

III. El contenido del derecho marítimo en México

En México, el contenido del derecho marítimo es el mismo que en cualquier otro país, si bien es cierto que el legislador marítimo mexicano ha cometido graves errores ignorándolo, pues no debe olvidarse que dos de las cinco características de este derecho son la unicidad y la universalidad.

De ese modo, siempre se trata de ubicar al estudioso del derecho marítimo en la realidad marítima del país, explicándole lo que es la marina mercante y su estado actual en México, así como todos sus componentes: no únicamente los buques como algunos especialistas creen, ya que la misma se integra por diversos elementos, que entre otros, son los siguientes:

CUADRO I. Evolución de la flota mercante mexicana en los últimos diez años ^{a*}

Años	Unidades TRB (% estatal)	^b	Edad promedio (años)	Tonelaje en const. (% astill. nacionales)
1985	97	1 341 748 (56)	12.3	170 000 (71)
1986	97	1 316 480 (58)	11.8	224 456 (61)
1987	89	1 215 170 (64)	11.3	234 504 (53)
1988	90	1 177 148 (69)	11.4	188 026 (36)
1989	98	1 192 959 (68)	10.9	79 598 (84)
1990	92	1 114 971 (77)	12.1	52 560 (76)
1991	63	1 006 307 (81)	12.4	33 200 (—)
1992	58	884 074 (83)	13.9	12 600 (—)
1993	58	868 644 (85)	15.2	90 000 (—)
1994	53	819 862 (86)	15.6	151 350 (—)

^a Los datos son proporcionados hasta el 1 de enero de cada año.

^b TRB Tonelaje de Registro Bruto, es decir la capacidad cúbica total del buque, comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas. Los buques que aquí se citan son de más de 1 000 TRB, ya que se dice que son los buques económicamente viables. *Enciclopedia General del Mar*, "Tonelaje", Ediciones Gasrriga, Barcelona, 1968, p. 626.

^c Fuente: *La marina mercante iberoamericana, 1994*, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Buenos Aires, 1994, p. 144.

CUADRO 2. Evolución de la flota mercante mexicana bajo otros pabellones en los últimos ocho años^a *

Años	Unidades	TRB (% estatal)	Edad promedio (años)
1987	35	526 556 (4)	12.8
1988	29	413 293 (5)	13.0
1989	24	336 888 (3)	13.4
1990	23	229 061 (4)	13.6
1991	15	176 309 (—)	11.1
1992	17	226 521 (—)	10.6
1993	15	186 750 (—)	10.5
1994	13	163 577 (—)	10.7

^a Los datos son proporcionados al 1 de enero de cada año.

* Fuente: *La marina mercante iberoamericana*, 1994, p. 144.

1. La legislación nacional.
2. Los tratados a los que se ha adherido o bien ha ratificado nuestro país.
3. Las autoridades nacionales.
4. Los organismos internacionales.
5. Las empresas marítimas.
6. Las embarcaciones.
7. Los agentes marítimos.
8. Los operadores.
9. Los astilleros.
10. Las sociedades clasificadoras de buques.
11. Las empresas aseguradoras y los clubes PANDI.⁴⁸

Así se proporciona un panorama general de esta situación con el fin de que se observe la importancia de la materia, concluyendo con la presentación de un cuadro general que nos muestra el desarrollo de la flota mercante mexicana en los últimos diez años.

El examen de estos dos cuadros nos revela con toda claridad que la flota mercante mexicana ha sufrido en los últimos diez años una total involución, no sólo bajo el pabellón nacional, sino también con los armadores nacionales bajo pabellón de libre registro, preferidos, en este caso, los pabellones de Liberia y Panamá.

Se aducen muchas razones para manifestar que se ha dejado de invertir en la flota mercante nacional, entre otros argumentos podemos citar los siguientes:

⁴⁸ José Eusebio Salgado y Salgado, "El transporte marítimo. La participación de México", en *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982*. ENEP-UNAM, México, 1982, pp. 443-484.

- a) Impuestos: se refieren al impuesto de 2% sobre activos fijos y al de importación de buques que se encuentra gravado con 10% sobre el valor de la unidad.
- b) Inexistencia total de subsidios y apoyos al desarrollo y fomento de la flota mercante mexicana, cuando no existe ningún país marítimo en el mundo que no lo haga, aun aquellas potencias marítimas que presumen de una total liberalidad en esta materia, no dejan de apoyar a sus flotas mercantes; algunos, incluso, como Estados Unidos, mantienen totalmente subsidiada a su marina mercante.
- c) Total liberalización, con apertura y desregulación, siendo que la Unión Europea, por ejemplo, ha cerrado única y exclusivamente su tráfico marítimo interno a los buques de los nacionales de cualesquiera de los quince países que la integran.

Es más, algún buque posiblemente no tenga el pabellón de cualquiera de esos países, si el armador demuestra que es nacional de alguno de los estados miembros y su propietario. Así, un buque mexicano que se encuentre en ruta visitando puertos europeos de la Unión Europea, no puede tomar carga de Bilbao, España, para Gotemburgo, Suecia; luego no hay tal apertura, la que México sí ha llevado a cabo de manera indiscriminada.

- d) La entrega del cabotaje a naves extranjeras, con la apertura a la inversión extranjera en este renglón, olvidando con ello la seguridad nacional y el ejercicio total del poder soberano, pues no hay ningún país en el mundo que comprometa la navegación de cabotaje como lo ha hecho México, a través de su Ley de Inversiones Extranjeras (art. 7o., fracc. IV, inc. r) y la Ley de Navegación, artículo 34; ya que la reservan de manera exclusiva a sus nacionales.⁴⁹

Cuando nos ocupamos del derecho marítimo, como rama del derecho, los mexicanos acudimos a definirlo de manera amplia, sin limitarlo a un área específica, como se hace en otras partes del mundo, pues consideramos que es vital hacer referencia a todos los aspectos que están relacionados con el mar y los espacios marítimos, no sólo los comerciales o navigatorios.

Así, la definición que ofrecemos del derecho marítimo es la siguiente: el conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marinos.⁵⁰

⁴⁹ *Idem.* Ramón Fernández-Guerra Fernández, "Derecho del transporte marítimo en la Comunidad Europea", en *PEMEX-LEX*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, núms. 35-36, mayo-junio de 1991, pp. 6-9. "Ley de Navegación", en *Ley de Vías Generales de Comunicación y Disposiciones Complementarias*, Porrúa, México, 1995, pp. 274-275. "Ley de Inversión Extranjera", en *Legislación sobre Propiedad Industrial e Inversiones Extranjeras*, 19a. ed., Porrúa, México, 1995, pp. 348-350.

