

René Alejandro Aguilar

**DERECHO DEL MAR,  
DERECHO PESQUERO Y  
DERECHO MARÍTIMO**  
**SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO  
Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES**

UNIVERSIDAD DE COLIMA

Derecho del mar, derecho pesquero  
y derecho marítimo:  
su regulación jurídica en México  
y sus principales exponentes

## UNIVERSIDAD DE COLIMA

---

MC Miguel Ángel Aguayo López, Rector • Dr. Ramón Arturo Cedillo Nakay, Secretario General • MC Christian Torres-Ortiz Zermeño, Coordinador General de Comunicación Social • Licda. Gloria Guillermina Aralza Torres, Directora General de Publicaciones.

### Consejo Editorial

Lic. Víctor Santacruz Bañuelos, Coordinador del Consejo Editorial • Dr. Jesús Muñiz Murguía, Coordinador de Consejos de área.  
Editor responsable: Alberto Llanes

Derecho del mar, derecho pesquero  
y derecho marítimo:  
su regulación jurídica en México  
y sus principales exponentes

RENÉ ALEJANDRO AGUILAR



UNIVERSIDAD DE COLIMA

2008, primera edición

© 2008, **Universidad de Colima**  
Avenida Universidad 333  
Colima, Col., 28040, México  
Dirección General de Publicaciones  
Correo: [publicac@ucol.mx](mailto:publicac@ucol.mx)  
<http://www.ucol.mx/>

ISBN: 978-607-7565-10-9

Reservados todos los derechos conforme a la ley.  
Prohibida la reproducción total v/o parcial de este texto sin previa autorización por escrito del editor.

## Introducción

Hacer un trabajo sobre el Derecho del mar, el Derecho pesquero y el Derecho marítimo es interesante.

Primero, porque el Derecho del mar es una de las ramas más recientes que tenemos, sin embargo, para saber el área a la que se dedica, debemos investigar el funcionamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, (CONVEMAR).

Este documento revolucionó la costumbre que se tenía antes, toda vez que era implantada por las grandes potencias marítimas. Por lo tanto nos dimos a la tarea de investigar el funcionamiento práctico, hasta el año 2006 de dicha convención. Asimismo, su distinción con el Derecho marítimo, la importancia del buque de guerra en tiempo de paz, la importancia de los océanos, así como averiguar el alcance de la Ley Federal del Mar (vigente) que se estableció en nuestro país con base en la CONVEMAR.

Segundo, porque el Derecho pesquero, como parte del Derecho del mar, va adquiriendo gran valor en virtud de las necesidades de los pueblos por lograr el mejor aprovechamiento social de los productos llamados hidrobiológicos, investigamos su definición, su relación con el "derecho administrativo", la importancia de la enseñanza del Derecho pesquero, los sujetos del mismo y las otras áreas de las que se ocupa este derecho; un glosario de términos jurídicos en materia pesquera, la problemática de algunos productos pesqueros y también entramos a estudiar la Ley de Pesca vigente en México.

Tercero y último, porque al estudiar la definición del Derecho marítimo, nos enteramos de que al dedicarse a la navegación, a la industria y al

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

tráfico de mercancías y pasajeros por mar, nos damos cuenta de la importancia económica que tiene en nuestros días. Además, estudiamos la historia del Derecho marítimo, sus diferencias con el "derecho mercantil", las diferencias que tiene con el "derecho público" y el "derecho privado", su relación con otras ramas del derecho; la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de junio de 2006 y la ley de Puertos y Marina Mercante.

No podíamos dejar pasar esta oportunidad para rendir un pequeño homenaje a dos hombres que nos legaron sus luces en cuanto a estos temas tan necesarios y nunca suficientemente estudiados por los expertos. El maltés, doctor Arvid Pardo y el mexicano, doctor Raúl Cervantes Ahumada.

# Índice

Introducción .....	5
Capítulo I	
DERECHO DEL MAR	
1. Área a la que se dedica.....	9
2. El funcionamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) .....	11
3. Distinción con el Derecho Marítimo .....	18
4. La importancia del buque de guerra en tiempo de paz .....	19
5. Ley Federal del Mar .....	26
6. Doctor Arvid Pardo, padre del Derecho del Mar .....	39
7. La importancia de los océanos.....	41
Capítulo II	
DERECHO PESQUERO	
1. Definición.....	47
2. Relación con el Derecho Administrativo .....	48
3. Sujetos del Derecho Pesquero .....	50
4. Otras áreas de las que se ocupa el derecho pesquero .....	51
5. La enseñanza del Derecho Pesquero .....	52
6. Ley de Pesca .....	53
7. Glosario de términos jurídicos en materia pesquera .....	70
8. La problemática de algunos temas pesqueros.....	86

Capítulo III

DERECHO MARÍTIMO

1. Definición.....	93
2. Historia del Derecho Marítimo .....	95
3. Diferencias con el Derecho Mercantil.....	102
4. Diferencias con el Derecho Público y el Derecho Privado.....	103
5. Relación con otras ramas del Derecho.....	105
6. Ley de Navegación y Comercio Marítimos .....	107
7. Doctor Raúl Cervantes Ahumada, fundador de la Cátedra de Derecho Marítimo en México .....	118
8. Puertos y Marina Mercante.....	129
Conclusiones .....	135
Bibliografía.....	143

# CAPÍTULO 1

## Derecho del mar

Sumario: 1. Área a la que se dedica. 2. El funcionamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CONVEMAR). 3. Distinción con el Derecho marítimo. 4. La importancia del buque de guerra en tiempo de paz. 5. Ley Federal del Mar. 6. Doctor Arvid Pardo, padre del Derecho del mar. 7. La importancia de los océanos.

### 1. Área a la que se dedica

El orden del mar siempre ha poseído una singular trascendencia en el plano internacional, dada la importancia que ha representado el uso racional de los recursos oceánicos por la comunidad de estados. La posibilidad de obtener una fuente adicional de riqueza mediante la explotación de los recursos vivos y minerales del mar ha despertado la imaginación y el apetito de los países ricos y pobres por igual. Las naciones en vías de desarrollo han buscado en el aprovechamiento de los recursos del mar una forma de beneficio para sus economías deprimidas, estableciendo amplias zonas de jurisdicción marítima, donde se reservan de manera exclusiva la utilización del área por sus nacionales. Con ello, buscan evitar el saqueo inmoderado por flotas extranjeras, de sus bancos pesqueros. También han intentado preservar para la nación, cuando su tecnología lo permita, la explotación de los depósitos de hidrocarburos y minerales situados en el suelo y en el subsuelo del océano, próximo a sus costas. En cambio, las grandes potencias marítimas, argumentando un concepto de libertad de los mares cuyo contenido es caprichosamente obso-

leto, han presionado para comprimir al máximo las franjas de mar sujetas a jurisdicción nacional, para efectos de continuar, con métodos tecnológicos altamente desarrollados, la extracción de las riquezas marinas que se encuentran en áreas cercanas a las costas de otros estados.<sup>1</sup>

Han existido también problemas de índole estratégicos y de seguridad, que conducen a las grandes potencias militares a preferir estrechas fajas marítimas sometidas al régimen de soberanías nacionales, con el propósito de realizar en el mayor espacio posible sus operaciones navales. La libertad de los mares y la libertad de navegación han servido de argumento a estas potencias para una mayor flexibilidad estratégica. Los países débiles han visto en este intento de reducción de sus soberanías marítimas una forma potencial de intimidación política o de coerción. El tránsito de una flota de guerra ha provocado una mayor inquietud para el estado ribereño si se pasea a cuatro millas de distancia de sus litorales, que si navega a trece millas, o mejor aún, a doscientas millas de sus costas. Los intereses nacionales en conflicto, tanto a nivel económico como a nivel estratégico, han traído como consecuencia serias controversias políticas y fricciones entre los estados. El choque de intereses ha producido un efecto directo en las normas jurídicas del mar, que sufrieron un proceso de reestructuración constante y una evolución que les ha obligado a regular el nuevo orden. Aclarado este punto muy importante que altera el orden jurídico, conviene ahora iniciar una exploración sobre lo que constituye actualmente el régimen legal del mar.

El Derecho del mar, es la rama del derecho internacional público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los estados, es decir, el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas antes citadas, y donde todos los estados gozan de la libertad de navegación, de pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos

---

<sup>1</sup> Zacklin, Ralph. (1975) (Comp.). *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*. México: Fondo de Cultura Económica. p. 149. Dentro de ésta compilación, el autor del artículo titulado: "México y el Derecho del Mar" es el mexicano Bernardo Sepúlveda Amor, actual juez de la Corte internacional de justicia con sede en la ciudad de La Haya, Holanda.

que en ellos se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.<sup>2</sup>

Las normas del Derecho del mar tienen por objeto principal regular las conductas de los sujetos que gozan de reconocida personalidad jurídica internacional, cuando tales conductas tienen lugar en el ámbito espacial de validez de dichas normas.<sup>3</sup>

## 2. El funcionamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

Los accidentes de los grandes buques como el Torrey Canyon en 1967, el Amoco Cádiz en 1974, el Exxon Valdez en 1989, tuvieron lugar antes, durante o después de la celebración de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR).<sup>4</sup>

El Derecho del mar tradicional se desarrolló en forma consuetudinaria como una parte del derecho internacional. En 1930, la Sociedad de Naciones organizó una conferencia diplomática para la codificación del derecho internacional en La Haya, que fracasó en su intento de codificar algunas normas centrales del Derecho del mar, sobre todo las referentes al mar territorial. En 1958 se celebró la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, en la cual, se logró una exhaustiva codificación de las normas de esta disciplina, en cuatro convenciones de las que México es parte desde 1966.<sup>5</sup> Se trata de una convención sobre el mar territorial y la zona contigua, la convención sobre la alta mar, la convención sobre pesca y conservación y de los recursos vivos y la convención sobre la plataforma continental. Sin embargo, en dicha conferencia fue imposible lograr un acuerdo sobre cuestión más importante de la anchura máxima del mar territorial. En 1960, la segunda conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar volvió a fracasar sobre ese tema. La primera y segunda conferencias de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, en 1958 y 1960, no fueron sino un último intento por salvar la concepción tradicional donde las potencias marítimas tra-

---

<sup>2</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H*, vocablo "Derecho del Mar" por Alberto Székely. México. 1996. p. 981.

<sup>3</sup> Székely, Alberto. *Derecho del mar*. México. UNAM. 1991. p. 8.

<sup>4</sup> Sobarzo, Alejandro. *Régimen jurídico del alta mar*. México. Porrúa. 1985. p. 188.

<sup>5</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de octubre de 1966, Diario Oficial de la Federación del 19 de octubre de 1966, Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 1966, y Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1966.

dicionales se aferraban a la regla de las tres millas, a fin de mantener su acceso fácil al territorio de cualquier estado.<sup>6</sup>

El 17 de agosto de 1967, el embajador de Malta ante Naciones Unidas, Arvid Pardo, con un discurso de gran importancia ante la primera comisión de la asamblea general, lleva el problema de los fondos marinos y oceánicos a las Naciones Unidas. La iniciativa de Malta en 1967 consistió en proponer un nuevo tema para la agenda de la asamblea general de ese año, mediante el cual se examinaría la reserva, exclusivamente para fines pacíficos y en beneficio de la humanidad, de los fondos marinos y oceánicos situados fuera de la jurisdicción nacional. En esa oportunidad, Pardo, plantea algunos criterios de interés, además de señalar el fenómeno económico y llamar la atención sobre éste. Concretamente en una nota diplomática que acompañó a la petición de inclusión de este nuevo tema, expone que el área submarina debe ser el patrimonio común de la humanidad. Esta es la primera vez que se menciona el concepto del patrimonio común de la humanidad como tal, no debe ser susceptible de apropiación por parte de ningún estado; más todavía, la explotación de esa zona del patrimonio común debe hacerse en beneficio de la humanidad, con particular énfasis en el interés y las necesidades de los países en desarrollo, otro de los criterios que presentaba Malta. Además propuso su reserva exclusivamente para fines pacíficos y el establecimiento de un régimen y organismo internacional, que sea el que administre, en nombre de la comunidad internacional, todos los recursos de esta área situada fuera de la jurisdicción nacional.<sup>7</sup>

La propuesta de Pardo, que por su idealismo y nobleza debió ser aceptada por absoluto consenso y aclamación. Logró, en cierta manera su cometido, pues el suceso puso en marcha toda una campaña dentro de las Naciones Unidas, y uno de cuyos frutos directos fue el nuevo *Derecho del mar*.

