asamblea Vigésimo Período de Sesiones 17-27 noviembre 1997. RESOLUCIONES y Otras Decisiones (Resoluciones 839-873).** ISBN 92-801-3525-2. Londres, Organización Marítima Internacional, 1999, VII y 317 pp.

**Asamblea Vigésimo Primer Período de Sesiones 15-26 noviembre 1999. RESOLUCIONES y Otras Decisiones (Resoluciones 874-901).** Resolución A.889 (21). ISBN 92-801-3537-6. Londres, Organización Marítima Internacional, 2000.

VI y 209 pp.

Celis Roca, Agnes.

**Comunicación dirigida a la Coordinación del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos.** Secretaría Técnica. México, Directora General de la Asociación Mexicana de Armadores y Remolcadores Marítimos (ASOMAR). 18 de enero de 2002.

3 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl.

**Carta al C. Presidente Lic. Carlos Salinas de Gortari. Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos.** México, 23 de noviembre de 1993.

7 pp.

Cervantes Ahumada, Raúl.

**Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos. TAO/LAT/27.** Nueva York, Naciones Unidas. Programa de Asistencia Técnica, 1958.

XIV y 64 pp.

**Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga. TD/B/C.4/ISL/50/Rev.1.** Nueva York, Naciones Unidas, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 1989.

X y 67 pp.

**Código para la Construcción y Equipo de Unidades Móviles de Perforación Mar Adentro de 1989.** ISBN-92-801-3455-8. Londres, Organización Marítima Internacional, 1991.

VI y 105 pp.

**Comentarios a la Iniciativa de Reforma de la Ley de Navegación.** México, Sindicato Nacional de Pilotos, 2002.

21 pp.

**Comentarios de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo con respecto a la Iniciativa de Ley por la que se modifica, reforma y adiciona, diversas disposiciones de la Ley de Navegación vigente.** México, CAMEINTRAM, marzo de 2002.

58 pp.

Comités Ejecutivos Laborales Secciones 1 y 10 del S. T. P. R. M. **Flota Petrolera. Consideración del Caso. Situación Actual y Esquemas de Reactivación**. Ciudad del Carmen, Campeche, Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana, 31 de enero de 2002.

17 pp.

**Consideraciones del Sindicato Nacional de Pilotos de Puertos en torno al Capítulo de Pilotaje. Iniciativa de reformas a la Ley de Navegación.** Mazatlán, Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto, enero de 2002.

5 pp.

**Conferencia Intergubernamental para el Convenio sobre Vertimiento de desechos en el Mar.** Londres, 30 de octubre-13 de noviembre de 1972. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias. ISBN 92-801-3434-5. Londres, Organización Marítima Internacional, 1998.

40 pp.

**Conferencia internacional sobre la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima (Roma 1988).** Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental. ISBN 92-801-3437-X. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988.

V y 26 pp.

**Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. TD/M/T/CONF/17.** Nueva York, Naciones Unidas, 1980.

III y 17 pp.

**Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990.** ISBN 92-801-3461-2. Londres, Organización Marítima Internacional, 1991,

VI y 45 pp.

**Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976.** ISBN 92-801-3043-9. Londres, Organización Marítima Internacional, 1977.

56 pp.

**Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.** ISBN 92-801-3434-5. Londres, Organización Marítima Internacional, 1988,

40 pp.

**Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, 1996.** ISBN 92-801-3551-1. Londres, Organización Marítima Internacional, 2001.

VI y 57 pp.

*Conocimientos de Embarque. Informe de la Secretaría de la UNCTAD. TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1.* Nueva York, Naciones Unidas, 1971,

IV y 80 pp.

*Dictamen de las Comisiones de Transportes y de Marina, con Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Gaceta Parlamentaria.* México, Cámara de Diputados, Núm. 1149, 11 de diciembre de 2002.

114 pp.

Gómez Pedraza, Manuel.

**Memoria de Marina presentada a las Cámaras por el Secretario de Estado y del Despacho del Ramo.** México, Imprenta del Supremo Gobierno en Palacio, 1827. Documentos de Estado 0-1-5-5, Biblioteca Nacional.

s. n. p.

González Climent, Aurelio et al.

**La Industria Naval en los Países de ALALC.** Montevideo, Secretaría de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, 1970.

2 Vols.

**IACS International Association of Classification Societies.** Londres, International Association of Classification Societies, 1997.