⁵⁰ José Eusebio Salgado y Salgado, *Derecho marítimo*, edición del autor, México, 1993. Este trabajo integra lo que será el capítulo II del *Manual de derecho marítimo*, en elaboración.

Como ejemplo de ello, algunos autores argentinos, españoles, italianos y uruguayos, sólo se ocupan del aspecto navegatorio, entre los cuales tenemos a Atilio Malvagni, Luis Beltrán Montiel y Rodolfo A. González Lebrero, argentinos; Agustín Vigier de Torres, Francisco Fariña y Santiago Hernández Yzal, españoles; Pinio Manca, Antonio Scialoja, Antonio Lefebvre D'Ovidio y Gabriele Pescatore, italianos; Rodolfo Mezzera Álvarez y las hermanas Silvia y Gabriela Pérez Montero Gotusso, uruguayos.⁵¹

Vemos sus relaciones con otras ramas del derecho, sus fuentes reales, formales e históricas, así como sus características. Precisamente por dos de ellas, la unicidad y la universalidad, tenemos que analizar la tendencia a la unificación del derecho marítimo en el ámbito internacional.

Proceso que se sigue a través de cuatro procedimientos clásicos:

- a) Aceptación, adhesión, aprobación y ratificación de tratados o convenios internacionales.
- b) Aceptación de costumbres internacionales; no hay que olvidar que el derecho marítimo es consuetudinario por excelencia.
- c) Adopción de textos uniformes por los interesados en resolver determinado problema de esta rama del derecho y su inclusión en las leyes por los estados.
- d) Reenvío a una ley.

Damos por concluida la doctrina del particularismo del derecho marítimo, basándonos para ello en la autonomía que al mismo le da nuestra Constitución Política en su artículo 73, fracción XIII, como ya lo mencionamos.

También vemos lo relativo al aspecto internacional del derecho marítimo, llamado "derecho del mar", término que no nos gusta utilizar a los especialistas del derecho marítimo, ya que dicha expresión no es sino la designación del derecho marítimo internacional.

Aquí se hace un relato desde la remota antigüedad, analizando el problema de la libertad de los mares, las formas históricas de reglamentar la extensión del mar territorial, la aparición de la expresión mar territorial, hasta llegar a las tres conferencias de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar: 1958, 1960 y 1973 a 1982.

Después se pasa a un análisis de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar o Convención de Montego Bay, del 10 de diciembre de 1982. Aquí se hace un examen detenido para destacar los avances y logros alcanzados por esta Convención.

Concluido lo cual, se definen cuidadosamente los principales espacios marítimos: aguas interiores o nacionales, mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, alta mar, paso inocente, apresamiento,

⁵¹ Atilio Malvagni, *Derecho laboral de la navegación*, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1949, p. 1.

persecución, libertades de que se disfruten en el alta mar, la zona o fondos oceánicos, puertos, concluyendo con un breve examen acerca del problema de los ríos, canales y estrechos internacionales navegantes.

También tenemos oportunidad de analizar el problema de las bahías, en especial el de las bahías históricas, haciendo un determinado examen del problema que presenta para nuestro país la bahía histórica de la California y su estado actual.⁵²

El aspecto comercial se inicia con el examen de la empresa marítima, destacando para iniciar los errores cometidos en la Ley de Navegación al definir confusamente naviero o empresa naviera, armador y operador, pues no se destacan con cuidado sus diferencias haciendo una confusión total, artículo 16.⁵³

Respecto del agente marítimo —término común empleado en el comercio marítimo internacional— nuestra Ley de Navegación lo denomina “agente naviero”, artículo 19, para después pasar a una confusa redacción tratando de diferenciar algo que nos es diferenciable, ya que agente marítimo es tanto quien se ocupa de la representación general de un armador en nuestro país, como el agente marítimo para un puerto específico; esto lo analizan con gran cuidado los autores italianos y sus seguidores, los profesores argentinos.⁵⁴ Incluso se indican las funciones de dichos agentes, con lo que se destaca claramente su similitud, aun cuando limitada a su generalidad y particularidad.

Se explica la correcta definición de ambos términos y se examina la organización de una empresa marítima, incluyendo ya en ella lo relativo al transporte multimodal internacional de mercancías. Asimismo, los requisitos que exige la Ley de Navegación, artículo 17, y el Reglamento para el Abanderamiento y

⁵² Luis Beltrán Montiel, *Curso de derecho de la navegación*, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1979, p. 2. Rodolfo A. González Lebrero, *Manual de derecho de la navegación*, 3a. ed., Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1979, p. 13. Agustín Vigier de Torres, *Derecho marítimo*, Bosch Casa Editorial, Barcelona, 1955, p. 5. Santiago Hernández Yzal, *Derecho marítimo*, Editorial Cadi, Barcelona, 1968, p. 10. Plinio Manca, *Studi di Diritto della Navigazione*, Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1959, vol. I, p. 3. Antonio Scialoja, *Sistema del derecho de la navegación*, Ediciones Jurídicas Europa-América, Bosch y Cía Editores, Buenos Aires, 1950, trad. del italiano por Delia Viterbo de Frieder y Santiago Sentis Melendo, pp. 6 y 7. Antonio Lefebvre D'Ovidio y Gabriele Pescatore, *Manuale di Diritto della Navigazione*, 5a. ed., Dott. A. Giuffrè Editore, Milán, 1959. Rodolfo Mezzera Álvarez, *Curso de derecho marítimo*, Editorial Medina, Montevideo, 1961, p. 23. Silvia M. Pérez Montero Gotusso y Gabriela Pérez Montero Gotusso, *Derecho marítimo*, Ediciones Jurídicas Amalio M. Fernández, Montevideo, 1976, pp. 11 y 12.

⁵³ Alonso Gómez-Robledo Verduzco, *El nuevo derecho del mar. Guía introductiva a la Convención de Montego Bay*, Miguel Ángel Porrúa Librero Editor, México, 1986, p. 477. José Eusebio Salgado y Salgado y Antonio Murguía Rosete, *La bahía histórica de California*, Diana, México, 1976, p. 157. Modesto Seara Vázquez, *Derecho internacional público*, 14a. ed., Porrúa, México, 1994, pp. 253-306.

⁵⁴ *Ley de Navegación*, artículo 16, p. 267.

Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, artículo 12, para la explotación marítima y comercial del buque.⁵⁵

También es estudiado el aspecto de los trabajadores de a bordo, explicando la composición de la tripulación de un buque, destacando sus cinco cuerpos:

- a) Cuerpo de cubierta o de mando, en el que aparece el capitán, eje del proceso navegatorio del buque, por lo que se destacan sus atribuciones públicas y privadas.
- b) Cuerpo de máquinas.
- c) Cuerpo de telecomunicaciones.
- d) Cuerpo administrativo, aquí tenemos que reconocer que nuestra Ley de Navegación contradice a la Ley Federal del Trabajo, reglamentaria del artículo 123 constitucional, que da a todas las personas de a bordo que realicen un trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador, la calidad de trabajadores de los buques, artículo 188. La Ley de Navegación dice que las personas que atiendan a los pasajeros en los buques de pasajeros, a los que llama cruceros turísticos, y transbordadores, no se les considera tripulantes. Violando además los tratados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que también los considera así, y de los cuales México es parte, me refiero al Convenio referente a la Colocación de los Marineros, del 15 de junio de 1920, artículo 1o., *Diario Oficial de la Federación* del 4 de marzo de 1940 (Convenio 9), y el Convenio relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar, del 7 de junio de 1926, artículo 2o., *Diario Oficial de la Federación*, del 6 de agosto de 1935 (Convenio 22).⁵⁶
- e) Cuerpo Sanitario, en los buques de pasajeros siempre habrá un médico, en tanto que en los buques de carga, el encargado es un enfermero con conocimientos médicos, es decir es un paramédico.

Se aplican escuetamente las diferencias entre el trabajo a bordo y el trabajo en tierra, como lo relativo al salario, el pago directo, el horario de trabajo, los descansos, las horas extras en caso de algún accidente a bordo, etcétera.

Para pasar al examen del problema laboral en el puerto, destacando la solución que se le dio, explicando lo relativo a la requisita del puerto de Veracruz, del 31 de mayo de 1991.

⁵⁵ *Ibid.*, p. 268. Antonio Lefebvre D'Ovidio y Gabriel Pescatore, *op. cit.*, pp. 265-272. Rodolfo A. González Lebrero, *op. cit.*, p. 267. "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales", en *Diario Oficial de la Federación*, Secretaría de Gobernación, México, 21 de agosto de 1946, artículo 12, p. 36. Este reglamento nos muestra la Ley de Navegación que estará vigente entre tanto no se expidan los reglamentos de la ley y, desde luego, en lo que no se oponga a la misma, artículo cuarto transitorio.

⁵⁶ "Convenio referente a la Colocación de los Marineros", en *Tratados ratificados y convenios ejecutivos celebrados por México*, Senado de la República, México, 1974, p. 491. "Convenio Relativo al Contrato de Enrolamiento de la Gente de Mar", en *Tratados*, t. V, p. 386. *Ley de Navegación*, artículo 22, p. 270.

Asimismo, cabe destacar lo relativo a los centros educativos para los oficiales de la flota mercante, o sea las escuelas náuticas, existentes hoy día en Mazatlán, Tampico y Veracruz, así como las escuelas de maestranza para el personal subalterno de a bordo que no desempeña cargos de oficiales, establecidas en los puertos de Lázaro Cárdenas y Tuxpan.

Por lo que se refiere a los trabajadores portuarios, se destaca la labor que ha llevado a cabo la Secretaría de Educación Pública a través del Conacyt para su capacitación.

Aquí cabe señalar, que el personal médico o de enfermería está capacitado en los centros universitarios en que se imparten las carreras de medicina y enfermería.

Se pasa al examen del buque, su nuevo concepto, el buque como universalidad de hecho, como integrante de la fortuna de mar y el buque bien mueble *sui generis*. Su clasificación, por cierto que la Ley de Navegación, en su artículo 9o., nos da una clasificación de buques muy pobre e insuficiente, para mí innecesaria, como también el sinnúmero de definiciones que están expuestas en ella, pues una ley no puede, ni debe contener disposiciones en las que se hagan clasificaciones y definiciones, precisamente para evitar el problema a que nos estamos refiriendo, pues siempre serán incompletas, contradictorias y sobre todo alejadas de la realidad.⁵⁷

Otro problema es el de la nacionalidad del buque, destacando el porqué debe dársele nacionalidad a los buques; el problema de los pabellones de libre registro, registro abierto o de conveniencia; el derecho de bandera o abanderamiento y el cambio de bandera o dimisión de la misma; la matrícula del buque; la clasificación o cota del buque, con referencia a la sociedad clasificadora inglesa Lloyd's Register of Shipping y a la casi desaparecida Sociedad de Registro y Clasificación Mexicana, S.A. (Reclamex); sin olvidar, desde luego, lo relativo al Registro Público Marítimo Nacional y la inspección que ahora realiza la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Es necesario explicar que son dos cosas muy diferentes: una se refiere a que el armador tenga que cumplir con lo establecido por la Ley de Navegación respecto de la inspección marítima, es decir, obtener los certificados de seguridad y máquinas correspondientes para poder navegar conforme a lo que disponen el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS/74) y sus protocolos de 1978 y 1988 y el Convenio de Líneas de Carga de 1966 y su protocolo de 1988, que es una razón fundamental de seguridad.

En tanto que la otra es de carácter netamente comercial, el acudir a una sociedad clasificadora internacionalmente reconocida, para que nos proporcione la clasificación o cota del buque, que nos permita garantizar la obtención en las mejores condiciones posibles una póliza de seguro marítimo del casco del buque.

⁵⁷ *Ley de Navegación*, artículo 9o., pp. 263-264.

Generalmente, en este caso, las compañías aseguradoras reconocen sin dificultad alguna a las sociedades clasificadoras miembros de la Asociación Internacional de Sociedades Clasificadoras (IACS):

American Bureau of Shipping, americana.
 Bureau Veritas, francesa.
 China Classification Society, china.
 Det Nordske Veritas, noruega.
 Germanischer Lloyd, alemana.
 Korean Register of Shipping, coreana.
 Lloyd's Register of Shipping, británica.
 Nippon Kaiji Kyokai, japonesa.
 Polski Rejestr Statkow, polaca.
 Russian Register of Shipping, rusa.

Aquí cabe destacar nuestra preocupación por cambiar los conceptos de buque, artefacto naval y plataforma marítima fija y flotante, que hoy día nos da la Ley de Navegación en su artículo 2o. y que se encuentran fuera de la realidad, ellos nos llevó a elaborar todo un estudio: "El nuevo concepto del buque", con fin de dejar en claro toda esta cuestión.⁵⁸

Los medios de adquisición del buque también es otro aspecto que aborda el derecho marítimo en México. Aquí nuevamente entramos en conflicto con la Ley de Navegación vigente, pues en su artículo 69, luego de delegar al derecho común el examen de los modos de adquisición de una embarcación, nos dice cuáles corresponden al derecho marítimo. Pero, paradójicamente, deja entre éstos, a uno de derecho común, que es el "derecho de angaria", que está tomado precisamente del derecho internacional público.

