



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL**

**“EL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LA
LIMITACIÓN DE
RESPONSABILIDAD NACIDA DE
RECLAMACIONES DE
DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO”**

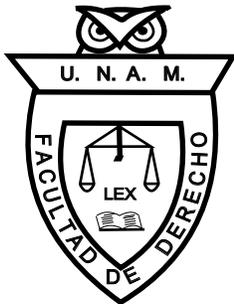
TESIS

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADA EN DERECHO**

**PRESENTA:
ANDREA HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**

**ASESOR:
ROSA ELVIRA VARGAS BACA**

MÉXICO, DISTRITO FEDERAL, 2015





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.

Al César lo que es del César...

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1. MARCO CONCEPTUAL.	9
1.1 Derecho marítimo.	9
1.2 Conceptos en función de la navegación.	10
1.2.1 Navegación y embarcaciones.....	10
1.2.2 Artefactos navales.	12
1.2.3 Clasificación de embarcaciones y artefactos navales.....	13
1.2.3.1 Por su uso.	13
1.2.3.2 Por sus dimensiones.	14
1.2.4 Buque de navegación marítima.	15
1.3 Conceptos en función de los sujetos.	15
1.3.1 Propietario.	15
1.3.2 Salvador.	17
1.3.3 Fletador.	18
1.3.4 Gestor naval.	20
1.3.5 Armador.....	20
1.4 Abordaje o colisión.....	21
CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN DERECHO MARÍTIMO.	23

2.1 “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques Destinados a la Navegación Marítima”.....	23
2.2 “Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar”.....	27
2.3 Trabajos Preparatorios del “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”. ...	31
CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO VIGENTE.....	41
3.1 Marco jurídico nacional.....	41
3.1.1 “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.....	41
3.1.2 “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”.....	42
3.2 Marco jurídico internacional.....	49
3.2.1 “Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”.....	49
CAPÍTULO 4. CASO PRÁCTICO.....	62
4.1 Amparo directo 62/2012. Sentencia de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.....	65
4.2 Voto Particular.....	71
4.3 Comentarios a la sentencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación y al Voto Particular del Ministro José Ramón Cossío.....	78
CONCLUSIONES.....	105

INTRODUCCIÓN

No existe una fecha cierta, pero sabemos que el hombre ha construido embarcaciones desde hace miles de años como herramienta para satisfacer distintas necesidades.

Al parecer, al principio bastaba con que estas estructuras se mantuvieran a flote para permitirles la recolección de animales marinos y contribuir al sedentarismo. Sin embargo, las riquezas que arrojaba el mar lo incitaron a idear una forma de contribuir al impulso que necesitaba para trasladarse de un lado a otro y no quedar simplemente a la deriva.

Primero, fueron remos. Con el tiempo, obtuvo el control del barco al inventar el timón y aprovechar la energía del viento mediante el izaje de velas. Así, el hombre construyó carabelas, galeones y fragatas para satisfacer necesidades que cada vez se hacían más complejas, y comenzó a utilizar este tipo de embarcaciones como herramientas para el transporte, el comercio, e inclusive, la guerra.

Para el siglo XIX, Robert Fulton había construido el primer barco de vapor. Aunque para ese entonces ya existían registros de importantes travesías marítimas, la revolución industrial llevó al hombre a construir trasatlánticos con cascos de hierro y otras ayudas a la navegación para transitar en altamar.

La industria de la construcción naval adquirió mayor complejidad que antes y durante el siglo XX, los sistemas de propulsión de los buques se perfeccionaron a través de motores de combustión interna, e inclusive, propulsión nuclear.

En consecuencia, la industria de la navegación tomó cada vez mayor relevancia en el mercado internacional, y de ella, derivaron importantes actividades como la construcción y reparación de embarcaciones, la navegación, el comercio, transporte, recreo, la exploración y la explotación de recursos naturales, las cuales, hoy en día, son realizadas a nivel mundial. Sin embargo, la complejidad de este tipo de actividades y la multiplicidad de sujetos que intervienen en las mismas, han generado en la comunidad internacional la necesidad de crear sistemas de regulación que permitan establecer un orden y seguridad jurídica para los miembros de la comunidad internacional.

Uno de estos sistemas consiste en la limitación de la responsabilidad que pueda surgir de reclamaciones de derecho marítimo. Como se explicará en el presente trabajo, cada travesía marítima que emprende un buque conlleva una serie de riesgos que, en caso de materializarse, necesitan ser limitados para que el sujeto responsable de ellos pueda, en la medida de lo posible, reparar o compensar los daños que ocasione y continuar en la industria.

En 1924 se creó el primer tratado internacional en la materia. Para 1957, el desarrollo de la industria marítima había evolucionado de manera significativa y en consecuencia, una nueva convención modernizó las necesidades plasmadas en el primer instrumento.

Unos años más tarde, fueron necesarios más cambios en el sistema de limitación existente. El “*Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976*” fue firmado y aceptado por la mayoría de la comunidad internacional en ese mismo año, y 20 años después fue firmado su protocolo adicional. México únicamente se adhirió al Convenio en 1994.

En 2010, una embarcación con bandera mexicana colisionó con una plataforma dedicada a la exploración y explotación de recursos naturales, y en virtud de dicho accidente, los propietarios de la embarcación iniciaron el procedimiento de limitación de responsabilidad contenido en el capítulo VII de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, con atención a las disposiciones del Convenio de 1976.

Sin embargo, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación negó a los dueños del buque el derecho a limitar su responsabilidad, y argumentaron que este convenio no es aplicable tratándose de plataformas flotantes y omitieron el derecho que tienen los propietarios del buque para ejercer su derecho a limitar.

Si bien existen abundantes elementos que analizar de este tratado internacional, el presente trabajo pretende centrarse únicamente en su ámbito de aplicación en México, respecto de buques y plataformas flotantes, así como del caso práctico brevemente descrito en los párrafos anteriores.

Para cumplir con este objetivo, tomaremos en cuenta las disposiciones del Convenio de 1976 relativas a los sujetos con derecho a limitar su responsabilidad, las reclamaciones que pueden ser objeto de limitación, las conductas excluyentes de este derecho y el ámbito de aplicación establecido en este tratado. Nos apoyaremos también en un marco conceptual tomado de la legislación nacional e internacional, los tratados de limitación anteriores, los trabajos preparatorios del Convenio de 1976 y la doctrina.

Lo anterior, con el fin de identificar la problemática que enfrentan las autoridades mexicanas para cumplir con lo dispuesto en dicho tratado y proporcionar un marco de seguridad jurídica para aquellos que sujetos pretendan obtener el reconocimiento de este derecho.

CAPÍTULO 1. MARCO CONCEPTUAL.

1.1 Derecho marítimo.

Para apreciar la amplitud y variedad de las operaciones que pueden llevarse a cabo con el mar como escenario, resulta oportuno comenzar por definir el derecho marítimo.

La definición del Doctor Omar Olvera de Luna sobre el derecho marítimo establece que *“todas las relaciones jurídicas que tienen al mar por su lugar de origen o por su objeto en sí, quedan contenidas en la expresión Derecho Marítimo”*.¹

Ahora bien, resulta importante destacar el contenido del derecho marítimo. Al respecto, el Doctor Salgado y Salgado² considera que se integra por elementos como la legislación nacional, los tratados internacionales a los que México se ha adherido o bien ha ratificado, las autoridades nacionales, los organismos internacionales, las empresas marítimas, las embarcaciones, los agentes marítimos, operadores, astilleros, sociedades clasificadoras, empresas aseguradoras y clubes de protección e indemnización,³ entre otros.

¹OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, D.F., 1981, pág. 11.

²Cfr. SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Marítimo, S. N. E., McGraw-Hill Interamericana Editores, México, D. F., 1997, pág. 18

³Los clubes de protección e indemnización, son sociedades mutualistas de seguros, a las cuales recurren los propietarios y operadores de embarcaciones con el fin de adquirir una cobertura suficiente para protegerse por la responsabilidad civil que puedan enfrentar en la industria marítima.

De este modo, en el análisis que realiza el autor de los elementos del derecho marítimo propone la siguiente definición: “*es el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marinos*”.⁴

1.2 Conceptos en función de la navegación.

Para efectos de la presente investigación, debemos resaltar los elementos conceptuales que nos permitan entender las características principales tanto de las embarcaciones como de los artefactos navales, a fin de que más adelante podamos determinar si ambas construcciones deben ser reguladas idénticamente.

1.2.1 Navegación y embarcaciones.

De conformidad con la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” vigente en nuestro país, navegación es “*la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados*”.⁵

Asimismo, la ley define como embarcación “*toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables*”,⁶ y establece que las vías navegables contemplan el mar territorial, la zona económica exclusiva, las aguas marinas

⁴SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Panorama del derecho mexicano. Derecho Marítimo, *Op. Cit.*, pág. 19.

⁵“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, 1 de junio de 2006, última reforma D.O.F. 23 de enero de 2014, en <http://diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>, pág. 1.

⁶*Ibidem*, pág. 2.

interiores, los ríos navegables y sus afluentes, así como los vasos, lagos, y lagunas interiores navegables.⁷

En este sentido, es importante acotar que existen algunas posturas en las cuales se diferencian los términos embarcación de buque, por no contar estrictamente con las mismas características o fines específicos.

No obstante y para efectos de este trabajo, resulta suficiente enfocarnos en que ambos conceptos reúnen una característica elemental que los diferencia de otras construcciones navales, esto es, su finalidad para navegar. Utilizaremos los términos buque y embarcación de manera sinónima, puesto que el artículo 10 de la Ley de Navegación vigente en nuestro país utiliza ambos indistintamente.⁸

Dentro de las definiciones doctrinales, encontramos la del Doctor Atilio Malvagni, quien define al buque como “*toda construcción flotante destinada a la navegación*”.⁹ De modo similar, el Doctor Omar Olvera de Luna establece que “*buque es todo vehículo flotante apto para la navegación*”.¹⁰ Por lo que se refiere a instrumentos internacionales, es de destacar el concepto que da el “Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989”, en el que se define

⁷Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op.Cit.*, pág. 3.

⁸Cfr. *Ibidem*, págs. 7 y 8.

⁹MALVAGNI, Atilio, Derecho Laboral de la Navegación, S. N. E., Editorial Palma, Buenos Aires, Argentina, 1949, pág. 4.

¹⁰OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, *Op. Cit.*, pág. 79.

al buque como *“toda nave o embarcación, o toda estructura apta para la navegación”*.¹¹

Por lo que hace a las condiciones necesarias que un buque debe reunir, autores como José Domingo Ray y Michael Krom sostienen que una embarcación debe contar con un diseño, estructura, estado y equipamiento para poder enfrentar los riesgos ordinarios de una expedición.¹² De hecho, en los contratos de utilización de embarcaciones, la obligación principal del armador o naviero, es proporcionar un buque en estado de navegabilidad a su fletador, es decir, con todas las condiciones necesarias para que dicha construcción pueda soportar la travesía marítima.

1.2.2 Artefactos navales.

La Ley de Navegación define a los artefactos navales 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”*.¹³ A diferencia de las embarcaciones, los artefactos navales suelen carecer de medios de propulsión propia, por lo que la navegación no es una característica que los distinga.

¹¹“Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989”, Londres, Gran Bretaña, 28 de abril de 1989, D. O. F. 15 de agosto de 1991, en <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2010/CDMaritimo/pdf/DI21.pdf>, pág. 2.

¹²Cfr. DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación (con textos legales nacionales e internacionales y sobre comercio exterior), S. N. E., Editorial Alberto Perrot S. A. E., Buenos Aires, Argentina, 1993, pág. 203.

¹³“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.* pág. 2.

Además, aún cuando los artefactos navales puedan desplazarse por sí mismos, no han sido diseñados para ello. Por lo tanto, la capacidad que este tipo de construcciones pueda tener para trasladarse de un lado a otro se reduce simplemente a un apoyo para la realización de sus propios fines.

En consecuencia, consideramos que la definición prevista en la ley es muy clara al establecer por exclusión que, aquellas construcciones que no cuenten con las características de una embarcación, serán consideradas como artefactos navales.

Algunos ejemplos de este tipo de construcciones son las plataformas petroleras, las boyas, los ductos, diques y las islas artificiales.

1.2.3 Clasificación de embarcaciones y artefactos navales.

Cabe resaltar que la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” establece una clasificación para las embarcaciones y los artefactos navales, misma que será utilizada para efectos de nuestro estudio.

1.2.3.1 Por su uso.

En México, la ley establece que las embarcaciones pueden clasificarse por su uso en: embarcaciones de transporte de pasajeros, transporte de carga, pesca, recreo y deportivas, mixtas de carga y pasaje, y de dragado. También, la ley determina que tanto las embarcaciones como los artefactos navales pueden ser de extraordinaria especialización, por contar con tecnología y servicios que requieran de una tripulación particularmente especializada y/o de características técnicas que no pueden ser sustituidas por otras de tecnología convencional,

como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.¹⁴

1.2.3.2 Por sus dimensiones.

Por otra parte, las embarcaciones y artefactos navales son también clasificados por la ley de acuerdo a sus dimensiones. Se consideran mayores aquellos buques o artefactos navales que cuenten con quinientas unidades de arqueo bruto¹⁵ como mínimo y que reúnen las condiciones necesarias para navegar. En sentido contrario, las embarcaciones o artefactos navales menores, son aquellos de menos de quinientas unidades de arqueo bruto o menos de quince metros de eslora¹⁶, cuando no es aplicable la medida por arqueo.

Si bien la clasificación anterior incluye tanto a buques como a artefactos navales, no debemos olvidar que es la misma ley la que distingue a los primeros de los segundos a partir de su condición de navegabilidad. Esta clasificación tiende a diferenciar a las construcciones mayores de las menores a partir de las unidades de arqueo bruto con las que cuentan, ya que las dimensiones de un buque constituyen un factor decisivo para determinar su capacidad para realizar navegación interior, de cabotaje o de altura.

¹⁴Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Op. Cit.*, pág. 7.

¹⁵ El arqueo bruto es el volumen interior de los espacios cerrados de un buque y se utiliza regularmente para determinar su capacidad de carga.

¹⁶ La eslora mide la longitud de una construcción naval. En el caso de las embarcaciones, la distancia entre proa y popa.

1.2.4 Buque de navegación marítima.

Nos resta definir qué debe entenderse por buque de navegación marítima. A reserva de desarrollar lo conducente más adelante, nos apoyaremos en los conceptos anteriores para establecer que un buque de navegación marítima es aquella construcción creada para navegar en el mar.

1.3 Conceptos en función de los sujetos.

Como advertimos anteriormente, el derecho marítimo abarca una gran cantidad de sujetos y relaciones jurídicas. Si bien son muchos más los sujetos que intervienen en todo tipo de operaciones marítimas, para efecto de este trabajo nos enfocaremos en proporcionar definiciones solamente de aquellos que tienen derecho a limitar su responsabilidad, de conformidad con el “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, al cual nos referiremos posteriormente.

1.3.1 Propietario.

La Ley de Navegación define al propietario como *“la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones y/o artefactos navales, bajo cualquier título nava”*.¹⁷ Ya que tanto las embarcaciones como los artefactos navales son considerados por la ley como bienes muebles, se encuentran sujetos a lo dispuesto por el “Código Civil Federal”.

¹⁷ “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 2.

Además de los modos de adquisición de la propiedad establecidos en otras disposiciones aplicables, la Ley de Navegación reconoce que la propiedad de una embarcación podrá adquirirse de las siguientes formas: mediante la celebración de un contrato de construcción, dejación válidamente aceptada del asegurador, buena presa, derecho de angaria, requisa, o abandono en favor de la Nación.

La construcción de un barco o artefacto naval puede ser desde luego llevada a cabo por el propietario mismo. Sin embargo, dada la complejidad que ello implica, existe la figura del astillero, el cual se encargará de construir y entregar una embarcación a cambio de una contraprestación. Si se considera lo oneroso que puede resultar adquirir un buque, encontramos que en muchos países frecuentemente se utiliza la figura del arrendamiento financiero.

La dejación válidamente aceptada por el asegurador, consiste en el abandono de la embarcación por parte del asegurado en favor del asegurador mediante la renuncia de la cosa asegurada.

En el caso de la buena presa, cuando un Estado descubre que un buque en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún otro, se dedica a la piratería, al tráfico de esclavos, a transmisiones no autorizadas, o no tiene nacionalidad, puede ejercer su derecho de visita y verificar las actividades de dicho buque. En caso de confirmar sus sospechas, dicho Estado podrá apresar al buque, detener a las personas involucradas en los actos de piratería e incautar los bienes que se encuentren a bordo.

