Universidad Iberoamericana Puebla

Repositorio Institucional **http://repositorio.iberopuebla.mx**

Derecho Área de Síntesis y Evaluación

La naturaleza jurídica de la transportación marítima de mercancías

Barragán Niño de Rivera, Bernardo

2015

http://hdl.handle.net/20.500.11777/1085

http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial

Por Decreto Presidencial del 3 de abril de 1981

“La Naturaleza Jurídica de la Transportación Marítima de Mercancías”

TESINA

Que para obtener el título de Licenciado en

DERECHO

Presenta

Bernardo Barragán Niño de Rivera

Puebla, Puebla 8 de Mayo del 2015

Índice

Introducción.....3

Capítulo I

Derecho marítimo mexicano ……....5

- Definición del derecho marítimo……...…5
- Antecedentes históricos……...…..8
- Espacios Marítimos……..……..……13

Capitulo II

Buques……...…20

- Definición de los buques……...…...20
- Clasificación de los buques……...…..22
- Requisitos para la inscripción de las embarcaciones y artefactos navales.27

Capítulo III

Tratos de transporte marítimo…….32

- Definición de contratos…….32
- Definición del contrato de transporte……...…..34
- Del transporte marítimo de mercancías……...…37

Conclusiones..... 49

Bibliografía.....52

Introducción

La elección del tema de la naturaleza jurídica de los contratos de la transportación marítima de mercancías, no es producto de una simple ocurrencia, sino resultado de un análisis acerca de los contratos, dado a que estos podrían ser mercantiles o civiles, siendo regulados cada uno de ellos por Códigos dependiendo su materia.

Es por eso que este trabajo se quiso saber con exactitud cuál es su naturaleza jurídica, y en que se fundamentaba dicha naturaleza, por otro lado, saber que naturaleza tiene con respecto a los contratos de fletamento, ya que son muy parecidos y se podrían llegar a confundir.

Puesto que los contratos un acuerdo de voluntades en el cual las partes pactan derechos y obligaciones para ambos contrayentes, con la finalidad de cumplir ambas con lo establecido en dicho documento.

Por otro lado, con este trabajo se busca encontrar que el buque no sólo es el medio y origen, sino que constituye también un elemento real en los contratos de transporte marítimo, esto con la finalidad de que se observe la importancia de los buques, así como de sus modalidades en dicho contrato, porque dependiendo la mercancía deberá ser el navío.

En el siguiente trabajo se encuentra divido en tres capítulos con la finalidad de reflejar los tres grandes ejes que se deben de observar a la hora de elaborar un contrato de transporte marítimo de mercancías y todas las implicaciones que lleva consigo estos tipos de contratos.

En el primer capítulo se abordaran básicamente los temas relacionados con el derecho marítimo, como su concepto, así como las aguas que componen el mar territorial, los cual es importante saber, debido a que en aguas internacionales se regiría por los Tratados Internacionales, así como de esto depende en gran medida los INCOTERMS, así también los antecedentes históricos que se tiene con

respeto de las regularizaciones del comercio marítimo, así como del Derecho marítimo, y naval.

En el segundo capítulo se habla acerca del buque, como es su concepto, lo que se entiende por este, su regulación jurídica, los requisitos con los que se deben de contar para el uso del mismo, así como la importancia de contar con la bandera, también los tipos de buques que existen y que son objeto real de los contratos de transporte marítimo de mercancías, así como lo que transportan cada uno de ellos.

Por último, pero no menos importante en el tercer capítulo ya se habla como tal del contrato de transporte de mercancías, como la definición de los contratos, de las diferencias entre los contratos civiles y mercantiles, así como la las definiciones de ambos, además de saber el concepto del contrato de transporte marítimo de mercancías, sus características, modalidades, derechos y obligaciones de las partes, así como de sus ventajas y desventajas de estos, también se aborda a los INTERCOMS lo que son.

Es por eso que se eligió este tema, debido a que los contratos son fundamentales en los actos de comercio puesto que las transacciones comerciales se realizan por vía terrestre, marítima y aérea, el derecho debe encargarse de abarcar todos los ámbitos, de ahí la necesidad de analizar de manera particular uno de esos aspectos: la naturaleza jurídica de los contratos de transporte marítimo de mercancías.

Finalmente, la apertura de los mercados y más aún con el auge que va cobrando la globalización en el mundo, aunado a los costos bajos y grandes volúmenes de mercancías que se pueden transportar vía marítima y la gran cantidad de países con acceso al mar, esta vía se está fortaleciendo, es por eso que se debe de tomar en cuenta el contrato de transporte marítimo ya que esto puede ayudar en cierta forma adelantarse a los retos que presenta el promisorio futuro del mercado marítimo.

CAPÍTULO I

“DERECHO MARÍTIMO MEXICANO”

Definición del derecho marítimo

En este primer capítulo se abordará lo respectivo al derecho marítimo mexicano, cuál es su definición, así como los antecedentes históricos de éste, tanto a nivel nacional como internacional; por otro lado se hablará de los espacios marítimos que comprende nuestro territorio nacional, que son las aguas interiores, los mares territoriales, la zona contigua, la zona económica exclusiva, la plataforma continental y alta mar, por último señalar quiénes son los sujetos que intervienen en las diferentes actividades que se realizan.

Dado que el derecho regula la conducta del hombre y éste, al utilizar los mares, con la finalidad de realizar diferentes actividades, las aguas deben ser reguladas, a fin de que se apeguen a estricto Derecho; por eso se dice que “no puede concebirse al hombre sin derecho, ni al derecho sin el hombre”[1] dado que ambos se encuentran ligados intrínsecamente.

Las aguas, al realizarse en ellas actividades generadas por el hombre, fueron reguladas, creando una rama más del derecho, que es el derecho marítimo, al que se define como: “aquel que rige las relaciones jurídicas que se desarrollan en el mar o que tienen el mar como marco, o como objetivo el comercio marítimo.”[2]

---

[1] Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho marítimo*, 1ª ed. México, Porrúa, 2001, pag.5

[2] Palomar de Miguel, Juan, *Diccionario para juristas*, Tomo I, 3ra ed., México, Porrúa, 2008, pág.467

Por otro lado, el autor Raúl Cervantes lo define como: “el conjunto de construcciones ideales, emanadas de un poder público efectivo y destinado a actuar o realizarse en la vida humana de relación social.”[3]

Para Marco A. de Stefano S. el derecho marítimo se compone por normas de derecho público, entre las que se encuentran algunas constitucionales, otras de derecho Internacional público y otras de derecho administrativo, también lo forman el derecho privado que es el caso de varias de naturaleza civil y mercantil.[4]

Enrique Munita lo define de la siguiente manera: “el derecho marítimo es el conjunto de principios y preceptos que tienen por objeto regir todas las relaciones que se verifiquen en el mar y todos los contratos y operaciones a que dé o pueda dar lugar el comercio marítimo”.[5]

Conforme a las definiciones anteriores y tomando en consideración los elementos en común que se encontraron, se puede deducir que el Derecho marítimo es la rama del Derecho que se encarga de regular las actividades que realizan uno o más sujetos, ostentando el carácter de comerciante o no, y que vayan a ser ejecutadas dentro de las aguas nacionales o internacionales, conforme a la normativa nacional, Internacional, la costumbre y los principios generales del Derecho.

Por lo tanto el derecho marítimo no solo se enfoca en regular y conocer lo que conforman nuestras aguas territoriales sino también, engloba diferentes ramas del derecho que se deben de estudiar y analizar al hablar de este tema; ya que es un punto de inflexión el derecho marítimo para desarrollar diferentes sectores de la economía de nuestro país.

Por otro lado, se debe de tomar en cuenta que el Derecho marítimo también regula a todas la embarcaciones, tanto las que son utilizadas con el fin del comercio, así como las que pertenecen al Estado, en particular las de uso

[3] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl, op. cit. p.5
[4] Cfr. http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/205/16.pdf (consultada el 9 de Marzo del 2015)
[5] Cfr. Eyzaguirre Echeverría, Rafael, Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo, Chile, Jurídica de Chile, 1980. Pág. 70

exclusivo de las fuerzas armadas mexicanas, como son los buques, submarinos, lanchas, veleros, porta aviones, etc. Esto con el objeto de garantizar la soberanía nacional y los derechos de los mexicanos y extranjeros dentro, de nuestro territorio.

Desafortunadamente en México, a esta rama del derecho, durante varios años, no se le ha dado la importancia debida, olvidando que el estudio del Derecho Marítimo puede tener repercusiones muy positivas en nuestra economía, potenciando múltiples actividades comerciales que se pueden llevar a cabo tanto a nivel nacional como internacional, permitiendo así un mayor desarrollo comercial, y generando alianzas en materia de comercio marítimo con otras naciones.

El Derecho marítimo se ha dejado de estudiar y de tomar en cuenta, tal vez, porque resulta complejo, debido a que se deben abordar las actividades realizadas o que se quieren realizar, desde distintas ramas del derecho, entre otras: el derecho administrativo, el derecho internacional privado, y el derecho internacional público, el derecho comercial marítimo, el derecho civil y el Derecho mercantil, sobre todo a la hora de saber qué normatividad rige las actividades a realizar, además de los sujetos que intervienen en los diferentes actos y determinan las relaciones jurídicas de éstos.