16 pp.

*Informe sobre el Estado Jurídico del Convenio de la OMI y los Miembros de la Organización. C86/14.* Londres, Organización Marítima Internacional, 28 de febrero de 2001.

12 pp.

*Informe sobre el estado jurídico de los Convenios y Otros Instrumentos Multilaterales respecto de los cuales la Organización ejerce funciones. C86/15.* Londres, Organización Marítima Internacional, 28 de febrero de 2001.

29 pp.

**Instrucciones y Memorias de los Virreyes Novo hispanos, Estudio preliminar, coordinación, bibliografía y notas de Ernesto de la Torre Villar.** México, Editorial Porrúa, S. A., 1991.

2 Vols.

*Intervención de la Delegación de México en la sesión plenaria de la Conferencia de Plenipotenciarios para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.* Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas Multilaterales y con América del Norte, 19 de abril de 1993.

3 pp.

Jáuregui Zentella, Reynaldo et al.

**Comentarios preliminares del Grupo PEMEX a la Iniciativa de Ley por la que se modifica, reforma y adicionan diversas disposiciones de la vigente Ley de Navegación.** México, 24 de enero de 2002.

4 pp.

Juárez, Benito.

**Documentos Discursos y Correspondencia.** Selección y Notas de Jorge L. Tamayo. México, Secretaría de Patrimonio Nacional, 1964.

17 Vols.

Lemus Ortiz, Rolando.

**Análisis y discusión de la Ley por la que se modifica, reforma y adiciona diversas disposiciones de la vigente Ley de Navegación.** México, Constructora y Arrendadora México, S. A. de C. V., 16 de enero de 2002.

1 p.

**MARPOL 73/78.** Consolidated Edition 1997. ISBN 92-801-3469-8. Londres, Organización Marítima Internacional, 1997,

V y 506 pp.

**Monografía de la Demanda/Oferita Nacional de Construcción Naval.** México, Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval, 1982.

2 Vols.

Muñoz Arteaga, José Manuel.

**Comentarios a la Iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** México, Transportación Marítima Mexicana S. A., de C. V., 14 de febrero de 2002.

12 pp.

**Octava Reunión del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Jurídicos.** Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante Mexicana. Minuta de Trabajo. México, 10 de enero de 2002.

4 pp.

*Plan General PEMEX de Contingencia por Derrames de Hidrocarburos en el Mar (PGP).* **DCSIPA-P-DM-001.** México, Dirección Corporativa de Seguridad Industrial y Protección Ambiental, Petróleos Mexicanos, 30 de octubre del 2000.

49 pp.

**Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y Otras Substancias Nocivas en el Mar.** México, Secretaría de Marina, 1999.  
48 pp.

*Proyecto de Informe del Comité Jurídico sobre la Labor realizada en su 82º Período de Sesiones. LEG 82/WP.2.* Londres, Organización Marítima Internacional, 11 de octubre de 2000.  
33 pp.

**Proyecto de Decreto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** México, Senado de la República, 16 de octubre de 2003.  
107 pp.

**Reglas Oficiales de la CCI para la interpretación de los términos comerciales. INCOTERMS 2000.** Barcelona, Cámara de Comercio Internacional, Comité Español, 1999.  
279 pp.

Resolución aprobada por el Grupo de Trabajo Intergubernamental Especial en su quinta sesión (de clausura), el 10 de febrero de 1978. Consecuencias económicas de la existencia o inexistencia de una relación entre el buque y el pabellón de matrícula. **TD/H C.4/177. TD/B/C.4/AC.1/3 Anexo.** Ginebra, Naciones Unidas 16 de marzo de 1978.  
16 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**Comentarios sobre el proyecto de Ley de Navegación y comercio Marítimos aprobado por la H. Cámara de Diputados el 12 de diciembre de 2002.** Enviados al Lic. Jorge Souza Mayo, Secretario Técnico de la Comisión de marina del senado, el 28 de abril de 2003.  
21 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**La Administración Marítima.** México, Secretaría de Marina, 1976. Propuesta de reestructuración marítima del país.  
14 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**Ley de Navegación y Comercio Marítimos, versión 13, Proyecto.** México, Petróleos Mexicanos, 22 de abril de 1993.  
179 pp.



Salgado y Salgado, José Eusebio.

**Proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.** México, Edición del autor entregado a la Comisión de Marina, de la H. Cámara de Diputados, 2002. 196 pp.

Secretaría de Marina, Armada de México.

**Tríptico del Proyecto de Reformas y Adiciones a la Ley de Navegación.** México, marzo de 2002, 99 pp.

**SOLAS.** Edición refundida. 2001. ISBN 92-801-5066-9. Londres, Organización Marítima Internacional, 2001. XIV y 601 pp.

**Texaco Tanker Time Charter Party.** Code Word "TEXACOTIME 2" Cláusula 47, renglón 457, form 242. 6 pp.

**Texto del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992.** Londres, Organización Marítima Internacional, 1992, 25 pp.

**Texto del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos.** Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, 16 pp.

**Texto del Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos 1992.** Londres, Organización Marítima Internacional, 2000, 25 pp.

Tornel, José María.

**Memoria de la Secretaría de Estado y del Despacho de Guerra y Marina.** Leída en la Cámara de Diputados el 7 de enero de 1839 y en la de Senadores el día siguiente. México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1839. s. n. p.

**Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México.** México, Senado de la República, la Colección fue publicada desde 1973 y su último volumen y apéndice son de 2000. Existe también una versión en tres discos compactos editados por la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Universidad de Colima.

LXV Vols. y X Apéndices.

## HEMEROGRAFÍA

Blas Simone, Osvaldo.

*“Las Plataformas costa afuera en el Derecho de la Navegación: características y régimen legal.”* **La Ley**. Buenos Aires, Revista Jurídica Argentina de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía, 4 de julio de 1984.  
p. 2

Blas Simone, Osvaldo.

*“Los contratos de navegación de buques”.* **La Ley**. Buenos Aires, Revista Jurídica Argentina de Doctrina, Jurisprudencia y Bibliografía, jueves 1 de marzo de 1984.  
pp. 3 a 5.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

*“El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal”.* **PEMEX-LEX**. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Núms. 141-142, marzo- abril de 2000.  
p. 40.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

*“El nuevo concepto del buque”.* **PEMEX-LEX**. Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Núm. 79-80, Enero-febrero de 1990.  
40 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

*“L’ agent de navigation d’après la loi mexicaine de navigation et de commerce maritimes en vigueur. Droit Maritime Étranger.”* **Le Droit Maritime Français**. 21e Année, No. 253. Janvier 1970,  
pp. 50 a 53.

Salgado y Salgado, José Eusebio

*“La Legislación Marítima Mexicana”.* **PEMEX- LEX**. México, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos; núms.7-8,enero-febrero de 1989.  
5 a 14 pp.

*“Una ‘Ficción’ el colocar la Economía Nacional en 7° lugar.”* **Excélsior**, miércoles 19 de octubre de 2005.  
p. 15-A.

## TESIS

Carmona Gómez, José Ernesto.

**Consolidación de los servicios marítimos a escala internacional; implicaciones para México.** Tesis Profesional para obtener el grado de Licenciado en Relaciones Internacionales. México, FES Acatlán, 2005.  
182 pp.

Jaramillo, Jorge.

**Trabajo final del Curso de Derecho Marítimo.** Sta. Cruz Acatlán, Naucalpan, Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, UNAM, 5 de diciembre de 2003.  
75 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.** México, Tesis para obtener el Grado de Licenciado en Relaciones Internacionales; por: la Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1967.  
IV y 498 pp.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

**La Agencia Marítima. Necesidad de una Reforma Legislativa y su Reglamentación.** México, Universidad Nacional Autónoma de México, Tesis para obtener el grado de Licenciado en Derecho, Facultad de Derecho, 1971.  
IV y 246 pp.

## PÁGINAS ELECTRÓNICAS

Organización de las Naciones Unidas

<http://www.un.org/spanish/>

Organización Internacional del Trabajo

<http://www.ilo.org/home/public/spanish/>

Organización Marítima Internacional

<http://www.imo.org/home.asp>

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.

[www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/unesco.htm](http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/unesco.htm)

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura.