El derecho de angaria es la requisición que realiza un Estado de buques extranjeros ubicados dentro de su jurisdicción, la cual puede ser solicitada para realizar un transporte o cualquier servicio público urgente. Por su parte, una requisa consiste en tomar los buques de guerra de un Estado como presas de guerra, a efecto de que un tribunal determine posteriormente la titularidad sobre ellos.

Así pues, el autor Hernández Yzal destaca la relevancia de establecer la propiedad del buque, pues ésta constituye la base para determinar la explotación del mismo y el sistema de responsabilidades que pueden derivar de él.¹⁸

1.3.2 Salvador.

De acuerdo con la Ley de Navegación, una operación de salvamento es toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación y a su tripulación, o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables u otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el “Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo, 1989”.¹⁹

El Convenio de Limitación de 1976 define al salvador como “*toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento*”,²⁰ y considera dentro de estas operaciones las actividades

¹⁸Cfr. HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, Derecho Marítimo II, S. N. E., Editorial Cadi, Barcelona, España, 1969, pág. 21.

¹⁹Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 44.

²⁰“Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, Londres, Gran Bretaña, 19 de noviembre de 1976, D.O.F. 17 de enero de 1994, en <http://ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2011/CDTratados/pdf/M345.pdf>, pág. 1.

siguientes: puesta a flote, remoción, destrucción o eliminación de la peligrosidad de un buque hundido, naufragado, varado o abandonado, e incluye la remoción o destrucción del cargamento que esté o haya estado a bordo del buque, así como las medidas tomadas para evitar o aminorar los perjuicios ocasionados en virtud de un accidente marítimo.

1.3.3 Fletador.

De conformidad con la Ley de Navegación, los contratos de utilización de embarcaciones son aquellos contratos de naturaleza marítima en virtud de los cuales se utiliza una embarcación o un determinado espacio de ésta. Los contratos expresamente reconocidos por la ley son los siguientes: arrendamiento a casco desnudo, el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje, el transporte marítimo de mercancías, transporte marítimo de pasajeros, y el remolque de transporte.

Para este tipo de contratos, la Ley establece que deberán tomarse en cuenta las obligaciones derivadas de la gestión náutica y comercial de las mismas. La primera comprenderá todas las actividades necesarias relacionadas con el funcionamiento técnico de la embarcación para que ésta realice una navegación segura, mientras que la gestión comercial comprenderá todas las actividades de carácter mercantil y administrativo para la embarcación.²¹

El artículo 119 de la Ley de Navegación establece que “*En virtud de un contrato de fletamento, el fletante se obliga a poner una embarcación en estado de*

²¹ Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 35.

*navegabilidad a disposición de un fletador, quien a su vez deberá realizar el pago de un flete”.*²²

En los contratos de fletamento por tiempo, el armador pone a disposición del fletador una embarcación lista, en estado de navegabilidad, y dotada de tripulación por un tiempo determinado a cambio del pago de un flete. El propietario conserva la gestión náutica del buque y el fletador la comercial.

Tratándose de los contratos de fletamento por viaje, el armador pone a disposición del fletador un buque o parte de él, dotado de tripulación, para llevar a cabo uno o varios viajes. El armador conserva la gestión náutica y comercial de la embarcación.

Asimismo, es oportuno mencionar que en virtud de un contrato de arrendamiento a casco desnudo, el arrendador pone a disposición del arrendatario una embarcación en estado de navegabilidad, sin tripulación y sin encontrarse equipada, por un tiempo determinado. A diferencia de los contratos mencionados en los párrafos anteriores, el arrendatario asume la gestión náutica y comercial del buque, tal y como si fuera el naviero, por lo que deberá restituirlo al término del contrato en el estado en el que la recibió, salvo el desgaste natural de éste y de sus aparejos.

Ya sea por tiempo o por viaje, un fletador será aquella persona que pueda explotar un buque para los fines que determine con el fletante, y por lo tanto,

²²“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 36.

asume también los riesgos relacionados con la travesía que lleve a cabo la embarcación.

1.3.4 Gestor naval.

En nuestra opinión, la Ley de Navegación define al gestor naval como “Operador” al determinar que se trata de *“la persona física o moral que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador”*.²³

Al tenor de las ideas del especialista Hernández Yzal, un gestor naval es *“quien cuida de la explotación comercial de un buque por cuenta ajena”*.²⁴ En otras palabras, un gestor naval es un mandatario cuyas atribuciones, respecto del buque, se determinan en razón de los poderes que le sean otorgados.

1.3.5 Armador.

La Ley de Navegación define al naviero o armador como *“la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones”*.²⁵

²³“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 2.

²⁴HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, Derecho Marítimo II, *Op. Cit.*, pág. 47.

²⁵“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 2.

El especialista José Luis Cendón Castro entiende por naviero a *“la persona física o jurídica que, directamente o a través de sus dependientes, tiene la posesión y el poder de dirección náutica de la nave y la hace navegar en su propio nombre y bajo su responsabilidad”*.²⁶

Es interesante advertir que hay una presunción bajo que consiste en que el propietario de una embarcación es al mismo tiempo su armador o naviero. Incluso, se establece que cuando un naviero asume la operación o explotación de una embarcación que no sea de su propiedad, responderá solidariamente de las obligaciones derivadas de ésta, a menos que realice una declaración de armador. Por lo tanto, para efectos de este trabajo consideraremos que un naviero o armador es aquel sujeto que equipa y explota buques, ya sean de su propiedad o estén bajo su posesión.

1.4 Abordaje o colisión.

La ley mexicana establece que un abordaje o colisión es *“el choque de dos o más embarcaciones, o entre éstas y artefactos flotantes”*.²⁷

En algunas legislaciones este concepto aún no se encuentra determinado. Sin embargo, el autor José Luis Cendón Castro explica que en España por ejemplo, se pretende definir al abordaje como *“el choque entre dos buques,*

²⁶CENDÓN CASTRO, José Luis, *“Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”*, en *InDret Revista para el Análisis del Derecho*, Facultad de Derecho, Universidad de Vigo, Barcelona, 1/2008, enero de 2006, pág. 4.

²⁷*“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”*, *Op. Cit.*, pág. 42.

*embarcaciones o artefactos, del que resulten daños para alguno de ellos o para las cosas o personas embarcadas”.*²⁸

México forma parte de la “Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, 1910”. Este tratado regula solamente las colisiones ocurridas entre buques de navegación marítima y/o embarcaciones de navegación interior; por lo tanto, no será objeto de nuestro estudio.

²⁸CENDÓN CASTRO, José Luis, “Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”, en InDret Revista para el Análisis del Derecho, *Op. Cit.*, pág. 1.

CAPÍTULO 2. ANTECEDENTES DE LA LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD EN DERECHO MARÍTIMO.

Para continuar con el tema de este estudio, es necesario hacer referencia a los tratados previos a la Convención de 1976. Dichos instrumentos son el “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques Destinados a la Navegación Marítima” de 1924 y el “Convenio Internacional Relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar” de 1957. Asimismo, haremos referencia a los trabajos preparatorios que dieron origen a la Convención de 1976.

Si bien dichas convenciones contienen abundantes elementos dignos de estudio, nos enfocaremos en resaltar aquellos aspectos relacionados con su ámbito de aplicación, por ser pertinente para nuestra investigación. Asimismo, debemos destacar que México no formó parte ni del Convenio de 1924 ni de la Convención de 1957.

2.1 “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques Destinados a la Navegación Marítima”.

Este instrumento internacional fue firmado en Bruselas, Bélgica el 25 de agosto de 1924 y entró en vigor hasta el 2 de junio de 1931. Los países que formaron parte de dicho tratado son: Bélgica, Brasil, España, Francia, Hungría, Madagascar, Mónaco, Polonia, Portugal, República Dominicana y Turquía.

Posteriormente, Argentina, Chile, Dinamarca, Estonia, Italia, Japón, Letonia, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania, Suecia y Yugoslavia.

Este tratado establece el derecho del propietario de un buque destinado a la navegación marítima, para limitar su responsabilidad hasta por el valor del buque, del flete y de los accesorios de éste, respecto de las siguientes reclamaciones.

“1° Las indemnizaciones debidas a terceros por daños causados en tierra o en mar, por hechos o faltas del Capitán, de la tripulación, del piloto o de cualquier otra persona al servicio del buque.

2° De las indemnizaciones debidas por daños causados, ya sea a la carga entregada al Capitán para su transporte, ya sea a todos los bienes y objetos que se encuentren a bordo.

3° De las obligaciones resultantes de los conocimientos.

4° De las indemnizaciones debidas por una falta náutica cometida en la ejecución de un contrato.

5° De la obligación de extraer los restos de un buque naufrago y de las obligaciones a ello referentes.

6° De las remuneraciones de asistencia y de salvamento.

7° De la parte contributiva que incumbe al propietario de las averías gruesas.

*8° De las obligaciones derivadas de los contratos otorgados o de las operaciones efectuadas por el Capitán en virtud de sus poderes legales fuera del puerto de matrícula del buque para atender las necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje, siempre que estas necesidades no provengan ni de insuficiencia ni de defecto en el equipo o avituallamiento al comienzo del viaje”.*²⁹

De lo anterior, debemos resaltar que el convenio establece expresamente que serán los propietarios de buques de navegación marítima los sujetos legitimados a limitar su responsabilidad respecto de las reclamaciones desarrolladas en el mismo artículo. El tratado no protege a los propietarios de embarcaciones menores, y mucho menos, de artefactos navales.

Con relación a las indemnizaciones debidas a terceros por daños causados en tierra o en el mar, este instrumento no distingue en la naturaleza del objeto que hubiere resultado dañado por el buque. Es decir, la condición para que exista un derecho a la limitación descansa en el hecho de que sea el propietario de un buque de navegación marítima el sujeto obligado a indemnizar a un tercero, sin que importen la naturaleza, la ubicación o las características del objeto dañado.

Adicionalmente, el artículo 2 del convenio establece las responsabilidades respecto de las cuales la limitación establecida en este instrumento no puede ser aplicable. Dichas responsabilidades consisten en: aquellas derivadas de

²⁹ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Registro de textos de Convenciones y Otros Instrumentos Relativos al Derechos Mercantil Internacional, volumen II, S.N.E., Naciones Unidas, Nueva York, Estados Unidos de América, 1973, pág. 148.

hechos o faltas del propietario del buque, de las operaciones efectuadas por el Capitán cuando el propietario las haya autorizado o ratificado, y las que resulten del enrolamiento de la tripulación al servicio del buque. También, el artículo en mención establece que cuando el propietario del buque es al mismo tiempo el Capitán, la limitación de responsabilidad no puede ser invocada.³⁰

No obstante, este convenio otorga el derecho a limitar la responsabilidad a otros sujetos distintos al propietario del buque. El artículo 10 incluye también al armador y al fletador principal de la embarcación, lo cual resulta lógico pues el tratado otorga el derecho a la limitación en función de los sujetos que incurren en responsabilidad para establecer su derecho a limitarse. Ya que uno de los roles del armador y del fletador son la gestión y explotación del buque, dichas actividades debían ser protegidas mediante el otorgamiento de un derecho a limitar la responsabilidad en la que pudiesen incurrir.

Finalmente, el Convenio de 1924 establece que éste será aplicable a cada Estado contratante cuando el buque para el que se invoca la limitación pertenezca a un Estado parte, y deja a salvo el derecho de los mismos a no aplicar estas disposiciones en favor de buques pertenecientes a Estados ajenos al convenio.

El tratado también reconoce el derecho de los Estados parte a establecer el derecho a limitar la responsabilidad en aquellos casos previstos por sus leyes

³⁰Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Registro de textos de Convenciones y Otros Instrumentos Relativos al Derecho Mercantil Internacional, volumen II, *Op. Cit.*, pág. 149.

nacionales. Sin embargo, impide su aplicación tratándose de buques de guerra ni a aquellos dedicados exclusivamente al servicio público.

2.2 “Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Mar”.

La convención fue firmada el 10 de octubre de 1957, en Bruselas, Bélgica, y entró en vigor el 31 de mayo de 1968. Este tratado reemplazó, para los Estados que ratificaron o se adhirieron al mismo, las disposiciones contenidas en el Convenio de 1924.

Los Estados que ratificaron o se adhirieron a la convención fueron los siguientes: Argelia, Dinamarca, Egipto, España, Fiji, Finlandia, Francia, Francia-Reino Unido: Nuevas Hébridas, Ghana, Guyana, India, Irán, Islandia, Israel, Madagascar, Mauricio, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Isla de Man, Bahamas, Bermudas, Gibraltar, Honduras Británica, Hong Kong, Islas Falkland y Dependencias, Islas Gilbert y Ellice, Islas Salomón, Islas Seychelles, Islas Vírgenes Británicas, Territorios de la Antártida Británica, Guernsey y Jersey, Dominica, Granada, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Monstserrat, Santa Lucía, San Vicente, República Árabe Siria, Singapur, Suecia, Suiza y Zaire. Estados como Bélgica, Brasil, Canadá, Italia, Perú, Polonia, República Federal de Alemania, Santa Sede y Yugoslavia firmaron posteriormente la convención.

33 años después a la firma del Convenio de 1924, podemos observar que muchos más Estados participaron en la Convención de 1957. Si bien este tratado internacional incorpora algunos aspectos distintos al convenio anterior,

las principales disposiciones contenidas en este instrumento relevantes para nuestra investigación fueron orientadas en el mismo sentido: proteger a los propietarios de buques de navegación marítima.

El artículo 1.1 de la convención establece que el propietario de un buque de mar puede limitar su responsabilidad por las siguientes causas:

“a) Muerte o lesiones corporales de toda persona que se encuentre a bordo del buque para ser transportada, y pérdidas o daños a los bienes que se encuentren a bordo del buque;

b) Muerte o lesiones corporales de toda persona en tierra o en el agua, pérdidas o daños cualesquiera a otros bienes, o violación de cualesquiera derechos, causados por el acto, negligencia o culpa de toda persona que se encuentre a bordo del buque, de cuyo acto, negligencia o culpa el propietario es responsable, o de toda otra persona que no se encuentre a bordo del buque y de cuyo acto, negligencia o culpa el propietario es responsable; a condición, en este último caso, de que el acto, negligencia o culpa se relacione con la navegación o manejo del buque, o con la carga, transporte o descarga del cargamento, o con el embarque, transporte o desembarque de los pasajeros;

c) Toda obligación o responsabilidad impuesta por una ley relativa a la remoción de restos náufragos y que se origine en el reflotamiento, remoción o destrucción de un buque hundido, encallado o abandonado (inclusive todo lo que se encontrara a bordo de ese buque), así como toda obligación o responsabilidad

*resultante de los daños causados por un buque de mar a las obras de los puertos, diques, dársenas y vías navegables*³¹

Así como en el Convenio de 1924, esta convención otorga el derecho a invocar la limitación de responsabilidad a los propietarios de buques de navegación marítima, sin incluir a los propietarios de otro tipo de embarcaciones o artefactos navales.

También, de la lectura de las causas por las cuales estos sujetos pueden limitarse, encontramos que si bien se incluyen obligaciones distintas a las del tratado anterior, ninguna de ellas establece consideraciones especiales respecto de la naturaleza del objeto o de la persona dañada por el buque.

Esta convención reconoce el derecho del propietario a limitar su responsabilidad aún cuando ésta derive de la posesión, custodia o control del buque. En el artículo 6, se establece que el tratado será aplicable al fletador, armador, administrador, Capitán y tripulación de la embarcación, así como a los dependientes del propietario, fletador, armador y administrador que actúen en ejercicio de sus funciones.³²

Este reconocimiento resulta de utilidad para afirmar que no solamente el propietario de una embarcación se encuentra sometido a los riesgos de una travesía marítima, sino también aquellos sujetos cuyas actividades pueda derivarse una responsabilidad directa respecto de la embarcación. Por lo tanto y

³¹ ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Registro de textos de Convenciones y Otros Instrumentos Relativos al Derecho Mercantil Internacional, volumen II, *Op. Cit.*, págs. 173 y 174.

³² Cfr. *Ibidem*, pág. 177.

a diferencia del Convenio de 1924, la Convención de 1957 otorga un espectro de aplicación mucho más amplio que su predecesor.

No obstante lo anterior, persiste el derecho de todo Estado parte a excluir total o parcialmente el beneficio de la limitación de responsabilidad a cualquier Estado que no forme parte de la convención.