También divide los dos únicos abandonos que otorgan la propiedad de un buque, que son el abandono administrativo o abandono en favor de la nación, establecido en el artículo 78; y el abandono en favor del asegurador, al que llama absurdamente "dejación válidamente aceptada por el asegurador".

Según dijo uno de los autores de la Ley de Navegación, Roberto Rivera y Rivera, se había empleado dicho término debido a la tradición de las viejas

⁵⁸ José Eusebio Salgado y Salgado, "El nuevo concepto del buque", en *PEMEX-LEX*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, núms. 79-80, enero-febrero de 1995, pp. 27-41. Aquí considero oportuno aclarar que la mayoría de mis comentarios sobre el derecho marítimo en México están relacionados con la enseñanza del mismo en la cátedra de Derecho marítimo, además de la práctica cotidiana que tenemos que realizar dentro de tal rama del derecho. Precisamente por ello, para emitir tales comentarios, hemos tomado en cuenta diversos artículos publicados en revistas y anuarios, libros en cooperación con otros autores y libros propios, nos hemos basado en comentarios hechos en el programa de la cátedra, el que recientemente revisamos, agosto de 1995, para ponerlo al día y adecuarlo a la realidad imperante en el ámbito marítimo internacional. José Eusebio, Salgado y Salgado, *Programa del curso de la materia de derecho marítimo*, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1995, p. 35. *Internacional Association of Classification Societies*, IACS, Londres, 1989, p. 11.

leyes españolas aplicadas en nuestro país durante el periodo de la Colonia: Consulat del Mar y las Ordenanzas de Bilbao, entre otras, en las que se empleaba esa expresión. Lo cual no ha podido comprobarse, ya que en la primera no encontré disposición alguna sobre seguros marítimos y en las Ordenanzas de Barcelona del 3 de junio de 1484, que complementan al Consulat del Mar sobre seguros marítimos, no encontré dicha expresión.

Por otra parte, en las Ordenanzas de Bilbao, sí se habla del abandono del buque en favor del asegurador, capítulo XII, "De los seguros, sus pólizas y forma de hacerse", artículo 30 y siguientes, no de "dejación válidamente aceptada por el asegurador", expresión que ni siquiera los autores españoles utilizaban. Como ejemplo podemos citar a Francisco Fariña, quien además nos hace ver que no sólo en España se emplea el término "abandono en favor del asegurador", sino inclusive en Alemania, Gran Bretaña e Italia, amén de otros países, preferentemente los latinos. Sin embargo, nos hace saber que los franceses emplean la expresión *délaissement*, que significa abandono, aun cuando desde el punto de vista del lenguaje forense se emplea como "cesión" o "dejación voluntaria", no válidamente aceptada como se nos dice en la ley, pues viola el derecho del asegurado a solicitar el abandono. Por lo que creo que Rivera y Rivera tomó la expresión del francés y no del español, olvidando, en este sentido, una tradición muy nuestra.⁵⁹

Sin embargo, la ley sólo se ocupa brevemente de los medios de adquisición de orden marítimo: construcción del buque, que puede aceptar dos formas por economía y por empresa, artículo 71; y abandono administrativo, artículo 78; dejándonos una laguna total respecto del abandono en favor del asegurado y del apresamiento, haciéndonos un reenvío al derecho internacional, olvidando que tal referencia, en todo caso, debió haber sido hecha al Convenio de Montego Bay, que se ocupa precisamente del apresamiento en tiempo de paz y que sólo puede ser por: tráfico de esclavos; piratería; tráfico ilícito de estupefacientes y sicotrópicos; transmisiones no autorizadas de programas de radio y televisión desde alta mar; doble nacionalidad; y buque sin nacionalidad, artículos 91, 92 y 99 a 109 del citado Convenio.⁶⁰

Posteriormente, tenemos que estudiar lo relativo al crédito marítimo, con referencia al crédito documentario y hacen un breve comentario al préstamo a la gruesa aventura marítima, hoy día en desuso, para pasar a la hipoteca naval y a los privilegios marítimos.

La Ley de Navegación no hace mención al crédito marítimo, ni mucho menos al crédito documentario, por lo que tenemos que acudir a las fuentes del dere-

⁵⁹ José Eusebio Salgado y Salgado, "Legislación y jurisprudencia", p. 617. *Consulado del Mar*, Aseguradora Mexicana, México, 1983, pp. XVI y 159. Con una advertencia de Recaredo Vilches Alcázar sobre esta edición. Aquí se encuentran también las Ordenanzas de Barcelona citadas en el trabajo. *Ordenanzas de la Hustrre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. I. Villa de Bilbao*, Librería de Rosa y Bouret, París, 1869, pp. 111-112. Francisco Fariña, *op. cit.*, pp. 306-312. *Ley de Navegación*, artículos 69 y 78, pp. 287 y 290.

⁶⁰ Alonso Gómez-Robledo Verduzco, *op. cit.*, pp. 204-211.

cho mercantil para ello. Sin embargo, sí se ocupa de los privilegios marítimos, entre los cuales se encuentra la hipoteca naval, que se pueden tener sobre las embarcaciones y los artefactos navales, no obstante, sólo se ocupa de las primeras y no menciona para nada a los segundos, por lo que debemos pensar que tales disposiciones no se aplicarán a los artefactos navales, a menos que los esté equiparando a las embarcaciones, pues la Ley de Navegación no lo dice en sus artículos 80 a 86.

Pasa, posteriormente, a los privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas, pero no destaca a los trabajadores que intervienen en los trabajos portuarios y que conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, deberían tenerlos aun sobre el flete y sus accesorios y los gastos de carga y descarga, por lo que nuevamente la ley viola lo dispuesto en el artículo 123 constitucional y su ley reglamentaria, la Ley Federal del Trabajo.