[www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/fao.htm](http://www.cinu.org.mx/onu/estructura/organismos/fao.htm)

Organización Meteorológica Mundial

<http://www.wmo.ch/index-sp.htm>

Organización de Cooperación y Desarrollo Económico

<http://www.oecd.org/home/>

Organización Mundial de Comercio

<http://www.wto.org/indexsp.htm>

Unión Internacional de Telecomunicaciones

<http://www.itu.int/home/index-es.html>

Organización Latinoamericana de Desarrollo Pesquero

<http://www.oldepesca.org/home.php>

Tratado de Libre Comercio

[http://www.sice.oas.org/trade/nafta\\_s/indice1.asp](http://www.sice.oas.org/trade/nafta_s/indice1.asp)

INTELSAT

[http://www.itso.int/pdf\\_does/web-agreemt-sapnish.pdf](http://www.itso.int/pdf_does/web-agreemt-sapnish.pdf)

Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras

[www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)

Comité Marítimo Internacional

<http://www.comitemaritime.org/>

# APÉNDICE 1

## Apéndice 1

### Pequeño Glosario de Términos Marítimos

**Abordaje o colisión:** Se entiende por abordaje o colisión el choque de dos o más embarcaciones, y entre éstas y objetos fijos o flotantes, sea que el choque ocurra de manera indirecta y sin que haya contacto entre ellas, pero siempre causándose daños y cuando ocurra en el mar, vías navegables y aguas interiores navegables nacionales.

**Acuerdo:** Sinónimo de tratado; se puede definir al tratado como todo acuerdo concluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional. Sin embargo, Manuel Becerra Ramírez, en su obra Derecho Internacional Público nos dice que ello hace referencia únicamente a los Estados. La misma Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales del 21 de marzo de 1986 Nos hace un cambio en esa definición diciéndonos: “Se entiende por tratado un acuerdo internacional regido por el Derecho Internacional, y celebrado por escrito entre uno o varios Estados y una o varias organizaciones internacionales, o entre organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular.

En este sentido, podemos recordar algunas de estas designaciones:

- Acta
- Acuerdo
- Alianza
- Arreglo
- Artículos adicionales, codicilo o “avenant”.
- Compromiso
- Declaración
- Estatuto
- Intercambio de notas
- “Lettres Réversales”
- “Modus Vivendi”
- Pacto
- “Pactum de

- Concordato, únicamente los celebrados por el Estado Vaticano.
- Convención
- Convenio
- “contrahendo”
- Protocolo tratado (Protocol Traité).
- Tratado.<sup>1</sup>

**Arribada:** Llegada del buque forzosa o voluntariamente. Generalmente el término es empleado de manera preferente en el sentido de ‘arribada forzosa’, la doctrina la define como la llegada a un puerto distinto del de su destino motivada por causa de fuerza mayor o caso fortuito, considerándola un accidente de navegación. Las Reglas de York y Amberes de 1994, aprobadas en Sydney, Australia, las considera como averías gruesas o comunes gasto, Reglas X y XI. (Ir a la voz Avería).

**Armador:** Persona física o jurídica (empresa armadora) que explota comercial y marítimamente un buque, siendo o no su propietario, dotándolo de todo lo necesario para navegar o hacerse a la mar.

**Agente marítimo:** La persona física o moral; que de manera estable o de vez en cuando; se encargan del buque o buques que una empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador y el operador, le han enviado, para que a su nombre y representación, se ocupen de la recepción, despacho y cuidado de la nave en un puerto determinado, obteniendo para ella la carga respectiva en el país y atendiendo al capitán y a la tripulación de la misma. En este concepto se incluye a la agencia marítima sea ésta general, de puerto o protectora; pues se trata de la misma persona física o moral.

**Arrendamiento o Locación Marítimos:** Es el contrato por el cual una persona llamada arrendador o locador cede a otra llamada arrendatario o locatario, el uso o goce de un buque por un período de tiempo

---

<sup>1</sup> McNair, Arnold Lord. **The Law of Treties**. Oxford, Clarendon Press, 1986. Segunda Edición. pp. 22 a 30.  
Becerra Ramírez, Manuel. *Derecho Internacional Público*. **Enciclopedia Jurídica Mexicana**, Serie Doctrina Jurídica, Núm. 81. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con la Editorial Porrúa, 2002, Tomo X, p.52

determinado y mediante el pago de un precio también determinado, nos dice Rodolfo A. González Lebrero. También a este contrato se le denomina locación, término que significa arrendamiento o acción de arrendar.