De lo anterior se puede decir que se tendrían que contemplar dentro de las ramas del derecho al Derecho internacional público marítimo que "rige las relaciones que nacen entre los Estados con motivo de la navegación marítima, sea en tiempos de paz o de guerra."[6]

Mientras que el Derecho Internacional Privado "determina la ley aplicable a una relación jurídica cuando existe conflicto entre dos o más legislaciones"[7], por otro lado, el Derecho Administrativo marítimo "establece las normas relativas a la Intervención del Estado en la navegación marítima."[8] Y por último el Derecho

[6] Idem. P. 71
7 Ibídem
8 Ibídem

Marítimo Comercial “es el que rige las relaciones entre los particulares con ocasión de la navegación marítima. “[9]

Antecedentes históricos

Una vez que se ha definido el derecho marítimo habría que mencionar cómo ha ido evolucionando esta rama del Derecho a través del tiempo, ya que a pesar de no ser estudiado e investigado de la mejor forma en estos tiempos. En siglos anteriores era uno de los más importantes debido al gran nivel de comercio marítimo que se realizaba en aquellas épocas y como se ha visto en las definiciones, se encuentra ligado a esta rama del derecho.

Por lo tanto, es importante señalar que aunque el nombre de Derecho Marítimo es relativamente nuevo, éste ya se viene dando desde el siglo II A.C con el Código del Manú, en el cual ya se empezaban a tomar en consideración algunos aspectos del mar, sobre todo lo relativo a las ventas de las diferentes mercancías que en esa época se comercializaban y que procedían de ultramar[10] , incluso no se podían nulificar aún cuando las mercancías vendidas no fueran propiedad del vendedor.

Otra ley que se debe de tomar en consideración como un antecedente importante para el Derecho marítimo es la *Lex Rhodia de Iactu*, en español la Ley Rodia, dado que fue el primer pueblo en crear y tener leyes marítimas escritas, las cuales fueron de las leyes más avanzadas de su época al contar con la regulación de algunas instituciones como son: “ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre la política naval, formas de pago del flete, casos de

[9] Ibídem

[10] Cfr. Ultramar: se refiere al país o territorio que está al otro lado del mar en relación con el lugar desde el cual se habla, por ejemplo: Cancún con islas mujeres, Miami con Cuba. Véase: http://es.thefreedictionary.com/ultramar (consultado el 9 de marzo del 2015)

transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc.; así como el más legítimo antecedente del contrato de comenda[11], que a su vez es el antecedente de nuestra sociedad comercial."[12]

Por otro lado, el pueblo ateniense, uno de los más importantes de la época dado que alcanzó su esplendor en el comercio marítimo debido a que no se quiso quedar atrás, creando las leyes atenienses, que básicamente trataron de copiar la ley Rodia, pero con la diferencia en la literatura que hacían algunas referencias a la regulación jurídica de las armadoras, a los fletes, así como a la actividades navales de los banqueros y también tomaron en cuenta el delito de la piratería, haciendo que éstos fueran destruidos, además de que la confianza y las esperanza eran básicas para los acuerdos de la época ocasionando con ello, que los tratos fueran inmutables.[13]

El Derecho Romano como es bien conocido tuvo una gran importancia, pues es de todos conocido que a lo largo del tiempo ha inspirado diferentes leyes que han permitido una buena regulación en diferentes materias, por lo cual el derecho marítimo no sería una excepción, habría que destacar que los romanos fueron los herederos de los Griegos, dado que durante el imperio romano tomaron varias de las instituciones de Grecia sobre todo en su legislación, respecto a los juristas y destacando las Leyes Rodia.[14]

Como una de las primeras instituciones a mencionar es el Edicto Perpetuo, el cual contenía las leyes relativas a los derechos de los pasajeros, con respecto a la acción de recepción que se daba sobre las cosas que se daban a guardar a los Capitanes o Navieros.

En cambio en los códigos Teodosiano y de Justiniano ya se podía encontrar una normativa acerca del tráfico marítimo, marina de guerra, policías,

---

[11]Cfr. Contrato de comenda: es el contrato el una persona, (comendador) se interesa en la resulta de un viaje que un comerciante va a emprender, entregándole dinero o mercancía que pasan a la propiedad de aquel, quien contrata en nombre propio y dispone de las cosas como si fueran suyas (tratador). Véase: http://es.slideshare.net/guest7435f8/las-sociedades-comanditarias (consultado el 20 de Abril del 2015)

[12] Idem p. 10

[13] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Pág.10

[14] Cfr. Ibídem

naufragios, etc.; destacando del código de Justiniano la acción conocida como la *excercitoria actione*, que no es más, que el cambio que hace el Derecho marítimo a otra Institución mejor elaborada de nombre *institoria actione.*[15]

Lo anterior se podría traducir, como la persona que se queda encargada del negocio de algún comerciante, este ciudadano que cuida, adquiere el nombre de "instintores", haciendo que la persona que trata con ellos sino le cumplieron, y resulta afectada puede aplicar la *institoria actione* ya sea en contra de los mismos, o del principal. [16]

Dentro del Corpus Juris Romano de Justiniano se encuentra el libro del Digesto en el cual se encuentra establecida la ley Rodia, además como novedad se encontraban otras instituciones que hablaban del naufragio, de la acción ejercitaría, baratería y el préstamo a la gruesa[17].

Además de estas leyes, también se redactaron las Basílicas, que eran las leyes creadas por el emperador Basilio en la cuales recopiló disposiciones del mar extraídas de algunas leyes y textos antiguos con la finalidad de tener una mejor regularización sobre el derecho marítimo. [18]

En la Edad Media con el apogeo comercial, la caída del imperio romano de occidente, y el inicio de las cruzadas, el tráfico marítimo se intensificó, haciendo que éste se cargara hacia el oriente, sobre todo en varias ciudades italianas como son Venecia, Murano, Amalfi entre otras, surgiendo así nuevas cuestiones que no se encontraban reguladas dado que la vigencia del Corpus Juris Romano se perdió y se cambió por un Derecho consuetudinario, gracias a ésto, aparecieron,

---

[15] Véase: Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho marítimo*, 1ª ed. México, Porrúa, 2001, pág. 10

[16] ibidem

[17] El préstamo a la gruesa Consiste en que el prestamista entrega dinero u otros bienes fungibles a un naviero para realizar transporte marítimo, obligándose el naviero a pagar al prestamista el precio del riesgo si el viaje concluía en feliz arribo a puerto, en caso contrario, si el barco naufraga o no llega a puerto, nada debe el naviero al mutuante.
Véase en http://es.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9stamo_a_la_gruesa_ventura (consultada el 12 de Marzo de 2015)

[18] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Pág.10

los magistrados que eran las personas que ayudarían a resolver las cuestiones entre los comerciantes, a éstos se les dio el nombre de cónsules.[19]

Derivado de ello surgieron los “assises” de Jerusalén que fueron los encargados de la recopilación sobre los usos marítimos, esto con la finalidad de que los cónsules pudiesen aplicarlos a los comerciantes. [20]

Amalfi una pequeña república Italiana, fue una de las regiones más importantes en el comercio marítimo por un tiempo, junto con el Oriente, debido a que en esta ciudad se estableció un Tribunal Marítimo, además de que a partir de 1135 se empezaron a recopilar las sentencias de éste, dada la importancia que el Tribunal tenía; a esta colección se le llamó las tablas de Amalfi, las cuales tuvieron gran impacto, de tal manera que su aplicación se extendió por toda la cuenca del Mediterráneo.[21]

Por su parte, en Francia en el siglo XIII, en la ciudad de Olerón de igual manera se empezaron a recopilar las sentencias y éstas se plasmaron en cuarenta y siete artículos. La importancia que tuvieron esto artículos fue similar a la que en su tiempo tuvo la ley Rodia, siendo aceptada por otros países como España e Inglaterra, también en puertos del mar Báltico y del Norte.[22]

En Suecia, en la ciudad de Wisby, se realizó una combinación de leyes que consistía en la transcripción de los roles de Olerón, con adiciones de algunas leyes de Ámsterdam y Lubeck.[23]

Tanto los Roles de Olerón como las leyes de Wisby tuvieron una gran aceptación en los puertos del norte, permitiendo así que varias ciudades teutónicas se unieran, formando así un organismo que se llamó la Liga Hanseática, en la cual las ciudades miembros eran Lubeck, Brunswick, Danzig y Colonia en el siglo XII, permitiendo así la protección de su comercio marítimo, y

---

[19] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Pág.10 y Sobarzo, Alejandro, *Régimen Jurídico del Alta Mar,*2ª ed. México, Porrúa, 1985, pág. 3
[20] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Pág.11
[21] Ibídem
[22] Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. Pág.11
[23] Idem. Pg.12

como consecuencia del éxito obtenido por esta Liga se fundaron bancos en Londres, Berghen (Noruega), Novgorod (Rusia), y en Brujas (Flandes hoy Bélgica), además la liga decidió promulgar el Código Hanseático en el siglo XVII, que era la compilación de costumbres marítimas, los roles de Olerón y Wisby.[24]