Respecto a la hipoteca marítima lo que dispone el Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, del 6 de mayo de 1993, adoptado en Ginebra, Suiza, en la sede de la UNCTAD, desdice lo que una delegación mexicana, que participó en la Conferencia de Plenipotenciarios que lo adoptó:

A manera enunciativa podemos señalar que, los artículos 4 y 5 relativos a la prelación de los privilegios marítimos se contraponen a lo establecido en nuestra legislación interna, concretamente a nuestra ley suprema, que es la Constitución Política de México; por lo tanto, consideramos necesario la modificación de algunos textos del proyecto de articulado, así como la inclusión de un artículo que contenga definiciones sobre términos específicos que se encuentran en el proyecto de convenio, lo cual facilitaría en casos concretos la aplicación del mismo.⁶¹

Finalmente, abandonó lo relativo a la cédula hipotecaria, que es una de las aportaciones del derecho mercantil mexicano a la hipoteca en general, y a la marítima en especial, según nos lo hace ver Raúl Cervantes Ahumada.⁶²

Los contratos de utilización de los buques es también preocupación del derecho marítimo mexicano, los maritimistas clasificamos estos contratos siguiendo a la doctrina extranjera, ya que no podemos seguir a la Ley de Navegación vigente, que iguala el arrendamiento al fletamento, pues son dos contratos muy diferentes, según nos dicen Nicholas J. Healy y David J. Sharpe en la obra *Cases and Materials on Admiralty* de los Estados Unidos:

⁶¹ Intervención de la Delegación de México en la sesión plenaria de la Conferencia de Plenipotenciarios para la elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General de Relaciones Económicas Multilaterales y con América del Norte, 19 de abril de 1993.

⁶² *Ley de Navegación*, artículos 80-94, pp. 291-295. Alberto Trueba Urbina y Jorge Trueba Barrera, "Normas constitucionales" y "Ley Federal del Trabajo", en *Ley Federal del Trabajo*, 54a. ed., Porrúa, México, 1986, artículo 123 A, fracción XXIII, p. 10, y artículo 113, p. 71. Raúl Cervantes Ahumada, *op. cit.*, pp. 875-879.

Today the term is used to denote three quite different types of maritime contracts: the 'bareboat' or 'demise' charter, the 'time' charter, and the 'voyage' charter.⁶³

La Ley de Navegación, en su artículo 95, fracción I, iguala arrendamiento y fletamento al disponer que el "[fletamento o arrendamiento a casco desnudo]...", siendo que las mismas pólizas de fletamento disponen que "Nothing herein contained shall be construed as creating a demise of the Vessel to Charterer."⁶⁴

Paradójicamente, luego de tan equívocas disposiciones, hace reenvío a las pólizas internacionalmente reconocidas y aceptadas en los mercados marítimos mundiales, para señalar que deberá fundarse en su clausulado, cuando así lo acepten las partes en el contrato, con lo que está reconociendo lo que hemos señalado.⁶⁵

Así, la clasificación que hacemos de tales contratos de utilización de los buques, a los que la ley llama de explotación de los buques, es la siguiente:

- A) Arrendamiento o locación.
- B) Fletamento:⁶⁶
 - a) A tiempo.
 - b) Por viaje.
- C) Transporte marítimo de:
 - a) Pasajeros.
 - b) Mercancías o cosas.
 - c) Buques o remolque.

La Ley de Navegación sólo nos habla del contrato de fletamento, artículos 95 a 97; contrato de transporte de mercancías por agua, artículos 98 a 105; contrato de remolque transporte, artículo 110.

Su contenido es muy pobre y limitado, no establece con claridad las obligaciones de las partes en cada uno de dichos contratos, ni adecuadamente su responsabilidad; es más, se establece una seria contradicción en el artículo 105, en cuanto a una serie de exenciones en favor del transportista o porteador frente al cargador y/o al destinatario o consignatario de la carga, siendo que en el artículo 132 establece normas de limitación de la responsabilidad del armador frente

⁶³ Nicholas J. Healy y David J. Sharpe, *Cases and Materials on Admiralty*, Vest Publishing Co., St. Paul Minn., 1986, p. 262. "Hoy el término empleado para indicar tres contratos marítimos totalmente diferentes: 'a casco desnudo' o 'arrendamiento', 'fletamento a tiempo' y 'fletamento por viaje'."

⁶⁴ José Eusebio Salgado y Salgado, *El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*, Petróleos Mexicanos, México, 1989, pp. 66 y 123. "Nada de lo aquí dispuesto en esta póliza se podrá entender como el crear un arrendamiento del buque al fletador". *Ley de Navegación*, artículo 95, pp. 295-296.

⁶⁵ *Ley de Navegación*, artículo 97, p. 297.

⁶⁶ José Eusebio Salgado y Salgado, *El fletamento*, op. cit., pp. 13-27. *Ley de Navegación*, artículos 95-110, pp. 295-303.

a la carga, según lo establece el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, de 1976. En el caso del contrato de transporte marítimo de buques o remolque, como ya vimos, sólo le dedica un artículo.

También se ocupa el derecho marítimo en México, de lo que es un flete, cómo se integra, cómo se compone y sobre qué bases se establece, haciendo una breve referencia a las conferencias marítimas de fletes y al Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, del 6 de abril de 1964, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del 28 de julio de 1976. Hablando también del consejo de usuarios mexicano, es decir, de la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. (AMUTMAC).

Por otra parte, nos ocupamos de importantes documentos, de los cuales la Ley de Navegación no lo ha hecho, nos referimos a las órdenes de entrega, boletas de embarque, recibos provisionales del oficial encargado de la carga en el buque, cartas de garantía, entre otros.⁶⁷

Hemos puesto atención al conocimiento de embarque, refiriéndonos a sus antecedentes históricos, concepto y funciones, así como características. Tratamos, por primera vez en una obra sobre derecho marítimo hecha en México, de aportar en un solo documento todas las clases del conocimiento de embarque.

Distinguimos aquellos documentos que son susceptibles de ser confundidos con el conocimiento de embarque, y concluimos hablando del régimen internacional de dicho documento del transporte marítimo de mercancías, explicando el contenido de ambas normas que hoy día coexisten, buscando hacer un estudio de derecho comparado de ambos instrumentos jurídicos convencionales internacionales: Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque, o Reglas de La Haya, del 25 de agosto de 1924 y su Protocolo de Modificación, o Reglas de Wisby, del 23 de febrero de 1968 y el Protocolo de Bruselas del 21 de diciembre de 1979, que es el régimen internacional que adoptó la legislación mexicana; y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978, llamado también Reglas de Hamburgo.⁶⁸

Aquí nos referimos también a las pólizas de fletamento y del transporte multimodal internacional de mercancías, señalando sus ventajas, desventajas, y

⁶⁷ José Eusebio Salgado y Salgado, "Entró en vigor la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas", en *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales*, 1983, UNAM, ENEP Acatlán, México, 1983, pp. 545-576. José Eusebio Salgado y Salgado, "Legislación y jurisprudencia", p. 618. *La Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A. C., su organización y estatutos*, Instituto Mexicano de Comercio Exterior, México, 1976, p. 30. Hoy día, esta asociación opera dentro de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, A. C., que ocupa la Secretaría Ejecutiva de AMUTMAC.