**Apresamiento del Buque:** El apresamiento de un buque en tiempo de paz es el que se puede ejercer en el caso del ejercicio del derecho de visita a un buque que no goza de inmunidad soberana en el alta mar, como es el buque de guerra y los buques de Estado dedicados únicamente a un servicio oficial no comercial, aa. 95 y 96 de la Convención de Montego Bay.

Pudiendo llegar a la captura del buque infractor; después de su visita y encontrar irregularidades, caso en el cual se encontrarían:

- a) Por que se dedica a la piratería.
- b) O bien, a la trata de esclavos.
- c) El buque se dedica a la transmisión clandestina o no autorizada desde el alta mar. En este caso solo pueden apresar al buque infractor los navíos del Estado del Pabellón del buque, del Estado ribereño en que se realiza la transmisión, del Estado del cual la persona culpable sea nacional o los buques de los Estados en donde se recibe la transmisión o se alteran las radiocomunicaciones.
- d) No tiene nacionalidad, cosa que se equipara al buque pirata.
- e) Buques con doble nacionalidad, pues no pueden ampararse en ninguna de los dos, salvo en el caso de “risgue de guerre”, riesgo de guerra, en que puede izar una bandera de un país neutral para huir del buque de guerra enemigo.
- f) El buque de guerra tiene la misma nacionalidad de la embarcación que no goza de inmunidad soberana.

Estos casos están basados en el a. 110 de la Convención de Montego Bay de 1982. Si el buque es apresado, por cualquiera de



las causas antes mencionadas, será declarado buena presa por los tribunales apropiados y se le considerará propiedad del Estado cuyo buque de guerra lo apresó. Por esto, el Derecho Marítimo considera al apresamiento de buques uno de los medios de adquisición de los mismos; típico de ese Derecho.

**Avería:** González Lebrero define la avería general como 'todo daño o gasto extraordinario que se produce o se hace respecto del buque o de la mercadería, o de ambos conjuntamente, durante el viaje y desde la carga hasta la descarga'.

De lo anterior se desprende que hay varias clases de averías: averías gruesas o comunes y averías simples o particulares, y que las primeras se dividen en averías gruesas o comunes gasto y averías gruesas comunes daño.

En las Reglas de York y Amberes, corregidas por el Comité Marítimo Internacional (CMI) en Sydney, Australia, el 7 de octubre de 1994, se definen tan sólo las averías gruesas o comunes en su Regla A: 'Existe un acto de avería gruesa o común cuando, y solamente cuando, se haya incurrido o hecho deliberada o intencionada y razonablemente un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el propósito de preservar de un peligro los bienes expuestos en una aventura marítima o común'. Además de indicarnos que los gastos y sacrificios serán soportados por los diferentes intereses sobre la base de lo previsto mas adelante, es decir, las Reglas B a G.

Las averías gruesas o comunes y las averías simples o particulares, pueden distinguirse entre sí por su origen, finalidad y efectos. En la avería gruesa o común el acto que la realiza es voluntario, en tanto que en la simple o particular es involuntaria; por su finalidad, con la gruesa o común se pretende salvar todos los bienes inmersos en la aventura marítima, mientras que en la simple o particular no hay finalidad común; finalmente, por su efecto, ya que la avería gruesa o

común afecta a todos los bienes sujetos a la aventura marítima, como son el buque, la carga y el flete, siendo que en la avería simple o particular se afecta tan sólo al interés que hubiera podido sufrir el daño o realizado el gasto.

Para que se considere el acto de avería gruesa o común es necesario que se configuren los siguientes elementos: 'Acto de avería', es el acto jurídico del capitán, mismo que debe ser voluntario y razonable; 'sacrificio', que efectivamente se ocasione un daño o gasto; 'peligro común', que los bienes sujetos a la aventura marítima se encuentren frente a un peligro grave; 'resultado útil', ya que si no hay tal, nadie estará a la contribución, con lo cual además se dará lugar a la aparición de una avería simple o particular, incluso en el modelo estándar de 'contrato de salvamento', publicado por la Lloyd's, se incluye la leyenda "No cure-no pay", si no se salva, no se paga; 'obligación de contribuir', derivado del principio tradicional y básico que debe señalarse: Todo aquello que es sacrificado o invertido en momentos de peligro para el beneficio de todos, debe ser repuesto mediante la contribución de todos; 'existencia de una masa acreedora', y, finalmente, 'existencia de una masa deudora'.