Otras compilaciones de leyes marítimas y doctrinales del siglo XIV fueron El Libro Negro del Almirantazgo en Inglaterra notándose en ella la influencia de los Roles de Olerón; mientras que en la zona de Cataluña, específicamente en la ciudad de Barcelona se publicó El Consulado del Mar y en España se publicaron las Ordenanzas de Sevilla.[25]

En la época moderna, encontramos con relación a la época del medievo, escasas publicaciones o promulgaciones de leyes que regulen el Derecho marítimo, pero sin duda alguna, las que se dieron en la época tuvieron una importancia significativa; una de ellas es la Ordenanza sobre la marina de Luis XIV, gracias a esta ley quedaron asentadas las bases para el código Napoleónico.[26]

En Inglaterra debido a que su desarrollo marítimo fue de gran éxito, pues no sólo contaba con una de las flotas armadas más importantes del mundo en esa época, sino también por el comercio marítimo que éste tenía, se vio en la necesidad de crear una Ordenanza que lleva por nombre la Ordenanza de Cromwell, influyendo así para que llegara a su máximo esplendor el desarrollo de la marina Inglesa; y en relación a nuestro país las leyes ya que rigieron nuestro Derecho marítimo durante la última parte de la colonia y como México Independiente fue la Ordenanza de Bilbao.[27]

---

[24] Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl. Pág.12
[25] Ibídem
[26] Idem. 13
[27] Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. Pág.13

Espacios Marítimos

Con el paso del tiempo y el desarrollo del comercio marítimo, así como con las diferentes expansiones y guerras que se fueron dando, resultó imprescindible tener derecho sobre los mares y océanos por parte de los Estados, es por ello que se comenzó a complicar la regulación jurídica de los espacios marítimos sobre todo para las naciones que cuentan con éstos.[28]

Este es el caso de nuestro país dado que por ambas parte el territorio nacional cuenta con un vasto número de kilómetro de costas, siendo así que con una mayor relevancia se necesitaba regular los espacios marítimos, así como era necesario la limitación de estos.

Es por ello que en el año de 1958 se convocó a la Conferencia Internacional de Naciones Unidas para tratar el tema del Derecho del Mar, en esta conferencia se abordaron cuatro puntos importantes que fueron la conferencia sobre el mar territorial; plataforma continental; Alta mar y pesca; y conservación de los recursos vivos del mar.[29]

Pero esta conferencia no bastó para determinar la extensión del mar territorial, sino fue hasta el año de 1973 en la tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y tras 11 sesiones se logró la adopción de la CONVEMAR[30], en esta conferencia se determinó en un solo instrumento el régimen de todas las zonas marítimas.

Aguas Interiores

El artículo 8º, párrafo I, de la CONVEMAR establece:

[28] Véase: Ortiz, Ahlf Loretta*, Derecho Internacional Público*, 3ª ed., México, OXFORD, 2011, P. 115
[29] Ibídem
[30] Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

Las aguas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial forman parte de las aguas interiores de un Estado. Esta disposición no se aplica a los Estados archipielágicos regulados en forma especial en la parte IV de la convención.

Lo anterior establece la relación que existen entre las aguas interiores y la línea base, pero para saber de una mejor manera cuáles son las aguas interiores primero conviene definir cuál es la línea base mencionada por el art. 8º, párr. I de la CONVEMAR.

Dentro de esta línea base se pueden distinguir dos clases de éstas: la primera sería la línea base normal o de bajamar, según el art. 50 de la CONVEMAR es aquella que sigue las sinuosidades de la costa, y la segunda es la línea base recta es aquella "que se traza cuando la costa presenta profundas aberturas o escotaduras, una franja de islas a su largo y en sus inmediaciones, desembocaduras de ríos, bahías, puertos, radas y elevaciones en baja mar"[31]

En este sistema se debe tomar en cuenta que no se debe de aislar el mar territorial, de la alta mar o de una zona económica exclusiva, a otros Estados; además de no apartarse en demasía de la dirección general de la costa y aparte de que se deberá de encontrar vinculado con el dominio terrestre con la finalidad de que se encuentren sometidas al régimen de aguas interiores.

Por lo tanto, una vez definidas cuáles son las líneas bases como la recta y la normal, se entiende que las aguas interiores son aquellas que se encuentran dentro del territorio del Estado como son los ríos, lagos, desembocaduras, bahías, puertos, lagunas, instalaciones portuarias, y elevaciones en baja mar, hasta llegar a su límite exterior que sería la línea base, estas se encontrarán precisadas de una mejor manera en los art. 10, 11, 12 y 13 de la CONVEMAR.

El Estado deberá ejercer plenamente su soberanía en las aguas interiores que se encuentren en su territorio al igual que sobre el mar territorial, sólo que en las aguas interiores los demás Estados no contaran con el derecho del paso inocente, excepto si escogieran utilizar el sistema de la línea de base recta en el

[31] Ortiz, Ahlf Loretta, *Derecho Internacional Público*, 3ª ed., México, OXFORD, 2011, P. 116

cual si se concederá este derecho a los demás Estados según el art. 80, párr. II de la CONVEMAR.

Con respecto a los buques extranjeros para arribar a los diferentes puertos se debe de tomar en consideración la Convención sobre el Régimen Internacional de los Puertos Marítimos, que se firmó en Ginebra el 9 de diciembre de 1929, en el cual se establece que los Estados deben tratar de manera igualitaria a los buques extranjeros, como estos los trataron cuando los recibieron, a menos que previa notificación por vía diplomática se le informe a otro Estado parte, por qué no se tratará de la misma manera. (Checa esta redacción)

Mar Territorial

El mar territorial según el artículo 2o. de la CONVEMAR nos dice que:

El Régimen jurídico del mar territorial, del espacio aéreo situado sobre el mar territorial y de su lecho y subsuelo.

1. La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipielágico, de sus aguas archiílágicas, a la franja del mar adyacente designada con el nombre del mar territorial.
2. Esta soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, como al lecho y al subsuelo de ese mar.
3. La soberanía sobre el mar territorial se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de Derecho Internacional.

En consecuencia con este artículo queda establecido que se reconoce la plena soberanía que los Estados ribereños pueden ejercer sobre todo ese territorio tanto aéreo como de mar ya sea en la superficie, en su lecho o en el subsuelo del mismo, la única excepción sobre esta soberanía es la de conceder a otros Estados el derecho del Paso inocente.

El mar territorial se deberá medir de la siguiente forma, se partirá de la línea base recta o normal, desde esta línea se iniciaran a contar y se extenderá hasta alcanzar un máximo de doce millas marinas que equivalen a 22, 224 metros.

En el caso de que exista el problema de que dos zonas de mares territorial se encuentren frente a frente, la CONVEMAR "resuelve el problema mediante el trazo de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas base, a partir de los cuales se mide la anchura del mar territorial de cada uno de los Estados."[32]

El paso inocente se refiere al tránsito por el mar territorial, así como la entrada y salida de las aguas interiores de buques de otros Estados, siempre y cuando el paso sea de forma rápida e ininterrumpida, además de que no deberá ser perjudicial para el orden, la paz y las seguridad de ese Estado; la detención de un buque en esta zona puede realizarse siempre y cuando sean por causas de fondeo siendo justificadas éstas.[33]

El Estado ribereño puede legislar sobre el paso inocente, así como desarrollar medios para evitar el paso inocente, lo que no les está permitido a los Estado, es la imposición de gravámenes a los buques extranjeros por el simple paso por el mar territorial, así como la de aplicar jurisdicción penal o civil a los buques de guerra u oficiales, dado a que cuentan con inmunidad diplomática, sólo se les puede pedir que salgan de esa zona.[34]

El que estos tipos de buques cuenten con la inmunidad diplomática no les exime que los Estados ribereños puedan exigir la responsabilidad internacional al Estado del pabellón que porte dicho buque, además de exigir el pago por daños o perdidas que estos buques hayan ocasionado dentro del mar territorial.[35]

Zona Contigua

Esta zona es la adyacente al mar territorial que cuenta con una extensión de 24 millas marinas que son equivalentes a 44,448 metros, que parte de la línea

[32] Idem, P.117
[33] Cfr. Ortiz, Ahlf Loretta, Op. Cit. P. 117
[34] Idem. P. 118
[35] Véase: Ortiz, Ahlf Loretta, Op. Cit. P. 118

base o recta, o 12 millas marinas a partir de que terminan las 12 millas náuticas del mar territorial.

En dicha zona, el Estado posee la facultad de tomar medidas de fiscalización en materia migratoria, sanitaria, fiscal y aduanera, así como de sancionar las infracciones a esas leyes y reglamentos cometidas en su territorio o en el mar territorial.[36]

Existe sólo una insuficiencia en la CONVEMAR y es que no se encuentra estipulado el cómo se resolvería una controversia en la cual dos zonas continuas se encuentren adyacente o frente a frente, ante ésto lo más viable es aplicar el artículo 15 de dicha normativa, en la cual se establece que el sistema de la línea media equidistante para dividir dos zonas de mar territorial que sean adyacentes o se encuentren frente a frente.