A raíz de la oferta de Malta se inició un complejo proceso. Primero, se creó en 1967 un comité especial, y un año después se transformó en la Comisión de los Fondos Marinos, y luego de sucesivas ampliaciones llegó a actuar como comisión preparatoria de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR). Año tras año se fueron aprobando

<sup>6</sup> Székely, Alberto. (1991). *Derecho del mar*. México: UNAM. p. 15.

<sup>7</sup> Orrego Vicuña, Francisco. (1974). *Tendencias del derecho del mar contemporáneo*. Argentina: UNITAR. p. 91.

resoluciones que sistematizaron gradualmente este concepto del patrimonio común de la humanidad. En el curso del proceso, el problema dejó de referirse a los solos fondos marinos, exclusivo objeto de Pardo, para comprender todo el fenómeno del derecho del mar, incluyendo el régimen de las aguas territoriales, el régimen de la pesca, la plataforma continental y otros aspectos. Las primeras resoluciones de la asamblea general llamaron la atención acerca del hecho de que el límite de la jurisdicción nacional era impreciso y de que no existían normas de derecho consuetudinario aplicables a ese límite.

Una vez iniciadas las negociaciones, fueron directamente sostenidas entre los que ofrecían la propuesta de compromiso, que incluía a un vasto grupo de estados costeros, presididos por México y, por otra parte, las potencias marítimas desarrolladas con los Estados Unidos como su vocero.<sup>8</sup>

Respecto del principio del patrimonio común de la humanidad, hubo pugna por incluirlo o excluirlo; países que no eran simpatizantes del concepto del patrimonio común de la humanidad, particularmente los estados socialistas; temían que fuera una manera de crear un tipo de organismo supranacional sobre los fondos marinos, que pudiera significar el amparo para una explotación discriminatoria de parte de los países de alta tecnología o un mecanismo encubierto para continuar con una especie de régimen de libertad de explotación. Este planteamiento se tradujo en críticas muy fuertes al concepto del patrimonio común de la humanidad, pero a medida que fue progresando la discusión se llegó al convencimiento de que el tipo de régimen internacional que se estaba procurando crear no tenía ninguna intención de transformarse en el amparo de alguna política encubierta, sino por el contrario, tenía seriamente la intención de llegar a un control uniforme, sistemático y en beneficio de los países en desarrollo dentro de la zona internacional, esto determinó en definitiva, aceptar incluirlo en la parte dispositiva.<sup>9</sup>

El desarrollo de la tecnología, el interés de los países en desarrollo en aprovechar sus recursos naturales, el cobro de una conciencia ecológica internacional y el descubrimiento de cuantiosos depósitos de minerales en los fondos marinos internacionales, llevaron a la celebración de la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual fue preparada a partir de 1967 y realizada desde 1973 a 1982. Después de quince años

<sup>8</sup> Székely, Alberto. (1991). *Derecho del mar*. México: UNAM. p. 27.

<sup>9</sup> Orrego Vicuña. p. 94.

de esfuerzos el 30 de abril del último año mencionado, se adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), abriéndose a la firma nueve meses después, el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, Jamaica. En esta convención se contiene lo que se ha dado en llamar “El nuevo derecho del mar”. México votó a favor de su adopción y la firmó el 10 de diciembre de 1982, siendo aprobada por el Senado el 29 de diciembre de 1982.<sup>10</sup>

La CONVEMAR, a pesar de su extensión, toda vez que tiene diecisiete partes, y nueve anexos, con un total de trescientos veinte artículos, es un documento claro, y puede ser comprendido en su mayor parte.<sup>11</sup>

La CONVEMAR fue adoptada por una votación de 130 votos a favor, 4 en contra (Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela) y 17 abstenciones, entre las cuales figuraban las de Reino Unido, República Federal de Alemania, Italia, Unión Soviética y otros países socialistas de Europa.<sup>12</sup>

La convención estuvo abierta a la firma hasta el 10 de diciembre de 1984 en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Jamaica y, posteriormente, desde el 10 de junio de 1983 en la sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

Nuestro país, después de Fiji, quien la ratificó el 10 de diciembre de 1982 y Zambia, el 7 de marzo de 1983, fue el tercero en ratificar esta convención el 18 de marzo de 1983, depositando su instrumento de validación en poder del Secretario General de las Naciones Unidas; siendo promulgada para los efectos conducentes en nuestro territorio el 18 de mayo de 1983, y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 1983.<sup>13</sup>

La CONVEMAR entró en vigor el 16 de noviembre de 1994.<sup>14</sup> Y hasta el 2 de noviembre de 2006 eran 152 las ratificaciones de otros tantos países.<sup>15</sup>

Al principio pocos estados habían ratificado la CONVEMAR, es decir, menos de los sesenta requeridos para su entrada en vigor, y ninguno de ellos era un país desarrollado. Lo anterior, resultado directo de la posición de rechazo asumida por Estados Unidos.<sup>16</sup>

---

<sup>10</sup> Diario Oficial de la Federación del 8 de febrero de 1983.

<sup>11</sup> Sepúlveda, César. (2002). *Derecho internacional. México*: Porrúa. p. 589.

<sup>12</sup> Gómez-Robledo Verduzco, Alonso. (1994). *Temas selectos de derecho internacional*. México: UNAM. p. 353.

<sup>13</sup> Diario Oficial de la Federación del 1 de junio de 1983.

<sup>14</sup> <http://www.un.org/spanish/Depts/los/>

<sup>15</sup> [http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm)

<sup>16</sup> Székely, Alberto. (1991). *Derecho del mar*. México: UNAM. p. 54.

Previendo la precariedad de la CONVEMAR debida a la actitud estado-unidense, el gobierno de México tomó el camino de proteger sus intereses a través de su legislación interna. Por ello, el ejecutivo envió al congreso una iniciativa de ley federal del mar, que quedó aprobada el 18 de enero de 1985 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de enero de 1986.<sup>17</sup> Tiene 65 artículos y es quizá el documento más importante de la práctica de (México en el derecho internacional del mar.

Para determinar quién habría de ser el guardián de los recursos del “patrimonio común” de la humanidad, es decir de los fondos marinos más allá de los límites de la jurisdicción nacional, la CONVEMAR estableció la autoridad internacional de los fondos marinos,<sup>18</sup> a que se refiere la parte once. La autoridad, organización internacional autónoma, tiene por mandato gestionar la zona internacional de los fondos marinos y administrar la utilización de los recursos de los mismos, así como los nódulos polimetálicos, los sulfuros y las cortezas de ferromanganeso con alto contenido de cobalto. La autoridad, que tiene su sede en Kingston, Jamaica, se creó en 1994, cuando la convención entró en vigor y permanece activa desde 1996. Toda controversia que pueda surgir en relación con las actividades llevadas a cabo en los fondos marinos se somete a la sala de controversias de los mismos fondos, compuesta por once miembros, que fue establecida por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.<sup>19</sup> México pertenece a ella desde el 10 de abril de 2003, siendo el estado número 113 en ratificarla.

Los límites exteriores de las plataformas continentales nacionales definen el límite de la zona internacional de los fondos marinos. Cada estado ribereño tiene jurisdicción sobre su plataforma continental, que en ciertas condiciones llega a 200 millas marinas. Pero, en algunas situaciones, un estado ribereño puede llevar el límite exterior de su plataforma continental todavía más hacia alta mar. En tales casos el estado debe presentar una exposición a otro órgano creado por la CONVEMAR, la comisión de límites de la plataforma continental.<sup>20</sup> Esta comisión, que celebró su primer periodo de sesiones en 1997, supervisa el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y hace recomenda-

---

<sup>17</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de enero de 1986.

<sup>18</sup> <http://www.isa.org.jm/>

<sup>19</sup> <http://www.itlos.org/>

<sup>20</sup> [http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm)

ciones a los estados ribereños. Sobre la base de esas recomendaciones, los estados ribereños determinan los límites exteriores definitivos y obligatorios de su plataforma continental ampliada.

Ahora bien, a través de los sucesivos casos sometidos a la jurisprudencia internacional, se puede sostener que; el juez no puede cumplir con su misión con declarar sencillamente que un trazado de delimitación es el adecuado porque él, simple y llanamente, lo considera como equitativo. Es necesario además que el juez internacional sea capaz de justificar la línea de delimitación a la luz de principios equitativos de contenido normativo.<sup>21</sup>

La CONVEMAR estableció un mecanismo obligatorio para la solución de controversias relativas al derecho del mar. Cuando los estados-partes no pueden resolver por sí solos las controversias derivadas de la aplicación de la CONVEMAR, están obligados a seguir ciertos procedimientos definidos en la misma, como es el recurso al Tribunal internacional del Derecho del Mar. El Tribunal, cuya sede se encuentra en Hamburgo, Alemania, cuenta con no más de veintiún jueces,<sup>22</sup> teniendo sus operaciones desde 1996, dos años después de la entrada en vigor de la convención, la cual había resuelto trece casos hasta el 2005.<sup>23</sup>

Complementan la CONVEMAR dos acuerdos que tratan de la explotación minera de los fondos marinos y de las especies de peces transzonales y peces altamente migratorios. Cabe hacer mención que México no ha ratificado éste último. La CONVEMAR está reforzada por diversos tratados y acuerdos multilaterales especializados, aprobados por las Naciones Unidas y sus organismos y programas especializados, como la Organización de las Naciones Unidas para la agricultura y la alimentación (FAO), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que abarcan diferentes aspectos de los asuntos oceánicos y el derecho del mar. Dentro de la Oficina de Asuntos jurídicos de las Naciones Unidas, la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar" sirve como secretaría de la CONVEMAR. Presta servicios a las reuniones de los estados-partes y trata de contribuir a la

---

<sup>21</sup> Gómez-Robledo Verduzco, Alonso. (1989). *Jurisprudencia internacional en materia de delimitación marítima*. México: UNAM. p. 14.

<sup>22</sup> <http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/dermar.htm>

<sup>23</sup> [http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

<sup>24</sup> <http://www.un.org/Depts/los/index.htm>

aceptación y a una comprensión más amplia de la CONVEMAR y de su aplicación, proporcionando información, asesoramiento y asistencia a los estados y a las organizaciones intergubernamentales. La división sigue todas las novedades relativas a la CONVEMAR y a los asuntos oceánicos y el derecho del mar en general, e informa cada año al respecto a la asamblea general de las Naciones Unidas. También formula recomendaciones a la asamblea y a otros foros intergubernamentales. La división mantiene un sistema de información muy completo y una biblioteca de referencia sobre el derecho del mar y los asuntos oceánicos, incluidas las legislaciones nacionales y los tratados sobre las fronteras marítimas. Participa en programas pedagógicos y de formación destinados a fomentar la capacidad a nivel nacional y regional.