Por otro lado, el artículo 8 establece un aspecto interesante que debe ser tomado en cuenta para efectos de este trabajo. Dicho numeral otorga el derecho a los Estados parte de la convención a determinar qué otras categorías de buques serán tratadas como buques de mar para los fines de la misma³³. En otras palabras, como parte del objeto de la convención se incluyó el otorgar a los sujetos arriba mencionados el derecho para limitar su responsabilidad respecto de aquellas reclamaciones que se generen con motivo de los daños ocasionados por las embarcaciones consideradas por los Estados parte como buques de navegación marítima.

En resumen, ambos convenios otorgan el derecho a la limitación de responsabilidad a partir de las obligaciones en las que puedan incurrir diversos sujetos relacionados con la propiedad, posesión o explotación de un buque de navegación marítima. Si bien para 1957 se otorgó la oportunidad a los Estados de incluir el beneficio de la limitación a otro tipo de embarcaciones, no se considera en ningún momento otro tipo de construcciones, como las

³³Cfr. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Registro de textos de Convenciones y Otros Instrumentos Relativos al Derecho Mercantil Internacional, volumen II, *Op. Cit.*, pág. 177.

plataformas dedicadas a la exploración y explotación de recursos naturales u otros artefactos navales.

2.3 Trabajos Preparatorios del “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”.

Como referimos anteriormente, el Convenio de 1976 es el instrumento internacional vigente en materia de limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo. Para efectos de entrar a su estudio más adelante, consideramos importante examinar las discusiones relativas a la redacción de los artículos 1, 2, 3, 4 y 15, por ser éstos los relacionados con nuestro análisis.

Como ya pudo apreciarse, la importancia del comercio marítimo en el mundo y la necesidad de proteger a los sujetos involucrados en la operación y explotación de los buques de los efectos económicos que pudieran derivarse del pago de reclamaciones marítimas, inspiraron la creación del Convenio de 1924 y posteriormente de la Convención de 1957.

Sin embargo, con el paso del tiempo surgieron otros factores como el desarrollo tecnológico y la depreciación de la moneda en algunos países, que incrementaron la necesidad de proteger a los operadores marítimos. Por ello, el Comité Marítimo Internacional y la Organización Marítima Internacional se dieron a la tarea de analizar el régimen de responsabilidad vigente en ese momento a través de la revisión de la Convención de 1957.

Como punto de partida, Alex Rein, Presidente del Subcomité Internacional del Comité Marítimo Internacional preparó y envió un cuestionario a los Estados, con el fin de conocer sus impresiones sobre la convención vigente en ese entonces.

Dentro de las consideraciones vertidas en este escrito, Rein reiteró tres criterios bajo los cuales la responsabilidad marítima debía ser objeto de limitación. Primero, debía surgir de reclamaciones personales por daños físicos o muerte, o por pérdidas o daños a la propiedad. Segundo, la responsabilidad debía estar relacionada con la operación de un buque. Tercero, debía ser causada por el propietario del buque, o por algunos otros sujetos relacionados con su operación.

Asimismo, señaló que detallar las causas respecto de las cuales puede limitarse la responsabilidad podía causar dificultades en la práctica. Por lo tanto, Rein sugirió que para remediar esto, debía utilizarse un lenguaje amplio para establecer que los daños sujetos a reclamaciones de esta naturaleza podían haber ocurrido en tierra o en agua, pero en relación directa con la operación del buque.

Complementariamente, preguntó a los destinatarios del cuestionario si las disposiciones de la Convención de 1957 eran suficientes para describir la relación necesaria entre el buque y las reclamaciones sujetas a limitación; y solicitó propuestas en caso de considerar que las mismas debieran ser modificadas.

Las representaciones de Dinamarca, Italia, Suiza, Yugoslavia, Noruega, Grecia, Gran Bretaña, Suecia, Bélgica, Países Bajos, Francia, Canadá y República Federal Alemana respondieron al escrito del Comité Marítimo Internacional, por lo que en 1974 se instauró la Conferencia de Hamburgo para iniciar la revisión de la convención.

Las discusiones en torno a esta revisión preliminar sugerida por Alex Rein, denotaron que abundantes cambios serían propuestos para la Convención de 1957. Por lo tanto, cuando el primer borrador con los cambios sugeridos quedó listo, el Comité optó por redactar un nuevo convenio, el cual sería discutido y acordado en la conferencia de 1976. De este modo, comenzaron los trabajos preparatorios para elaborar un nuevo tratado para la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo.

Con relación a los sujetos legitimados para limitar su responsabilidad, en el artículo 1 de la convención, se sugirió extender este derecho a otras personas que también rinden servicios en relación directa con la operación del buque. Asimismo, se discutió que el término *sea-going ships*, en español, buques de navegación marítima, debía ser sustituido por otro término que indicara que la convención podía ser aplicable para otro tipo de embarcaciones, como los remolcadores de puerto, a pesar de que éstos no operasen en mar abierto. Se señaló también, que sería útil conocer si algunos artefactos como los vehículos de sustentación neumática o las plataformas flotantes entrarían o no dentro de la definición de buque de navegación marítima.

Al respecto, la delegación sueca propuso eliminar las palabras “navegación marítima” del artículo 1, de modo tal, que la convención fuera aplicable a cualquier embarcación, y así dejar a discreción de cada gobierno la decisión de regular en su legislación interna el derecho a invocar la limitación de responsabilidad para embarcaciones dedicadas a la navegación interior.

En sentido contrario, Francia sostuvo que dicha modificación implicaba más problemas que beneficios, argumentó que dicha Conferencia se basaba en la navegación marítima, y reiteró que esta actividad consideraba aspectos muy particulares distintos a otras, como la navegación interior.

En esta discusión, la delegación de la Unión Soviética afirmó que la convención debía ser aplicable a todo caso en el que la responsabilidad estuviera relacionada solamente con buques de navegación marítima, sin importar donde se encuentra el mismo al momento en que se da origen a la reclamación.

No obstante las acotaciones anteriormente mencionadas, se decidió que el término buque de navegación marítima no fuera suprimido. Con relación a los sujetos legitimados en la convención, se acordó que el derecho a invocar la limitación de responsabilidad se extendiera a los aseguradores del buque en el mismo grado que el asegurado, y a los salvadores.³⁴

Como resultado del análisis del artículo 2 de la convención, reclamaciones sujetas a limitación, se acordó que las mismas deberían ser enumeradas en

³⁴Cfr. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, en <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications>, págs. 47-52.

sentido positivo, pues con ello se daba mayor amplitud al alcance para limitar las responsabilidades que pudieren surgir en relación con reclamaciones de derecho marítimo.³⁵

Por su parte, la revisión de las reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación, artículo 3 se centró en determinar que los reclamos relacionados con daños nucleares o contaminación, entre otros, debían insertarse como excepciones a aquellos que son objeto de limitación, por existir disposiciones equivalentes en otros tratados internacionales específicos. Por ejemplo, para las reclamaciones relacionadas con daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, la responsabilidad se encuentra regulada en el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos” de 1969.³⁶

Consideramos que, de ser la intención de los Estados contratantes, el artículo en comento hubiera sido el más indicado para incluir los daños ocasionados a artefactos navales como excepciones a la limitación. Sin embargo, no se discutió nada relacionado con este tema. De hecho, los trabajos preparatorios indican que el único apartado que fue discutido sin ser aprobado para este artículo fue el relativo a la limitación de la responsabilidad respecto de la pérdida o daños físicos sujetos a cualquier convención internacional reconocida

³⁵Cfr. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol of 1996, *Op. Cit.*, pág. 74.

³⁶Cfr. *Ibidem*, pág. 106.

por la Organización de las Naciones Unidas o de cualquier otra legislación que estableciera límites de responsabilidad equivalentes.³⁷

Por otro lado, vale la pena mencionar que en los debates relacionados con el artículo 4 se discutió que la conducta excluida del derecho a la limitación debía consistir únicamente en un actuar intencional o temerario y a sabiendas de que probablemente se ocasionaría el perjuicio. Esto, debido a que el concepto de negligencia resultaba complicado de delimitar e inclusive de aplicar para cada caso en concreto. De acuerdo con lo discutido por diversas delegaciones durante estos trabajos preparatorios, la intención de redactar de forma tan amplia este artículo radicó en el hecho de que se pretendía otorgar la mayor seguridad jurídica posible para todas las partes involucradas. Por un lado, la redacción propuesta tenía la intención de proteger a los patronos de las responsabilidades en las que pudiesen incurrir sus empleados. Por el otro, se pretendía evitar que cualquier reclamante encontrara una forma sencilla de impedir que el responsable limitara su responsabilidad por los daños ocasionados.³⁸

En relación al artículo 15 de la convención, ámbito de aplicación, se propuso establecer que el tratado no aplicaría para vehículos de sustentación neumática ni para plataformas flotantes como las utilizadas para la exploración y explotación de los recursos naturales del fondo marino.

³⁷Cfr. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention 1976 and its Protocol of 1996, *Op. Cit.*, pág. 133.

³⁸Cfr. *Ibidem*, pág. 135.

En virtud de ello, regresó a la discusión la posibilidad de establecer una limitación a la responsabilidad respecto de las embarcaciones dedicadas a la navegación interior. En este sentido, se propuso nuevamente eliminar del artículo 1 el término buque de navegación marítima.³⁹

Aun cuando definir si la limitación de responsabilidad debería aplicar o no para este tipo de embarcaciones no es objeto de este estudio, de dicho debate se desprenden elementos interesantes para comprender la intención de los Estados participantes en estas conferencias al redactar este artículo.

Por ejemplo, la delegación germana manifestó que si se eliminaba dicho término del artículo 1, el artículo 15, párrafo 2, inciso (a), relativo a las embarcaciones destinadas a la navegación en vías navegables interiores dejaba de ser necesario.

En este sentido, la delegación de Francia intervino al expresar que la propuesta sueca no tenía sentido, y recalcó que el objeto de las conferencias se basaba en la navegación marítima.⁴⁰

De todas las discusiones sobre este tema, se desprende que la controversia se centraba en cómo limitar la responsabilidad de las embarcaciones al considerar a la navegación como cualidad distintiva de este tipo de construcciones.

³⁹Cfr. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Préparatoires of the LLM Convention 1976 and of the Protocol of 1996, *Op. Cit.*, págs. 355-356.

⁴⁰Cfr. *Ibidem*, págs. 357-379.

A partir de los argumentos relacionados con la responsabilidad de los buques dedicados a la explotación de los recursos naturales, surgieron algunos comentarios con relación a las plataformas. La delegación francesa destacó que en su legislación interna se incluían disposiciones relacionadas tanto a buques como a otras estructuras dedicadas a la exploración y explotación de la plataforma continental.

Uno de los observadores del Comité Marítimo Internacional tuvo a bien establecer que todas las convenciones marítimas aplicaban a buques de navegación marítima; no obstante, muchas estructuras utilizadas en la actualidad para operaciones de perforación no eran verdaderamente buques. También, manifestó que el Comité Marítimo Internacional se había dado a la tarea de regular esta situación y había concluido que por costumbre, los buques dedicados a la perforación se encontraban cubiertos por el régimen de limitación de las convenciones internacionales y que las plataformas quedaban fuera del alcance de estos instrumentos. Inclusive, sugirió que todas las estructuras dedicadas a este tipo de operaciones deberían ser objeto de un convenio internacional específico.

La delegación noruega brindó a la discusión la posibilidad de permitir que los buques de perforación pudieran ser tratados de igual manera que las plataformas en tanto el nuevo convenio quedaba listo.

La representación sueca apoyó la moción, al creer que la misma limitación debía ser aplicada para todas las estructuras comprometidas en la exploración

y explotación del lecho marino. Especificó, que no se trataba solamente de permitir una limitación para dichas estructuras, sino también de evitar cualquier ambigüedad que pudiera surgir de la excepción prevista en el artículo 15 para las plataformas de perforación.

Al respecto, la delegación de Estados Unidos mencionó que muchas plataformas de perforación no tienen el diseño de un buque. Además, el hecho de establecer una limitación para las plataformas en función de su tonelaje saldría de toda realidad, dadas las dimensiones de dichas estructuras.

En concordancia, esta delegación estableció un punto fundamental para distinguir las de los buques: las plataformas no cuentan con medios de propulsión propios, pues al ser usualmente trasladadas a través de flotillas complejas, se encuentran aisladas de daños marítimos comunes.

En réplica, la delegación de Noruega explicó que su intención era establecer que la limitación para los buques dedicados a la perforación fuera establecida en la legislación interna del Estado que así lo considerara conveniente. Enfatizó también, que su referencia era únicamente hacia los buques, pues las plataformas de perforación quedaban fuera del ámbito de aplicación del convenio.

En posteriores discusiones, la delegación polaca sugirió incluir en dicha disposición a las plataformas flotantes; moción que fue apoyada por el Reino Unido. De este modo, la redacción del artículo 15, párrafo 5, inciso b) fue aprobada para excluir del ámbito de aplicación del convenio a las plataformas

flotantes dedicadas a la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.⁴¹

Como resultado de todos estos trabajos y discusiones, se celebró una conferencia diplomática para discutir la adopción de este nuevo convenio internacional sobre la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo. La conferencia fue celebrada en Londres, del 1° al 19 de noviembre de 1976, donde tuvo entre otros participantes a México. El “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976” fue adoptado el 19 de noviembre de ese mismo año, y entró en vigor el 1° de diciembre de 1986.

⁴¹Cfr. COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention 1976 and of the Protocol of 1996, *Op. Cit.*, pág. 380.

CAPÍTULO 3. MARCO JURÍDICO VIGENTE.

En este capítulo haremos referencia a ordenamientos jurídicos nacionales e internacionales que regulan el régimen de limitación de la responsabilidad civil nacida de reclamaciones de derecho marítimo en México. Particularmente, mencionaremos aquellas disposiciones contenidas en la legislación nacional relativas al tema de nuestro estudio y continuaremos con el análisis de los artículos relevantes del “Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, del cual México forma parte.

3.1 Marco jurídico nacional.

En atención al orden jerárquico de las leyes mexicanas, comenzaremos nuestro análisis con las disposiciones constitucionales relacionadas con las controversias marítimas y la aplicación de los tratados internacionales en México. Posteriormente, analizaremos el contenido de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” por ser la ley especial en la materia.

3.1.1 “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

De conformidad con el artículo 104 de la Constitución, en México, las controversias que versen sobre derecho marítimo serán conocidas por los tribunales de la Federación.⁴²

Este artículo también establece que las controversias de orden civil o mercantil relacionadas con el cumplimiento y aplicación de leyes federales o tratados

⁴²Cfr. “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, 5 de febrero de 1917, última reforma 7 de julio de 2014, en <http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/index.html>, pág. 91.

internacionales serán competencia de estos tribunales. Sin embargo, faculta al actor para elegir tribunales del orden común siempre y cuando solamente se afecten intereses de particulares.⁴³

Por su parte, el artículo 133 establece *“Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República con la aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados”*.⁴⁴

Por lo tanto, dentro del sistema jurídico mexicano, la aplicación del Convenio de 1976 es obligatoria y encuentra su primer fundamento legal en la Constitución, toda vez que se trata de un instrumento internacional firmado y ratificado por el Estado mexicano.

3.1.2 “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”.

Como advertimos al principio de este capítulo, la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” es la ley especial en materia marítima. Su objeto consiste en regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo. Las embarcaciones y artefactos navales pertenecientes a la Secretaría de Marina,

⁴³Cfr. “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, *Op. Cit.*, pág. 91.

⁴⁴*Ibidem*, pág. 134.

quedan exceptuadas de la aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley de Navegación.

En concordancia con el artículo 104 constitucional, el artículo 4 de la Ley reitera la jurisdicción federal en todo lo relacionado con las vías navegables, navegación y comercio marítimos, así como todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.⁴⁵

Asimismo, este artículo establece que para efectos de la Ley, las embarcaciones y los artefactos navales serán objeto de regulación idéntica, y exceptúa a las embarcaciones o artefactos navales de extraordinaria especialización. A pesar de las evidentes diferencias entre ambos tipos de construcciones, la Ley no establece un trato distinto, especial o preferencial de unas sobre otras.⁴⁶

También resulta oportuno mencionar que el artículo 5 de la Ley establece que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos se encuentran sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, y en caso de encontrarse fuera de aguas nacionales, les será aplicable la legislación mexicana sin perjuicio de la observancia de las leyes extranjeras. Por lo que se refiere a las embarcaciones y artefactos navales extranjeros, éstos estarán sujetos a la jurisdicción

⁴⁵Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Op. Cit.*, pág. 3.