Zona Económica Exclusiva

Es la zona que se encuentra más allá, tanto del mar territorial, como de la zona contigua, esta zona económica exclusiva tienen una extensión de 200 millas náuticas equivalentes a 370, 400 metros, que al igual que las otras, parte de la línea base ya sea recta o normal.

En esta zona los Estados ribereños cuentan con la soberanía sobre lo que se encuentre en esta extensión desde los recursos naturales vivos como los no vivos, de acuerdo a la CONVEMAR los Estados tendrán jurisdicción sobre:

1. Establecimiento y utilización de islas artificiales.
2. Investigación científica marina.
3. Protección del medio marino.

[36] Idem. P. 118

Los Estado ribereños o sin litoral, cuentan con ciertos derechos que se les fueron dado por la CONVEMAR estos derechos son, la de navegación, sobrevuelo y tendido de cables y tuberías. Dentro de los artículos 62, 69 y 70 de esta misma normativa se establecen también algunos facultades para los Estado ribereños en los que se les permite determinar la captura permisible de los recursos vivos en su zona y su propia capacidad de explotar los mismos.

En el supuesto de que el Estado no cuente con la suficiente capacidad para pescar toda la captura permisible, deberá dar acceso a otros Estados al excedente de estos, dándoles preferencia a los Estados sin litoral o en situación geográfica desventajosa.

Plataforma Continental

El artículo 76, párr. I de la CONVEMAR establece:

> La plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas des la línea de base, a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia.

En los casos en que los Estados ribereños, para ejercer su derecho de explotación de los recursos naturales vivos o no vivos, excedan las 200 millas marinas, el Estado tendrá que pagar contribuciones en especie según el artículo 82 de la CONVEMAR.

Al tratarse de recursos naturales que se encuentran en el lecho y subsuelo, los Estados deberán de respetar el régimen jurídico que se encuentra en la superficie de esta extensión, èsto para no afectar la navegación, los derechos y libertades otorgadas por la convención a otros Estados.

“En caso de plantearse un conflicto en cuanto a la delimitación de plataformas continentales adyacentes o situadas frente a frente, se delimitarán

mediante un acuerdo entre los Estados, sobre la base del Derecho Internacional, y en caso de no llegar a un acuerdo en un tiempo razonable se recurrirá a los procedimientos previstos en la parte XV de la convención.

Alta Mar

Son las aguas que se encuentran después de la Zona Económica Exclusiva, en esas aguas se da el principio de libertad de los mares "significa que el alta mar debe estar abierto a todos los países del mundo, ninguno de los cuales puede tenerlo bajo su dominio exclusivo." [37]

Estas libertades comprenderán de: Libertad de navegación, de sobrevuelo, de tendido de cables y tuberías, de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, de pesca y de la investigación científica.

En esta extensión del mar, ningún Estado puede ejercer su soberanía, además de no poder explorar y explotar los recursos que se encuentren en el fondo marino o en el subsuelo, dado que en el art. 1º. De la CONVEMAR se dice que constituye patrimonio común de la humanidad.

En alta mar los buques se regirán bajo la jurisdicción del Estado Pabellón, es decir, el Estado que otorgó la nacionalidad al buque, esto implica un control sobre el buque tanto en materia administrativa como en cuestiones técnicas.

De esta forma, los buques sólo podrán navegar bajo el pabellón de un solo Estado; en caso de tener dos o más nacionalidades, pierden el derecho a ampararse bajo cualquiera de ellas ante cualquier conflicto frente a un tercer Estado, y serán considerados como buques sin nacionalidad.[38]

Con respecto a los buques de guerra u oficiales según los artículo 95 y 96 de la Convención se les respetara la inmunidad en Alta Mar.

---

[37] Sobarzo, Alejandro, *Régimen Jurídico de Alta Mar*, 2ª ed., México, Porrúa, 1985, P.27
[38] Ortiz, Ahlf Loretta, Op. cit. P.122

CAPÍTULO II

"LOS BUQUES"

Definición de los buques

En el artículo 1º. Del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque publicado en el DOF el 25 de agosto de 1994, establece que el buque significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.

Para el autor Rafael Sosa el buque es un artefacto que se dedica a la navegación compuesto de diferentes elementos como casco, máquinas, anclas, equipos y accesorias fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato.[39]

En el Convenio de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar por sus siglas en inglés (SOLAS), de 1948. El buque es todo flotador de cualquiera naturaleza que sea, excepto los hidroaviones amarados o susceptibles de ser utilizados como medio de transporte sobre el agua.[40]

El Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación por Buques por sus siglas en inglés (MARPOL), del 2 de Noviembre de 1973. El buque son los todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, incluidos los alisfacos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos y las plataformas fijas y flotantes. [41]

---

[39] Cfr. Sosa c. Rafael, Documentos, Logística de transporte, seguros y embalaje Internacional de Mercancías, 3ed, México, Carpenter Consulting GroupMéxico, grupo Vanchiri, 2013. P. 276

[40] Citando a Azcárraga, José, Legislación Internacional Marítima, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, p. 305, que la definición señalada, se encuentra en el anexo B "Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en el mar". Art 1°, op. cit., Enrique, Rosas José David, *El buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones,* México, Universidad Panamericana y Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p.48.

[41] México ratificó el Protocolo de Londres del 17 de febrero de 1978. De acuerdo al art. V del protoclo, el 2 de octubre de 1983, entró en vigor internacionalmente el Convenio, junto con el protocolo aquí citado. Op.

En el Convenio de Atenas del 13 de diciembre de 1974 sobre el transporte marítimo de pasajeros y de su equipaje: El buque significa sólo a la embarcación de navegación marítima, excluyendo al aerodeslizador.[42]

Para Eusebio Salgado el buque es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.[43]

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no se encuentra tal cual una definición del buque, podemos elaborar una definición adaptando, el primero un texto que se encuentra en el artículo 2° fracción IV que dice: Embarcación es toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables; y el segundo en el mismo artículo sólo que en la fracción V y establece que: Artefacto Naval es 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.

Tomando en consideración las definiciones anteriores y conforme a los elementos en común que se encuentran en la ley, se puede deducir que el buque es toda aquella construcción flotante, que opere en el medio marino, incluyendo los transportes por agua, aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, sin exclusión de alguno, y que el fin de éstos sea de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin.

---

cit., Enrique, Rosas José David, *El buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones,* México, Universidad Panamericana y Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p.49.

[42] Art.1°., inciso (3); por su texto en inglés: "*ship" means only a seagoing vessel, excluding an air- cushion vehicle.* Op. cit., Enrique, Rosas José David, *El buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones,* México, Universidad Panamericana y Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p.49.

[43] Cfr. Enrique, Rosas José David, *El buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones,* México, Universidad Panamericana y Universidad Nacional Autónoma de México, 1998, p.55.

Por lo tanto, el buque no sólo es un barco, sino que puede ser algún otro medio de transporte marítimo, al igual que éste no sólo tiene un fin, sino cuentan con diferentes fines los cuales ayudan a que exista una clasificación de buques, así como una de embarcaciones y artefactos navales.

Clasificación de los buques

En la legislación mexicana en el artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se contempla dos clasificaciones para las embarcaciones y artefactos navales, atendiendo a su uso y dimensiones.

I. Por su uso, se clasifican en embarcaciones:

   a. De transporte de pasajeros;
   b. De transporte de carga;
   c. De pesca;
   d. De recreo y deportivas;
   e. Embarcaciones y/o artefactos navales de especialización tales como los utilizados en la exploración, perforación, producción petrolera, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.
   f. Mixto de carga y pasaje; y
   g. Dragado.

II. Por sus dimensiones, se clasifican en :

   a. Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: todo aquel de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y
   b. Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

Cabe señalar que el arqueo es la medida del volumen interno de un buque con el objeto de fijar una medida de la capacidad comercial del mismo, hay dos tipos de medidas o arqueos:[44]

- Arqueo Bruto: Es el volumen interno total deducido los espacios eximidos que varían según cada reglamento.(*Gross tonnage*)[45]
  Según el artículo 10 en la fracción III del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo el Arqueo Bruto es la expresión del tamaño total de la Embarcación o Artefacto Naval, de acuerdo al valor obtenido después de aplicar la fórmula correspondiente a su eslora

- Arqueo Neto: Es el arqueo bruto al que se le restan los espacios deducidos de la sala de máquinas, tanques de combustible, lastre, etc. Es decir los espacios destinado al transporte de carga o de pasajeros. (Net tonnage)[46]
  Para el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 10 fracción IV establece que el Arqueo Neto son las Embarcaciones y Artefactos Navales de eslora menor a veinticuatro metros, representa un porcentaje sobre el Arqueo Bruto.

Debemos de la anterior clasificación, debemos señalar que existen diferentes tipos de buques de mercancías, con la finalidad de transportar cargas de formas diversas ya sean sólidas, líquidas, gaseosas, secas, etc. además de que existen otro tipo de embarcaciones para prestar los servicios marítimos y a pasajeros.