El sitio en la web de la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar tiene el siguiente enlace electrónico: [www.un.org/Depts/los/index.htm](http://www.un.org/Depts/los/index.htm).<sup>25</sup>

Han pasado veinticuatro años desde que la convención se abrió a la firma en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982, y existe más información sobre el derecho del mar en las siguientes páginas de Internet:

- Los océanos y el derecho del mar: [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)<sup>26</sup>
- Atlas de los océanos de las Naciones Unidas: [www.oceanatlas.org](http://www.oceanatlas.org)<sup>27</sup>
- Autoridad Internacional de los Fondos Marinos (ISA): [www.isa.org.jm](http://www.isa.org.jm)<sup>28</sup>
- Tribunal Internacional del Derecho del Mar (ITLOS): [www.itlos.org](http://www.itlos.org)<sup>29</sup>
- Departamento de información Pública: [www.un.org/events/los20](http://www.un.org/events/los20)<sup>30</sup>
- Comisión sobre el Desarrollo Sostenible: [www.un.org/esa/sustdev/oceans](http://www.un.org/esa/sustdev/oceans)<sup>31</sup>
- Corte Internacional de Justicia (CIJ): <http://www.icj-cij.org><sup>32</sup>
- Organización Marítima Internacional (OMI): [www.imo.org](http://www.imo.org)<sup>33</sup>

<sup>25</sup> [www.un.org/Depts/los/index.html](http://www.un.org/Depts/los/index.html)

<sup>26</sup> [www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)

<sup>27</sup> [www.oceanatlas.org](http://www.oceanatlas.org)

<sup>28</sup> [www.isa.org.jm](http://www.isa.org.jm)

<sup>29</sup> [www.itlos.org](http://www.itlos.org)

<sup>30</sup> [www.un.org/events/los20](http://www.un.org/events/los20)

<sup>31</sup> [www.un.org/esa/sustdev/oceans](http://www.un.org/esa/sustdev/oceans)

<sup>32</sup> <http://www.icj-cij.org>

<sup>33</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

- Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO): [www.fao.org/fi](http://www.fao.org/fi)<sup>34</sup>
- Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO: <http://ioc.unesco.org/iocweb><sup>35</sup>
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA): [www.unep.org/themes/marine/](http://www.unep.org/themes/marine/)<sup>36</sup>
- Programa de Acción Mundial del PNUMA: [www.gpa.unep.org](http://www.gpa.unep.org)<sup>37</sup>
- Programa de Mares Regionales del PNUMA: [www.unep.ch/seas](http://www.unep.ch/seas)<sup>38</sup>
- Grupo Mixto de Expertos sobre los aspectos científicos de la protección del medio marino (GESAMP): <http://gesamp.imo.org><sup>39</sup>

### 3. Distinción entre Derecho del mar y Derecho marítimo

Es necesario tener presente que el Derecho del mar debe distinguirse del *Derecho marítimo*.

El *Derecho marítimo* es rama del “derecho privado” e interno, intrínsecamente ligado con el *Derecho mercantil*, por referirse principalmente a todo lo relativo al régimen de propiedad y administración de buques. En contraste, el Derecho del mar es parte del “derecho público”, tanto interno como internacional, siendo sus materias principales la definición de los poderes del estado en cada una de las zonas jurídicas en las que se ha dividido el espacio marino, la delimitación de cada una de esas zonas, la administración y conservación de los recursos vivos y no vivos del mar, la protección del medio marino, incluyendo la prevención de la contaminación y la investigación científica marina. Por lo tanto, el Derecho pesquero y el “Derecho de Navegación” son subramas del Derecho del mar. En México, las principales normas del Derecho del mar están contenidas en los párrafos cuarto, quinto y octavo del artículo 27 y en los artículos 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Bienes Nacionales, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la Ley

---

<sup>34</sup> [www.imo.org](http://www.imo.org)

<sup>35</sup> <http://ioc.unesco.org/iocweb>

<sup>36</sup> [www.unep.org/themes/marine](http://www.unep.org/themes/marine)

<sup>37</sup> [www.gpa.unep.org](http://www.gpa.unep.org)

<sup>38</sup> [www.unep.ch/seas](http://www.unep.ch/seas)

<sup>39</sup> <http://gesamp.imo.org>

de Vías Generales de Comunicación, en la Ley de Obras Públicas, en las Leyes Reglamentarias del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo y en Materia Minera, en la Ley Federal de Protección al Ambiente, en la ley General de Salud, en la Ley Federal de Aguas, sus respectivos Reglamentos y las Normas pertinentes del Derecho Internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino:<sup>40</sup>

#### 4. La importancia del buque de guerra en tiempo de paz

La definición de buques de guerra figura en el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar cuando dice "...para los fines de la Convención, se entiende por buque de guerra todo navío que forme parte de las fuerzas armadas de un Estado y porte los signos exteriores distintivos de los navíos militares de su nacionalidad, puesto bajo el mando de un oficial de marina al servicio de este Estado e inscrito en la lista de oficiales o un documento equivalente, y cuya tripulación está sometida a las reglas de la disciplina militar."<sup>41</sup>

Por la seguridad del mar, los barcos de guerra pueden exigir, en caso de duda, la exhibición de la bandera a cualquier barco sospechoso, ¿cómo saber, en casos de fundada sospecha, si se trata de barcos tripulados por piratas? Sólo la detención y la visita del barco pueden disipar las dudas. Si los tripulantes del barco se niegan a mostrar su bandera, el barco de guerra puede adoptar todas las medidas que requieran las circunstancias: visita, inspección, captura del barco pirata y conducción a un puerto determinado. Adviértase, no obstante, que si algunas de estas medidas se tomaron sin fundamento suficiente, pueden originarse graves y bien sustentadas reclamaciones;<sup>42</sup>

El derecho de visita es aplicable cuando un buque de guerra que encuentre en alta mar a un buque extranjero que no goce de completa inmunidad no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico -Mexicano, D-H, vocablo "Derecho del mar"* por Alberto Székely. México. 1996. p. 982.

<sup>41</sup> Sepulveda, César (coordinador). *Compendio de derecho internacional para oficiales de la armada de México- México*. Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos. 1993. p. 408. Este tema de buques de guerra es tratado en este compendio por el Dr. Héctor Cuadra Moreno.

<sup>42</sup> Basave Fernández del Valle, Agustín. *Filosofía del Derecho Internacional*. México. UNAM. p. 242.

<sup>43</sup> Artículo 110 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

En los casos previstos, el buque de guerra podrá proceder a verificar el derecho del buque a enarbolar su pabellón. Para ello podrá enviar una lancha, al mando de un oficial, al buque sospechoso. Si aún después de examinar los documentos persisten las sospechas, podrá proseguir el examen a bordo del buque, que deberá llevarse a efecto con todas las consideraciones posibles.

Si las sospechas no resultan fundadas, y siempre que el buque visitado no haya cometido ningún acto que las justifique, dicho buque será indemnizado por todo perjuicio o daño sufrido.

Estas disposiciones se aplicarán, cambiando lo necesario a las aeronaves militares.

Estas disposiciones se aplicarán también a cualesquiera otros buques o aeronaves debidamente autorizados, que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno.

Se podrá emprender el derecho de persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del Estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese Estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del Estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido. No es necesario que el buque que dé la orden de detenerse a un buque extranjero que navegue por el mar territorial o en la zona contigua se encuentre también en el mar territorial o la zona contigua en el momento en que el buque interesado reciba dicha orden. Si el buque extranjero se encuentra en la zona contigua, la per-

secución no podrá emprenderse más que por violación de los derechos para cuya protección fue creada dicha zona.<sup>44</sup>

El derecho de persecución se aplicará, cambiando lo necesario, a las infracciones que se cometan en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental, incluidas las zonas de seguridad en torno a las instalaciones de la plataforma continental, respecto de las leyes y reglamentos del Estado ribereño que sean aplicables de conformidad con la Convención a la zona económica exclusiva o a la plataforma continental, incluidas tales zonas de seguridad.

El derecho de persecución cesará en el momento en que el buque perseguido entre en el mar territorial del Estado de su pabellón o en el de un tercer Estado.

La persecución no se considerará comenzada hasta que el buque perseguidor haya comprobado, por los medios prácticos de que disponga, que el buque perseguido o una de sus lanchas u otras embarcaciones que trabajen en equipo utilizando el buque perseguido como buque nodriza se encuentran dentro de los límites del mar territorial o, en su caso, en la zona contigua, en la zona económica exclusiva o sobre la plataforma continental. No podrá darse comienzo a la persecución mientras no se haya emitido una señal visual o auditiva de detenerse desde una distancia que permita al buque extranjero verla u oírla.

El derecho de persecución sólo podrá ser ejercido por buques de guerra o aeronaves militares, o por otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean identificables como buques o aeronaves al servicio del gobierno y autorizados a tal fin.

Cuando la persecución sea efectuada por una aeronave:

La aeronave que haya dado la orden de detenerse habrá de continuar activamente la persecución del buque hasta que un buque u otra aeronave del Estado ribereño, llamado por ella, llegue y la continúe, salvo si la aeronave puede por sí sola apresarse al buque. Para justificar el apresamiento de un buque fuera del mar territorial no basta que la aeronave lo haya descubierto cometiendo una infracción, o que tenga sospechas de que la ha cometido, si no le ha dado la orden de detenerse y no ha emprendido la persecución o no lo han hecho otras aeronaves o buques que continúen la persecución sin interrupción.

---

<sup>44</sup> Artículo 111 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Cuando un buque sea apresado en un lugar sometido a la jurisdicción de un Estado y escoltado hacia un puerto de ese Estado a los efectos de una investigación por las autoridades competentes, no se podrá exigir que sea puesto en libertad por el sólo hecho de que el buque y su escolta hayan atravesado una parte de la zona económica exclusiva o de la alta mar, si las circunstancias han impuesto dicha travesía.

Cuando un buque sea detenido o apresado fuera del mar territorial en circunstancias que no justifiquen el ejercicio del derecho de persecución, se le resarcirá de todo perjuicio o daño que haya sufrido por dicha detención o apresamiento.

En el derecho de navegación todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarbolan su pabellón naveguen en alta mar.<sup>45</sup>

La nacionalidad de los buques se refiere a que cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolarse su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolarse. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.<sup>46</sup>

Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolarse su pabellón.

La condición jurídica de los buques menciona que los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en la CONVEMAR, estarán sometidos en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala, salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.<sup>47</sup>

El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad.

Para los buques que enarbolan el pabellón de las Naciones Unidas, sus organismos especializados y el Organismo Internacional de Energía Ató-

---

<sup>45</sup> Art. 90 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>46</sup> Art. 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>47</sup> Art. 92 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

mica, los precedentes no prejuzgan la cuestión de los buques que estén al servicio oficial de las Naciones Unidas, de sus organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y que enarboles el pabellón de la Organización.<sup>48</sup>

En los deberes del Estado del pabellón, todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboles su pabellón.<sup>49</sup>

En particular, todo Estado:

- a) Mantendrá un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarboles su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y
- b) Ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque.

Todo Estado tomará, en relación con los buques que enarboles su pabellón, las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el mar en lo que respecta, entre otras cuestiones a:

- a) La construcción, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;
- b) La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;
- c) La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Tales medidas incluirán las que sean necesarias para asegurar:

- a) Que cada buque, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones

<sup>48</sup> Art. 93 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>49</sup> Art. 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

- náuticas y el equipo e instrumentos de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación;
- b) Que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente calificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marina, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque;
  - c) Que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación, conozcan plenamente y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Al tomar las medidas, todo Estado deberá actuar de conformidad con los reglamentos procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados, y hará lo necesario para asegurar su observancia.

Todo Estado que tenga motivos fundados para estimar que no se han ejercido la jurisdicción y el control apropiados en relación con un buque podrá comunicar los hechos al Estado del pabellón. Al recibir dicha comunicación el Estado del pabellón investigará el caso y, de ser procedente, tomará todas las medidas necesarias para corregir la situación.

Todo Estado hará que se efectúe una investigación por o ante una persona o personas debidamente calificadas en relación con cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques o a las instalaciones de otro Estado o al medio marino. El Estado del pabellón y el otro Estado cooperarán en la realización de cualquier investigación que éste efectúe en relación con dicho accidente marítimo o incidente de navegación.

Todos los Estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún Estado.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> Art. 100 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Constituye piratería cualquiera de los siguientes actos:<sup>51</sup>

- a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:
- b) Contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;
- c) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;
- d) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;
- e) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.

La piratería perpetrada por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado, se asimilarán a los actos cometidos por un buque o aeronave privando los actos de piratería perpetrados por un buque de guerra, un buque de Estado o una aeronave de Estado cuya tripulación se haya amotinado y apoderado del buque o de la aeronave.<sup>52</sup>

Para la definición de buque o aeronave pirata, se considerará buque o aeronave pirata los destinados por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentran a cometer cualquiera de los actos. Se consideran también piratas los buques o aeronaves que hayan servido para cometer dichos actos mientras se encuentren bajo el mando de las personas culpables de esos actos.<sup>53</sup>

Para la conservación o pérdida de la nacionalidad de un buque o aeronave pirata, un buque o una aeronave podrá conservar su nacionalidad no obstante haberse convertido en buque o aeronave pirata. La conservación o la pérdida de la nacionalidad se rigen por el derecho interno del Estado que la haya concedidos.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Art. 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>52</sup> Art. 102 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>53</sup> Art. 103 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>54</sup> Art. 104 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Para el apresamiento de un buque o aeronave pirata, todo Estado puede apresarse, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentren a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deban imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves o los bienes, sin perjuicios de los derechos de los terceros de buena fe.<sup>55</sup>

## 5. Ley Federal del Mar

La Ley Federal del Mar consta de 65 artículos.<sup>56</sup>

Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986 siendo Miguel de la Madrid Hurtado, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

**Los ámbitos de aplicación de la ley.** De entre sus principales artículos podemos notar que es reglamentaria de los párrafos Cuarto, Quinto, Sexto y Octavo del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en lo relativo a las zonas marinas mexicanas.<sup>57</sup>

Que la ley es de jurisdicción federal, que rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática.<sup>58</sup>

Afirma que las zonas marinas mexicanas son:<sup>59</sup>

- a) El Mar Territorial.
- b) Las Aguas Marinas Interiores.
- c) La Zona Contigua.