⁶⁸ José Eusebio Salgado y Salgado, *El conocimiento de embarque y régimen internacional*, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, México, Serie H: Estudios de Derecho Internacional Público, 1994, núm. 19, p. 212.

la problemática que confronta en México, así como su reglamentación, que se reduce a un recenvío al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, hecha en el artículo 98 cuarto párrafo, así como al reglamento respectivo.⁶⁹

También nos ocupamos de las normas que rigen la navegación, haciendo especial referencia a los convenios internacionales que la regulan, emanados de la ONU y la OMI preferentemente. Entre otros, los siguientes:

- a) Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho de Mar.
- b) Convenio de las Naciones Unidas de Inscripción de los Buques, de 1986.
- c) Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS/74) y sus Protocolos de Enmienda de 1978 y 1988.
- d) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 1972 (COLREG/72).
- e) Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966 (LU/66) y su Protocolo, de 1988.
- f) Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, de 1969 (TONELAJE/69).
- g) Convenio Internacional sobre Facilitación del Tráfico Marítimo, de 1965 (FACILITACIÓN/65).
- h) Convenio Internacional sobre Seguridad de los Contenedores, de 1972 (CSC/72).
- i) Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, de 1988.
- j) Protocolo para la Representación de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental, de 1988.

Pasamos al examen de las averías gruesas o comunes, las distinguimos de las simples o particulares. Damos su concepto y su tipo, así como los elementos del acto de avería gruesa. Hacemos una referencia a las Reglas de York y Amberes, tal y como han sido modificadas en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, adoptadas en 1994, en Sydney, Australia.⁷⁰

Los accidentes marítimos más importantes son analizados: abordajes, arribadas forzosas, naufragio, salvamento y asistencia.

Nuestra Ley de Navegación se ocupa de ellos en el título sexto, "De los riesgos y accidentes de la navegación", artículos 111 a 135, pero entre ellos no incluye a las arribadas forzosas, ya que de ellas se ocupa en el título tercero, "De la navegación", capítulo II, "Arribo y despacho de embarcaciones", artículo 38.

⁶⁹ José Eusebio Salgado y Salgado, "México y el Transporte Multimodal Internacional a la luz del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías", en *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. 1980*, UNAM, ENEP, 1980, pp. 313-338. *Ley de Navegación*, artículo 97, pp. 297-298.

⁷⁰ *Ibid.*, *Organización Marítima Internacional*, Petróleos Mexicanos, México, 1991, p. 86. Charles H. Hebditch y John A. MacDonald, *York-Antwerp Rules 1994*, Richards Hogg Ltd., Londres, 1994, p. 42.

Esto, debido a que confunde lo relativo a una entrada normal del buque a un puerto, con la arribada forzosa, que se debe a una situación de peligro, como ataques de enemigos y piratas, tempestades, accidentes o enfermedades graves de los tripulantes, falta de alimentos o combustibles, etcétera.

Por otra parte, no da las clases de arribada forzosa, es decir legítima, o sea, la que está prevista en la ley, y la ilegítima, que no está prevista en la ley.

Respecto de los abordajes, se da su concepto, sus clases y su regulación nacional e internacional, lo que se hace, asimismo respecto del salvamento y la asistencia marítimos. Por cierto que en este último caso, concluimos con la antigua diferencia entre salvamento y asistencia, para equiparlos como lo hicimos acuciosamente en el Convenio Internacional de Salvamento Marítimo, adoptado el 28 de abril de 1989 (SALVAMENTO/89).

Creemos necesario comentar el empleo de la expresión “derrelicto” por la Ley de Navegación, artículos 129 y 130, que es poco apropiado, pues deja de lado una tradición marítima de siglos, es decir, el empleo del término “restos náufragos”, expresión más utilizada en la lengua española.

Así, en la *Enciclopedia general del mar*, al citar la expresión “derrelicto”, nos dice simplemente que son restos náufragos, para luego emitarnos a la expresión “naufragio”, en la que se incluyen los “restos náufragos”, en donde sí se hace una detallada explicación de ambos términos en diecisiete páginas.

Es más, hoy día en el seno de la OMI se nos ha propuesto la adopción de un Proyecto de Convenio sobre Remoción de Restos Náufragos, no se nos dice de “derrelictos”, por tanto, es el empleo del término “restos náufragos” contra la costumbre internacional. Además de que no es lo mismo un buque que se encuentra en estado de innavegabilidad o de abandono, que los restos náufragos, pues no debe olvidarse que el buque naufragado deja jurídicamente de ser buque, para convertirse precisamente en restos náufragos. Como puede verse nuevamente los autores de la Ley de Navegación vigente cometieron un nuevo error de conocimiento y técnica jurídica, seguramente por falta de conocimiento, o bien por ignorar esta situación.⁷¹

También el derecho marítimo mexicano se ocupa de las compraventas marítimas, su concepto, características y relaciones con el crédito documentario, destacando los tipos de compraventas marítimas más importantes, desde luego, con referencia a los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS).

Asimismo, se analiza el Convenio de las Naciones Unidas sobre Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, del 11 de abril de 1980, y la Convención de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, de 1974, y su Protocolo de Enmienda, de 1989.

⁷¹ *Ley de Navegación*, artículos 11-135, pp. 303-312. “Derrelicto”, “Naufragio” y “Restos Náufragos”, en *Enciclopedia general del mar*, 2a. ed., Ediciones Garriga, Barcelona, 1968, vol. III, p. 551 y vol. VI, pp. 188-205. Examen de un Proyecto de Convenio sobre Remoción de Restos de Naufragio. Nota presentada por Alemania, Países Bajos y Reino Unido de la Gran Bretaña, LEG 73/II. Londres, Comité Jurídico. LXXIII Período de Sesiones, OMI, 8 de agosto de 1995, p. 15.

Desde luego, atendemos a la recomendación que nos hace la Cámara de Comercio Internacional (CCI), en el sentido de tener en cuenta los cambios en los sistemas de transporte, y que todos los actos que realicemos en relación con la compraventa marítima sean plenamente compatibles con los intercambios de datos electrónicos.⁷²

Vemos, con pena, que la Ley de Navegación vigente no se ocupa de las compraventas marítimas, lo que es lamentable, si recomendamos que la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos, de 1963, derogada, sí se ocupaba de las mismas en sus artículos 210 a 221, capítulo III, "De las modalidades marítimas de la compraventa", del título tercero, "De los contratos".⁷³ Luego entonces, cabe preguntarnos ¿No debería una nueva ley mejorar y ampliar aquellas cuestiones tratadas en la ley derogada?