Dentro de los diferentes tipos de buques encontramos los siguientes, además de sus características:

- El buque para carga sólida o seca o carga general: Son los que cuentan con aparejos y grúas, existen algunos con cámaras con servicios de

[44] Sosa c. Rafael, Op. Cit. P.276
[45] Ibídem
[46] Ibídem

refrigeración para vinos o alimentos, otros simplemente solo tienen bodegas.[47]

Buques de carga general: son conocidos como buques multipropósito. Se encargan del transporte de diversos tipos de mercancías, las cuales vienen empacadas en guacales, cajas o bolsas. La mercancía es cargada y descargada por las propias grúas del buque. Este tipo de buque es considerado obsoleto para el transporte de mercancía; desde que la carga general es llevada en contenedores.[48]

- Buque Graneleros o "Bulk- Carries": Son los que disponen de grandes volúmenes en bodegas aptas para el transporte de gráneles, pueden llevar chatarra, granos, minerales, carbón, productos forestales, etc. La mayoría cuentan con grúas propias de carga o descarga que les permite beneficios en cuanto a la menor estancia en el puerto.[49] Su tamaño varía desde 2000 o 3000 Tonelaje de Peso Muerto hasta las 400 000 Tonelaje de Peso Muerto.[50]
- Buque para carga líquida, gases o Buques tanques: En este se pueden llevar gases licuados, petróleo.[51]
    - Los buques encargados del transporte de petróleo o de productos derivados de este, son muy fáciles de identificar; ya que poseen grandes cajones de proa a popa, tuberías para el cargue y descargue sobre la cubierta y grúas sobre estribor y babor que se encargan de mover las mangueras por donde pasa el crudo. Los petroleros requieren de diversas medidas de seguridad.[52]
    - Los buques químicos son de tamaño pequeño, en diseño son similares a los petroleros, se dedican al transporte de productos

[47] Idem. P. 277
[48] Cfr. http://clasificaciondebuques.blogspot.mx/ consultada el 12 de abril del 2015.
[49] Sosa c. Rafael, Op. Cit. P.277
[50] Cfr. http://es.wikipedia.org/wiki/Buque_mercante consultada el 12 de abril del 2015.
[51] Sosa c. Rafael, Op. Cit. P.277
[52] Cfr. http://clasificaciondebuques.blogspot.mx/ consultada el 12 de abril del 2015.

químicos tales como fenol, amoniaco, gasolina entre otros. En sus muchos tanques (40 o más) pueden cargar diferentes tipos de producto y se clasifican, según el tipo de agresividad o riesgo de su carga, en tres clases (Tipo 1, 2 o 3). Son buques de un elevado costo por las exigencias constructivas como el doble casco, tanques de acero inoxidable, o sofisticados sistemas de pintura. [53]

- Los buques gaseros son buques de transporte de Gas Natural, son muy sofisticados interiormente y de una alta tecnología, y por tal motivo son de un alto costo de construcción. Se identifican rápidamente ya que en su cubierta asoman grandes tanques esféricos.[54]

- Buques Portacontenedores: son un tipo de buque especialmente diseñado para transportar cargamento en contenedores estandarizados. Sus cada vez mayores capacidades de carga, han propiciado un crecimiento económico del comercio mundial y un cambio de rumbo para el sector naval.[55] mueven el comercio internacional ya que han hecho que el precio del transporte se abarate muchísimo. Su tamaño se mide por TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*), equivalente a un contenedor de 20 pies. FEU (*Four-foot Equivalent Unit*), equivalente a un contenedor de 40 pies. Los hay desde 100 TEU hasta monstruos de unos 13 000 TEU.
- Buques Roll On- Roll Off o con rampas que permiten la carga de vehículos rodantes a la bodegas.[56] Las cargas de este buque serán medidas con respecto a la cantidad de carros o vehículos rodantes que se pueden transportar en él.
- Buques porta barcazas/ Gabarras que están especialmente diseñados para la carga de barcazas o gabarras, estos disponen de grúas tipo

[53] Cfr. http://sofiafonsecaodcr.blogspot.mx/2008/03/tipos-de-buques-mercantes.html consultada el 12 de abril del 2015.
[54] Ibídem
[55] Sosa c. Rafael, Op. Cit. P.277
[56] Ibídem

LASH y compuertas para la carga en bodegas. La mercancía es transportada en barcazas desde un punto interior y después transborda, en donde toda la barcaza es embarcada en este tipo de buque.

La barcaza según el artículo 10 en la fracción VI del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo Embarcación destinada al transporte de carga u otro servicio especializado, que sin estar diseñada para la Navegación, dispone de propulsión propia.

Por lo tanto se puede decir que dependiendo la necesitad que tenga un personas ya sea comerciante o no de transportar alguna carga mediante el transporte marítimo que sería el buque debe buscar la embarcación adecuada que se adapte a las necesidades que desea satisfacer acerca del producto que se comercializara y se transportara.

Además es importante saber los buques que existen, así como saber si la naviera con la que se contratará o el dueño del buque cuenta con los requisitos que el Estado Mexicano pide para la navegabilidad de la embarcación, esto para evitar cualquier problema legal tanto en nuestro país, así como en las aguas internacionales o en las aguas nacionales y puertos de otros Estados.

Por otro lado, se establece en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que todas las embarcaciones como forma de identificación y distinción deben de portar una bandera del Estado donde fue inscrito el buque, así como la matricula, de no ser así, podrían ser considerados como corsarios o piratas los tripulantes de dicho buque.

Requisitos para la inscripción de las embarcaciones y artefactos navales.

En los casos que se quieran adquirir una embarcación o artefacto naval ya sea por una persona física o un jurídico- colectiva, nuestra legislación contempla ciertos

requisitos, los cuales se deben de cumplir antes de poder obtener el abanderamiento y matriculación de éstos.

El contar con la bandera tiene ciertos beneficios, además de ser un símbolo de identificación de la nave en alta mar y en los puertos, también contaría con el resguardo en caso de que hubiera una guerra o ayuda, además de contar con la protección del Estado en donde fue inscrito e intervención diplomática en los casos de ser necesaria.

En los casos de que las embarcaciones sean mayores, éstas deberán de traer de manera permanente izada la bandera. Pero antes de poderla portar y que ésta sea considera como válida por el Estado mexicano, éstas deberán matricularse ante la capitanía del puerto, esto previa solicitud por parte del propietario, de una compañía naviera o de sus representantes de inspección de cubierta y máquinarias.

Las embarcaciones que son iguales o mayores a quinientas unidades de arqueo para poder obtener su bandera, al igual que su matrícula, no deberán de exceder de una antigüedad de veinte años en su construcción al momento de su solicitud, a menos que cuenten con la justificación técnica aprobada por la Dirección General de Marina Mercante, esto se hará mediante una inspección a la embarcación, esto es con la finalidad de poder obtener la aprobación de la Dirección, provocando que sea procedente la solicitud presentada.

Si aprueba la revisión, la embarcación o artefacto naval se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y se le expedirá un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana.[57]

Con respecto al puerto de la matrícula se entiende que es el puerto de origen, pero se debe hacer la aclaración, de que aun cuando estos se encuentren relacionados con la matricula, estos tienen diferencias, por lo tanto, no son lo

[57] Idem. P. 280

mismo; la diferencia radica en que en el puerto de matrícula se determinara la regulación jurisdiccional, debido a que se cuenta con el domicilio legal, aplicando el principio del Derecho “el lugar rige al acto”.

En el artículo 11 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se señala que las personas físicas o morales mexicanas constituidas de conformidad con la legislación aplicable podrán, solicitar el abanderamiento y matriculación de embarcaciones y artefactos navales en los siguientes casos:

I. Cuando sean de su propiedad; y
II. II. Cuando se encuentren bajo su posesión mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana, o bien con una extranjera autorizada para actuar como tal conforme a las leyes nacionales.

Autorizado el abanderamiento, la autoridad marítima hará del conocimiento de la autoridad fiscal competente, el negocio jurídico que tenga como consecuencia la propiedad o posesión de la embarcación.

Al cumplir con estos requisitos, los buques y los artefactos navales se encontraran sujetos al cumplimiento de las leyes mexicanas, así como de los tratados internacionales de los que el Estado mexicano sea parte, cuando se encuentren dentro y fuera de las aguas de jurisdicción mexicana.

Un ejemplo de buques registrados y matriculados

Características	TMM Tepalcate	Tajín	Tula
Tipo de buque	Remolcador de Puerto	Buque Tanque	Buque Tanque
Año de construcción	2007	2003	2005
Astillero	Med marine	Onomichi Shipyard	Hyundai Mipo

		Co.	Dockyard
Número OMI	9410703	9258014	9283734
Eslora (m)	32.00	182.50	183.00
Manga (m)	11.60	32.20	32.20
Potencia (BHP)	5,150	11,658	11,505
Peso Muerto (Tons)	485	47,147	46,911
Matrícula	0601133129-8	3003540932-3	3342
Puerto de Matrícula	Manzanillo, Col.	Coatzacoalcos, Ver.	Majuro
Bandera	México	México	Islas Marshall
Fuente: http://www.vesseltracker.com, TMM[58]			

Es por eso que se deben de conocer y distinguir los signos que permite la individualización de los buques, estos signos se encuentran establecidos en el artículo 78 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y son:

- Nombre (este es el que aparece en la popa o parte trasera del mismo),
- Matrícula y puerto de matrícula,
- Nacionalidad,
- Señal distintiva y
- Unidades de arqueo bruto.