---

<sup>55</sup> Art. 105 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>56</sup> Publicada en el Diario Oficial de la federación el 8 de enero de 1986, y la Fe de erratas publicada en el Diario Oficial de la federación el 9 de enero de 1986.

<sup>57</sup> Título primero. Disposiciones Generales. Capítulo I. De los Ámbitos de Aplicación de la ley.

<sup>58</sup> Artículo 2o.

<sup>59</sup> Artículo 3o.

- d) La Zona Económica Exclusiva.
- e) La Plataforma Continental y las Plataformas insulares y
- f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.

Regula que en las zonas enumeradas, la Nación ejercerá los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias que esta misma ley establece, de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con el Derecho Internacional.<sup>60</sup>

Ordena que los Estados extranjeros y sus nacionales, al realizar actividades en las zonas marinas enumeradas, observarán las disposiciones que para cada una de ellas establece la presente ley, con los derechos y obligaciones consecuentes.<sup>61</sup>

Reglamenta que la Soberanía de la Nación y sus derechos de soberanía, jurisdicciones y competencias dentro de los límites de las respectivas zonas marinas, conforme a la presente ley, se ejercerán según lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el Derecho internacional y la legislación nacional aplicable, respecto a:<sup>62</sup>

- I. Las obras, islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas;
- II. El régimen aplicable a los recursos marinos vivos, inclusive su conservación y utilización;
- III. El régimen aplicable a los recursos marinos no vivos, inclusive su conservación y utilización;
- IV. El aprovechamiento económico del mar, inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras;
- V. La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación; y
- VI. La realización de actividades de investigación científica marina.

---

<sup>60</sup> Artículo 4o.

<sup>61</sup> Artículo 5o.

<sup>62</sup> Artículo 6o.

Dice que corresponde al Poder Ejecutivo Federal la aplicación de esta ley, a través de las distintas dependencias de la Administración Pública Federal que, de conformidad con la Ley Orgánica de ésta y demás disposiciones legales vigentes, son autoridades nacionales competentes según las atribuciones que confieren a cada una de ellas.<sup>63</sup>

Menciona que el Poder Ejecutivo Federal podrá negociar acuerdos con Estados vecinos, para la delimitación de las líneas divisorias entre las zonas marinas mexicanas y las correspondientes zonas colindantes de jurisdicción nacional marina de cada uno de ellos, en casos en que se produzca una superposición entre las mismas, de conformidad con el derecho internacional.<sup>64</sup>

Regula que no se extenderán las zonas marinas mexicanas más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mida, la anchura del mar territorial de un Estado vecino, salvo acuerdo en contrario con ese Estado.<sup>65</sup>

Ordena que el Poder Ejecutivo Federal no reconocerá la extensión unilateral de las zonas marinas de un Estado vecino, más allá de una línea media, cuyos puntos sean equidistantes de los puntos más próximos de las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial mexicano. En estos casos, el Poder Ejecutivo Federal buscará la negociación con el Estado vecino en cuestión, a fin de acordar una solución recíprocamente aceptable.

El goce de los derechos que esta ley dispone a favor de embarcaciones extranjeras, depende de que exista reciprocidad, con el Estado cuya bandera enarbolan, a favor de las embarcaciones nacionales, y siempre que se esté dentro de lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y por el Derecho Internacional.<sup>66</sup>

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que las relaciones marítimas con otros Estados se lleven a cabo bajo el principio de la reciprocidad internacional, mismo que aplicará tanto en cuanto a las zonas marinas mexicanas como a las establecidas por esos Estados, respecto a cualquier actividad realizada por ellos o por sus nacionales con estricto apego al derecho internacional.<sup>67</sup>

---

<sup>63</sup> Artículo 7o.

<sup>64</sup> Artículo 8o.

<sup>65</sup> Artículo 9o.

<sup>66</sup> Artículo 10.

<sup>67</sup> Artículo 11.

El reconocimiento de la Nación a los actos de delimitación de las zonas marinas de otros Estados, se hará con estricto apego a las normas del derecho internacional y con base en la reciprocidad.<sup>68</sup>

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que las autoridades nacionales competentes observen las normas internacionales aplicables que reconocen el derecho de los países sin litoral para enarbolar un pabellón.<sup>69</sup>

Las instalaciones marítimas. Las islas artificiales, instalaciones y estructuras no tienen mar territorial propio y su presencia no afecta la delimitación del mar territorial, de la Zona Económica Exclusiva o de la Plataforma Continental.<sup>70</sup>

La Nación tiene jurisdicción exclusiva sobre las islas artificiales, instalaciones y estructuras en la Zona Económica Exclusiva y en la Plataforma Continental y en las Plataformas insulares, incluidas la jurisdicción en materia de reglamentos aduaneros, fiscales, sanitarios, de seguridad y de inmigración.<sup>71</sup>

La Nación tiene derecho exclusivo en las zonas marinas mexicanas, de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de islas artificiales, de instalaciones y estructuras, de conformidad con la presente ley, la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley de Obras Públicas y demás disposiciones aplicables en vigor.<sup>72</sup>

La construcción, instalación, conservación, mantenimiento, reparación y demolición de los bienes inmuebles dedicados a la exploración, localización, perforación, extracción y desarrollo de recursos marinos, o destinados a un servicio público o al uso común en las zonas marinas mexicanas, deberá hacerse observando las disposiciones legales vigentes en la materia.<sup>73</sup>

**Los recursos y del aprovechamiento económico del mar.** La aplicación de la presente ley se llevará a cabo en estricta observancia de la legislación sobre pesca, de las disposiciones emanadas de ella y otras aplicables, en cuanto a medidas de conservación y utilización por nacionales o extranjeros de los recursos vivos en las zonas marinas mexicanas.<sup>74</sup>

---

<sup>68</sup> Artículo 12.

<sup>69</sup> Artículo 13.

<sup>70</sup> Capítulo II. De las instalaciones marítimas. Artículo 14.

<sup>71</sup> artículo 15.

<sup>72</sup> Artículo 16.

<sup>73</sup> Artículo 17.

<sup>74</sup> Capítulo III. De los recursos y del aprovechamiento económico del mar. Artículo 18.

La exploración, explotación, beneficio, aprovechamiento, refinación, transportación, almacenamiento, distribución y venta de los hidrocarburos y minerales submarinos, en las zonas marinas mexicanas, se rige por las Leyes Reglamentarias del Artículo 27 Constitucional en el Ramo del Petróleo y en Materia Minera y sus respectivos Reglamentos, así como por las disposiciones aplicables de la presente ley.<sup>75</sup>

Cualquier actividad que implique la explotación, uso y aprovechamiento económico de las zonas marinas mexicanas, distintas de las previstas, se rigen por las disposiciones reglamentarias de los párrafos cuarto, quinto y sexto del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por la presente ley y las demás leyes y reglamentos aplicables.<sup>76</sup>

**La protección y preservación del medio marino y la investigación científica marina.** En el ejercicio de los poderes, derechos, jurisdicciones y competencias de la Nación dentro de las zonas marinas mexicanas, se aplicarán la Ley Federal de Protección al Ambiente, la Ley General de Salud, y sus respectivos Reglamentos, la Ley Federal de Aguas y demás leyes y reglamentos aplicables vigentes o que se adopten, incluidos la presente ley, su reglamento y las normas pertinentes del derecho internacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino.<sup>77</sup>

En la realización de actividades de investigación científica en las zonas marinas mexicanas, se aplicarán los siguientes principios:<sup>78</sup>

- I. Se realizarán exclusivamente con fines pacíficos.
- II. Se realizarán con métodos y medios científicos adecuados, compatibles con la presente ley y demás leyes aplicables y con el Derecho Internacional.
- III. No interferirán injustificadamente con otros usos legítimos del mar compatibles con esta Ley y con el derecho internacional.
- IV. Se respetarán todas las leyes y reglamentos pertinentes a la protección y preservación del medio marino.

---

<sup>75</sup> Artículo 19.

<sup>76</sup> Artículo 20.

<sup>77</sup> Capítulo IV. De la protección y preservación del medio marino y de la investigación científica marina. Artículo 21.

<sup>78</sup> Artículo 22.

- V. No constituirán fundamento jurídico para ninguna reivindicación sobre parte alguna del medio marino o sus recursos.
- VI. Cuando conforme a la presente ley sean permitidos para su realización por extranjeros se asegurará el mayor grado posible de participación nacional, y
- VII. En el caso de la fracción anterior, la nación se asegurará que se le proporcionen los resultados de la investigación y, si así lo solicita, la asistencia necesaria para su interpretación y evaluación.

**El mar territorial.** La Nación ejerce soberanía en una franja del mar, denominada mar territorial, adyacente tanto a las costas nacionales, sean continentales o insulares, como a las Aguas Marinas Interiores.<sup>79</sup>

La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, al lecho y al subsuelo de ese mar.<sup>80</sup>

La anchura del mar territorial mexicano, es de 12 millas marinas (22,224 metros), medidas de conformidad con las disposiciones de esta ley y su Reglamento.<sup>81</sup>

Los límites del mar territorial se miden a partir de líneas de base, sean normales o rectas, o una combinación de las mismas, determinadas de conformidad con las disposiciones del reglamento de la presente ley.<sup>82</sup>

El límite exterior del mar territorial es la línea cada uno de cuyos puntos está a una distancia de 12 millas marinas (22,224 metros), del punto más próximo de las líneas que constituyan su límite interior, determinadas de conformidad con el Artículo 26 de esta ley y con las disposiciones pertinentes de su reglamento.<sup>83</sup>

Cualquier esclavo que ingrese al mar territorial en una embarcación extranjera alcanzará, por ese sólo hecho, su libertad y la protección de las leyes en los términos del Artículo 2 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>84</sup>

Las embarcaciones de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del Mar Territorial mexicano.<sup>85</sup>

<sup>79</sup> Título segundo. *De las zonas marinas mexicanas*. Capítulo I. Del mar territorial. Artículo 23.

<sup>80</sup> Artículo 24.

<sup>81</sup> Artículo 25. Hasta la realización de este trabajo, noviembre de 2006, aún no se publicaba el reglamento de la ley federal del mar.

<sup>82</sup> Artículo 26.

<sup>83</sup> Artículo 27.

<sup>84</sup> Artículo 28.

<sup>85</sup> Artículo 29.

Cuando una embarcación de guerra extranjera no cumpla las normas de esta ley, de su Reglamento y de otras disposiciones legales nacionales relativas al paso por el mar territorial, y no acate la invitación que se le haga para que las cumpla, podrá exigírsele que salga inmediatamente del Mar Territorial mexicano.<sup>86</sup>

El Poder Ejecutivo Federal exigirá la responsabilidad del Estado del pabellón por cualquier pérdida o daño que sufra la Nación como resultado del incumplimiento por una embarcación de guerra u otra embarcación de Estado destinada a fines no comerciales, de las leyes y reglamentos nacionales relativos al paso por el mar territorial o de las disposiciones de esta ley, su reglamento y otras normas aplicables de Derecho Internacional.<sup>87</sup>

Ninguna disposición de esta ley afectará a las inmunidades a que tienen derecho las embarcaciones extranjeras de guerra y otras embarcaciones de Estado destinadas a fines no comerciales, por estar sujetas sólo a la jurisdicción del Estado de su pabellón y, con base en la reciprocidad a las embarcaciones de Estado destinadas a fines comerciales.<sup>88</sup>

El sobrevuelo de aeronaves extranjeras en el mar territorial está sujeto a las leyes nacionales, de conformidad con las obligaciones internacionales de los Estados Unidos Mexicanos en la materia y su inspección, vigilancia y control quedan sujetas exclusivamente a la jurisdicción y competencia del Poder Ejecutivo Federal, en los términos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y otras disposiciones legales vigentes.<sup>89</sup>

Las aguas marinas interiores. La Nación ejerce soberanía en las áreas del mar denominadas "aguas marinas interiores", comprendidas entre las costas nacionales, tanto continentales como insulares, y el mar territorial mexicano.<sup>90</sup>

La soberanía de la Nación se extiende al espacio aéreo sobre las aguas marinas interiores, al lecho y al subsuelo de esas aguas.<sup>91</sup>

Son aguas marinas interiores aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el mar

---

<sup>86</sup> Artículo 30.