⁴⁶Cfr. *Idem*.

mexicana y al cumplimiento de la legislación nacional por el simple hecho de encontrarse en aguas mexicanas.⁴⁷

Tratándose de la interpretación de los tratados internacionales y de las reglas internacionales referidas por la Ley, el artículo 264 establece que las autoridades judiciales deberán fundar sus resoluciones y considerar el carácter uniforme del derecho marítimo.⁴⁸

Lo anterior cobra bastante sentido al considerar que la comunidad internacional ha manifestado que necesita de reglas uniformes que determinen la forma en que serán llevadas a cabo sus transacciones comerciales, así como de seguridad jurídica y de mecanismos prácticos para definir desde donde comienzan y hasta donde terminan sus derechos y obligaciones sin importar el lugar donde se encuentren.

Aún cuando dicha uniformidad no se ha logrado completamente, nuestra legislación nacional plasma también este esfuerzo al determinar que la interpretación de los contratos internacionalmente aceptados corresponda al contenido que se acuerda sobre los mismos en el ámbito internacional.

Para el caso que nos ocupa, la Ley de Navegación cuenta con todo un capítulo que regula la responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos. El artículo 175 establece que, al ocurrir un siniestro marítimo, el propietario de una embarcación o artefacto naval será responsable de todos los daños causados a terceros que le sean imputables, ya sea por la explotación del buque o por su

⁴⁷Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Op. Cit.*, pág. 3.

⁴⁸Cfr., *Ibidem*, pág. 59.

carga, así como por las medidas tomadas para prevenir o minimizar los daños causados.⁴⁹

En consecuencia, todas las embarcaciones que naveguen en aguas mexicanas, y los artefactos navales que se encuentren en las mismas, están obligados a contratar un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil para responder por dichos daños.

Sin perjuicio de lo anterior, el artículo 177 de la Ley contempla que toda reclamación derivada de un siniestro marítimo estará regida por el “Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, o en su caso, por los regímenes de responsabilidad especiales de otros tratados internacionales o por el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños Causados por la Contaminación de Aguas Marinas del Mar por Hidrocarburos”.⁵⁰ Entonces, para el caso que nos ocupa, la aplicación del Convenio de 1976 se encuentra expresamente establecida en la ley especial de la materia y reforzada por el artículo 133 constitucional anteriormente referido.

Asimismo, es oportuno destacar que los artículos 304 a 322 de la Ley de Navegación establecen un procedimiento específico para invocar la limitación de la responsabilidad civil.

A pesar de que no es objeto de este trabajo estudiar a detalle el procedimiento para solicitar la limitación de responsabilidad contenido en la Ley de

⁴⁹Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 45.

⁵⁰Cfr. *Ibidem*, págs. 46-47.

Navegación, es necesario describirlo de forma general para establecer con mayor claridad la interpretación y aplicación del Convenio de 1976 en México, particularmente, en el caso práctico que abordaremos en el capítulo 4 de esta investigación.

En este orden de ideas, comenzaremos por afirmar que el artículo 304 de la Ley es claro al establecer que el proceso de limitación tiene por objeto que se declare la existencia del derecho a ella, y en caso de fijar una condena, determinar la suma total que deberá pagarse, así como la forma en que dicha cantidad deberá ser distribuida entre el conjunto de acreedores que deban ser indemnizados. El propósito de crear un fondo de limitación en este procedimiento es constituir un patrimonio de afectación para pagar los créditos que se reconozcan durante el mismo.⁵¹

El artículo 305 de la Ley ordena la aplicación del Convenio de 1976 para cualquier acción con la que se intente la limitación de la responsabilidad, y menciona al “Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos” para las acciones de limitación en dicha materia.⁵²

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 307, la Ley otorga un año para que el propietario, naviero, o sujeto legitimado presente una solicitud de declaración de limitación de responsabilidad a partir de que tenga conocimiento de la primera reclamación instaurada en su contra y que se encuentre sujeta a

⁵¹Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, *Op. Cit.*, pág. 67.

⁵²Cfr. *Idem*.

limitación. Sin embargo, cabe destacar que aún cuando el responsable no tenga conocimiento de reclamaciones o acciones o en su contra, la ley lo faculta para solicitar que se declare su derecho a la limitación, siempre y cuando lo ejerza dentro del año siguiente al acontecimiento que dio origen a la misma.⁵³

Así, el procedimiento para obtener la declaración de limitación de responsabilidad inicia con la presentación de una solicitud, de la cual conocerá el Juez de Distrito competente en el puerto donde se produjo el acontecimiento, o en su defecto, en el primer puerto en donde el buque haga escala después del accidente. En caso de que esto no sea posible, será competente el Juez de Distrito con jurisdicción en el puerto de origen del último viaje o el del puerto de destino, a elección del actor.

Tal y como se encuentra previsto en el artículo 308,⁵⁴ la solicitud de declaración de limitación de responsabilidad deberá contener la información siguiente:

-Nombre, denominación o razón social del actor.

-Nombre del buque.

-Narración descriptiva del viaje durante el cual sucedieron los hechos que causaron la probable responsabilidad.

-Monto a que se pretende limitar la responsabilidad junto con la fórmula utilizada para calcular el mismo.

⁵³ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Op. Cit.*, pág. 66.

⁵⁴ Cfr. *Ibidem*, págs. 307-308.

- Relación de probables reclamantes al fondo de limitación, así como sus nombres y domicilios, y las causas y cuantía de los créditos que pudiesen presentar en contra del fondo.

Asimismo, para que pueda ser admitida a trámite dicha solicitud, el actor debe presentar el título de propiedad de la embarcación, copia certificada de su arqueo y, de ser el caso, del folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, así como el billete de depósito por la cantidad por la que pretenda limitar su responsabilidad o garantía suficiente para ello.⁵⁵

Una vez que el Juez de Distrito admita a trámite el procedimiento, citará a los presuntos acreedores para que presenten sus créditos a examen, los cuales pueden ser nacionales, extranjeros, con domicilio conocido o sin domicilio conocido. En caso de que los presuntos acreedores no presenten sus créditos en el tiempo y la forma establecidos por la ley, posteriormente no podrán ejercer derecho alguno relacionado con su reclamación en contra del propietario, naviero, o sujeto legitimado a limitar su responsabilidad.

El juez examinará los créditos que le sean presentados de conformidad con las reglas que se siguen para los juicios ordinarios mercantiles y en consecuencia, dictará una sentencia de reconocimiento de créditos. Dicha resolución es apelable en efecto devolutivo.

Una vez que dicha resolución haya causado estado, el juez citará a una audiencia final en la cual resolverá si se declara el derecho a la limitación de la

⁵⁵ Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", *Op. Cit.*, pág. 68.

responsabilidad, y de ser el caso, informará a los acreedores reconocidos la proporción en la cual serán pagados sus créditos. Esta sentencia definitiva es apelable en ambos efectos.

3.2 Marco jurídico internacional.

3.2.1 “Convenio Sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”.

Como se ha reiterado a lo largo de esta investigación, el Convenio de 1976 es el tratado internacional aplicable para la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo en México. A pesar de que dicho instrumento fue firmado en 1976 y entró en vigor diez años después, México se adhirió al mismo en 1994, según el Decreto de Promulgación publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de agosto de ese año.

Dicho tratado plasma el deseo de los Estados contratantes en establecer de común acuerdo reglas uniformes relativas a la limitación de responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo. Del mismo modo que en el capítulo 2, acotaremos nuestro estudio únicamente a los artículos 1, 2, 3, 4 y 15 por ser los relevantes para nuestro análisis, sin que ello implique un menosprecio al resto de sus disposiciones.

De este modo, tratándose de las personas con derecho a la limitación de responsabilidad, el artículo 1 contempla lo siguiente:

“1. Los propietarios de buques y los salvadores, tal como se les define a continuación, podrán limitar la responsabilidad nacida de las reclamaciones que

se enumeran en el Artículo 2, acogiéndose a las disposiciones del presente Convenio.

2. Por propietario se entenderá el propietario, el fletador, el gestor naval y el armador de un buque de navegación marítima.

3. Por salvador se entenderá toda persona que preste servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento. Figurarán también entre estas operaciones aquellas a que se hace referencia en los apartados d), e) y f) del párrafo 1 del Artículo 2.

4. Si se promueven cualesquiera de las reclamaciones enunciadas en el Artículo 2 contra cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o el salvador, esa persona podrá invocar el derecho de limitación de la responsabilidad estipulado en el presente Convenio.

5. En el presente Convenio, la responsabilidad del propietario de un buque comprenderá la responsabilidad nacida de una acción incoada contra el buque mismo.

6. Todo asegurador de la responsabilidad por reclamaciones que estén sujetas a limitación de conformidad con las reglas del presente Convenio tendrá derecho a gozar de los privilegios del Convenio en la misma medida que el asegurado.

*7. El hecho de invocar la limitación de responsabilidad no constituirá una admisión de responsabilidad.*⁵⁶

El primer elemento a destacar de este artículo es la enumeración de los sujetos a los cuales el convenio les otorga el derecho de limitar su responsabilidad. Como resultado del análisis realizado por el Comité Marítimo Internacional y los demás Estados durante los trabajos preparatorios del tratado, el vínculo del propietario y de otros sujetos relacionados con la explotación y operación del buque se incluye en esta disposición. Lo anterior, se evidencia al definir como propietario de un buque de navegación marítima al fletador, gestor naval y armador del mismo, y permitir invocar la limitación de responsabilidad a cualquier persona de cuyas acciones, omisiones o negligencia sean responsables el propietario o los salvadores del buque, así como a los aseguradores y salvadores del mismo.

Aunado a ello, resulta indispensable destacar que los sujetos legitimados para invocar este derecho deben ser propietarios, salvadores o aseguradores de un buque de navegación marítima. Al tomar en consideración las discusiones vertidas durante la Conferencia de Hamburgo que dieron origen a este tratado, es de concluirse que el acuerdo general definió que la aplicación del convenio fuera otorgada únicamente a las personas vinculadas con embarcaciones, y dejó fuera a los artefactos navales.

⁵⁶ "Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976", *Op. Cit.*, pág. 1.

Sin perjuicio de las excepciones contempladas en otras disposiciones del tratado, el segundo artículo del convenio establece que las siguientes reclamaciones estarán sujetas a limitación:

“1. A reserva de lo dispuesto en los Artículos 3 y 4, 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;

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 contrato con la persona responsable”.⁵⁷

En la redacción de este artículo, encontramos que la sugerencia propuesta en los trabajos preparatorios sobre enumerar las reclamaciones sujetas a limitación en sentido positivo fue aceptada. El inciso a) menciona en un aspecto general aquellas reclamaciones relacionadas con la muerte, lesiones corporales o pérdidas o daños sufridos a las cosas, sin especificar que dichos daños sean limitados a la naturaleza, alcance o tipo de las afectaciones causadas.

⁵⁷“Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, *Op. Cit.*, págs. 1-2.

Las reclamaciones establecidas en los incisos b) y c) se relacionan con perjuicios que deriven de retrasos en el transporte o de la violación de derechos extracontractuales vinculados directamente con la explotación del buque o con operaciones llevadas a cabo para brindarle auxilio o realizar labores de salvamento.

Los incisos d) y e) se refieren a reclamaciones relacionadas con actividades que se llevan a cabo para reflotar, remover, destruir o eliminar los restos de un buque accidentado o de su cargamento, y el inciso f) establece que pueden ser objeto de reclamación las acciones llevadas a cabo para aminorar o evitar los perjuicios respecto de los cuales la persona responsable pretende limitar su responsabilidad.

Por lo tanto, es de interpretarse que, a reserva de las excepciones contempladas en el convenio, cualesquier daños personales o en las cosas serán sujetos de limitación, siempre y cuando, en conexión con el artículo 1, dichos daños o pérdidas atribuibles a los propietarios, salvadores o aseguradores de un buque de navegación marítima, en la forma en la que éstos se encuentran definidos por el convenio.

El resto de las reclamaciones que pueden ser objeto de este tratado reflejan la preocupación de los Estados contratantes de otorgar un amplio espectro a los accidentes marítimos que pudiesen ocurrir en virtud de cada travesía. Por ello, entre dichas reclamaciones encontramos aquellas relacionadas con la directa

explotación del buque, con las operaciones de auxilio o salvamento, remociones, y destrucción de cargamento, entre otras.

No obstante lo anterior, los artículos 3 y 4 del convenio establecen las situaciones y conductas que no pueden ser objeto de limitación.⁵⁸ Dentro de las reclamaciones exceptuadas para invocar este derecho, se encuentran aquellas relacionadas con operaciones de auxilio o salvamento o avería gruesa, daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos y daños nucleares.

La razón para exceptuar este tipo de reclamaciones descansa en el hecho de que existen instrumentos internacionales específicos para regular el régimen de limitación para estas situaciones. Así, encontramos que las operaciones de auxilio o salvamento se encuentran reguladas por el “Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989”, o bien por lo concertado en el contrato de salvamento acordado entre las partes. Asimismo, 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 prevé lo pertinente para la responsabilidad derivada de daños por hidrocarburos. Por lo que se refiere a los daños nucleares, el convenio deja abierta la posibilidad de que sea la legislación nacional o la internacional la que regule el régimen de responsabilidad en esta materia.

⁵⁸Cfr. “Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, *Op. Cit.*, pág. 2.

Tampoco podrán ser objeto de limitación las reclamaciones promovidas por los empleados de los propietarios o salvadores, ni de sus herederos o de las personas a su cargo, si en virtud de la ley que regule el contrato de servicio celebrado con sus empleados, el propietario de un buque o su salvador no tuvieran derecho a limitar su responsabilidad respecto de dichas reclamaciones.

Tratándose de la conducta que excluye el derecho a la limitación, el tratado es claro al determinar que cuando se demuestre que el perjuicio fue ocasionado por una acción u omisión incurrida de forma intencional, temeraria o a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio, la persona responsable no tendrá derecho a limitar su responsabilidad.

Debemos destacar que la culpa o negligencia de la persona responsable por dichos daños no constituye una excepción al derecho de limitar su responsabilidad. Tal y como se explicó en los antecedentes y trabajos preparatorios del convenio, resultaba por demás complicado para la comunidad internacional establecer un criterio uniforme para determinar qué acciones podían ser consideradas como negligentes o culposas en cada caso en particular y hasta qué grado, por lo que resultó preferible permitir que dichas acciones puedan estar sujetas a la limitación.

En vista de lo anterior, podemos afirmar que de acuerdo con lo establecido por el artículo 4 del convenio, el derecho a invocar la limitación depende únicamente del sujeto que resulte responsable el daño, y nunca de aquella que lo recibe o se ve afectado por sus consecuencias.

Por otra parte, el ámbito de aplicación del Convenio de 1976 se encuentra dispuesto en el artículo 15. Al respecto, se establece que el tratado será aplicable siempre que cualquiera de los sujetos mencionados en el artículo 1 intente limitar su responsabilidad, conseguir el levantamiento de un embargo sobre el buque o de otros bienes, o la devolución de cualquier fianza, ante los tribunales o dentro de la jurisdicción de un Estado Parte.

En concordancia, esta misma disposición otorga el derecho a los Estados de excluir del derecho de limitación a los sujetos que lo invoquen sin tener su residencia habitual o sede comercial en un Estado parte del convenio, o bien cuando el buque relacionado con la reclamación no enarbole el pabellón de un Estado Parte.

Como referimos en el capítulo 2, durante la preparación de este instrumento internacional se discutió otorgar el beneficio de la limitación a estructuras que no contaran con las características que reúne un buque de navegación marítima. Si bien el compromiso de los Estados Parte es otorgar este derecho a los sujetos legitimados en el artículo 1, con relación a las reclamaciones contenidas en el artículo 2, el convenio deja a salvo su discrecionalidad para regular internamente que el sistema de limitación de responsabilidad resulte aplicable a otro tipo de embarcaciones. Esta salvedad se encuentra en los párrafos 2 y 3 del artículo 15, los cuales establecen lo siguiente:

“...2. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a los buques que sean:

a) de conformidad con la legislación del Estado de que se trate, buques destinados a vías navegables interiores;

b) buques de arqueo inferior a 300 toneladas.

El Estado Parte que opte por hacer uso de la facultad estipulada en el presente párrafo notificará al depositario cuáles son los límites de responsabilidad adoptados en su legislación nacional o bien el hecho de que no existen tales límites.