Son averías gruesas o comunes daños: la echazón, los daños causados por la echazón y el sacrificio para la seguridad común, la extinción de fuego a bordo, el corte de restos, la varadura voluntaria, daños a máquinas y calderas para sacar el buque de su varadura, objetos y provisiones del buque quemados como combustible, daños al cargamento en la descarga, pérdida del buque y daños al buque.

Son averías gruesas o comunes gastos: remuneración por asistencia o salvamento, gastos de alijo de un buque encallado, gastos en puerto por arribada forzosa, salarios y manutención de la tripulación y otros gastos para entrar a un puerto de refugio y reparaciones provisionales.

**Baratería del Capitán o Patrón:** Se define la figura como; todo acto cometido por el capitán o por la tripulación, conjunta o separadamente, con un propósito fraudulento del cual resulte algún daño o perjuicio a la carga, al buque o a sus armadores, definición que da el argentino Rodolfo A. González Lebrero.

**Búsqueda y Rescate:** Es tratar de hallar una persona en el mar y rescatarla de un peligro cierto; es decir, que todos los buques que naveguen en el mar, tienen la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en él, nos advierte la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, a. 98 inciso 1) a).

Hoy día ya no se habla de asistencia marítima, sino de búsqueda y rescate en el caso de las personas y de salvamento en lo que se refiere a buques y mercancías cargadas a bordo de ellos.

**Buque:** Es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea confines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.

**Bahía:** La Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convenio de Montego Bay del 10 de diciembre de 1982, la define como 'toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta. Sin embargo, la escotadura no se considerará una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura'.

La misma Convención también nos indica que si la entrada de la bahía no excede de las 24 millas marinas, se considera la misma como aguas interiores del Estado ribereño. Pero si excede de tal medida, dentro de la bahía se trazará una línea de base recta de 24

millas marinas, para que encierre la mayor superficie de agua que sea posible, para establecer el mar territorial en esa bahía.

Las bahías son parte del mar nacional, cuando:

- a) La distancia entre las líneas de bajamar de la entrada no excede de 24 millas, como antes lo dijimos.
- b) Se trate de bahías históricas, si hay un título legítimo o una práctica constante de afirmación expresa o tácita de soberanía por parte del Estado costero, completada por una aceptación expresa o tácita de los demás Estados.

**Capitán de Buque:** Persona encargada de la dirección y gobierno del buque, delegado de la autoridad pública para conservar el orden en él y para la salvación de los tripulantes, pasajeros y carga, así como representante del armador.

**Comercio Marítimo:** Las Actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones, con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas; o para realizar con unidades mar adentro, en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos u otros recursos naturales existentes en el suelo y subsuelo marinos; o la captura de recursos naturales; o de recreación.

**Contaminación Marina o Contaminación del Medio Marino:** Se entiende como la introducción por el hombre, directa o indirectamente, de sustancias o de energía en el medio marino incluidos los estuarios, que produzca o pueda producir efectos nocivos tales como daños a los recursos vivos y a la vida marina, peligrosa para la vida humana, obstaculización de las actividades marítimas, incluidos la pesca y otros usos legítimos del mar, deterioro de la calidad del agua del mar para su utilización y menoscabo de los lugares de esparcimiento.

**Construcción del Buque:** Es un medio de adquisición de los buques que nos da el Derecho Marítimo y nos dice que puede ser por economía y por empresa. Por economía es aquel cuando el propio interesado la

hace, ya que es él quien contrata la mano de obra, adquiere y provee los materiales, y ejercita los planos de construcción y dirige las labores que deban realizarse para concluir la construcción. Es por empresa o a forfait, cuando se ordene realizar la construcción a un astillero, con provisión o no de los materiales por quien ordena la construcción, generalmente es el propio astillero el que provee los materiales de construcción, nos dice Rodolfo A. González Lebrero.

**Derecho de Angaria:** Manuel J. Sierra en su obra de Derecho Internacional Público, nos define la voz como “es la facultad que tienen los beligerantes de utilizar, requisar, en extremo destruir, los bienes muebles en el caso que se encuentren dentro de su territorio o en el que ocupan de su adversario, tierras, aguas y espacio aéreo jurisdiccionales o los que se encuentren fuera de su territorio, por ejemplo en el mar libre. Este autor justifica y apoya el Derecho de Angaria en:

- a) Las necesidades de estado de guerra.
- b) El derecho de dominio eminente que tiene el Estado beligerante sobre los bienes que se encuentren en su territorio.
- c) El derecho que tienen los Estados neutrales en tiempo de guerra y situaciones de emergencia sobre los bienes muebles de los beligerantes que se encuentren en su territorio. Es decir por las situaciones de guerra y emergencia en que se encuentra.