<sup>87</sup> Artículo 31. Fe de erratas publicada en el Diario Oficial de la federación el 9 de enero de 1986.

<sup>88</sup> Artículo 32.

<sup>89</sup> Artículo 33.

<sup>90</sup> Capítulo II. De las aguas marinas interiores. artículo 34.

<sup>91</sup> Artículo 35.

territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del reglamento de la presente ley y que incluyen:<sup>92</sup>

- I.- La parte norte del Golfo de California;
- II.- Las de las bahías internas;
- III.- Las de los puertos;
- IV.- Las internas de los arrecifes; y
- V.- Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

El límite interior de las aguas marinas interiores coincide con la línea de bajamar a lo largo de la costa, cuando esta línea no se toma como base para medir el mar territorial de conformidad con las disposiciones en el Reglamento de la presente ley, tal como aparezca en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>93</sup>

Para los efectos del límite interior de las aguas marinas interiores, la línea de bajamar es la línea de mayor flujo y reflujo donde llegan las aguas marinas en un momento dado a lo largo de las costas continentales o insulares de la Nación.<sup>94</sup>

El límite exterior de las aguas marinas interiores coincide idénticamente con las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, tal como aparezca en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>95</sup>

La delimitación de aguas marinas interiores en zonas de colindancia con zonas marinas de jurisdicción nacional de Estados vecinos, se considerará comprendida en la delimitación que sea fijada o acordada para la línea divisoria entre el mar territorial mexicano y el mar territorial u otras zonas marinas de jurisdicción nacional de esos Estados vecinos, de conformidad con esta ley y con las disposiciones pertinentes de su reglamento.<sup>96</sup>

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en las aguas marinas interiores quedan sujetas, por ese sólo hecho, al cumplimiento de esta ley, de

---

<sup>92</sup> Artículo 36.

<sup>93</sup> Artículo 37.

<sup>94</sup> Artículo 38.

<sup>95</sup> Artículo 39.

<sup>96</sup> Artículo 40.

su reglamento y de las demás disposiciones legales aplicables de la república.<sup>97</sup>

**La zona contigua.** La Nación tiene en una zona contigua a su mar territorial, designada con el nombre de zona contigua, competencia para tomar las medidas de fiscalización necesarias con el objeto de:<sup>98</sup>

- I. Prevenir las infracciones de las normas aplicables de esta ley, de su reglamento y de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio, en las aguas marinas interiores o en el mar territorial mexicanos; y
- II. Sancionar las infracciones a dichas normas aplicables de esta ley, de su Reglamento y de esas leyes y reglamentos cometidas en el territorio, en las Aguas Marinas Interiores o en el Mar Territorial.

La zona contigua de México se extiende a 24 millas marinas (44,448 metros), contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, y con las disposiciones pertinentes de su reglamento, se mide la anchura del mar territorial mexicano.<sup>99</sup>

El límite inferior de la zona contigua coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial, determinado este último de conformidad con la presente ley y con las disposiciones pertinentes de su reglamento y que aparezcan en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>100</sup>

El límite exterior de la zona contigua mexicana, es la línea cada uno de cuyos puntos está, del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinadas en esta ley, a una distancia de 24 millas marinas (44,448 metros).<sup>101</sup>

La zona económica exclusiva. La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste:<sup>102</sup>

---

<sup>97</sup> Artículo 41.

<sup>98</sup> Capítulo III. De la zona continua. Artículo 42.

<sup>99</sup> Artículo 43.

<sup>100</sup> Artículo 44.

<sup>101</sup> Artículo 45.

<sup>102</sup> Capítulo IV. De la zona económica exclusiva. Artículo 46.

- I. Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, ya sean renovables o no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la Zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;
- II. jurisdicción, con relación a las disposiciones pertinentes de esta ley, de su Reglamento y del derecho internacional, con respecto:
  - 1.- Al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;
  - 2.- A la investigación científica marina; y
  - 3.- A la protección y preservación del medio marino; y
- III. Otros derechos y deberes que fijen esta ley, su Reglamento y el derecho internacional.

El Poder Ejecutivo Federal se asegurará de que, en el ejercicio de los derechos y jurisdicciones y en el cumplimiento de los deberes de la Nación en la zona económica Exclusiva, se tomen debidamente en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y se actúe de manera compatible con el derecho internacional.<sup>103</sup>

El Poder Ejecutivo Federal respetará el goce de los Estados extranjeros, en la zona económica exclusiva, de las libertades de navegación, de sobrevuelo y tender cables y tuberías submarinos, así como de los otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de embarcaciones, aeronaves, y cables y tuberías submarinos, y que sean compatibles con el derecho internacional.<sup>104</sup>

El Poder Ejecutivo Federal vigilará que, al ejercitar los Estados extranjeros sus derechos y al cumplir sus deberes en la zona económica exclusiva mexicana, tengan debidamente en cuenta los derechos, jurisdicciones y deberes de la Nación y cumplan esta ley, su reglamento y otros reglamentos nacionales adoptados de conformidad con la Constitución y normas aplicables de derecho internacional.<sup>105</sup>

---

<sup>103</sup> Artículo 47

<sup>104</sup> Artículo 48.

<sup>105</sup> Artículo 49.

La zona económica exclusiva mexicana se extiende a 200 millas marinas (370,400 metros) contadas desde las líneas de base a partir de las cuales, de conformidad con esta ley, se mide la anchura del mar territorial.<sup>106</sup>

Las islas gozan de zona económica exclusiva pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.<sup>107</sup>

El límite interior de la zona económica exclusiva coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial, determinado de conformidad con esta ley, y con las disposiciones pertinentes de su reglamento, y que aparezca en las cartas reconocidas oficialmente por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>108</sup>

El límite exterior de la zona económica exclusiva mexicana es la línea cada uno de cuyos puntos está del punto más próximo de las líneas de base del mar territorial determinadas en el Artículo 26 de esta ley, a una distancia de 200 millas marinas (370,400 metros).<sup>109</sup>

El límite exterior de la zona económica exclusiva,<sup>110</sup> en consecuencia, está constituida por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas fueron publicadas por decreto en el Diario Oficial de la Federación, el 7 de junio de 1976, y que aparezcan en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>111</sup>

El Poder Ejecutivo Federal velará porque se respete, con sujeción a las disposiciones pertinentes de esta ley, de su reglamento y del derecho internacional, las libertades de navegación y sobrevuelo, en la zona económica exclusiva mexicana por las embarcaciones y aeronaves de todos los Estados, sean ribereños o sin litoral.<sup>112</sup>

El Poder Ejecutivo Federal dictará medidas adecuadas de administración y conservación para que los recursos vivos no se vean amenazados por una explotación excesiva, determinará la captura permisible de recursos vivos en la zona económica exclusiva y, sin perjuicio de lo anterior, promoverá la utilización óptima de dichos recursos. Cuando el total de la captura permisible de una especie sea mayor que la capacidad para pescar y cazar de las embarcaciones nacionales, el Poder Ejecutivo Federal dará acceso a embarcaciones extran-

---

<sup>106</sup> Artículo 50.

<sup>107</sup> Artículo 51.

<sup>108</sup> Artículo 52.

<sup>109</sup> Artículo 53.

<sup>110</sup> Diario oficial de la federación del 7 de junio de 1976.

<sup>111</sup> Artículo 54.

<sup>112</sup> Artículo 55.

teras al excedente de la captura permisible de acuerdo con el interés nacional y bajo las condiciones que señale la legislación mexicana de pesca.<sup>113</sup>

**La plataforma continental o insular.** La Nación ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma continental y las plataformas insulares a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos naturales.<sup>114</sup>

Los derechos de soberanía de la Nación son exclusivos, en el sentido de que si México no explora la plataforma continental y las plataformas insulares o no explota sus recursos naturales, nadie puede emprender estas actividades sin expreso consentimiento de las autoridades nacionales competentes.<sup>115</sup>

Los derechos de soberanía de la Nación son independientes de la ocupación real o ficticia de la plataforma continental e insulares.<sup>116</sup>

Los derechos de la Nación sobre la plataforma continental e insulares no afectan la condición jurídica de las aguas suprayacentes, ni la del espacio aéreo situado sobre tales aguas.<sup>117</sup>

El ejercicio de los derechos de la Nación sobre la plataforma continental e insulares no deberá afectar la navegación y otros derechos y libertades de los demás Estados, previstos en esta ley en su reglamento y según el derecho internacional ni tener como resultado una injerencia injustificada en ellos.<sup>118</sup>

La plataforma continental y las insulares mexicanas, comprenden el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá del mar territorial, y a todo lo largo de la prolongación natural del territorio nacional hasta el borde exterior del margen continental, o bien, hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos de que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia, de acuerdo con lo dispuesto por el derecho internacional. La definición anterior comprende la plataforma de islas, cayos y arrecifes que forman parte del territorio nacional.<sup>119</sup>

Las islas gozan de plataforma insular, pero no así las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia.<sup>120</sup>

---

<sup>113</sup> Artículo 56.

<sup>114</sup> Capítulo V. De la plataforma continental o insular. artículo 57.

<sup>115</sup> Artículo 58.

<sup>116</sup> Artículo 59.

<sup>117</sup> Artículo 60.

<sup>118</sup> Artículo 61.

<sup>119</sup> Artículo 62. re de erratas publicada en el Diario Oficial de la Federación 0,1 9 de enero de 1986.

<sup>120</sup> Artículo 63.

El límite interior de la plataforma continental y de las plataformas insulares mexicanas coinciden idénticamente con el límite exterior del suelo del mar territorial determinado de conformidad con esta ley y con las disposiciones pertinentes de su reglamento, y según aparezca en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>121</sup>

En los lugares donde el borde exterior del margen continental de la plataforma continental y de las plataformas insulares no llegue a 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide el mar territorial, el límite exterior de las citadas plataformas coincidirá idénticamente con el límite exterior del suelo de la zona económica exclusiva, determinado conforme a lo previsto en esta ley, y que aparezca en las cartas oficialmente reconocidas por los Estados Unidos Mexicanos.<sup>122</sup>

La parte final de la Ley Federal del Mar, se refiere a los artículos transitorios, y menciona que la presente ley entrará en vigor en la fecha de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.<sup>123</sup>

Dice que la presente ley deroga la ley Reglamentaria del Párrafo Octavo del Artículo 27 Constitucional, relativo a la zona económica exclusiva,<sup>124</sup> publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de febrero de 1976.<sup>125</sup>

Regula que la presente ley deroga todas las disposiciones legales en vigor que se le opongan. Las materias no previstas en esta ley relacionadas con actividades en las zonas marinas de jurisdicción nacional, se regirán por la legislación nacional en vigor en lo que no se le opongan.<sup>126</sup>

Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley serán sancionadas por las autoridades nacionales competentes de conformidad con los ordenamientos nacionales aplicables a sus distintas materias.<sup>127</sup>

Lo firmaron en México, Distrito Federal, el 18 de diciembre de 1985, la Senadora Socorro Díaz Palacios, Presidenta, el Diputado Fernando Ortiz Arana, Presidente, el Senador Guillermo Mercado Romero, Secretario y el Diputado Reyes Rodolfo Flores Z, Secretario.

---

<sup>121</sup> Artículo 64.

<sup>122</sup> Artículo 65.

<sup>123</sup> Artículo primero.