*3. Todo Estado Parte podrá regular mediante disposiciones expresas de su legislación nacional el sistema de limitación de responsabilidad aplicable a las reclamaciones surgidas en casos en que no se vean afectados en modo alguno intereses de personas que sean súbditos de otros Estados Partes”.*⁵⁹

De este modo, la controversia relativa a la limitación de responsabilidad de embarcaciones menores o destinadas a la navegación interior fue resuelta. La regla general es que las embarcaciones menores pueden acogerse a los beneficios del convenio. Sin embargo, aquellos Estados que pretendan otorgar límites distintos a los establecidos por el tratado para este tipo de embarcaciones podrán hacerlo siempre y cuando notifiquen al depositario del

⁵⁹“Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, *Op. Cit.*, pág. 7.

convenio cuáles son los límites adoptados por su legislación nacional. Una vez más, el derecho a invocar la limitación de responsabilidad se refiere únicamente a embarcaciones y no incluye a artefactos navales.

Asimismo, el tratado permite regular internamente la limitación de la responsabilidad cuando la reclamación no involucra los intereses de personas que sean súbditos de otros Estados parte. Es decir, en aquellos casos en los que una reclamación solamente involucre a sus nacionales.⁶⁰

Por otra parte, este instrumento condiciona su aplicación respecto de los buques construidos, adaptados o utilizados para la realización de operaciones de perforación. En un esfuerzo por mediar las diferentes posturas planteadas respecto de este tema, los Estados Parte decidieron que el convenio será aplicable solamente si el Estado Parte no ha fijado en su legislación nacional un límite de responsabilidad superior al estipulado en este tratado o si dicho Estado no forma parte de otro convenio internacional que regule un sistema de responsabilidad respecto de dichos buques.⁶¹

La intención de la comunidad internacional de extender la protección a este tipo de construcciones se encuentra basada en el hecho de que, al ser buques, realizan actividades de navegación que conllevan riesgos importantes. No obstante, por la naturaleza de sus operaciones, mayoritariamente se encuentran posicionados en un solo punto mientras perforan el lecho marino, o en caso de desplazarse, se trasladen a distancias más cortas que otro tipo de

⁶⁰Cfr. "Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976", *Op. Cit.*, pág. 7.

⁶¹Cfr. *Ibidem*, pág. 8.

buques. Esto aminora las posibilidades de que sufran algún accidente durante su travesía.

Finalmente, en el párrafo 5 del artículo 15 del convenio se establece lo siguiente:

“...5. El presente Convenio no será aplicable a:

a) vehículos de sustentación neumática;

*b) plataformas flotantes construidas para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos”.*⁶²

En este sentido, el tratado es claro al no permitir que el derecho a limitar la responsabilidad sea invocado por propietarios ni de vehículos de sustentación neumática ni de plataformas flotantes como las mencionadas en la disposición en cita.

En los convenios de 1924, de 1957 y en los trabajos preparatorios del tratado de 1976, la intención de esta limitación es proteger las operaciones de los buques de navegación marítima basados en las características que los distinguen de otro tipo de estructuras. Una embarcación de esta naturaleza realiza actividades, percibe ingresos y enfrenta riesgos que no pueden ser comparables ni con un vehículo de sustentación neumática ni con las plataformas flotantes construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales. Por lo tanto, el convenio es congruente al negar la

⁶²“Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, *Op. Cit.*, pág. 8.

protección concedida a la industria de la navegación marítima, cuando se trate de construcciones que no reúnen las características de un buque de esta naturaleza.

Como referimos anteriormente, el 2 de mayo de 1996 se firmó un protocolo adicional a este convenio, el cual entró en vigor hasta el 13 de mayo de 2004.

El Estado mexicano no forma parte de dicho protocolo.

CAPÍTULO 4. CASO PRÁCTICO.

Tal y como hemos establecido a lo largo de este trabajo, la limitación de la responsabilidad civil nacida de reclamaciones de derecho marítimo ha evolucionado conforme al desarrollo de la industria marítima en el mundo y se encuentra actualmente regulada por el Convenio de 1976. México forma parte de dicho tratado y a través de la Ley de Navegación, se establecen disposiciones específicas en su legislación interna para llevar a cabo un procedimiento de esta naturaleza.

Una vez referidos los conceptos teóricos que involucran esta temática, consideramos pertinente ejemplificar con un caso práctico la aplicación de la limitación de responsabilidad que se inició en 2010 por los propietarios de un buque de bandera mexicana que colisionó con una plataforma flotante en aguas mexicanas, para posteriormente entrar al estudio de la resolución de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

En contraste, consideramos adecuado desarrollar las conclusiones a las que llegó el Ministro José Ramón Cossío en su voto particular, y las razones por las que compartimos que el criterio utilizado por la Suprema Corte de Justicia es contrario a la debida interpretación del “Convenio Sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”.

Con el fin de proteger la información personal de las partes involucradas en dicho procedimiento de limitación, los datos de identificación del buque, de la plataforma, y de sus propietarios serán sustituidos por otros que nos permitan el

adecuado desarrollo del tema. Las características de ambas construcciones navales necesarias para desarrollar los puntos medulares de nuestra investigación, no serán modificadas.

El pasado 27 de febrero de 2010, la embarcación “501” propiedad de la empresa mexicana “Vader”, colisionó accidentalmente contra la plataforma “Rebelde”, propiedad de “Amidala” en las costas del Golfo de México. En virtud de dicho accidente, Vader inició un procedimiento de limitación de responsabilidad con base en las disposiciones del Convenio del 76 y de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” vigente en nuestro país, que fue admitido y tramitado por el Juez de Distrito del estado de Tabasco.

Amidala fue el único acreedor que compareció a dicho procedimiento de limitación. Sin embargo, su reclamación en contra del fondo de limitación constituido por Vader no fue realizada en legal tiempo y forma.

En consecuencia, el Juzgado Tercero de Distrito emitió una sentencia definitiva en la cual declaró concluido el procedimiento de limitación de responsabilidad, toda vez que los presuntos acreedores de Vader, no habían presentado reclamación válida dentro del término que les fue concedido.

Ante ello, Amidala promovió un recurso de apelación en contra de dicha sentencia, del cual conoció el Primer Tribunal Unitario del Décimo Circuito. El 18 de enero de 2012, el Tribunal decidió declarar la legal existencia del derecho de limitación de responsabilidad a favor de Vader.

En contra de dicha resolución, Amidala presentó un amparo directo ante el Tribunal Colegiado en Materias Civil y del Trabajo del Décimo Circuito, y alegó entre otros argumentos, la inadecuada interpretación del Convenio de 1976, y la violación de los artículos 1, 13, 14, 16 y 133 de la Constitución. Una vez que dicho procedimiento fue admitido a trámite, Amidala solicitó a la Suprema Corte de Justicia de la Nación que ejerciera sus facultades de atracción.

La Primera Sala de este máximo tribunal conoció de dicho amparo, y mediante acuerdo emitido por el Presidente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, de fecha 28 de agosto de 2012, se ordenó turnar el asunto al Ministro Arturo Zaldívar Lelo de Larrea, a efecto de formular el proyecto de sentencia correspondiente. El 13 de febrero de 2013, determinó con tres votos a favor y dos en contra, otorgar a Amidala el amparo y protección de la justicia federal.

La resolución emitida por la Primera Sala se basó en una interpretación estrictamente gramatical del Convenio de 1976, que en nuestra opinión, resulta contraria al espíritu, objeto y fin del tratado, y además, contraria a la interpretación que se ha efectuado a nivel internacional por todos aquellos países signatarios del mismo. A continuación nos permitimos desarrollar el criterio emitido por la Primera Corte a fin de comparar el mismo con los conceptos, antecedentes y disposiciones vertidos en los primeros capítulos de este trabajo.

4.1 Amparo directo 62/2012. Sentencia de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación.

Dentro de los conceptos de violación alegados por Amidala, se indicó que la sentencia emitida por el Tribunal Unitario no hacía distinción respecto del alcance de la limitación de responsabilidad ni de los casos en que está prohibida la aplicación del Convenio de 1976. En su calidad de quejosa, Amidala argumentó que el tratado contiene una serie de excepciones bajo las cuales no procede el derecho a la limitación y otras en las cuales dicho instrumento no aplica a situaciones específicas.

En este sentido, Amidala señaló que en el escrito inicial de Vader, mediante el cual se inició el procedimiento de limitación, dicha empresa señaló que un buque de su propiedad colisionó con la plataforma Rebelde, misma que es flotante y que se encontraba, al momento de la colisión, en la superficie del mar. Asimismo, indicó que el Certificado Permanente de Registro de la plataforma especificaba la naturaleza de la misma y que, por lo tanto, se acreditaba que ésta se encontraba en los supuestos establecidos por el convenio como caso de excepción para su aplicación.

Amidala fundamentó este concepto de violación en el artículo 15 del tratado, el cual indica de forma expresa, clara y terminante prohibiciones para su aplicación al señalar que éste no será aplicable a vehículos de sustentación neumática ni a plataformas flotantes construidas para la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.

La Primera Sala de la Corte encontró fundado el concepto de violación referido por Amidala al sostener que la sentencia emitida por el Tribunal Unitario ignoró la distinción entre los casos en los que aplica el tratado y en los que no es aplicable, de conformidad con el artículo 15.

A mayor abundamiento, la Primera Sala estimó que el agravio presentado por Amidala implicaba un planteamiento de improcedencia de la acción y de la vía al estimar que las disposiciones del Convenio de 1976 no eran aplicables al procedimiento iniciado por Vader.

Sin embargo, dicha improcedencia no fue analizada por el juez de origen al resolver el procedimiento de limitación de responsabilidad, puesto que no entró en el estudio correspondiente para determinar si en el caso en particular se actualizaba alguna de las hipótesis previstas en el convenio para excluir o impedir la aplicación del mismo.

Puesto que la procedencia de la acción y de la vía deben ser revisadas de oficio, la Primera Sala concluyó que dicha circunstancia no solo debió ser analizada por el juzgador de origen, sino por el Tribunal Unitario al momento de resolver la apelación presentada por Amidala.

Al respecto, la Primera Sala manifestó también que dicha omisión resultaba superlativa para el caso por dos razones principales. En primer lugar, porque Vader expuso reiterada y expresamente que el accidente respecto del cual pretendía limitar su responsabilidad había ocurrido entre un buque de su propiedad y una plataforma. En consecuencia, si Vader pretendía hacer efectiva

la aplicación del Convenio de 1976 y limitar su responsabilidad, debió informar al juzgador que la plataforma en cuestión no era una plataforma flotante construida para la exploración o explotación de recursos naturales.⁶³

En otras palabras, la Primera Sala de la Suprema Corte determinó que existía un defecto en el planteamiento informativo de la demanda puesto que en atención a los principios generales del derecho, corresponde a las partes dar los hechos y al juzgador aplicar el derecho; por lo tanto, Vader tenía el deber de informar al juez que la plataforma Rebelde no era flotante, y en consecuencia le era aplicable lo dispuesto por el Convenio de 1976.

El segundo razonamiento de la Corte refirió a que el tratado en mención prevé expresamente que no será aplicable a plataformas flotantes construidas para la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos, como en el caso que nos ocupa. La Primera Sala determinó que respecto del artículo 15, punto 5, inciso (b) del convenio que *“...resulta clara en su redacción al contener una **hipótesis de exclusión absoluta**, por lo que conduce a interpretarla en un sentido extenso, es decir, con el alcance que de aludido tratado no es aplicable ni para conceder derechos (activamente) ni para imponer deberes, obligaciones o cargas (pasivamente), cuando se trate de*

⁶³Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, Sesionado por la Primera Sala el 13 de febrero de 2013, versión pública en <http://www2.scjn.gob.mx/ConsultaTematica/PaginasPub/DetallePub.aspx?AsuntoID=142541>, págs. 30-31.

plataformas flotantes construidas para la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos".⁶⁴

En este sentido, la Corte reconoció que Vader, en su calidad de tercero perjudicado en el juicio de amparo, manifestó que el artículo 15 se refería a aquellos sujetos que pretendían limitar su responsabilidad, a quienes llamó "los sujetos activos", y que los "sujetos pasivos", refiriéndose a los acreedores o personas afectadas por el incidente, no se encontraban contemplados en el artículo 1 del convenio, el cual indica qué personas tienen derecho a limitar su responsabilidad.

Sin embargo, estimó inaceptable el sentido de la interpretación de Vader, y argumentó que en el texto de dicho artículo no existía dato objetivo alguno que permitiera concluir que la excepción a la aplicación del tratado se refería solamente al sentido "activo" y no al "pasivo".⁶⁵

Adicionalmente, la Corte estimó que el hecho de que las plataformas referidas en el artículo 15 no se encontrasen previstas en el artículo 1 del convenio, evidenciaba que adoptar el criterio sugerido por Vader consentía que el artículo 15 resultaba ocioso e inútil, dado que si las plataformas no se encontraban incluidas en este primer artículo no podrían limitar su responsabilidad en términos del tratado.

⁶⁴SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.*, págs. 30-31.

⁶⁵Cfr. *Ibidem*, pág. 32.

En adición a lo anterior, la autoridad interpretó que el sentido gramatical del artículo 15 afirmaba claramente que el convenio no era aplicable a las plataformas en comento. Por lo tanto, interpretar tal afirmación para establecer que dicho artículo solamente se refería al derecho de invocar la limitación de responsabilidad pero no el deber de soportarla frente a terceros vulneraría el principio de seguridad jurídica.⁶⁶

La Primera Sala hizo referencia a los trabajos preparatorios del Convenio de 1976. Al respecto, sostuvo que, si bien quedaba clara la intención de sus miembros para que las plataformas no pudieran beneficiarse del convenio, en dichos trabajos no constaba una manifestación clara que afirmara que las plataformas sí debían soportar la restricción de su derecho para efectuar reclamaciones de derecho marítimo⁶⁷, de ahí que dicha autoridad se encontrara facultada a interpretar las disposiciones del convenio.

En virtud de lo anterior, el razonamiento de la Corte concluyó que, al sostener la inaplicabilidad del convenio respecto de las plataformas de manera absoluta ni para solicitar ni para soportar el derecho a la limitación de la responsabilidad “...se tutelaba el principio de equidad bajo una perspectiva de reciprocidad jurídica”.⁶⁸

La Corte señaló que si la regla general era que todos los buques pudieran limitar su responsabilidad, resultaba lógico que cualquiera de ellos estuviese

⁶⁶Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.*, pág. 33.

⁶⁷Cfr. *Ibidem*, pág. 34.

⁶⁸*Idem*.

obligado a soportar la limitación promovida por sus similares. Luego entonces, si por disposición del convenio, las plataformas nunca podían limitar su responsabilidad, resultaba lógico y equitativo que no estuviesen obligadas a soportar la limitación promovida por buques que las hubieren dañado, y se refirió nuevamente, a un criterio de equidad y reciprocidad jurídica.⁶⁹

Al encontrar fundado este concepto de violación, la Primera Sala estimó innecesario efectuar el análisis del resto de los argumentos vertidos por la quejosa. En consecuencia, concedió la protección de la justicia federal a Amidala y ordenó al Tribunal Unitario que dejara insubsistente la sentencia reclamada y emitiera otra que tomara en cuenta lo siguiente:

-Considerar que de conformidad con lo anterior, la sentencia del procedimiento de limitación era ilegal por atender a la aplicación del “Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976” por no haber distinguido los casos en los que dicho tratado no es aplicable y por lo tanto, resolver con jurisdicción propia la controversia.

-Tomar en consideración que en el Convenio de 1976 existían casos excepcionales para los cuales dicho tratado no resultaba aplicable, tal y como lo dispuesto por el artículo 15, punto 5, inciso b), que prohíbe la aplicación del tratado a plataformas flotantes construidas para la exploración y explotación de los recursos naturales de los fondos marinos o del subsuelo de éstos.⁷⁰

⁶⁹Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.* pág. 34.

⁷⁰Cfr. *Ibidem*, págs. 35 y 36.

Como se indicó anteriormente, el amparo 62/2012 fue resuelto por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, por mayoría de tres votos contra dos. El Ministro ponente de dicha resolución fue el Ministro Arturo Zaldívar Lelo de Larrea, y junto con él, los Ministros Olga Sánchez Cordero y Jorge Mario Pardo Rebolledo votaron a favor de la misma. En contra votaron los Ministros Alfredo Gutiérrez Ortiz Mena y José Ramón Cossío Díaz, éste último se reservó el derecho de formular su voto particular.

4.2 Voto Particular.

Con relación a la sentencia emitida por la Primera Sala de la Suprema Corte, el Ministro Cossío emitió su voto particular para exponer las razones por las cuales no compartía el sentido de dicho fallo.