El seguro marítimo, del que por cierto la Ley de Navegación de 1994 no se ocupa, haciendo un reenvío muy lamentable a la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, lo que revela poco cuidado en el empleo de la técnica jurídica para elaborar la vigente ley, ya que en su artículo tercero transitorio, fracción Y, nos dice que se deroga: "La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250."⁷⁴

Dichos artículos eran los que se ocupaban del seguro marítimo en la ley derogada. Se dice que ello obedeció al interés de que el seguro marítimo se incluya dentro de la Ley sobre el Contrato de Seguro, con los demás seguros, lo que nuevamente nos llevaría a romper con una tradición del derecho marítimo, que siempre se ocupa en cualquier legislación marítima del seguro marítimo, cualquiera que sea el tipo de éste.

Esperamos que al fin triunfe la tradición, y no los intereses creados que hay alrededor del seguro marítimo, que desconocen o ignoran toda esta gloriosa tradición, pues no debe olvidarse que la primera póliza elaborada para un seguro, lo fue precisamente para el transporte marítimo, en Génova, Italia, el 23 de octubre de 1347.⁷⁵

También se mencionan los antecedentes históricos del seguro marítimo, con una breve referencia al préstamo a la gruesa aventura marítima, que también fue una figura jurídica empleada antes del seguro marítimo para tales fines, hasta que se le dejó dentro de las demás figuras del crédito, donde le corresponde estar.

Además, se examinan las primeras leyes que regularon al seguro marítimo, mencionamos brevemente la labor pionera de la casa británica "Lloyd's of London", la que aprobara la primera póliza revisada y confirmada, el 12 de

⁷² *INCOTERMS 1990*. Cámara de Comercio Internacional, París, 1990, p. 215. Desde luego, los textos de los convenios citados que pueden encontrarse en Leonel Perezniño Castro, *Derecho internacional privado*, 6a. ed., Editorial Harla, México, 1995, pp. 272-311.

⁷³ "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", en *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, 57a. ed., Porrúa, México, 1992, pp. 528-530.

⁷⁴ *Ley de Navegación*, artículo tercero transitorio, p. 315.

⁷⁵ Francisco Fariña, *op. cit.*, p. 271.

enero de 1779 y que sigue vigente hasta nuestros días, salvo las siguientes cuatro modificaciones:

1. Cláusula de renuncia, incluida en 1874.
2. Cláusula de exclusión de los riesgos de guerra, incluida en 1898.
3. Cláusula sobre contratiempos, incluida en 1919.
4. Adecuación a las cláusulas tipo de la UNCTAD, 1983. Éstas prácticamente casi no la cambiaron.

Se proporciona el concepto del seguro marítimo, destacando sus características, elementos y objeto, sin dejar de destacar lo relativo a la prima y a la póliza como elemento formal del contrato.

El riesgo, su concepto, y los riesgos propios del proceso negatorio, también son objeto del examen de derecho marítimo mexicano, distinguiendo entre los riesgos universales ordinarios y los extraordinarios. Se ven todos los tipos de seguros que existen en lo general, para pasar más tarde a los seguros marítimos en lo particular.

- a) Seguro de casco o seguro sobre cuerpos.
- b) Seguro sobre mercancías o seguro sobre facultades, incluyendo el seguro *in quo vis*, en cualesquier buque, es decir, no importa el buque en que vayan a ser transportadas las mercancías.
- c) Seguro sobre contenedores.
- d) Seguros de fletes.
- e) Seguro sobre desembolsos y exceso de responsabilidad en relación con la póliza del casco.
- f) Seguro de protección e indemnización (PANDI).
- g) Seguro de responsabilidad de astilleros.
- h) Seguro sobre deudas.
- i) Seguro sobre solvencia.
- j) Seguro por cuenta de un tercero o por cuenta de quien corresponda.
- k) Seguro de póliza flotante.
- l) Seguro de buenas y malas noticias.
- m) Seguro de provechos esperados.
- n) Seguros múltiples.
- o) Coaseguro.
- p) Infraseguro.
- q) Supraseguro.
- r) Reaseguro, es decir, el seguro del asegurador.⁷⁶

También, es objeto de estudio en el derecho marítimo mexicano la empresa aseguradora, sin omitir lo relativo a la legislación nacional y al estudio del

⁷⁶ Raúl González Hevia, *Manual del seguro marítimo*, Mapfre, Madrid, 1976. Colección Temas de Seguros, p. 275.

contrato de seguro marítimo como elemento de desarrollo económico nacional, así como la búsqueda de la uniformidad del contrato de seguro marítimo a través de la adopción de las Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga, adoptadas por las Naciones Unidas en 1984.⁷⁷

No debe perderse de vista la labor del cónsul mexicano en el derecho marítimo, que a nuestro juicio es muy importante, aun cuando se haya disminuido su participación en relación con la legalización de documentos públicos, entre los cuales ciertamente están los marítimos, al adherirse nuestro país a la Convención por la que se suprime el requisito de la legalización de los documentos públicos extranjeros, adoptado en La Haya, el 5 de octubre de 1961, cuyo instrumento de adhesión fue depositado ante el gobierno del Reino de los Países Bajos el 10 de diciembre de 1994, y publicado en el *Diario Oficial de la Federación* del 14 de agosto de 1995.⁷⁸

No obstante lo anterior, el cónsul mexicano tiene muchas otras funciones en el ámbito del derecho marítimo, como serían, entre otras, la protección a los buques mercantes que porten el pabellón mexicano, compraventa y abandono de buques en el extranjero, asistencia a naufragos mexicanos, auxilio a los tripulantes de las embarcaciones nacionales, repatriación de dichos tripulantes u otros mexicanos a bordo de buques nacionales, intervención en caso de accidentes marítimos sufridos por los barcos mexicanos, su acción de amigables componedores en los conflictos laborales a bordo de un buque mexicano en su área de adscripción.⁷⁹

Por cierto, la Ley de Navegación sólo se ocupa del cónsul en el artículo 60, fracción III, como autoridad marítima, al señalar que el Ejecutivo federal tiene la autoridad marítima en nuestro país y la ejerce a través, entre otros del

cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta ley determine.⁸⁰

⁷⁷ Robert H. Brown, *Marine Insurance*, 4a. ed., Witherby and Co., Ltd., Londres, 1980, vol. 3, Víctor Dover, *A Handbook to Marine Insurance*, 8a. ed., Witherby and Co., Ltd., Londres, 1982, XXII y p. 870. Robert H. Brown y Peter B. Reed, *Marine Insurance*, Witherby and Co., Ltd., Londres, 1981, pp. XI y 343. William D. Winter, *Marine Insurance Its Principles and Practice* McGraw-Hill Book Company, Londres, 1952, XIX, p. 551. E. R. Hardy Ivamy, *Marine Insurance*, 3a. ed., Butterworths, Londres, 1979, LVII, p. 588. Cláusulas Tipo, X, p. 67. José Eusebio Salgado y Salgado, *El seguro marítimo*, edición del autor, México, 1990. Material preparado para la cátedra de Derecho marítimo, que formará parte de los capítulos XV, XVI y XVII de mi *Manual de derecho marítimo*, hoy día en elaboración.