<sup>124</sup> Diario Oficial de la Federación del 13 de febrero de 1976.

<sup>125</sup> Artículo segundo.

<sup>126</sup> Artículo tercero.

<sup>127</sup> Artículo cuarto.

Y termina la Ley Federal del Mar, mencionando que en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, se expidió el presente decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veinte días del mes de diciembre de mil novecientos ochenta y cinco. Lo firman Miguel de la Madrid Hurtado; Presidente la Nación. El Secretario de Gobernación; Manuel Bartlett Díaz. El Secretario de Relaciones Exteriores; Bernardo Sepúlveda Amor. El Secretario de Marina; Miguel Ángel Gómez Ortega. El Secretario de Comunicaciones y Transportes; Daniel Díaz Díaz. El Secretario de Turismo; Antonio Enríquez Savignac. Y el Secretario de Pesca; Pedro Ojeda Paullada.

## 6. Doctor Avid Pardo, padre del derecho del mar

Nació en Roma en 1914, de padre maltés. Avid fue el primer representante permanente de Malta a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) desde diciembre de 1964, después de diecisiete años de carrera. Posteriormente, fue embajador en Estados Unidos y en la Unión Soviética.<sup>128</sup>

Hacia finales de la Primera Guerra Mundial, su padre, médico de profesión, fue nombrado por una organización internacional para que encabezara un equipo que iba a Rusia, afectada por epidemias desenfrenadas.<sup>129</sup> Asumió la tarea, aún a sabiendas de los riesgos. Dejó a Avid, de escasos cuatro años, al cuidado de un buen amigo suyo.

Su padre murió unos pocos meses después, luego de haber contraído una enfermedad. Avid fue criado en un ambiente casi Espartano. Su madre murió no mucho tiempo después. Aunque su encargado, un diplomático, eventualmente fue nombrado embajador de la Italia fascista ante la Alemania nazi, Avid continuó creyendo férreamente en la democracia y en la individualidad del ser humano. Antes de concluir la Segunda Guerra Mundial, Avid fue arrestado en Roma por las tropas germanas, llevado a Alemania, y desde allí vio la caída de Berlín ante las tropas de Rusia.

Avid fue uno de los primeros empleados de la ONU. Él mismo trajo algunas sillas para amueblar la primera oficina. De inmediato causó buen

---

<sup>128</sup> [http://www.doi.gov.mt/EN/press\\_releases/1999/11/pr1816.asp](http://www.doi.gov.mt/EN/press_releases/1999/11/pr1816.asp)

<sup>129</sup> <http://www.una.ac.cr/ioi/ambassador.html>

impacto y ascendió pronto dentro del personal de la Secretaría. Se convirtió en uno de los principales asistentes del Secretario General Hammarskjold. Se le programó para acompañar al Secretario General en una misión al Congo. El destino decidió perdonarle la vida, porque de último momento se le encomendó una tarea urgente. La aeronave de Hammarskjold chocó y todas las personas abordo murieron.

Cuando Malta logró su independencia en 1964, Pardo mostró su orgullo sin igual por la isla. Borg Olivier, Presidente de Malta, le pidió que se uniera a su cuerpo diplomático. En contra de los sentimientos de su familia, y con una significativa pérdida pecuniaria para él, aceptó gustoso, convirtiéndose en el primer embajador de Malta ante los Estados Unidos de América y en representante permanente de la isla ante las Naciones Unidas. Solicitó la ciudadanía maltesa y siempre atesoró su pasaporte maltés.

Hablaba con fluidez ocho idiomas. Luego de 1964 incluso aprendió maltés. Al presentar sus credenciales en Moscú como embajador de Malta ante la Unión Soviética, sorprendió al líder ruso al dirigirse a él en lengua nativa.

Arvid era modesto al tratar a la gente, moderado al enfrentar problemas, pero, ante todo, nada presumido acerca de sus logros.

Concibió la idea del patrimonio común de la humanidad, lanzó su idea en la Asamblea de las Naciones Unidas para que fuera adoptado al menos con respecto al mar, y luchó insistentemente por su aprobación. Al inicio, muchos políticos de todo el mundo consideraban esta idea una utopía. Con el paso del tiempo, la mayoría de ellos se dieron cuenta de cuán trascendental y benéfico era su concepto para la humanidad. Se convirtió en un punto de referencia para acercar a las naciones, aceptando compartir lo que la naturaleza les había otorgado.

Fue él quien puso a Malta en el mapa del mundo. Hoy día la CONVE-MAR es aceptada a nivel universal.

Era un verdadero creyente, admirador de los clásicos y las artes; sus conocimientos sobre historia casi no tenían límite.

Falleció en Houston, Texas en julio de 1999 a los 85 años de edad <sup>130</sup>

---

<sup>130</sup> <http://www.un.org/News/Press/docs/1999/19990716.SEA1619.html>

## 7. La importancia de los océanos

Los océanos cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de la tierra, contienen las nueve décimas partes de los recursos de agua y más del 97% de los seres vivos del planeta.<sup>131</sup> Los océanos son parte esencial de nuestra biosfera: influyen en nuestro clima y afectan a nuestra salud y nuestro bienestar. De hecho, sin los océanos la vida no existiría en nuestro planeta. Los océanos son un recurso económico vital que proporciona sus medios de vida a millones de personas en todo el mundo. El grueso del comercio internacional –aproximadamente el 90%– se transporta por mar. Más del 29% de la producción mundial del petróleo viene de los océanos. El turismo de playa y los cruceros son una importante fuente de ingresos para muchos países, especialmente los pequeños Estados insulares en desarrollo. Cada año se capturan en todo el mundo casi 90 millones de toneladas de pescado, con un valor aproximado de 50 mil millones de dólares, y el sector pesquero y la acuicultura por sí solos dan trabajo a 36 millones de personas. Cada vez son más los científicos que se interesan por el fondo de los océanos y buscan allí los descubrimientos científicos y los recursos del futuro. Durante siglos prevaleció en los océanos la doctrina de la libertad de los mares. Pero a mediados del decenio de 1960 los progresos tecnológicos en la navegación, la pesca y la exploración de los océanos, unidos a la explosión demográfica, cambiaron radicalmente el modo en que la humanidad tenía acceso a los océanos y los utilizaba. Surgieron tensiones entre las naciones en relación con reivindicaciones contrapuestas sobre los océanos y sus recursos, además de que la contaminación amenazaba con envenenar los mares. Por último, se vio claramente la necesidad de una acción concertada a nivel mundial para mantener el orden en la alta mar y orientar la utilización y gestión inteligentes de los recursos marinos. Ante esas amenazas, como comentamos, las Naciones Unidas convocaron en 1973 su tercera Conferencia sobre el Derecho del Mar. Durante nueve años los representantes de más de 150 países, desplazándose entre Nueva York, Caracas y Ginebra en prolongadas negociaciones, desarrollaron y equilibraron los derechos y obligaciones nacionales. El resultado final fue un tratado que muchas veces se ha llamado “una constitución para los océanos”, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, CONVEMAR, de 1982.

---

<sup>131</sup> <http://www.un.org/spanish/Depts/los/>

**Zonas marítimas y derechos de navegación.** Uno de los logros fundamentales de la CONVEMAR fue el consenso sobre los límites entre las aguas nacionales e internacionales, en las que todos los Estados pueden ejercer la libertad de navegación. Antes esa delimitación había sido una fuente importante de controversias entre los Estados ribereños. La CONVEMAR establece un mar territorial de 12 millas marinas de ancho, dentro del cual los Estados están facultados para hacer aplicar cualquier ley, reglamentar cualquier utilización y explotar cualquier recurso. Al mismo tiempo, preserva el derecho de “paso inocente” a través del mar territorial y garantiza el derecho de paso en tránsito de buques por los estrechos utilizados para la navegación internacional o el sobrevuelo de esos estrechos por aeronaves. La garantía del derecho de paso en tránsito es de importancia crítica para las potencias navales; sin esa garantía, la imposición del límite de 12 millas marinas hubiera llevado a cerrar 100 estrechos utilizados para la navegación internacional.

La CONVEMAR también establece las zonas económicas exclusivas (ZEE), que es una idea innovadora que concede al Estado ribereño el derecho a explorar, explotar, conservar y administrar todos los recursos, tales como la pesca, el petróleo o el gas, de las aguas y de los fondos marinos de su plataforma continental, normalmente hasta 200 millas marinas desde su litoral. Las zonas económicas exclusivas han sido benéficas para muchos Estados ribereños, pero esos derechos exclusivos van acompañados de responsabilidades y obligaciones. Por ejemplo, dentro de sus zonas económicas exclusivas los Estados ribereños deben adoptar medidas para prevenir y reducir la contaminación y para promover la investigación científica. La CONVEMAR alienta a los Estados ribereños a utilizar con prudencia las poblaciones de peces, sin que se vean amenazadas por un exceso de explotación; este aspecto es esencial, dado que el 90% de los recursos pesqueros mundiales están bajo la jurisdicción de Estados ribereños. Al mismo tiempo, las zonas económicas exclusivas preservan ciertos derechos y libertades importantes de otros Estados, como las libertades de navegación y sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos.

**Garantizar la paz y la seguridad.** Hoy día la paz y la seguridad no se consideran sólo en términos de confrontación y conflictos militares. La actual comunidad de naciones se encuentra con una nueva generación de problemas

complejos y urgentes que van más allá de las fronteras y a los que sólo cabe hacer frente eficazmente si las naciones actúan de común acuerdo. Los actos de terrorismo, las actividades criminales como la piratería, el robo a mano armada en alta mar, el contrabando de inmigrantes y el tráfico ilícito de estupefacientes y otras mercancías pueden amenazar la seguridad y la estabilidad de los Estados y causar pérdidas de vidas humanas en la mar. Otra amenaza para la paz y la seguridad está relacionada con reivindicaciones contrapuestas de los Estados sobre los recursos naturales de los océanos. Y la seguridad de un Estado ribereño, incluidos los medios de subsistencia de las poblaciones ribereñas, puede verse amenazada por un grave incidente de contaminación, por ejemplo una marea negra. El marco reglamentario amplio que establece la CONVEMAR promueve la utilización pacífica de los mares y los océanos y hace una importante contribución al reforzamiento de la paz, la seguridad, la cooperación y las relaciones de amistad entre las naciones. Un aspecto importante es la exigencia de que los Estados cooperen para la represión de los actos de piratería y del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, como lo anotamos anteriormente.<sup>132</sup>

**Protección y preservación de la vida marina.** Hace sólo cincuenta y cuatro años el mar era todavía en gran parte un espacio natural virgen. Hoy día, sin embargo, la contaminación, que en proporción más o menos del 80% procede de actividades terrestres, es una amenaza para la salud de los océanos, en particular las zonas costeras, que son las más productivas del medio marino. Los científicos temen que la capacidad de regeneración de los océanos acabe por verse superada por los niveles de contaminación que produce el hombre. Es fácil ver los signos de deterioro, especialmente a lo largo de las costas muy pobladas y en los mares cerrados y semicerrados. La convención asigna la obligación y responsabilidades fundamentales de proteger y preservar el medio marino a los Estados y les exige que tomen todas las medidas necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino. Según el Fondo para el Medio Ambiente Mundial, las tres mayores amenazas para los océanos del mundo son: la contaminación procedente de actividades terrestres; la excesiva explotación de los recursos marinos vivos; y la alteración o destrucción de los hábitat marinos.