La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos de individualización aquí referidos.

Por lo tanto los buques, así como los artefactos navales sólo podrán tener derecho a una nacionalidad, en consecuencia sólo se le permitirá enarbolar una bandera y matrícula; una vez de que se cuenta con todos estos elementos y es

[58] Cfr. Idem. P. 281

otorgado el certificado por parte de las autoridad marina dependiente de la SCT, este tendrá una vigencia indefinida.

Es por eso que nuestra legislación establece en su artículo 13 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que serán consideradas las embarcaciones de nacionalidad mexicana las siguientes:

I.- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley;

II.- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;

III.- Las decomisadas por las autoridades mexicanas;

IV.- Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y

V.- Las que sean propiedad del Estado mexicano.

Es decir que no sólo las embarcaciones con propietario serán consideradas mexicanas sino que existen otras formas que los buques puedan obtener la nacionalidad de nuestro país, aunque de las fracción II a IV sería un proceso diferente para su abanderamiento y matricula en comparación a la que adquirió una personas física o jurídico colectiva.

Así como una vez obtenido el certificado y aun que su vigencia sea indefinida, la autoridad marítima cuenta con las facultades para poder cancelar el certificado, en diferente supuesto que se encuentran en el artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que son :

I.- Por no reunir las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;

II.- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;

III.- Por su destrucción o pérdida total;

IV.- Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

V.- Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;

VI.- Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa; VII.- Por resolución judicial; y

VIII.- Por dimisión de bandera, hecha por el propietario o titular del certificado de matrícula.

La autoridad marítima, a petición del propietario o naviero, sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación, cuando este cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales; y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes.

De lo anterior es la forma en que las embarcaciones perderían la nacionalidad mexicana, así como el derecho de poder enarbolar la bandera del Estado Mexicano.

Capítulo III

Contratos de transporte marítimo

Definición de contratos

En este tercer y último capítulo se abordará los puntos esenciales de este trabajo, en los cuales, en primer lugar, se establecerán los conceptos que existen acerca de los contratos, así como especificar de manera veraz y convincente en qué cosiste el contrato de transporte de mercancías, la legislación que los regula, así como el análisis del mismo en torno a las ventajas y desventajas que se puedan encontrar en este.

Los contratos son consecuencias de las relaciones humanas que han existido a lo largo de la historia, esto con la meta de poderse unir para el desarrollo de un negocio o con la finalidad de obtener beneficios para ambas partes.

Se debe hacer una distinción entre los contratos y lo convenios, dado a que esto es importante debido a que en materia Civil se hace una distinción entre lo que son los contratos que según:

El Artículo 1793 del Código Civil Federal dice que: “Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contratos”.

Mientras que los convenios según el Artículo 1792 del mismo ordenamiento nos señala que: “Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones.”

Por otro lado, en materia Mercantil en ningún ordenamiento, código o ley nos hace alguna distinción entre los convenios y contratos, señalando al contrato como si fuera uno solo, "como si se tratara de la misma fuente de las obligaciones."[59]

Debido a que las diferentes Leyes Mercantiles con las que contamos en nuestro país no regulan respecto de los contratos, sus elementos de existencia o de validez se deberá de aplicar la suplencia de la ley como señala el Código de Comercio en su artículo segundo el cual nos dice "a falta de disposiciones de este ordenamiento y las demás leyes mercantiles, serán aplicables a los actos de comercio las del derecho común contenidas en el código civil aplicable en materia federal. "

Esta aclaración se hace con la finalidad de poder hacer una definición de los contratos y por otra de señalar los elementos de existencia y validez que se deberán de tomar en cuenta para que los diferentes contratos y principalmente del Contrato de Transportes de mercancías sean válidos.

Los contratos ya sean mercantiles o civiles cuentan con elementos esenciales para su existencia, siendo entonces el consentimiento, el objeto y la solemnidad en casos que exija la ley estos elementos; mientras que para su validez, en los contratos debe de haber capacidad, la ausencia de vicios del consentimiento, la licitud en el objeto, motivo o fin del acto y la forma en los casos en los que sea requerida por la ley.[60]

Es por tanto, que se puede definir a los contratos civiles conforme al Código Civil del Estado Libre y Soberano de Puebla en su artículo 1437, el cual establece que el contrato "es el convenio que crea o transfiere obligaciones o derechos."

La anterior definición, se puede decir, que es tomada, en cierta forma, del Código Civil Federal, pero que en ambos caso quedan un poco cortas con

[59] Castrillón y Luna, Víctor M. *Contratos Mercantiles,* 5ª ed. México, Porrúa, 2011, P.35
[60] Cfr. Castrillón y Luna, Víctor M. *Contratos Mercantiles,* 5ª ed. México, Porrúa, 2011, P.35

respecto a los elementos de existencia que se deben de tomar en consideración para la celebración de estos, para poder tener un concepto más amplio y mejor definido.

Es por eso que una mejor definición para los contratos seria, el contrato es el acuerdo de voluntades de dos o más parte, en el cual se crean o transfieren derechos y obligaciones para ambas partes, así como en los casos exigidos por la ley de ser solemnes.

Con respeto a los contratos mercantiles se pueden definir como los acuerdos de voluntades que se crean o transfieren derechos y obligaciones de naturaleza mercantil, y darle la forma en los casos que la ley exija.

Por lo tanto, los contratos civiles y mercantiles son casi lo mismo, debido a que ambos deben de tomar en cuenta los elementos de existencia y validez para poder ser veraces y legítimos; es más bien lo que permite diferenciar al uno del otro es la naturaleza para el cual está destinado el contrato.

Esta distinción se hace sobre todo en los contratos mercantiles debido a que su naturaleza es meramente mercantil, en el cual existirá una ganancia o remuneración, además de poder jugar con la especulación comercial, he aquí una de las más importantes distinciones entre estos contratos; por otra parte, es importante señalar que en materia mercantil no existe la “lesión”, mientras que materia civil, si la hay.

La lesión es importante señalarla debido a que forma parte de los vicios del consentimiento y que su ausencia de estos vicios forma parte de los elementos de validez, que son fundamentales para la legitimidad de los contratos.

Definición del contrato de transporte

Existen diferentes definiciones acerca de los contratos de transporte debido a que también hay diferentes tipos de ellos, es por esto que hay diversos conceptos

sobre este tipo de contrato y que es tan importante en materia mercantil, debido a que en la vida cotidiana se llevan a cabo este tipo de contrato de las diferentes maneras que cuenta el hombre para transportarse de un lugar a otro.

Rodríguez Rodríguez nos dice que el transporte de personas, cosas y noticias constituye un elemento indispensable en todo país civilizando, de modo tal que afecta no solamente la economía sino inclusive la defensa del país.[61]

Díaz Bravo se refiere a la multiplicidad normativa del contrato de transporte señalando; es de tal manera dilatado el ámbito del contrato de transporte que necia pretensión sería aún la de examinar siquiera las manifestaciones de sus diferentes regímenes legales, según se trate de terrestre, marítimo, aéreo, fluvial o lacustre, habida cuenta, además, de que son diversas las regulaciones del transporte nacional y del internacional, del urbano y del que supone el paso por carreteras federales. [62]

Olvera de Luna señala que el contrato de transporte es el que se celebran por una parte una persona física o moral que por sus propios medios, y haciéndose cargo de la custodia relativa, se obliga a llevar de un lugar a otro, efecto o personas, recibiendo como contraprestación un pago cierto y en dinero de parte del solicitante del servicio.[63]

De las definiciones anteriores podemos decir que el contrato de transporte por el cual una persona llamada transportista ya sea física o jurídico colectiva se compromete con otra persona llamada cargador de igual manera ya sea física o moral, a desplazarlo de un lugar a otro, o de trasladar cierta mercancía de un lado a otro, ya sea por vía terrestre, marítima, aérea, fluvial, haciendo ya sea de manera nacional o internacional, recibiendo a cambia el pago de cierto dinero como contraprestación de parte del solicitante del servicio.

---

[61] Idem. P. 283
[62] Ibídem
[63] Cfr. Castrillón y Luna, Víctor M. *Contratos Mercantiles,* 5ª ed. México, Porrúa, 2011, P. 286

Además, es importante definir al transporte debido a que son esenciales para dar cumplimiento a los contratos de transporte, es por eso que Vázquez del Mercado define al transporte diciendo que "es aquél en virtud del cual un sujeto persona física o colectiva, se obliga, mediante un precio a transportar de un punto a otro, ya sean cosas o personas, utilizando el medio de tracción adecuado."[64]

Siendo el transporte uno de elementos esenciales para el contrato debido a que se debe de contar con el medio de transporte adecuado para poder cumplir con las obligaciones con las que se pactan en el contrato, así como dependerá del tipo de servicio que se adquiera.