**Daños por Contaminación:** Pérdidas o daños causados fuera del buque por impurificación resultante de las fugas o descargas de hidrocarburos, sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de ese buque, donde se produzca tales fugas o descargas. Si bien la indemnización por deterioro del medio marino, aparte de la pérdida de beneficios resultantes de dicho deterioro, estará limitada al costo de las medidas razonables de restauración efectivamente tomadas o que vayan a tomarse.

El costo de las medidas preventivas y las pérdidas o los daños ulteriormente ocasionados por tales medidas, también deberán ser incluidos en la indemnización respectiva; como también las pérdidas o daños provenientes de cualquier otra fuente de contaminación del medio marino mexicano.

**Fletamento:** Contrato por el cual el armador se obliga a cumplir, con un buque determinado, uno o más viajes preestablecidos (fletamento por viaje); o bien, dentro de un tiempo convenido, los viajes ordenados por el fletador (fletamento a tiempo), bajo las condiciones establecidas por el contrato o de acuerdo con los usos o costumbres que imperan en el medio marino.

**Navegación Marítima:** Es la simple traslación en el agua de personas y cosas, sea con fines de lucro, deportivos, dragado, colocación de cables submarinos, pesca, comerciales, etc.

La navegación marítima se puede dividir en:

Interior, la que se realiza en aguas interiores tal y como las define el Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 en su a. 8.

Cabotaje, que puede ser nacional e internacional. Es nacional cuando se realiza por un buque entre puertos mexicanos de un mismo litoral; es internacional cuando se realiza entre puertos de varios países en un mismo litoral, ejemplo Estados Unidos, México y Guatemala. Además Petróleos Mexicanos constituyó el gran cabotaje, que es el que realizan sus buques tanques entre puertos mexicanos del litoral del Atlántico vía Canal de Panamá con puertos del Pacífico o viceversa.

Costera, la que se realiza a lo largo de la costa, pero no más allá de las 20 millas marinas, también puede ser nacional o internacional al igual que el cabotaje.

Altura o de ultramar, aquella que se realiza por un buque a través de los mares u océanos, conociéndose también con el nombre de transoceánica.

**Naviero:** Se puede definir al naviero como la persona física o moral (empresa naviera) propietaria de una o más embarcaciones. De tal suerte que si las explota se convierte en su armador, además de naviero.

**Nafragio:** Accidente que ocasiona por cualquier causa la sumersión del buque, sea por abordaje con otro buque, encallamiento, choque o colisión con otros cuerpos fijos o flotantes o cualquier otra circunstancia, en el mar u otras aguas navegables.

**Norma Oficial:** Las normas oficiales expedidas por las Secretarías de Estado Mexicanas que regulen las actividades en materia de navegación, comercio marítimo y seguridad marítimas, de carácter obligatorio que estén de acuerdo con los Tratados, Convenios y Convenciones Internacionales adoptados por México, así como con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización.

**Operador:** La persona física o moral que sin tener la calidad de empresa naviera o naviero, empresa armadora o armador, ejecuta a nombre propio o en el de su mandante los contratos de utilización de los buques teniendo por ese hecho todos los derechos y obligaciones consiguientes.

**Práctico:** Persona que entiende y ejerce el arte de dirigir un buque, determinando su situación y los rumbos [la dirección que sigue un buque durante su navegación] que debe seguir para trasladarse al punto de su destino; también se da este nombre al que dirige un globo o [bien] un aeroplano, nos dice la Enciclopedia General del Mar.

**Prevención de la Contaminación del Medio Marino:** Preparación y disposición encaminadas a evitar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, o bien reducirla y controlarla en caso

de que se presente tomando todas las medidas necesarias y viables para ello.

**Restos Náufragos:** Se dice que son las embarcaciones o artefactos navales que se encuentran en estado de no navegabilidad, sus provisiones o carga, máquinas, anclas, cadenas, y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, que sean encontrados, flotando o en el mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas, en que se ejerza jurisdicción.