---

<sup>132</sup> <http://www.un.org/spanish/Depts/los/>

**Contaminación procedente de actividades terrestres.** La amenaza más grave para la salud del medio marino no viene de los derrames de hidrocarburos ni del derrame de desechos en el mar, sino de las actividades humanas en tierra. Los desechos y el desplazamiento de las aguas municipales, industriales y agrícolas introducen en el medio marino y costero agentes contaminantes, como aguas residuales, sustancias radioactivas, metales pesados, hidrocarburos, nutrientes, basuras y contaminantes orgánicos persistentes. Entre esos contaminantes, las aguas de alcantarillado y las aguas residuales domésticas no debidamente tratadas constituyen uno de los peligros más graves para las zonas costeras en todo el mundo. Las enormes cantidades de nutrientes contenidas en las aguas de alcantarillado son muy dañinas para el medio marino. Pueden producir un crecimiento excesivo de algas, a veces tóxicas, destruir el medio muy fértil pero delicado de los arrecifes de coral, las lagunas y albuferas y las praderas de algas marinas, lo que provoca una disminución de la diversidad biológica. Las aguas de alcantarillado ponen en peligro la vida humana por cuanto contaminan los bancos de mariscos, las tomas de agua y las zonas de baño e introducen en las aguas costeras plásticos y otros desechos marinos, lo que pone en peligro la vida marina por enredamiento accidental, asfixia e ingestión. Los aceites procedentes de fuentes terrestres, como los productos refinados del petróleo o sus derivados, también son nocivos para el medio marino, al que llegan por diversas vías y procedentes de toda una serie de fuentes, incluidas las descargas y emisiones de los pozos petrolíferos, las instalaciones de refino y almacenamiento y los desplazamientos de aguas industriales y agrícolas. Ingeridos o absorbidos a través de la piel o las agallas, esos aceites son tóxicos para la vida marina y causan daños duraderos a la piel y las plumas de muchas especies marinas. También pueden ser perjudiciales para la salud humana al hacer que los mariscos no sean aptos para el consumo y contaminar el aprovisionamiento del agua.<sup>133</sup>

**Explotación excesiva de los recursos marinos vivos.** Los océanos están siendo objeto de una explotación sin precedentes. En la mayor parte de las zonas del mundo las capturas han alcanzado ya su nivel máximo. Hoy más o menos una cuarta parte de las poblaciones de peces están siendo objeto de una explotación excesiva y alrededor del 50% se utilizan plenamente. El resul-

---

<sup>133</sup> <http://www.un.org/spanish/Depts/los/>

Lado es sólo en un 25% de los casos se podrá aumentar el rendimiento. La explotación excesiva de los recursos pesqueros amenaza el equilibrio y la viabilidad de todo el ecosistema marino, reduce el crecimiento económico y pone en peligro la seguridad alimenticia y los medios de vida de los habitantes de las zonas ribereñas, particularmente en los países en desarrollo. Diversos problemas han venido a complicar los esfuerzos para conservar y administrar mejor las pesquerías del mundo. Ha habido un incremento de las actividades pesqueras ilegales, no declaradas y no reglamentadas en alta mar que llevan a cabo barcos de Estados que son miembros de organizaciones regionales de gestión de la pesca y barcos de Estados que no son miembros de esas organizaciones. Un importante problema es que los armadores cambian el pabellón de sus buques para eludir el cumplimiento de las reglamentaciones aplicables a la pesca. Otros factores que agravan la situación es el aumento del tamaño de las flotas pesqueras y de las subvenciones del Estado, la fuerte demanda de ciertos productos de la pesca y la ineficacia del seguimiento, el control y la vigilancia. Muchos Estados ribereños, debido a lo limitado de sus recursos, carecen de medios para hacer aplicar sus medidas de conservación y gestión. Para que esas medidas tengan éxito es necesaria una acción a nivel nacional, regional y mundial.

**Alteración y destrucción del hábitat marino.** Hoy día el aumento de la población y las actividades económicas en las zonas costeras amenazan más que nunca el hábitat marino. Las actividades humanas relacionadas con la expansión urbana, tales como la construcción de puertos, marinas y defensas costeras, la explotación del petróleo, el gas, la minería, el turismo y las prácticas pesqueras destructivas perjudican a los arrecifes de coral, las costas, las playas y los fondos marinos. Se están atacando hábitats importantes para la biodiversidad marina. Se están destruyendo zonas donde se reproducen y se alimentan especies marinas de importancia vital para la seguridad alimentaria mundial. Aproximadamente el 11% de los arrecifes de coral del mundo habían sido destruidos antes de 1998. En dicho año resultó gravemente dañado otro 16%. Según las proyecciones actuales, a menos que se tomen medidas urgentes, durante los 30 próximos años es posible que se pierdan del 50% al 60%.

**Investigación científica marina.** Los autores de la CONVEMAR, conscientes de que toda medida eficaz para preservar el medio marino y garantizar la utilización sostenible de los recursos de los océanos debieron basarse en una extensa investigación científica, se aseguraron que el acceso de los espacios oceánicos con fines de investigación no se verían indebidamente restringidos por los Estados ribereños en las nuevas zonas marítimas ampliadas. Aunque la CONVEMAR reconoció la soberanía de los Estados ribereños sobre su mar territorial y requirió su consentimiento previo para la realización de investigaciones en su zona económica exclusiva y su plataforma continental, también estipuló que, en circunstancias normales, los Estados ribereños otorgarían su consentimiento para que se realizaran investigaciones científicas con fines pacíficos y garantizarían que no se demorara o denegara sin razón ese consentimiento. De hecho, en los veinticuatro años transcurridos desde la adopción de la convención, las ciencias del mar han realizado progresos notables, especialmente en el campo de la biología marina, en el que el descubrimiento de nuevas especies ha hecho que los expertos revisaran las estimaciones previas del número de especies marinas, de 200 mil a entre 10 y 100 millones.<sup>134</sup>

---

<sup>134</sup> <http://www.un.org/spanish/Depts/los/>

## CAPÍTULO 2

# Derecho pesquero

SUMARIO: 1. Definición. 2. Relación con el derecho administrativo. 3. Sujetos del *Derecho pesquero*. 4. Otras áreas de las que se ocupa el *Derecho pesquero*. 5. La enseñanza del *Derecho pesquero*. 6. Ley de Pesca. 7. Glosario de términos jurídicos en materia pesquera. 8. La problemática de algunos temas pesqueros.

### 1. Definición

El Derecho pesquero puede ser definido como el conjunto de normas de “derecho público” que determinan la forma racional de explotación de los recursos hidrobiológicos; los requisitos que se deben cubrir para poder aprovechar dichos recursos, y las facultades que poseen las autoridades en esta materia <sup>135</sup>

Es una nueva rama del derecho que enseña y estudia aquella parte del ordenamiento jurídico que regula las relaciones de los sujetos realizadores de actividades calificadas por la ley como pesqueras.<sup>136</sup>

Es una ciencia jurídica formada con base al desarrollo alcanzado en los últimos años, no sólo por las propias operaciones y faenas de la pesca, expansión de la actividad y enormes recursos capturados, sino también por los estudios e investigaciones llevadas a buen término dentro del campo pesquero. Posee, como toda ciencia, unos sujetos precisos, inconfundibles, tra-

---

<sup>135</sup> López Chavarría, José Luis. *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Pesquero*. México. MC GRAW-HILL, IJ-UNAM. 1997. p. 1.

<sup>136</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario jurídico Mexicano, D-H, vocablo “Derecho Pesquero”* por José Barragán Barragán. México. 1996. p. 1023.

dicionalmente llamados pescadores, o agentes pesqueros en la terminología actual; un objeto inmediato y determinado, constituido por las especies que hacen vida en el agua, y, por extensión, dicho objeto abarca el agua misma, así como a todos aquellos otros elementos materiales, incluidos los tecnológicos y los financieros, que se emplean directa o indirectamente en la pesca; y, por último, posee un método, el método jurídico, a imitación de otras varias ramas del derecho, que le permite llegar a resultados ciertos y de gran utilidad tanto para las ciencias jurídicas, cuanto para el mejor aprovechamiento social de los productos llamados hidrobiológicos.<sup>137</sup>

## 2. Relación con el derecho administrativo

En cuanto rama del derecho, en cuanto ciencia jurídica y pese a encontrarse en su etapa inicial y de consolidación, el Derecho pesquero goza de autonomía e independencia respecto a las demás ramas y ciencias jurídicas, al tiempo que mantiene las naturales relaciones con estas mismas, como para poder auxiliarse y complementarse de manera adecuada y perfecta, sobre todo para propósitos de su enseñanza.

Tal autonomía e independencia viene impuesta por razones de orden didáctico, así como por la naturaleza misma de la materia y de las normas que la regulan. Las razones derivadas de la enseñanza se cifran fundamentalmente en la imposibilidad del estudio detallado, detenido y profundo, como requeriría el desarrollo alcanzado por la misma actividad, si se continuara considerando a la materia pesquera como parte del amplio contenido del Derecho Administrativo en donde venía alojada. El Derecho Administrativo resulta tan extenso y, por otra parte, tan corto el espacio que ocupa dentro de la Carrera de Derecho que en la práctica muchas materias, propias de su contenido, nunca se llegan a repasar de manera adecuada promoviendo generaciones de abogados y de juristas, que no han tenido tiempo ni siquiera de leer la normativa vigente sobre muchas de esas materias, entre las cuales cabe enumerar a la de la pesca. Y esta falta de conocimiento contrasta con la importancia que a la misma le reconocen mundialmente los planes de desarrollo y las inversiones públicas y privadas.<sup>138</sup>

---

<sup>137</sup> Parte de la biología que estudia los animales y plantas que viven en el agua.

<sup>138</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. Diccionario jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Pesquero" por José Barragán Barragán. México. 1996. p. 1024.

A mayor abundamiento, la materia de la pesca, como sucedió en su momento con la minera o la del petróleo, presenta unas características muy singulares y requiere, por tanto, de un trato legislativo especial, el cual, por la expansión y la complejidad de las diferentes actividades que encierra, llega a resultar muy abundante, sugerente y digno para ser abordado con autonomía e independencia.

Se añade, luego, razones derivadas de la coyuntura política nacional e internacional, como consecuencia de las cuales la comunidad internacional, según se aprecia en el desarrollo de las Conferencias de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, y los propios Estados costeros se han preocupado por imprimirle un carácter singular a esta actividad y a esta misma legislación pesquera. De ahí que, encontremos artículos muy concretos en la misma Constitución, tal como acontece en México, en Cuba o en Perú por ejemplo.

Se trata de declaraciones acerca de la propiedad nacional de dichos recursos hidrobiológicos, acerca del dominio directo, en su caso, que el Estado ejerce sobre todo este campo pesquero, así como sobre el carácter público y el interés social que han adquirido tales materias, por su importancia múltiple, para la alimentación popular del presente y del futuro; para el equilibrio en el desarrollo económico, y aún para fines estratégicos de orden económico mundial.

En el caso de México, tal concepción la encontramos en primer término en el artículo 27 del texto constitucional, donde se encuentra el fundamento del Derecho Pesquero, al regular el régimen de las aguas nacionales y sus recursos, así como la forma para su aprovechamiento y explotación.<sup>139</sup> En segundo lugar, el ordenamiento de la actividad pesquera se encuentra disperso, existe una legislación específica (Ley de Pesca de 1992), además de distintos cuerpos legales que regulan aspectos específicos de esta actividad. La Ley de Pesca actualmente en vigor reglamenta los aspectos que hacen referencia al artículo constitucional, es decir, como señala su primer artículo, lo relativo a los recursos naturales que constituyen la flora y fauna cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua, o para fines del Derecho del mar y frente a terceros países. Según estos dispositivos legales, la pesca, los recur-

---

<sup>139</sup> López Chavarría, José Luis. *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Pesquero*. México. MC GRAW-HILL, IJ-UNAM. 1997. p. 3.

Los hidrobiológicos son propiedad de la nación y la competencia sobre los mismos se reserva a la federación, a través del Congreso de la Unión, quien tiene la facultad para legislar en todo lo concerniente al giro pesquero; al Ejecutivo Federal, por medio, entre otros instrumentos, de la propia Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación, SAGARPA,<sup>140</sup> que coordina el llamado sector pesquero oficial, y al propio Poder judicial de la Federación,<sup>141</sup> a través del conocimiento de ciertos conflictos por la vía del Juicio de Amparo.

Existen múltiples ordenamientos legales aplicables a la materia: el Código de Comercio;<sup>142</sup> la ley de Inversión Extranjera;<sup>143</sup> la ley de Navegación y Comercio Marítimos;<sup>144</sup> la Ley General de Sociedades Cooperativas;<sup>145</sup> la Ley Federal de Protección al Consumidor;<sup>146</sup> la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal;<sup>147</sup> la Ley General de Bienes Nacionales;<sup>148</sup> la ley Federal del Mar;<sup>149</sup> la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente;<sup>150</sup> por señalar algunos, en cuanto puedan afectar a las fases de transformación, industrialización y comercialización de los productos hidrobiológicos.