⁷⁸ “Decreto de Promulgación de la Convención por la que se Suprime el Requisito de Legalización de los Documentos Públicos Extranjeros”, en *Diario Oficial de la Federación*, 14 de agosto de 1995, pp. 9-11. Leonel Pereznieta Castro, *op. cit.*, pp. 467-471.

⁷⁹ José Eusebio Salgado y Salgado, *La actividad marítima del cónsul*, edición del autor, México, 1990. Material preparado para la cátedra de Derecho marítimo, que formará parte del capítulo XVIII del mi *Manual de derecho marítimo*, hoy día en elaboración.

⁸⁰ *Ley de Navegación*, artículo 60., pp. 259 y 260.

Por cierto que el único caso al que se refiere la Ley de Navegación es el relativo al abanderamiento provisional del buque como mexicano, y autorizar el pasavante por un solo viaje con destino al puerto mexicano donde se tramitará su abanderamiento definitivo, con el propósito de obtener su matrícula, artículo 11, segundo párrafo.⁸¹

También nos ocupamos del arbitraje marítimo, haciendo primero una referencia en general al arbitraje, para distinguir después el arbitraje internacional y el arbitraje comercial, dentro del cual se encuentra el arbitraje marítimo.

Nos ocupamos de las reglas de arbitraje marítimo de la Organización Internacional de Arbitraje Marítimo (OIAM), creada por el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Cámara de Comercio Internacional (CCI), así como de la propia labor de la OIAM. Asimismo, hacemos alusión a otras instituciones de arbitraje marítimo y a la legislación nacional e internacional sobre la materia. Por último, comentamos brevemente la situación del arbitraje marítimo en México.⁸²

Otro tema del derecho marítimo, es el relativo a la prevención de la contaminación del medio marino, destacando aquí la labor de la ONU y de la OMI. En el primer caso, se analiza la parte XII, "Protección y Preservación del Medio Marino", del Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, artículos 192 a 237.⁸³

Por lo que se refiere a la OMI, se analizan todos los convenios y protocolos adoptados por esa organización en relación con esta materia, pudiendo destacar los siguientes:

- a) Convenio Internacional relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969 (INTERVENCIÓN/69) y su Protocolo Relativo a la Intervención en Altamar en Casos de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas a los Hidrocarburos, del 2 de noviembre de 1973 (INTERVENCIÓN/PROT/73).
- b) Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación por Hidrocarburos, del 29 de noviembre de 1969 (CLC/69) y sus Protocolos de Enmienda de 1976, 1976, 1984 y 1992.
- c) Convenio internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización por Daños Debidos a la Contaminación de Hidrocarburos, del 18 de diciembre de 1971 (FONDO/71) y sus Protocolos de Enmienda de 1976, 1984 y 1992.

⁸¹ Ley de Navegación, artículo 11, p. 264.

⁸² José Eusebio Salgado y Salgado, "El arbitraje marítimo y las organizaciones internacionales", en *PEMEX-LEX*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, marzo-abril de 1989, núms. 9-10, pp. 20-35. *The International Maritime Arbitration Rules*, Cámara de Comercio Internacional, París, 1979, Edición trilingüe en alemán, francés e inglés, publicación 324, p. 63.

⁸³ "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar", en *Diario Oficial de la Federación*, Secretaría de Gobernación, México, 1 de junio de 1983, núm. 22, segunda sección, pp. 58-59.

- d) Convenio Relativo a la Responsabilidad Civil en Materia de Transporte Marítimo de Materiales Nucleares, del 18 de diciembre de 1971 (LMN/71).
- e) Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias, del 13 de noviembre de 1972 (VERTIMIENTOS/72).
- f) Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, del 2 de noviembre de 1973 y su Protocolo de Enmienda, del 17 de febrero de 1978 (MARPOL/73/78).
- g) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, del 30 de noviembre de 1990 (OPRC/90).⁸⁴

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

Los temas a tratar serían los siguientes:

- I. De las reglas, de los juicios y procedimientos marítimos.
- II. Del embargo o retención de embarcaciones y carga.
- III. Del procedimiento en el caso de abordaje.
- IV. Del procedimiento en el caso de la limitación de la responsabilidad civil.
- V. Del procedimiento en el caso de las averías gruesas o comunes.
- VI. Del procedimiento en el caso de los privilegios marítimos y de la hipoteca naval.
- VII. Del procedimiento en el caso de salvamento marítimos.
- VIII. Del procedimiento para declarar buena presa a un buque apresado en tiempos de paz o de guerra.
- IX. Del procedimiento en el caso de los contratos de utilización de los buques.
- X. Del procedimiento en el caso del transporte multimodal.
- XI. Del procedimiento en el caso del seguro marítimo.
- XII. Del procedimiento en el caso de las compraventas marítimas.
- XIII. Del procedimiento en el caso del remate y venta judicial.
- XIV. Del arbitraje marítimo.
- XV. De la conciliación marítima.

⁸⁴ José Eusebio Salgado y Salgado, "La labor de la Organización Marítima Internacional en favor de la protección y preservación del medio ambiente", en *PEMEX-LEX*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, julio-agosto de 1989, núms. 13-14, pp. 24-30. José Eusebio Salgado y Salgado, *Organización marítima internacional*, p. 86.

- XVI. De la ejecución de sentencias provenientes del extranjero.
- XVII. De la ejecución de laudos arbitrales y de conciliación marítimos provenientes del extranjero.
- XVIII. De los jueces federales marítimos.

Esta amplitud de miras, en relación con los procedimientos marítimos, obedece principalmente a que necesariamente deben de separarse las normas sustantivas de aquellas procedimentales.

No consideramos que se deba hacer un juicio genérico marítimo, toda vez que ello no nos permitiría atender tan importantes materias como las señaladas, las que podrían integrar el capitulado de un buen código de procedimientos marítimos, primero en la historia de nuestro país.