En este sentido, el Ministro comenzó por retomar los argumentos vertidos por la Primera Sala en la resolución del amparo 62/2012, en los cuales se determinó que el Tribunal Unitario, como autoridad responsable, debió de atender los agravios interpuestos por Amidala respecto de la inaplicabilidad del Convenio de 1976 por tratarse, en el caso en particular, de una plataforma flotante construida para la exploración o la explotación de los recursos naturales de los fondos marinos.

También, retomó las consideraciones de la Primera Sala respecto del estudio de oficio que debieron realizar tanto el juzgador de origen como el Tribunal Unitario respecto de la procedencia de la acción y de la vía. Particularmente, se refirió a la determinación de la Corte en considerar que dicha omisión resultaba

superlativa, puesto que debía estudiarse si los hechos narrados en la demanda eran suficientes para informar al juez sobre la naturaleza de la plataforma colisionada y determinar así la aplicación del tratado para el caso en concreto.

Del mismo modo, el Ministro entró al estudio del artículo 15, apartado 5, inciso b) del convenio y del criterio utilizado por la Primera Sala para desestimar los argumentos presentados por Vader respecto de la interpretación de dicha disposición.

Como consecuencia de lo anterior, las razones del voto particular se resumen en lo siguiente:

De acuerdo con el Ministro Cossío, la interpretación sistemática, funcional e histórica del Convenio de 1976 permiten establecer que la exclusión de aplicabilidad de dicho tratado respecto de las plataformas construidas para la exploración y explotación de los recursos naturales se refiere únicamente a aquellos casos en los que estas construcciones sean las causantes de un daño del que deban responder y no cuando lo resienten, como en el caso en particular donde la presunta responsabilidad del daño recayó en un buque mercante que colisionó contra una plataforma flotante.⁷¹

Asimismo, el Ministro confirmó que la institución de la limitación de responsabilidad en favor de los propietarios de embarcaciones con motivo de los daños que pudieren ocasionar, se encuentra prevista en la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” y en diversos tratados internacionales. En

⁷¹Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.* pág. 3.

particular, indicó que el Convenio de 1976 es el tratado indicado para analizarse, dado que esta controversia se trata de la solicitud del propietario de un buque a la fijación del fondo de limitación de responsabilidad por haber causado daños en el abordaje o colisión de una plataforma.⁷²

En este orden de ideas, explicó que el capítulo I del tratado establece quiénes tienen derecho a la limitación, las reclamaciones sujetas a ella y las conductas que excluyen el derecho de invocarla. El capítulo II, determina las reglas y procedimiento para fijar el monto del fondo de la limitación, y el capítulo III establece la forma de constituir dicho fondo y su distribución.

Por lo que se refiere a su ámbito de aplicación, refirió que el capítulo IV, específicamente en el artículo 15, autoriza a los Estados a excluir total o parcialmente de su aplicación a ciertas personas o embarcaciones, señala condiciones para aplicar sus disposiciones tratándose de buques construidos o adaptados para realizar operaciones de perforación y excluye de su aplicación a las plataformas flotantes y vehículos de sustentación neumática.⁷³ Finalmente, señaló que el capítulo V del convenio hace referencia a la firma, ratificación, entrada en vigor, reservas, depositario y denuncias del tratado entre otros.

El Ministro Cossío afirmó que la estructura del convenio indica que la exclusión de aplicación del mismo para el caso de las plataformas está dada en el sentido de que dichas estructuras no pueden limitarse, puesto que dicho derecho se

⁷²Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.* pág. 4.

⁷³Cfr. *Ibidem*, págs. 5-6.

encuentra regulado a lo largo de todo el convenio al establecer lo relativo a los sujetos legitimados para invocar la limitación, los supuestos en los que ésta tiene lugar y en los casos que el convenio autoriza a los Estados Parte para regularlos mediante su legislación interna. Por lo tanto, la exclusión establecida en el artículo 15, párrafo 5, inciso (b) se refiere a que los propietarios de las plataformas flotantes dedicadas a la exploración y explotación de los recursos naturales y del subsuelo de éstos nunca podrán ser titulares del derecho a la limitación de responsabilidad, sea cual fuere la condición en la que resultasen responsables. Ello, con base en que el ámbito de aplicación del convenio prevé supuestos de aplicación parcial; sin embargo, para el caso de las plataformas, la exclusión será absoluta y bajo cualquier supuesto.⁷⁴

En concordancia, el Ministro difirió con el criterio de la Corte que sostenía la ociosidad del artículo 15 a partir de la omisión de las plataformas en el artículo 1. Soportó su opinión al afirmar que el objetivo principal de esta disposición es aclarar a quienes se les considerará como propietarios y salvadores sujetos del derecho a limitar y no a las embarcaciones o artefactos navales respecto de los cuales se concede este beneficio.⁷⁵

Asimismo, el Ministro señaló que el propósito de excluir a las plataformas del ámbito de aplicación del convenio también obedecía al hecho de que es en esa sección donde se establecen los supuestos donde inclusive la inaplicación del tratado es parcial o condicionada, como en el caso de los buques dedicados a

⁷⁴Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.* págs. 6 y 7.

⁷⁵Cfr. *Idem.*

la perforación, y que por lo tanto, se quiso determinar que el convenio no fuera aplicable para las plataformas bajo cualquier supuesto.

En adición a lo anterior, el Ministro consideró el origen histórico y función de la limitación de responsabilidad para soportar su postura. Al respecto, explicó que en el derecho marítimo surgió la necesidad de limitar los alcances de la indemnización por los daños ocasionados en el mar debido a los altos riesgos y costos que conlleva la empresa marítima, aunados a la dificultad en la comunicación entre dueños y armadores de los buques para responder por los daños causados. En un primer momento, se establecieron sistemas de prevención e indemnización limitados generalmente al valor de la embarcación; sin embargo el sistema de limitación actual se calcula con base en el tamaño o volumen del buque.

Aunado a ello, sostuvo que el factor de riesgo ha sido determinante en la regulación de distintas instituciones jurídicas, como el contrato de seguro o la responsabilidad civil objetiva por el uso de mecanismos peligrosos. En el caso que nos ocupa, argumentó que el factor de riesgo cobra gran importancia, pues permite explicar que las embarcaciones legitimadas para invocar el derecho a limitar la responsabilidad reúnen condiciones de navegabilidad que exponen a sus propietarios a causar daños, debido a su desplazamiento por el mar, velocidad y fuerza derivadas del tamaño de dichos buques. En cambio, los artefactos navales flotan sobre las aguas y por ello, la incidencia de los daños que pudieren causar e inclusive el monto de los mismos son mucho menores al asumido por los buques de navegación marítima.

Para afirmar que las condiciones de navegabilidad con las que cuenta una embarcación son las que determinaban la asignación de este derecho, tomó como ejemplo a los buques dedicados a la perforación del subsuelo marino. Ya que este tipo de construcciones dejan de reunir condiciones de navegabilidad durante los trabajos de perforación, podía entenderse que el derecho que otorga el convenio a que limitaran su responsabilidad no debía ser permanente.

Adicionalmente, el Ministro destacó que tanto el convenio actual como sus textos predecesores hacían referencia únicamente a los buques dentro de los sujetos y supuestos en los que tiene lugar la limitación de la responsabilidad. Señaló que el Convenio de 1924 se refirió a las embarcaciones como “*sea-going vessels*”, la Convención de 1957 los nombró como “*sea-going ships*”, y en los trabajos preparatorios del tratado de 1976 se discutió inclusive lo que debía entenderse como “*ship*” o “buque”.

Por lo tanto, concluyó que la exclusión absoluta de las plataformas y los vehículos de sustentación neumática de la aplicación del convenio se dio como algo consabido en las discusiones de los trabajos preparatorios, pues resultaba necesaria al considerar que ninguno de los dos reúne las características de un buque de navegación marítima.⁷⁶

Sin perjuicio de lo anterior, el Ministro Cossío afirmó que no puede existir un principio de reciprocidad jurídica respecto de sujetos que se encuentran en situaciones distintas, a partir de sus condiciones de navegabilidad. Por lo tanto,

⁷⁶ Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op. Cit.*, págs. 8 y 9.

el excluir del ámbito de aplicación del convenio a las plataformas flotantes cuando sean éstas las que deben resentir la limitación de responsabilidad, significaría negar ese derecho a quien causó el daño.⁷⁷

Del mismo modo, estimó inaceptable la carga procesal impuesta a Vader por la Primera Sala de la Suprema Corte, al indicar que era su deber especificar qué tipo de plataforma resintió el daño para definir si ésta se ubicaba en el supuesto del artículo 15. Esto, nuevamente basado en el hecho de que resultaba irrelevante la naturaleza del objeto contra el cual el buque 501 colisionó, y en caso de serlo, la autoridad pudo haber hecho un requerimiento o aclaración para determinar dicha circunstancia.⁷⁸

Como puede apreciarse del voto particular del Ministro José Ramón Cossío, existen importantes razones para considerar que, en el caso referido en este capítulo, el criterio utilizado por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación no obedece a una interpretación integral del Convenio de 1976. En nuestra opinión, y en consideración de la importante aportación del Ministro, el ámbito de aplicación de la responsabilidad civil nacida de reclamaciones de derecho marítimo en México debe ser interpretado de la siguiente manera.

⁷⁷Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, *Op.Cit.*, pág. 10.

⁷⁸Cfr. *Idem*.

4.3 Comentarios a la sentencia emitida por la Suprema Corte de Justicia de la Nación y al Voto Particular del Ministro José Ramón Cossío.

Como referimos anteriormente, el artículo 1 del convenio establece quiénes son las personas con derecho a limitar su responsabilidad, es decir, los propietarios y salvadores, como los define el convenio, de un buque de navegación marítima.

En este orden de ideas, debemos comenzar por distinguir que en ninguna otra sección del convenio se faculta a otros sujetos para limitar su responsabilidad. Por lo tanto, cualquier persona distinta a lo que el tratado entiende por propietario o salvador, no podrá acogerse al beneficio de la limitación.

Desafortunadamente, ni el Convenio de 1976 ni la Ley de Navegación definen expresamente qué es un buque de navegación marítima. Sin embargo, y en alcance a lo expresado en el capítulo I de este trabajo, consideramos que se deben tomar en cuenta tres características esenciales para definir a una embarcación de esta naturaleza: el diseño, la actividad y el lugar donde realiza sus operaciones.

A diferencia de los artefactos navales, un barco está diseñado para navegar. Sea cual sea la actividad que se pretenda realizar con éste, un buque cuenta con medios de propulsión propios que le permiten trasladarse de un lado a otro, y por lo tanto, esta capacidad debe ser considerada como una característica distintiva respecto de este tipo de construcciones.

Sin perjuicio de lo anterior, es importante mencionar que existen artefactos que comparten esta capacidad de navegación. Por ejemplo, dentro la amplia variedad de plataformas que operan a lo largo del mundo, existen las llamadas “plataformas semi-sumergibles”. Este tipo de construcciones pueden fijarse al lecho marino mediante un sistema de anclas o simplemente permanecer a flote y ubicarse en un punto específico de perforación mediante un sistema de posicionamiento dinámico. Para cambiar de ubicación, algunas de estas plataformas cuentan con sistemas de propulsión propios que les permiten desplazarse a cierta distancia para continuar con sus trabajos. Sin embargo, la posibilidad que tienen para trasladarse dentro de una zona de perforación, para nada puede equipararse con la capacidad que tiene un buque para realizar una verdadera travesía marítima, puesto que su propósito no es ese.

Ahora bien, por el supuesto sin conceder que una plataforma tuviera la capacidad suficiente para desplazarse a través de grandes distancias tal y como lo hace un buque, esa no constituye su actividad principal. Existen numerosas labores que pueden llevarse a cabo con o en un barco; como el transporte de mercancías y pasajeros, salvamento, remolque, dragado, por mencionar algunas. Sin embargo, todas ellas requieren de la capacidad de navegación del buque para poder ser llevadas a cabo.

Por su parte, la actividad principal de una plataforma es explorar y explotar el lecho marino en búsqueda de petróleo y gas, y para ello no resulta indispensable contar con medios de propulsión propios. Tan es así, que una

gran cantidad de plataformas petroleras son remolcadas por otros buques para cambiar de ubicación.

Además, debe considerarse que la industria de la navegación marítima y la petrolera tienen diferencias importantes. Una de las más significativas descansa en los ingresos que se perciben en cada una de ellas. Las ganancias que genera la operación de una plataforma que perfora el subsuelo o explota sus recursos naturales como el petróleo, son incomparables con los ingresos que puede obtener el propietario o armador de un buque por su operación y explotación comercial. Por lo tanto, las pérdidas económicas que pueda sufrir este último deben ser limitadas, o de lo contrario, la industria de la navegación no podría sostener los gastos que se causan en virtud de los accidentes a los que continuamente se encuentra expuesta.

Si bien establecimos en el capítulo primero de este trabajo que utilizaríamos los términos buque y embarcación de forma sinónima por así encontrarse definidos en la Ley de Navegación, consideramos oportuno mencionar una distinción entre ambos conceptos.

En la práctica, una embarcación es considerada, genéricamente, como una construcción diseñada para desplazarse sobre o bajo vías navegables, las cuales, de conformidad con la ley y las prácticas internacionales incluyen extensiones de agua grandes y pequeñas, que van desde lagunas y esteros, hasta ríos, canales y altamar. Sin embargo, se suele distinguir a los buques

como aquellas embarcaciones que, al navegar por mar abierto, requieren de un tamaño y capacidad importantes para poder realizar dicha travesía marítima.

Lo anterior viene a colación porque, sin perjuicio de lo establecido por la ley mexicana, consideramos que en el término “buque de navegación marítima” se encuentra expresamente determinado el lugar donde dicha embarcación habrá de realizar sus operaciones.

Una vez señalado lo anterior, podemos puntualizar las razones por las que consideramos que el Convenio de 1976 es aplicable a aquellas reclamaciones de derecho marítimo causadas por una embarcación, y no por otro tipo de construcciones como las plataformas dedicadas a la exploración y explotación de recursos naturales.

Si consideramos que un buque no solamente está diseñado para trasladarse por grandes distancias sobre el mar, sino que esto constituye su actividad principal, encontraremos que los riesgos a los que se exponen los navieros son diversos pero sobretodo, constantes.

Dentro de los peligros que puede sufrir un buque podemos mencionar los naufragios, varaduras y colisiones; estas últimas, consideradas como uno de los riesgos más graves a los que un barco puede enfrentarse. El choque entre un buque y otro, o contra cualquier tipo de construcción, implica un riesgo grave que una plataforma no sufre porque esta última no se encuentra en constante movimiento.

En virtud de lo anterior, consideramos que el artículo 15 del convenio crea una especie de embudo para determinar su aplicación en función de diferentes supuestos. Si atendemos a la redacción del primer apartado de este artículo, encontraremos que éste concuerda con lo expuesto a lo largo de este trabajo al afirmar que el tratado será aplicable siempre que los propietarios o salvadores de un buque de navegación marítima pretendan limitar su responsabilidad ante el tribunal de un Estado parte.

Como mencionamos anteriormente, las embarcaciones destinadas a navegar en vías navegables interiores no comparten los mismos riesgos que un buque que se desplaza por el mar. Sin embargo, ello no las exime de los peligros que conlleva la navegación. Un barco que opera en aguas interiores o una embarcación de arqueo inferior a las 300 toneladas, también se encuentra propensa a tener accidentes marítimos. Por esta razón, si bien este tipo de barcos ya se encuentran protegidos por el convenio, el tratado permite que cada Estado parte establezca en su legislación interna los límites aplicables en el caso de embarcaciones menores.

Del mismo modo, así como el tratado permite que los Estados parte exceptúen su aplicación cuando quien pretende limitar su responsabilidad no pertenece a un Estado signatario del convenio, esta convención otorga a sus miembros la posibilidad de establecer en su legislación interna un sistema de limitación específico aplicable para aquellas reclamaciones en las que solamente se han visto afectados los intereses de sus nacionales.

Lo anterior resulta lógico si nos remitimos a los antecedentes históricos de este instrumento internacional. Desde el primer convenio, uno de los objetivos fue la creación de un sistema de limitación para hacer frente a reclamaciones de derecho marítimo a fin de otorgar seguridad y certeza jurídicas a los navieros respecto de los incidentes que puedan surgir durante la operación de los buques alrededor del mundo, esto, con miras a crear un sistema uniforme entre los miembros de la comunidad internacional.

Sin embargo, no debemos omitir el hecho de que cada Estado es soberano para establecer en su sistema jurídico las disposiciones que encuentre necesarias o pertinentes. En consecuencia, cuando surja una reclamación de derecho marítimo en la que solamente se vean afectados los nacionales de un Estado, éste último podrá contar con reglas o criterios específicos para que sus integrantes puedan acogerse al beneficio de una limitación de responsabilidad civil para casos no contemplados por el convenio e inclusive por cuantías distintas a las establecidas por este instrumento.