Por otro lado, se debe de señalar que los contratos de transporte son típicos debido a que se encuentran regulados por la ley, son principales ya que no depende de otros para existir; consensuales esto porque la ley no exige que se otorgue por escrito, aunque alguna veces si debe ser formal; de tracto sucesivo, porque esta se va dando en el tiempo que dure el transporte; bilateral porque las partes tienen derechos y obligaciones recíprocos; oneroso porque que se tienen derechos y gravámenes recíprocos .[65]

Además de ser conmutativo, porque los derechos, obligaciones y gravámenes que resulten del contrato son conocidos por ambas partes en el momento de su celebración real, debido a que el objeto del cual verse el contrato debe ser otorgado al porteador con el fin de perfeccionarlo y llevarlo a cabo; por último y en varios de los caso es de adhesión esto porque varias veces las condiciones suelen ser establecidas por una de las parte o de manera unilateral por la empresa transportista.[66]

---

[64] Ibídem.
[65] Véase. Castrillón y Luna, Víctor M. Op. Cit. P. 287 y 288
[66] Cfr. Castrillón y Luna, Víctor M. Op. Cit. P.288

Del transporte marítimo de mercancías

Una vez definido que es un contrato, la diferencia entre un contrato civil y mercantil, además de definir el concepto del contrato de transporte, es turno de definir al contrato de transporte marítimo de mercancías, además de explicar en qué consiste, las obligaciones que las partes tienen, el manejo de este, y todo lo relativo a este contrato en específico.

En primer lugar se tendría que definir al contrato mencionando que este es uno de los contrato que se hacen día con día en los entornos de los puertos, esto debido a que nuestro país cuenta con un flujo importante de mercancías, ya sean de importación o exportación de diferentes cosas a diferentes destinos en varias partes de nuestro globo terráqueo, por vía marítima.

Este contrato se encuentra definido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 128, en el cual se establece que en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, el naviero o el operador se obligan ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

Además, como antes se había mencionado para que el contrato pueda ser perfeccionado cuando el embarcador le entrega la cosa que será traslada por medio del operador, debiendo éste, a su vez, darle por escrito una carta de embarque con la finalidad de que el embarcador tenga la seguridad de que se compromete a llevarlo y hacerse responsable de la mercancía.

Es por esto que en el artículo 129 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo se señala que el contrato de transporte marítimo de mercancías constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea de transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, el documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

Con respecto al conocimiento de embarque el autor Rafael Cervantes Ahumada dice que éste tiene el carácter de título de crédito representativo que incorpora el derecho de disposición de las mercancías por él amparadas, y que es por ello de tradición, de manera que quienes posean el título, será poseedor legítimo de las mercancías. [67]

Es por eso que es esencial en estos contratos saber el momento es que se escribirá el conocimiento de embarque que también se le conoce como el B/L por sus siglas en ingles que significan Bill of Lading, además de conocer lo requisitos que deberá contener éste.

Los cuales se encuentran indicados en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo 131 que establece lo siguiente:

El conocimiento de embarque deberá contener los siguientes requisitos mínimos:

I. Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador;
II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación;
V. Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
VII. Mención de los puertos de carga y destino;
VIII. Mención de la modalidad y tipo de transporte;

[67] Citando a Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit. P. 157, Castrillón y Luna, Víctor M. Op. Cit. P. 298

IX. Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y

X. Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

Mientras que en las reglas de Hamburgo se establecen de una mejor manera los requisitos y campos que se debe de tener en el conocimiento de embarque, y aún cuando nuestro país solo firmó el tratado sin haberlo ratificado, adhesionado, aprobado, y aceptado, se toma en cuenta en la práctica por los transportistas marítimos.

En su artículo 15 de estas reglas de Hamburgo establecen:

1. En el conocimiento de embarque deberán constar, entre otros, los datos siguientes:

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el cargador;
b) El estado aparente de las mercancías;
c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;
d) El nombre del cargador;
e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el cargador;
f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;
g) El puerto de descarga según el contrato de transporte marítimo;
h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

k) El flete, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23 en el sentido de que el transporte está sujeto a las disposiciones de las Reglas de Hamburgo que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario;
m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes; y
o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.

Este conocimiento de embarque al ser negociable o no, podría encuadrar en el supuesto de ser considerado un título de crédito, por lo cual también el conocimiento de embarque podría ser regulada por la Ley de Título y Operaciones de Crédito, que regula los actos de comercio que estén amparados mediante títulos de crédito en cuanto a su emisión, expedición, endoso, aval o aceptación y las demás operaciones que en ellos se consignen.[68]

Así, que la emisión de los B/L pueden darse de tres formas, la primear de manera nominativa, es este tipo de expedición es la más común y es la que se hace hacia el consignatario; el segundo es a la orden en el cual se le puede dar al consignatario u a otra persona; y por último al portador en este caso los derechos de posesión sobre los objetos establecidos en esta orden se transmitirán a la entrega.

En los casos en los que hay endoso que son en los B/L nominativos y a la orden, implica que se selle al reverso de este el nombre de la empresa y RFC y firma autógrafa del representante legal. Esto solo se hace en el conocimiento de

[68] Sosa C. Rafael, Op. Cit. P. 289

embarque y debe constar en la B/L o en hoja adherida al mismo, y llenar los siguientes requisitos:[69]

- El nombre del endosatario;
- La firma del endosante o de la persona que suscriba el endoso a su ruego en su nombre;
- La clase de endoso;
- El lugar y fecha.

En ocasiones se deben de endosar el conocimiento de embarque con la finalidad de que no existan problemas con los agentes aduanales, dado a que si endosas el B/L al operador, este agente podrá realizar la inspección previa de las mercancía, así como llenar el pedimento de importación; cabe señalar que al endosar el conocimiento de embarque no se le está dando la posesión de la mercancía sino solamente el manejo de las mismas.

Continuando con los conocimientos de embarque, existen además de nuestra legislación Tratados Internacionales que nos hablan de estos, uno de ellos son las Reglas de la Haya en donde su artículo 3, párrafo 3 nos dicen:

Es obligación del porteador entregar un conocimiento de embarque que exprese, por lo menos:

A. Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.

[69] Ibídem

B. Del número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador.
C. El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

El cargador proporcionará al naviero u operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que el propio cargador habrá de señalar. El cargador estará obligado a indemnizar al naviero o al operador de todas las pérdidas, daños y gastos que provengan de inexactitudes de dichos datos. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y perjuicios causados.[70]

El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el naviero o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo custodia del destinatario con arreglo al contrato de transporte marítimo, se dé aviso por escrito al naviero u operador o al operador en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de éstos. Si tales pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega. De no darse el aviso anterior, se tendrán por entregadas conforme a lo pactado en el conocimiento de embarque. [71]

[70] Artículo 132 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
[71] Artículo 136 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Estableciendo así en la misma Ley de Navegación y Comercio Marítimo pero en su artículo 137 que las acciones derivadas del transporte marítimo mediante conocimiento de embarque prescribirán en un año, contado a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llegó a su destino sin la mercancía de referencia.

Al igual que todos los contratos las partes cuentan con derechos y obligaciones que se deben de cumplir de no hacerlo así podrían estar cayendo en el incumplimiento del mismo, lo cual les ocasionaría problemas con la otra parte, pidiendo así la recisión del contrato, así como el pago de daños y perjuicios ocasionados por esto.

Es por esto, que se deben de conocer cuáles son los derechos y obligaciones de cada parte que se encuentran en el Código de Comercio en los artículos 588 al 590 y son los siguientes:

El cargador está obligado:

- A entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos;
- A dar los documentos necesarios, así fiscales como municipales para el libre tránsito y pasaje de la carga;
- A sufrir los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas;
- A sufrir las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo lo dispuesto en los incisos ix y x del artículo 590;
- A indemnizar al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador;

- A remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.
- Declarar al porteador con exactitud datos, marcas, número, cantidad, peso y tipo de mercancías a transportar. Si no lo hace es responsable de los daños que sufra la carga.
- Si las pérdidas o daños a las mercancías son visibles tiene derecho a reclamar antes de 3 días.

El cargador tiene derecho:

- A variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;
- A variar, dentro de la ruta convenida, el lugar de la entrega de la carga, dando oportunamente al porteador la orden respectiva, pagando la totalidad del flete estipulado y canjeando la carta de porte primitiva por otra, debiendo indicar al porteador el nuevo consignatario si lo hubiere.

Mientras que el portador está obligado:

- A recibir las mercancías en el tiempo y lugar convenidos;
- A emprender y concluir el viaje, dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato;
- A verificar el viaje, desde luego, si no hay termino ajustado; y en el más próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente;
- A cuidar y conservar las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario;
- A entregar las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella;

- A pagar, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte;
- A entregar las mercancías por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar estos sin lesión exterior;
- A probar que las pérdidas o averías de las mercancías, o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos;
- A pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte;
- En general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se dé cumplimiento al contrato relativo.
- Poner el buque listo para navegar.
- Armar, equipar y aprovisionar el buque.
- Limpiar bodegas, cámaras frías y frigoríficas o los lugares del buque en donde se carguen las mercancías.
- Debe de entregar un conocimiento anotando los datos, marcas, número, cantidad, peso y tipo de mercancías a transportar.

