

IV. Conclusiones

Al concluir nuestro trabajo, tenemos que reconocer que a pesar de que México es un país marítimo por naturaleza, los mexicanos nos hemos ocupado poco del mar, y por ende del derecho marítimo.

Esto es cierto, y según hemos visto, tenemos antecedentes marítimos en nuestra historia patria, pero tan limitados, que nos revelan cierto descuido en esta materia.

Por ello, nuestro derecho marítimo ha sido poco afortunado, si tomamos en cuenta el poco interés que existe por su aprendizaje, ya que su cátedra en las universidades nacionales en que se imparte no es obligatoria sino optativa.

Al crearse la cátedra de Derecho marítimo, en 1943 por Raúl Cervantes Ahumada, en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, se le dio permanencia y continuidad la cual se imparten hasta la fecha.

Si bien es cierto que el contenido del derecho marítimo en México es el mismo que en cualquier otro país, también lo es que nuestra Ley de Navegación está divorciada de la realidad, y es pletórica en disposiciones contradictorias; deja figuras importantes del derecho marítimo fuera de regulación; proporciona conceptos totalmente superados en el ámbito internacional, por lo que es atrasada de origen; tiene graves errores y fallas de técnica jurídica; acude a las clasificaciones, lo que es indebido en una ley; se opone a convenios internacionales debidamente ratificados, o a los cuales México se ha adherido, lo cual es más grave para la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, según hemos visto a lo largo de nuestro trabajo.

Por todo esto, la Ley de Navegación, de 1994, debe ser revisada completamente para adoptar una nueva, y, desde luego, toda la legislación marítima del país, que ciertamente tendrá los mismos errores o similares.

Debe de emitirse el código de procesamientos marítimos en el que debe incluirse lo relativo a los jueces federales marítimos, quienes ciertamente deberán ser preparados en esta rama del derecho.

Debemos exigir al legislador nacional, léase Congreso de la Unión, preparar sendos estudios para elaborar la nueva legislación marítima mexicana, con el fin de eliminar el divorcio que existe entre la realidad y la legislación marítima nacional, así como los graves errores cometidos en su elaboración.

Para lo cual deberá llevarse a cabo:

- a) Estudios doctrinales que nos permitan ver los errores cometidos.
- b) No debe improvisarse ni seguirse modelos extranjeros de fácil copia, pero ajeno a la realidad nacional. La Ley de la Navegación copia en muchas partes el Libro III del Código de Comercio chileno: "De la navegación y comercio marítimos".
- c) La revisión deberá ser escrupulosa, fundándose en serias investigaciones de expertos y preparados marítimistas.
- d) Deberá hacerse ver a las autoridades la importancia de dichos estudios, para que los atiendan y eviten graves problemas a largo plazo.
- e) Es necesario preparar al personal jurídico necesario, para que ocupe la plaza de juez federal marítimo. Ese mismo personal jurídico deberá estar preparado en derecho marítimo para atender todos los requerimientos jurídicos que los mexicanos interesados en el comercio y el derecho marítimos requieren para resolver sus problemas.
- f) Es necesario que se apliquen de manera adecuada en todos los convenios adoptados por México en materia de derecho marítimo.
- g) Finalmente, se requiere de una reorganización en el medio de la administración marítima.

Por tanto, si queremos que México cumpla efectivamente con su destino de ser un país marítimo por naturaleza, estamos obligados a legislar adecuadamente en lo concerniente a marítimo, lo que no se ha hecho hasta hoy día; es más, considero que se ha perdido la oportunidad histórica de haber elaborado una legislación marítima adecuada, avanzada, pero sobre todo conforme con la realidad.