Respecto del embudo al que hacíamos referencia en líneas anteriores, encontramos que en los primeros tres apartados del artículo 15 se establece la aplicación absoluta del tratado, seguida por aquellos supuestos en los que dicho instrumento permite la existencia de un derecho a limitar distinto al establecido en el convenio.

Sin embargo, en el apartado 4 de este artículo encontraremos que, al contrario de lo indicado en las secciones anteriores, el tratado establece que el mismo no

será aplicable tratándose de buques contruidos o adaptados para la realización de operaciones de perforación, cuando se materialicen los siguientes supuestos:

- El primero de ellos consiste en sustituir la aplicación del convenio por el sistema de limitación nacional de un Estado parte cuando éste otorgue un límite de responsabilidad superior al establecido por el tratado.

Si reparamos en las diferencias entre un buque y una plataforma petrolera, encontraremos que un barco construido para realizar operaciones de perforación se encuentra en medio de ambos conceptos. Por una parte, se trata de una construcción diseñada y con las capacidades suficientes para navegar, la cual en diversos momentos podrá estar desplazándose en altamar. Sin embargo, las actividades que mayoritariamente realiza dicha embarcación consisten en explorar y perforar el lecho marino, por lo que al no estar trasladándose de forma continua, los riesgos a los que se encuentra sujeta son distintos a los que asumen buques dedicados a otro tipo de actividades. No obstante lo anterior, el convenio reconoce que estas embarcaciones también son propensas a sufrir cierto tipo de accidentes que pueden derivar en una responsabilidad civil y por ello permite que sus propietarios o salvadores se acojan al derecho de la limitación.

- En segundo lugar, en los trabajos preparatorios del convenio descritos en el capítulo 2, varias delegaciones discutieron si la limitación de responsabilidad debía otorgarse también a los buques de perforación.

Al respecto, consideramos que la mejor forma de resolver dicha controversia fue lo pactado en el apartado 4 del artículo 15 del convenio. Por un lado, el tratado permite su aplicación tratándose de buques dedicados a la perforación. Por el otro, también reconoce que los Estados parte pueden contar con sistemas de limitación superiores a la cuantía determinada por el mismo o que existan instrumentos internacionales específicos para regular dicha circunstancia.

De este modo, la falta de aplicación del tratado solamente podrá manifestarse cuando exista un parámetro superior o una disposición específica en beneficio de la persona legitimada para limitarse.

Finalmente, el embudo al que hemos hecho referencia encuentra su sección más angosta al establecer, sin excepción alguna, los supuestos en los que no podrán aplicarse sus disposiciones.

Los vehículos de sustentación neumática utilizan un sistema de ventiladores que les permiten elevarse para flotar y desplazarse por distintas superficies como tierra, agua, lodo y hielo. Estos vehículos han sido destinados a través del tiempo para usos deportivos, comerciales o civiles.

Sin embargo, ni su diseño ni las actividades que realizan se equiparan con las de un buque de navegación marítima y por lo tanto, no pueden ser sujetos de limitación de conformidad con lo establecido por el Convenio de 1976. Algo similar sucede con las plataformas dedicadas a la exploración y explotación de recursos naturales.

Como hemos reiterado a lo largo de esta investigación, este tipo de construcciones no cuentan con las características propias de un buque de navegación marítima y en consecuencia, durante sus operaciones no sufren los mismos riesgos a los que se encuentran sujetos los barcos durante la navegación.

A pesar de las diferencias evidentes entre un buque y un artefacto naval, y los antecedentes históricos que dieron lugar al establecimiento de un sistema evolutivo de limitación que pasó por los convenios de 1924, 1957, los trabajos preparatorios del Convenio de 1976, así como los elementos teóricos y de facto establecidos en este último tratado para establecer su ámbito de aplicación, la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación se limitó a interpretar gramaticalmente el artículo 15, fracción 5, inciso (b) del convenio y negó a Vader el derecho a limitar su responsabilidad bajo un supuesto criterio de equidad y reciprocidad jurídica.

Esto implica un evidente incumplimiento con lo dispuesto por la “Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados”, de 1969; la cual fue aprobada por el Estado mexicano el 28 de marzo de 1973 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 14 de febrero de 1975. Dicho instrumento establece en los artículos 31 y 32 lo siguiente:

“SECCION 3: INTERPRETACION DE LOS TRATADOS

ARTICULO 31

Regla General de interpretación

1. Un tratado deberá interpretarse de buena fe conforme al sentido corriente que haya de atribuirse a los términos del tratado en el contexto de éstos y teniendo en cuenta su objeto fin.

2. Para los efectos de la interpretación de un tratado, el contexto comprenderá además del texto, incluidos su preámbulo y anexos:

a) todo acuerdo que se refiera al tratado y haya sido concertado entre todas las partes con motivo de la celebración del tratado;

b) todo instrumento formulado por una o más partes con motivo de la celebración del tratado y aceptado por las demás como instrumento referente al tratado.

3. Juntamente con el contexto, habrá de tenerse en cuenta:

a) todo acuerdo ulterior entre las partes acerca de la interpretación del tratado o la aplicación de sus disposiciones.

b) toda práctica ulteriormente seguida en la aplicación del tratado por la cual conste el acuerdo de las partes acerca de la interpretación del tratado.

c) toda norma pertinente de derecho internacional aplicable en las relaciones entre las partes.

4. se dará a un término un sentido especial si consta que tal fue la intención de las partes.

ARTICULO 32

Medios de Interpretación complementarios

Se podrá acudir a medios de interpretación complementario, en particular a los trabajos preparatorios del tratado y a las circunstancias de su celebración, para confirmar el sentido resultante de la aplicación del artículo 31, o para determinar el sentido cuando la interpretación dada de conformidad con el artículo 31:

a) deje ambiguo u oscuro el sentido; o

*b) conduzca a un resultado manifestante absurdo o irrazonable”.*⁷⁹

La Suprema Corte no tomó en cuenta ni el objeto y fin del Convenio de Limitación, ni el contexto en el que fue creado y tampoco atendió a los trabajos preparatorios del mismo, los cuales, de conformidad con la Convención de Viena, constituyen medios complementarios para su interpretación.

Como mencionamos anteriormente, las autoridades judiciales y administrativas mexicanas tienen la obligación de considerar el carácter uniforme del derecho

⁷⁹“Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Tratlnt/l1.pdf>, pág. 10.

marítimo al fundar sus resoluciones y actos de autoridad; y eso conlleva a que debió orientarse bajo los criterios emitidos por las autoridades de otros Estados signatarios del convenio.

En su voto particular, el Ministro Cossío tuvo a bien citar algunos criterios establecidos en otras partes del mundo para resaltar cómo es que se interpreta y aplica el Convenio de 1976 en distintos Estados. Por ejemplo, tratándose de los Estados Unidos de América, el Ministro se refirió a la tratadista Xia Chian, quien en su obra "*Limitation of Liability for Maritime Claims*" estableció que el derecho a limitar la responsabilidad radicaba en el movimiento, circunstancia que debía suceder al momento de producirse el daño.

Asimismo, el Ministro hizo referencia a la postura de la autora Bárbara de la Vega Justribó respecto de la aplicación del tratado en España, donde se concluyó que las plataformas dedicadas a la exploración y explotación de recursos naturales se encontraban excluidas del derecho a limitar por no contar con capacidad para navegar.

Además de las referencias utilizadas por el Ministro Cossío, vale la pena mencionar el libro "*Marsden on Collisions at the Sea*", el cual describe que respecto de las estructuras a las que aplica la convención, el Reino Unido ha establecido un sistema de limitación específico para embarcaciones menores a las 500 unidades de arqueado bruto, y que ha permitido que los vehículos de sustentación neumática puedan acogerse a este beneficio.

Sin embargo, este libro refiere que nada respecto de las plataformas fue incorporado a su legislación nacional y en consecuencia, la única forma en que dichas construcciones podrían beneficiarse de la limitación establecida por el convenio sería si éstas entraran en la definición de “buque”, lo cual, estima el autor, resulta improbable.⁸⁰

Un caso similar al narrado en este trabajo es el “Western Regent”, donde los propietarios de un buque limitaron su responsabilidad ante las cortes inglesas por una colisión que derivó en daños causados a una boya de medición, la cual consiste en un objeto flotante, en el Mar del Norte. Dicha controversia nos sirve para ejemplificar que el propietario de una embarcación, como sujeto legitimado conforme al artículo 1 del convenio, es el sujeto activo que puede limitar su responsabilidad por los daños que hubiere ocasionado, respecto de aquellas reclamaciones que estén contempladas en el artículo 2 del tratado.⁸¹

Nos permitimos hacer referencia al artículo publicado por el club de protección e indemnización “Gard” con relación a la decisión adoptada por la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia. En dicho artículo, el equipo editorial de Gard establece que es universalmente comprendido y aceptado que el artículo 15, apartado 5, inciso b) del convenio aplica únicamente al objeto causante del daño o la pérdida, pues en circunstancias donde la plataforma hubiere causado alguna afectación, no estaría legitimada para limitar su responsabilidad, y

⁸⁰Cfr. BRITISH SHIPPING LAWS, Marsden on Collisions at Sea, 13^a ed., Editorial Sweet & Maxwell, Londres, Reino Unido, 2003, párrafo 16-03.

⁸¹Cfr. DAICHES, Michael *et al.*, The “Western Regent” volumen II, S.N.E., Lloyd’s Law Reports, Londres, Reino Unido, 2014, pág. 359.

concluye que la Suprema Corte ha fallado en interpretar el convenio de manera congruente con sus trabajos preparatorios, así como con textos académicos como el de Marsden y con casos similares como el “*Western Regent*”.⁸²

Sin perjuicio de lo anterior, coincidimos con lo expuesto por el Ministro Cossío respecto de las cargas procesales impuestas a Vader. El artículo 14 del convenio establece que las reglas relativas a la constitución y distribución del fondo de limitación así como las reglas de procedimiento serán determinadas por la legislación del Estado Parte en el que se constituya el fondo.

Como ya hicimos referencia en el capítulo III, el artículo 308 de la Ley de Navegación establece los requisitos que deben acompañar a la solicitud de declaración de limitación de responsabilidad, y en ningún apartado de dicha disposición se ordena incluir una descripción del objeto al que se le haya causado el daño.

En nuestra opinión, Vader no tenía ningún deber de informar, durante el procedimiento de limitación, la naturaleza de la plataforma contra la cual había colisionado, o de cualquier otro individuo u objeto al que posiblemente le hubiere causado un daño para que el tratado fuera aplicado por las autoridades mexicanas de forma correcta.

Recordemos que el promovente de una solicitud de limitación puede o no conocer a todas las personas a las que haya ocasionado un daño. Inclusive, las

⁸²Cfr. GARD, “Mexican Supreme Court hands down a surprising ruling in limitation action”, publicado el 20 de junio de 2014, en <http://www.gard.no/ikbViewer/web/updates/content/20740792>.

normas del procedimiento de limitación establecen que deben realizarse publicaciones en diarios de máxima circulación para que los presuntos acreedores puedan acudir y someter sus créditos a examen. En todo caso, era obligación de Amidala y de cualquier otro acreedor, informar en tiempo y forma a las autoridades sobre alguna excepción respecto de la aplicación del convenio.

Asimismo, debemos considerar que el objeto del procedimiento de limitación es que se declare el derecho a ella, así como a determinar la suma que, en caso de ser condenado, deberá pagar el sujeto legitimado a un conjunto de acreedores, y la forma en que dicha suma será distribuida.

A diferencia de otros, este procedimiento no se inicia en contra de una parte cierta y determinada, sino contra una universalidad de acreedores que deberán probar ante el Juez la legitimidad de sus créditos. Por lo tanto, encontramos en este argumento una razón más para sostener que los criterios para determinar la aplicación del Convenio de Limitación radican en el sujeto legitimado para solicitar el beneficio de la limitación y la naturaleza de la reclamación respecto de la cual pretende limitarse. La naturaleza del objeto al que se haya causado el daño no constituye ningún factor determinante para decidir si dicho sujeto puede limitar su responsabilidad.

En nuestra opinión, las referencias anteriores resultan bastantes para afirmar que el criterio sostenido por la comunidad internacional consiste en excluir de la aplicación del Convenio de 1976 a las plataformas dedicadas a la exploración y

explotación de recursos naturales. Si atendemos a lo dispuesto por el artículo 264 de la Ley de Navegación, la decisión de la Primera Sala de la Suprema Corte no tomó en consideración el carácter uniforme del derecho marítimo al ignorar la interpretación y aplicación del convenio en todas las regiones del mundo.

Lamentablemente, lo resuelto por la Corte va más allá de una interpretación estrictamente gramatical del Convenio de 1976. El artículo 4 de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” indica que tanto embarcaciones como artefactos navales serán objeto de una regulación idéntica.

Si bien existe una responsabilidad por parte del legislador al establecer consideraciones incompatibles con las disposiciones internacionales, era deber del juzgador subsanar esta deficiencia y aplicar lo dispuesto por el Convenio de 1976, como medio efectivo para realizar el llamado control de convencionalidad.

Como referimos anteriormente, el artículo 133 de nuestra Carta Magna establece los principios de supremacía constitucional y jerarquía normativa aplicables al derecho mexicano, al establecer que la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma serán la Ley Suprema de toda la Unión. Asimismo, es necesario hacer referencia a lo dispuesto por la “Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados”.

Los artículos 26 y 27 de este instrumento establecen lo relativo a la aplicación de los tratados internacionales. En este sentido, los signatarios de la

Convención de Viena plasmaron el principio internacional “*pacta sunt servanda*” al acordar que todo tratado en vigor obliga a las partes que lo suscriben y por lo tanto éste debe ser cumplido de buena fe. En concordancia, se prohíbe que un Estado invoque su derecho interno como justificación del incumplimiento de un tratado.⁸³

Asimismo, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido que los tratados internacionales se encuentran jerárquicamente debajo de la Constitución Federal y por encima de las leyes generales, federales y locales; tal y como se muestra en el siguiente criterio emitido por la Suprema Corte.

Tesis aislada con número de registro 172650, emitida por el Pleno de la Suprema Corte en abril de 2007:

“TRATADOS INTERNACIONALES. SON PARTE INTEGRANTE DE LA LEY SUPREMA DE LA UNIÓN Y SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES GENERALES, FEDERALES Y LOCALES. INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 133 CONSTITUCIONAL.”

La interpretación sistemática del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos permite identificar la existencia de un orden jurídico superior, de carácter nacional, integrado por la Constitución Federal, los tratados internacionales y las leyes generales. Asimismo, a partir de dicha interpretación, armonizada con los principios de derecho internacional dispersos en el texto constitucional, así como con las normas y premisas fundamentales

⁸³ Cfr. “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, *Op. Cit.*, pág. 9.

de esa rama del derecho, se concluye que los tratados internacionales se ubican jerárquicamente abajo de la Constitución Federal y por encima de las leyes generales, federales y locales, en la medida en que el Estado Mexicano al suscribirlos, de conformidad con lo dispuesto en la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados entre los Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales y, además, atendiendo al principio fundamental de derecho internacional consuetudinario "pacta sunt servanda", contrae libremente obligaciones frente a la comunidad internacional que no pueden ser desconocidas invocando normas de derecho interno y cuyo incumplimiento supone, por lo demás, una responsabilidad de carácter internacional.

AMPARO EN REVISIÓN 120/2002. Mc. Cain México, S.A. de C.V. 13 de febrero de 2007. Mayoría de seis votos. Disidentes: José Ramón Cossío Díaz, Margarita Beatriz Luna Ramos, José Fernando Franco González Salas, José de Jesús Gudiño Pelayo y Juan N. Silva Meza. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretarios: Andrea Zambrana Castañeda, Rafael Coello Cetina, Malkah Nobigrot Kleinman y Maura A. Sanabria Martínez.

El Tribunal Pleno, el veinte de marzo en curso, aprobó, con el número IX/2007, la tesis aislada que antecede. México, Distrito Federal, a veinte de marzo de dos mil siete.