El porteador tiene derecho:

- A recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje;
- A percibir la totalidad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que a virtud del convenio de trasporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo objeto de

verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo;

- A rescindir el contrato, si comenzado el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor;
- A continuar el viaje, removido el obstáculo a que alude el inciso anterior, si no hiciere uso de la facultad que el consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato; o si no fuere posible, la que sea más conveniente; y si esta resultare más dispendiosa y más larga, podrá exigir el aumento de los costos y el del porte en proporción al exceso, pero sin cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención;
- A exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si este, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo;
- A que el consignatario le reciba de la carga averiada las mercancías que estén ilesas, siempre que separadas de las averiadas no sufrieren disminución en su valor;
- A retener las mercancías trasportadas, mientras no se le pague el porte;
- A promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, si en el no encontrare al consignatario, o a quien lo represente, o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos.

El porteador no será responsable de las pérdidas o daños de mercancías por:

1. Falta de condiciones para navegar.
2. Negligencia de la tripulación.
3. Incendios o accidentes de mar.
4. Causas de fuerza mayor.
5. Guerra, detención o embargo.
6. Restricción de cuarentena.

7. Huelgas, motines o
8. Salvamento de vidas o bienes en el mar.
9. Disminución en volumen o peso, pérdida o daño resultantes de vicios ocultos, de la mercancía.

Una vez conociendo los derechos y obligaciones ambas partes les facilita no tener ningún contratiempo para cumplir y realizar dicho contrato, dado a que es uno de los contratos más complejos que existen a la hora de realizarlos, sobre todo si es realizado con un persona ya sea física o moral extrajera, debido a que se deben de tomar en cuenta los INCOTERMS.

Los INCOTERMS son las reglas, términos y nomenclatura uniforme en materia de comercio Internacional, que interpretando el sentido de las estipulaciones otorgadas por las partes, permiten aclarar y definir su contenido y alcances, precisando las responsabilidades de las empresas tanto compradoras como vendedoras en lo relativo a la entrega de mercancías en cumplimiento a los contratos de compraventa, al contener prescripciones en las que se establecen los costos y riesgos que asumen las partes, con el objeto de que se eviten controversias derivadas de interpretaciones sustentadas en prácticas locales distintas o bien, en decisiones de órganos judiciales diferentes. [72]

Es por eso que en el contrato de transporte marítimo de mercancías se debe de tomar en consideración los diferentes ordenamientos que lo rigen, a la hora de su elaboración, así como de derechos y obligaciones que se deben de cumplir, además de revisar qué tipos de INCOTERMS se deben de establecer.

Por otro lado, se deben de tomar en consideración el tipo de navíos que existen, y cuáles son los que se adaptan más a cada tipo de necesidad, que debes atender con respecto a las mercancías que se pretenden transportar, así como de considerar los pros y los contras que tienen el transporte marítimo.

[72] Castrillón y Luna, Víctor M. Op. Cit. P. 306

Dentro de los pros encontramos que si se aplica este tipo de contrato se contara con una regulación jurídica buena y se tendrá una certeza jurídica de lo que se pacte en el contrato, además de que el cargador podrá enviar un gran volumen de mercancías, además de encontrar el buque adecuado para satisfacer su necesidades, en virtud de los productos, volúmenes y valores. Además, de contar con una cobertura amplia, lo que se puede traducir en efectividad, debido a que en el mundo, debido a que existen mayor número de puertos que aeropuertos y terminales terrestres; así también como de tener costos menores con respecto a la cantidad trasladada.

Finamente dentro de las desventajas se encuentran que con frecuencia las embarcaciones disponibles son menores, así también las manipulación que sufren las mercancías, es mayor, por lo cual se debe de contratar un seguro, por si sufren algún tipo de daño y de pagar por un buen embalaje, por otro lado, los tiempos de traslado son mayores y la poca facilidad de contratar por el desconocimiento en general de los posible usuarios.

Conclusiones

Con base a lo expresado en los capítulos anteriores, llegamos a la conclusión de que la naturaleza jurídica que tiene la transportación marítima de mercancías, resulta ser contractual, y de naturaleza mercantil, debido a que se trata de un contrato en el cual existe un pago por la prestación del servicio, así como la existencia de especulación mercantil, con respecto de las navieras o de las personas que podrían prestar el servicio del buque.

Otra de las razones que se tomaron en cuenta para llegar a esta determinación es que varias partes de su contenido están reguladas por el Código de Comercio, así como por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, también por la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito debido a que el conocimiento de embarque puede equivaler a un título de crédito, además por otros Tratados Internacionales en materia mercantil de los que México es parte por lo tanto son tomados en cuenta.

Por otro lado, se debe también hacer mención acerca de la naturaleza del contrato de transporte marítimo de mercancías con respecto del contrato de fletamento, esto debido a que se podrían llegar a confundir, es por eso que se debe hacer hincapié en que el contrato de transporte tiene la característica que el porteador cuenta con el buque o la empresa naviera cuenta con estos para

ponerlos a disposición del cargador, para que su mercancías sean transportadas por vía marítima, y que por esto recibirá el pago que se le conoce como flete.

Mientras que el contrato de fletamento se puede equiparar más a un arredramiento del buque o navío, poniendo así a disposición del fletador para que este disponga del navío, esto se puede dar por un tiempo determinado o por viaje, además de que el buque debe de tener las características de no tener equipaje y estar sin armamento o de traer equipaje y armamentos incompleto, de manera que el fletante obtenga así por este arredramiento una retribución que también se le conoce como flete.

Como una conclusión fundamental para conocer la naturaleza del este contrato con respecto del de fletamento, es que se debe de observar la obligación principal, debido a que el contrato de transporte se obliga a conducir ciertas mercancías de un lugar determinado y no proporcionar al cargador la posesión del buque o parte de este.

Una de las conclusiones elementales de este trabajo, es que se comprueba la hipótesis planteada, la cual nos expresa que los buques tanto, en sí mismos como o en su explotación comercial, se pueden considerar no sólo como origen y medio, sino también como elemento real del contrato de transportación marítima. Sin duda es importante el buque debido a que se tiene que adaptar a las necesidades de la parte contratante con respecto a las mercancías que se pretenden transportar.

Una de las razones por las el buque es considerado como un elemento real debido a que existe una relación directa entre la persona física o colectiva y el

navío, de manera que este puede utilizarlo inmediatamente, así como de tenerlo a su disposición, y esto es de manera absoluta; así también porque tienen un carácter patrimonial y que para su uso deben de cumplir con los requisitos pedidos por la ley.

Finalmente, se concluye con que el Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías sin lugar a duda es uno de los contratos Internacionales que más se realizan de manera habitual en varias partes del mundo, ya que cuenta con una regulación local precisa, pero además de contar con diferentes Tratados Internacionales que respaldan a las partes en caso de cualquier conflicto.

Por otro lado, al ser por vía marítima se toman en consideración las reglas establecidas en diferentes Tratados con respecto de la aguas nacionales y si por si eso no fuera poco, también se consideran los INCOTERMS, los cuales establecen las responsabilidades de las partes, a partir de donde se realiza la entrega de mercancías en cumplimiento a los contratos de compraventa, y establece los costos y riesgos que asumen las partes.

Bibliografía

- Castrillón y Luna, Víctor M. *Contratos Mercantiles,* 5ª ed. México, Porrúa, 2011.
- Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho marítimo*, 1ª ed. México, Porrúa, 2001.
- Enrique, Rosas José David, *El buque, una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones,* México, Universidad Panamericana y Universidad Nacional Autónoma de México, 1998.
- Eyzaguirre Echeverría, Rafael, Contrato de transporte y nociones de derecho marítimo y aéreo, Chile, Jurídica de Chile, 1980.
- Ortiz, Ahlf Loretta*, Derecho Internacional Público*, 3ª ed., México, OXFORD, 2011.
- Palomar de Miguel, Juan, *Diccionario para juristas*, Tomo I, 3ra ed., México, Porrúa, 2008.
- Sobarzo, Alejandro, *Régimen Jurídico de Alta Mar*, 2ª ed., México, Porrúa, 1985.
- Sosa c. Rafael, Documentos, Logística de transporte, seguros y embalaje Internacional de Mercancías, 3ed, México, Carpenter Consulting GroupMéxico, grupo Vanchiri, 2013. P. 276

Legislación

- Código Civil del Estado Libre y Soberano de Puebla.
- Código Civil Federal.
- Código de Comercio.
- Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONVEMAR.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimo.
- Reglas de Hamburgo.
- Reglas de la Haya.

Fuentes Electrónicas

- http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/1/205/16.pdf
- http://clasificaciondebuques.blogspot.mx
- http://es.slideshare.net/guest7435f8/las-sociedades-comanditarias
- http://es.thefreedictionary.com/ultramar
- http://es.wikipedia.org/wiki/Buque_mercante
- http://es.wikipedia.org/wiki/Pr%C3%A9stamo_a_la_gruesa_ventura
- http://sofiafonsecaodcr.blogspot.mx/2008/03/tipos-de-buques-mercantes.html