**Salvamento Marítimo:** Es librar de un riesgo o peligro, poner en seguro a un buque y las cosas que transporta. Es decir, sólo se ocupa del buque y de las cosas que éste transporta, ya que lo relativo a las personas en peligro en el mar se denomina búsqueda y salvamento.

Siendo este un contrato, pues cuenta con todas las características de este instrumento jurídico, según nos dice Cervantes Ahumada: a) Elementos personales, es decir, el salvador y el salvado; b) La forma, el contrato de salvamento marítimo no requiere de formalidad especial, no obstante lo cual la Lloyd's ha preparado un formulario de contrato de salvamento marítimo, que fue adecuado al Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo del 28 de abril de 1989; c) Elemento real del contrato es la existencia del peligro, pero no es necesario que sea absoluto, sino que se trate de una dificultad razonable en el mar; d) El éxito, es decir que las cosas hayan sido salvadas; e) La remuneración o retribución es el último de los elementos del contrato de salvamento marítimo.

**Seguro Marítimo:** Significa libre y exento de todo peligro, daño en mar. Se define como el contrato por el cual una persona, llamado asegurador, se obliga, a cambio del pago de una prima, a indemnizar a otra persona llamada asegurado, hasta el límite de una suma fijada, los perjuicios patrimoniales que sufra en una expedición marítima.

Así podemos decir que el seguro marítimo es un seguro de cosas que cubre los riesgos que amenazan durante la navegación a los



objetos transportados, a los instrumentos del transporte y a ciertos intereses económicos ligados a unos y otros.

Los seguros marítimos que se pueden celebrar son: a) Seguro de cascos o de cuerpos; b) Seguro sobre mercancías, también llamado sobre facultades; c) Seguro sobre contenedores; d) Seguro de fletes; e) Seguros sobre desembolsos y exceso de responsabilidad en relación con la póliza de casco; f) Seguro de protección e indemnización; g) Seguro de responsabilidad de astilleros; h) Seguro sobre deudas; i) Seguro de Solvencia; j) Por cuenta de un tercero o por cuenta de quién corresponda; k) De póliza flotante; l) Buenas o malas noticias; m) Provechos esperados; n) Seguros múltiples; o) Coaseguro; p) Infraseguro; y q) Supraseguro.

**Seguro de Protección e Indemnización:** La definición más acertada del seguro marítimo de protección e indemnización nos la dan los autores noruegos Sjur Braekhus y Alex Rein quienes nos dicen que es el seguro marítimo mutualista que protege a sus asociados de la responsabilidad civil extracontractual frente a los terceros, por muerte o lesiones personales derivadas de abordaje y excluidas de la póliza de casco; frente a la carga transportada; por riesgos de defensas, demoras y fletes; y por contaminación.

**Tráfico Marítimo:** La actividad comercial que realiza una embarcación para transportar por agua a personas y mercancías de un punto a otro.

**Unidad Mar Adentro:** Toda instalación o estructura mar adentro fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga y descarga de hidrocarburos.<sup>2</sup>

**Vías Navegables:** Son aquéllas por las que se realiza la navegación, siendo éstas: el mar territorial, las aguas de los puertos, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas, esteros, sus afluentes que también

---

<sup>2</sup> La definición de unidad mar adentro se nos da en el Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos del 30 de noviembre de 1990, a. 2 inciso 3), del que México es Parte, DOF del 6 de febrero de 1995.

sean navegables, los canales destinados a la navegación y en fin todas las demás aguas interiores navegables del país.

**Vertimiento:** En su artículo 3º., inc. 1 del Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras Materias del 29 de diciembre de 1972, nos dice: 'A efectos del presente Convenio:

'1. a) Por *vertimiento* se entiende:

'i) Toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuadas desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;

'b) El *vertimiento* no incluye:

'i) La evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que deriven de ellas, excepto los desechos y otras materias transportadas por buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, que operen con el propósito de eliminar dichas materias o que se deriven del tratamiento de dichos desechos u otras materias en dichos buques, aeronaves, plataformas o construcciones.

'ii) La colocación de materias para un fin distinto del de su nueva evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos del presente Convenio.

'c) La evacuación de desechos u otras materias directamente derivadas de la exploración, explotación y tratamientos afines, fuera de la costa, de los recursos minerales de los fondos marinos o con ellos relacionados, no estará comprendida en las disposiciones del presente Convenio.'