Nota: En la sesión pública de trece de febrero de dos mil siete, además del amparo en revisión 120/2002, promovido por Mc Cain México, S.A. de C.V., se

*resolvieron los amparos en revisión 1976/2003, 787/2004, 1084/2004, 1651/2004, 1277/2004, 1576/2005, 1738/2005, 2075/2005, 74/2006, 815/2006, 948/2006, 1380/2006, y el amparo directo en revisión 1850/2004, respecto de los cuales el tema medular correspondió a la interpretación del artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a que se refiere esta tesis aislada”.*⁸⁴

De lo anterior, podemos concluir que el Convenio de Limitación de 1976 se encuentra por encima de lo dispuesto por la Ley de Navegación y en consecuencia, si el artículo 4 de esta última establece una disposición contraria a lo pactado en el instrumento internacional, el juzgador debió aplicar primeramente lo dispuesto por el convenio.

Sin embargo, encontramos que la decisión de la Suprema Corte sobre impedir a los propietarios de buques de navegación marítima limitar su responsabilidad frente a plataformas flotantes, se traduce en una clara denegación de justicia que también vulnera lo pactado por los Estados miembros de la “Convención Americana Sobre Derechos Humanos”.

Particularmente, nos referimos a la garantía judicial incluida en el párrafo primero del artículo 8 de este tratado, donde se prevé lo siguiente:

“Artículo 8. Garantías Judiciales

⁸⁴SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, *“Tratados Internacionales. Son parte integrante de la Ley Suprema de toda la Unión y se ubican, jerárquicamente por encima de las leyes generales, federales y locales. Interpretación del artículo 133 constitucional”*, tesis aislada, Amparo constitucional en revisión 120/2002, Mc. Cain México S.A. de C.V., 13 de febrero de 2007, Mayoría de seis votos, Novena Época, Pleno, en Semanario Judicial de la Federación, Tomo XXV, pág. 6.

1. *Toda persona tiene derecho a ser oída, con las debidas garantías y dentro de un plazo razonable, por un juez o tribunal competente, independiente e imparcial, establecido con anterioridad por la ley, en la sustanciación de cualquier acusación penal formulada contra ella, o para la determinación de sus derechos y obligaciones de orden civil, laboral, fiscal o de cualquier otro carácter...*⁸⁵

La decisión adoptada por la Primera Sala de la Suprema Corte se aleja por completo del espíritu del artículo antes transcrito, pero también transgrede lo dispuesto por el artículo 1° constitucional:

“Artículo 1o. En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.

Las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con esta Constitución y con los tratados internacionales de la materia favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia,

⁸⁵“Convención Americana Sobre Derechos Humanos”, San José, Costa Rica, 22 de noviembre de 1969, D.O.F. 7 de mayo de 1981, en <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/DerechosHumanos/D1BIS.pdf>, pág.5.

indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.

Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. Los esclavos del extranjero que entren al territorio nacional alcanzarán, por este solo hecho, su libertad y la protección de las leyes.

*Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas”.*⁸⁶

El artículo en cita refiere que las normas relativas a los derechos humanos se interpretarán de conformidad con la Constitución y con los tratados internacionales de la materia, con el propósito de favorecer a las personas, en todo tiempo, con su protección más amplia.

En este sentido, consideramos importante mencionar que la tesis en materia de supremacía constitucional descrita unas líneas atrás fue superada recientemente por una jurisprudencia emitida por el Pleno de la Suprema Corte. El criterio más reciente se considera de aplicación obligatoria a partir del 28 de abril de 2014 y establece que los derechos humanos, independientemente de su fuente, no se relacionan en términos jerárquicos y

⁸⁶“Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, *Op. Cit.*, págs. 1 y 2.

que debe atenderse a lo dispuesto por la Constitución; en el entendido que el resto de las normas deberán estar en concordancia con la misma.⁸⁷

Por lo tanto, consideramos que la inadecuada interpretación del Convenio de Limitación, violenta el derecho fundamental de los propietarios de los buques para obtener el acceso a la justicia establecido en la Constitución Mexicana y en la “Convención Americana sobre Derechos Humanos”.

En este sentido, estimamos que las autoridades judiciales mexicanas debieron en todo caso aplicar un control de convencionalidad *ex officio*, de conformidad con lo definido por los autores Sergio Flores Navarro y Victorino Rojas Rivera:

“El control de convencionalidad en su modelo concentrado es una figura procesal de derecho internacional que aplica la Corte IDH en los procesos de su conocimiento, para determinar si los Estados demandados sujetos a su jurisdicción cumplen con la observancia del derecho convencional al que voluntariamente se han sometido.

Dicha figura consiste en contrastar lo establecido principalmente en la Convención Americana sobre Derechos Humanos con los actos u omisiones que se le demandan a un Estado a efecto de determinar si con su actuación

⁸⁷ Cfr. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, “Derechos humanos contenidos en la Constitución y en los tratados internacionales. Constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional, pero cuando en la Constitución haya una restricción expresa al ejercicio de aquellos, se debe estar a lo que establece el texto constitucional”, jurisprudencia, Contradicción de Tesis 293/2011 entre las sustentadas por el Primer Tribunal Colegiado en Materias Administrativa y de Trabajo del Décimo Primer Circuito y el Séptimo Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, mayoría de diez votos, Décima Época, Pleno, en Semanario Judicial de la Federación, Tomo I, pág. 202.

se vulneran derechos humanos y por ende se incumple con sus compromisos internacionales para, en su caso, ordenar la reparación de las violaciones tanto en la afectación directa producida a las víctimas, como mediante la orden de adopción de medidas que garanticen su no repetición.

En su modelo difuso, el control de convencionalidad es la propia figura procesal a la que antes nos referimos, pero ahora aplicada por todos los jueces de un Estado en los casos sometidos a su jurisdicción.

Tiene como objeto que en la impartición de justicia se aplique no sólo la norma jurídica de fuente interna sino también la de fuente internacional protectora de derechos humanos, y, en el caso de que la primera contenga disposiciones contrarias a la segunda, se privilegie la aplicación de la última, desaplicándose la primera. De igual manera, el control difuso de convencionalidad es una herramienta auxiliar de los jueces que les permitirá apreciar los actos controvertidos sometidos a su conocimiento a la luz de dos fuentes normativas: la interna y la supranacional.

La interacción entre ambos sistemas de derechos auxilia a los jueces para que sus resoluciones contengan un alto sentido protector de los derechos humanos, mediante la confrontación de las normas de fuente nacional y las de fuente internacional, de las que resultará la aplicación de aquellas que entrañen mayor protección”.⁸⁸

⁸⁸FLORES NAVARRO, Sergio, *et al.*, Control de Convencionalidad, 1ª ed., Editorial Novum, Distrito Federal, México, 2013, págs. 10-11.

Lo anterior, en el entendido que cada Estado parte de un convenio internacional se encuentra obligado a hacer todo lo que se encuentre a su alcance para cumplir con lo dispuesto en el mismo, y aplicar un control de convencionalidad es una forma de comprometerse a ello. Esto, en el caso de México, incluye a las autoridades legislativas y judiciales, ya que conforme al artículo 28 de la Convención Americana, cuando se trate de un Estado federal, su gobierno deberá cumplir con todas las disposiciones de dicho tratado en ambos ámbitos.⁸⁹

Como hemos reiterado a lo largo de este trabajo, los buques de navegación marítima y las plataformas petroleras no cuentan con las mismas condiciones y por lo tanto, no pueden ser reguladas bajo los mismos criterios. Si atendemos al objeto y fin del Convenio de 1976 y consideramos que no puede darse un trato igual a objetos con características diferentes, encontramos que la mejor forma de cumplir con lo pactado en el Convenio de 1976, así como con lo dispuesto por la “Convención Americana Sobre Derechos Humanos” de 1969 y la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, es ser congruente con el sistema de limitación de responsabilidad en México, mediante la modificación del segundo párrafo del artículo 4 de la Ley de Navegación.

Lo anterior, en atención a lo dispuesto por el artículo 2 de la Convención Americana, el cual establece que los Estados parte de dicho convenio se comprometen a adoptar las medidas legislativas o de otro carácter que fueren

⁸⁹Cfr. “Convención Americana Sobre Derechos Humanos”, *Op. Cit.*, pág. 12.

necesarias para hacer efectivos los derechos humanos contenidos en esta convención.⁹⁰

El 4 de marzo de 2015, fue publicado el “Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, el cual establece en el artículo 5 lo siguiente:

“Artículo 5.- En la interpretación que tanto la Secretaría como las demás autoridades competentes formulen respecto a la Ley y a este Reglamento, habrán de considerarse los siguientes criterios específicos:

I. A los Artefactos Navales les será aplicable una regulación idéntica a la prevista para las Embarcaciones, cuando así se establezca en forma expresa en este Reglamento;

II. Para determinar la clasificación de un Artefacto Naval extranjero, que de acuerdo a sus características pudiera ser considerado Embarcación, la Dirección General, para determinar la diferenciación en el tratamiento jurídico entre ambas categorías, deberá estarse a lo establecido en los Tratados Internacionales aplicables, o bien, en las reglas internacionales incorporadas por referencia en la Ley, y

III. Los principios jurídicos que deriven directamente de la Ley, así como de las normas legales, tratados y reglas internacionales existentes en la materia.”⁹¹

⁹⁰ Cfr. “Convención Americana Sobre Derechos Humanos”, *Op. Cit.*, pág. 3.

⁹¹ “Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, 4 de marzo de 2015, en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5384263&fecha=04/03/2015, pág.1.

Por lo tanto, nuestra sugerencia sobre la redacción del artículo 4 de la Ley de Navegación consiste en lo siguiente:

“Artículo 4. Es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas, y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.

Con excepción de los señalados en el artículo 10, fracción I, inciso e), las embarcaciones y artefactos navales serán objeto de una regulación idéntica siempre y cuando así se establezca expresamente en la Ley o en el Reglamento.

No obstante, para determinar el tratamiento jurídico entre ambas categorías, deberá estarse a lo establecido en los tratados internacionales aplicables, en las reglas internacionales incorporadas por referencia en esta Ley, o bien en los principios jurídicos que deriven directamente de la Ley, de los tratados y de las reglas internacionales existentes en la materia.”

Con esta modificación, pretendemos mantener una distinción entre buques y artefactos navales a pesar de que existan situaciones en las que puedan ser objeto de una regulación idéntica, así como evitar futuras contradicciones con las nuevas disposiciones del Reglamento vigente.

De este modo, consideramos que el criterio de supuesta equidad y reciprocidad jurídica utilizado por la Suprema Corte carecería de mayor fundamento, y

también, eliminaríamos la falta de compatibilidad entre lo dispuesto por el Convenio de 1976 y la Ley de Navegación. Por lo tanto, el Estado mexicano cumpliría con lo dispuesto por la “Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados”, la “Convención Americana Sobre Derechos Humanos” y la legislación nacional.

CONCLUSIONES.

PRIMERA.

Los buques y las plataformas petroleras tienen una naturaleza distinta basada principalmente en la capacidad de navegación, las actividades que realizan y los ingresos que perciben. Por lo tanto, no pueden ser reguladas idénticamente como se establece en la Ley de Navegación.

SEGUNDA.

El artículo 4 de la Ley de Navegación debe modificarse para establecer en qué casos debe distinguirse entre los derechos y/o obligaciones otorgados a buques y plataformas, a fin de que la ley mexicana sea congruente con lo establecido en el Convenio de 1976, con la “Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados” y la “Convención Americana Sobre Derechos Humanos”.

TERCERA.

De una interpretación integral del Convenio de 1976, de sus trabajos preparatorios y de los tratados anteriores en la materia podemos concluir que éste instrumento es aplicable únicamente a los propietarios y salvadores de un buque de navegación marítima; tal y como lo establece el artículo 1, respecto de las reclamaciones contempladas en el artículo 2.

CUARTA.

La exclusión de las plataformas de la aplicación del Convenio plasmada en el artículo 15 se refiere a cuando los propietarios de estas estructuras pretendan limitar su responsabilidad y no a cuando sean estos artefactos los que se resientan algún daño.

QUINTA.

En el caso referido en el presente trabajo, la Suprema Corte realizó una interpretación estrictamente gramatical del Convenio de 1976, la cual es totalmente contraria a su objeto y fin.

SEXTA.

La incorrecta aplicación de este tratado en México incumplió con la obligación que tienen las autoridades mexicanas de emitir sus resoluciones conforme al carácter uniforme del derecho marítimo. Lo anterior, en consideración a casos similares y al criterio internacional ejemplificado en el presente trabajo.

SÉPTIMA.

La decisión de la Suprema Corte de Justicia de la Nación vulneró las garantías judiciales del propietario del buque, lo cual resulta contrario a lo dispuesto por la “Convención Americana Sobre Derechos Humanos” y a la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”.

OCTAVA.

Concluimos que en caso de existir disposiciones incompatibles entre la legislación nacional y los tratados internacionales, las autoridades mexicanas debieron de aplicar un control de convencionalidad.

Bibliografía

BRITISH SHIPPING LAWS, Marsden on Collisions at Sea, 13^a ed., Editorial Sweet & Maxwell, Londres, Reino Unido, 2003.

CENDÓN CASTRO, José Luis, “Responsabilidad extracontractual en el abordaje marítimo”, en InDret Revista para el Análisis del Derecho, Facultad de Derecho, Universidad de Vigo, Barcelona, 1/2008, enero de 2006.

COMITÉ MARITIME INTERNATIONAL, The Travaux Preparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, en <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications>.

“Convención Americana Sobre Derechos Humanos”, San José, Costa Rica, 22 de noviembre de 1969, D.O.F. 7 de mayo de 1981, en <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/DerechosHumanos/D1BIS.pdf>.

“Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en <http://www.ordenjuridico.gob.mx/TratInt/I1.pdf>.

“Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989”, Londres, Gran Bretaña, 28 de abril de 1989, D. O. F. 15 de agosto de 1991.

“Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976”, Londres, Gran Bretaña, 19 de noviembre de 1976, D.O.F. 17 de enero de 1994.

DAICHES, Michael, *et al.*, The “Western Regent”, volumen II, S.N.E., Lloyd’s Law Reports, Londres, Reino Unido, 2014.

DOMINGO RAY, José, Derecho de la Navegación (con textos legales nacionales e internacionales y sobre comercio exterior), S. N. E., Editorial Alberto Perrot S. A. E., Buenos Aires, Argentina, 1993.

FLORES NAVARRO, Sergio, *et al.*, Control de Convencionalidad, 1ª ed., Editorial Novum, Distrito Federal, México, 2013.

GARD, “Mexican Supreme Court hands down a surprising ruling in limitation action”, publicado el 20 de junio de 2014, en <http://www.gard.no/ikbViewer/web/updates/content/20740792/mexican-supreme-court-hands-down-a-surprising-ruling-in-limitation-action>.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, Derecho Marítimo II, S. N. E., Editorial Cadi, Barcelona, España, 1969.

“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, 1 de junio de 2006, última reforma D.O.F. 23 de enero de 2014, en <http://diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM.pdf>.

MALVAGNI, Atilio, Derecho Laboral de la Navegación, S. N. E., Editorial Palma, Buenos Aires, Argentina, 1949.

OLVERA DE LUNA, Omar, Manual de Derecho Marítimo, 1ª ed., Editorial Porrúa, México, D.F., 1981.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS, Registro de textos de Convenciones y Otros Instrumentos Relativos al Derechos Mercantil Internacional, volumen II, S.N.E., Naciones Unidas, Nueva York, Estados Unidos de América, 1973.

“Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, 4 de marzo de 2015, en http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5384263&fecha=04/03/2015.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Marítimo, S. N. E., McGraw-Hill Interamericana Editores, México, D. F., 1997.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, Amparo Directo 62/2012, Sesionado por la Primera Sala el 13 de febrero de 2013, versión pública en <http://www2.scjn.gob.mx/ConsultaTematica/PaginasPub/DetallePub.aspx?AsuntoID=142541>.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, *“Derechos humanos contenidos en la Constitución y en los tratados internacionales. Constituyen el parámetro de control de regularidad constitucional, pero cuando en la Constitución haya una restricción expresa al ejercicio de aquellos, se debe estar a lo que establece el texto constitucional”*, jurisprudencia, Contradicción de Tesis 293/2011 entre las sustentadas por el Primer Tribunal Colegiado en Materias Administrativa y de Trabajo del Décimo Primer Circuito y el Séptimo

Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito, mayoría de diez votos, Décima Época, Pleno, en Semanario Judicial de la Federación, Tomo I.

SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, “*Tratados Internacionales. Son parte integrante de la Ley Suprema de toda la Unión y se ubican, jerárquicamente por encima de las leyes generales, federales y locales. Interpretación del artículo 133 constitucional*”, tesis aislada, Amparo constitucional en revisión 120/2002, Mc. Cain México S.A. de C.V., 13 de febrero de 2007, Mayoría de seis votos, Novena Época, Pleno, en Semanario Judicial de la Federación, Tomo XXV.