También habría que acotar los convenios y tratados internacionales celebrados por el país en esta materia, los reglamentos, decretos, acuerdos y circulares administrativos que, dado su gran número, consideramos innecesario señalar.

### 3. Sujetos del derecho pesquero

Hablando de los sujetos de esta nueva rama jurídica se destacan, además de la figura tradicional del pescador, otra serie de sujetos llamados agentes pesqueros, que irrumpen precisamente sobre el mundo de la pesca. Estos van desde la autoridad hasta las personas, físicas o morales, nacionales o extranjeras que realizan actividades calificadas como pesqueras.

---

<sup>140</sup> <http://www.sagarpa.gob.mx/cgcs/>

<sup>141</sup> <http://200.38.86.53/PortalSCJN/>

<sup>142</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de octubre de 1889.

<sup>143</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993.

<sup>144</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006.

<sup>145</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de agosto de 1994.

<sup>146</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 1992.

<sup>147</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976.

<sup>148</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de mayo de 2004

<sup>149</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986.

<sup>150</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988.

En efecto, la autoridad no sólo es la depositaria de la competencia, en los términos del artículo 27 Constitucional y demás leyes reglamentarias, sino que de hecho viene a efectuar operaciones directas de pesca, tal como sucede en Perú y aquí mismo en México en Colombia o en Ecuador, consecuentemente tienen la reserva de dominio o el principio de la propiedad nacional de tales recursos. Por otro lado, además del pescador, en los tiempos modernos, ejecutan faenas de pesca muchas otras personas físicas y morales, acompañadas o auxiliadas con un gran instrumento técnico, extraordinariamente eficaz y preciso, no sólo en la acción directa de captura, recolección o caza de las especies sino también en cualquier acción relacionada con las fases de la transformación, industrialización, comercialización y consumo de los productos pesqueros, ya que la definición legal que se nos ofrece de la pesca abarca todos estos extremos. Lo que nos da una idea de la complejidad normativa y operativa de la moderna actividad de la pesca.<sup>151</sup>

#### 4. Otras áreas de las que se ocupa el derecho pesquero

La materia objeto del *Derecho pesquero* atañe por igual a las especies hidrobiológicas, así como al elemento del agua en donde viven, a los elementos materiales y técnicos que se emplean para el desarrollo de dicha pesca. En este sentido el *Derecho pesquero* estudia el régimen de propiedad que corresponde a las especies, declaradas propiedad de la nación en México y, con expresiones equivalentes, también en Cuba, Perú, Argentina, Ecuador y otros países del área continental americana; declaradas objetos de libre apropiación, como la clásica posición de la *res nullius* en los países europeos no socialistas y comunistas. Asimismo, el *Derecho pesquero* se auxilia de las ciencias biológicas y del mar, a fin de poder determinar el régimen concreto del orden legal que corresponde al aprovechamiento de cada una de las especies, según las zonas, según las tallas y medidas y otros criterios que determinan las vedas, las zonas de reserva y las prohibiciones respecto a los métodos de captura y aprovechamiento.<sup>152</sup>

---

<sup>151</sup> Instituto de investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Pesquero" por José Barragán Barragán. México. 1996. p. 1025.

<sup>152</sup> Ídem.

El *Derecho pesquero* se ocupa igualmente de lo relativo a las artes de pesca, desde la caña tradicional a las modernas redes de arrastre de gran profundidad, ampliándose la regulación a las embarcaciones mismas, desde los cayucos hasta los barcos-fábricas y demás equipos técnicos de apoyo. Estudia, por último, lo relativo al agua misma, su régimen de propiedad y todas las demás condiciones químico-biológicas que debe conservar a fin de potenciar la proliferación de la vida y de los elementos hidrobiológicos o de la pesca susceptible de aprovechamiento humano. Allí las previsiones sobre contaminación y equilibrio hidrobiológico que existen al respecto.

## 5. La enseñanza del Derecho pesquero

Resulta contradictorio que la práctica de la pesca en México, a pesar de tener antecedentes muy remotos, que podemos ubicar desde las culturas prehispánicas, lamentablemente no haya podido encontrar las fórmulas que le permitan lograr un pleno desarrollo.<sup>153</sup>

Como se trata de una nueva rama del derecho, que viene impulsada por el extraordinario auge de la actividad misma de la pesca, por la preocupación de los Estados, comprometidos por la necesidad de garantizar la alimentación indispensable para sus poblaciones, y por ampliar las fuentes y las oportunidades de empleo y de riqueza material; implica la obligación de las instituciones de enseñanza de respaldarla mediante la investigación y el estudio adecuado o especializado para la satisfacción de tales requerimientos.<sup>154</sup>

La compleja problemática que reviste la materia de Derecho pesquero, requiere para su solución la conjunción de factores de muy diversa naturaleza. Como juristas, creemos que sería conveniente la inclusión del mismo derecho dentro de las asignaturas en el plan de estudios de las facultades y escuelas de derecho; esta medida contribuiría a resolver la escasa bibliohemerografía existente, y procurar alentar las investigaciones desde una perspectiva interdisciplinaria (en contraposición a los estudios estrictamente formales, alejados de la realidad), para que, de esta manera, sumando esfuerzos, estemos en condición de señalar cuáles son las fallas que han impedido el cabal desarrollo de este sector y las medidas para superarlas.

---

<sup>153</sup> López Chasarria, José Luis. *Panorama del derecho mexicano. Derecho pesquero*. México. MC GRAW-HILL, IJ-UNAM. 1997. p. 51.

<sup>154</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Pesquero"* por José Barraón Barraón. México. 1996. p. 1025.

Es indudable que sin una mayor especialización, y sin una cultura más extensa, que se traduzca en la valoración de la actividad pesquera, dado los beneficios que ella representa como fuente alimenticia, laboral y económica; de mayores estímulos económicos y mejor capacitación, difícilmente se podrán superar los obstáculos que la ahogan.<sup>155</sup>

## 6. Ley de pesca

La Ley de Pesca consta de 30 artículos.<sup>156</sup>

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 1992 siendo Carlos Salinas de Gortari, presidente de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>157</sup>

**Las disposiciones generales.** De entre los principales artículos de la Ley de Pesca podemos notar que la ley es de orden público, reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo relativo a los recursos naturales que constituyen la flora y fauna cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua. Tiene por objeto garantizar la conservación, la preservación y el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y establecer las bases para su adecuado fomento y administración.<sup>158</sup>

Que las disposiciones de esta ley tendrán aplicación en las aguas de jurisdicción federal a que se refieren los párrafos quinto y octavo del Artículo 27 Constitucional y en las embarcaciones de bandera mexicana que realicen actividades pesqueras en alta mar o en aguas de jurisdicción extranjera, al amparo de concesiones, permisos, autorizaciones o de cualquier otro acto jurídico similar que haya otorgado algún gobierno extranjero a México o a sus nacionales.<sup>159</sup>

Afirma que la aplicación de la presente ley corresponde a la Secretaría de Pesca, es decir, a la actual Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural,

<sup>155</sup> López Chavarria, José Luis. *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Pesquero*. México. VMC GRAW-HILL, IJ-UNAM. 1997. p. 52.

<sup>156</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 1992. y la última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2001.

<sup>157</sup> El reglamento de la Ley de Pesca es del 21 de julio de 1992, pero el vigente fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 1999 y la última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 2004.

<sup>158</sup> Capítulo I. Disposiciones generales. Artículo 1o.

<sup>159</sup> Artículo 20

Pesca y Alimentación, SAGARPA, sin perjuicio de las facultades atribuidas a otras dependencias de la Administración Pública Federal, las que deberán establecer la coordinación necesaria con esta Secretaría, la cual estará facultada para:<sup>160</sup>

- La Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales sancionará la Carta Nacional Pesquera que elaborará, publicará y mantendrá actualizada la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación;
- Promover la construcción, mejora y equipamiento de embarcaciones y artes de pesca, así como de las obras de infraestructura en aguas de jurisdicción federal, portuaria e industrial necesarias para impulsar el aprovechamiento, transformación, distribución y comercialización de la flora y fauna acuáticas, proponer la creación de zonas portuarias pesqueras y participar en su administración;
- Promover el consumo interno de una mayor variedad de productos y subproductos de la flora y fauna acuáticas, así como la diversificación de sus usos y formas de presentación, su industrialización, calidad y comercialización interna y externa, para lograr la mayor competitividad de éstos;
- Promover el desarrollo de la acuicultura en coordinación con otras dependencias del Ejecutivo Federal, Estatal y Municipal;
- Será atribución de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales dictar las medidas tendientes a la protección de los quelonios, mamíferos marinos y especies acuáticas sujetas a protección especial o en peligro de extinción y participar con las dependencias competentes en la determinación de estas dos últimas. Asimismo, establecerá las vedas totales o parciales referentes a estas especies;<sup>161</sup>

La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación fijará los métodos y medidas para la conservación de los recursos pesqueros y la repoblación de las áreas de pesca en coordinación con la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales; regulará la creación de áreas de refugio, para proteger las especies acuáticas que así lo requieran, y establecerá las épocas y zonas de veda;

---

<sup>160</sup> Artículo 3o.

<sup>161</sup> Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2000.

Asimismo, por lo que se refiere únicamente al ejercicio de las facultades anteriores, se confiere a la citada Secretaría las facultades contenidas en los capítulos cuarto y quinto de la Ley de Pesca;<sup>162</sup>

- Determinar, de acuerdo con las condiciones técnicas y naturales, las zonas de captura y cultivo, las de reserva en aguas interiores y frentes de playa para la recolección de postlarvas, crías, semillas y otros estadios biológicos, así como las épocas y volúmenes a que deberá sujetarse la colecta;
- Regular la introducción de especies de la flora y fauna acuáticas en cuerpos de agua de jurisdicción federal; definir las normas técnicas sanitarias para garantizar el sano desarrollo de las especies acuáticas y comprobar las medidas de prevención y control en materia de sanidad acuícola, en forma directa o por medio de laboratorios debidamente acreditados, en coordinación con las dependencias competentes de la Administración Pública Federal;
- Establecer los volúmenes de captura permisible; regular el conjunto de instrumentos, artes, equipos, personal y técnicas pesqueras; el número de embarcaciones y sus características, aplicables a la captura de determinada especie o grupos de especies; fijar la época, talla o peso mínimo de los especímenes susceptibles de captura y proponer las normas para su manejo, conservación y traslado;
- Vigilar, en coordinación con las autoridades competentes, que se cumplan las normas vigentes en las operaciones de transbordo, descarga y cambio de tripulantes en las embarcaciones pesqueras de bandera mexicana o inscrita en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, en la zona económica exclusiva o en alta mar;
- Prestar servicios de asesoría y capacitación a las sociedades cooperativas de producción pesquera, incluidas las ejidales y comunales, cuando éstas así los soliciten; y
- Solicitar la acreditación de la legal procedencia de los productos y subproductos pesqueros.

---

<sup>162</sup> Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2000.

Las disposiciones de carácter general que se dicten con fundamento en este artículo, deberán basarse en dictámenes científicos y/o técnicos y en su caso, se publicarán en el Diario Oficial de la Federación.

**Las concesiones, permisos y autorizaciones.** Reglamenta que para realizar las actividades de captura, extracción y cultivo de los recursos que regula la presente ley, se requiere de concesión, permiso o autorización según corresponda, excepto para la pesca de consumo doméstico que efectúen los residentes en las riberas y en las costas; la pesca deportivo-recreativa que se realice desde tierra y la acuicultura que se lleve a cabo en depósitos de agua que no sean de jurisdicción federal.<sup>163</sup>

Ordena que los solicitantes de concesiones, permisos o autorizaciones, deberán acreditar la legal disposición de los bienes y equipos necesarios para cumplir el objeto de la solicitud o el programa de adquisición, arrendamiento o construcción de los mismos y de los demás requisitos que al efecto establezca el reglamento.<sup>164</sup>

Las concesiones y permisos. Regula que las concesiones a que se refiere esta ley, tendrán una duración mínima de cinco años y máxima de veinte; en el caso de acuicultura, éstas podrán ser hasta por cincuenta años. Al término del plazo otorgado, las concesiones podrán ser prorrogadas hasta por plazos equivalentes a los concedidos originalmente.<sup>165</sup>

Los concesionarios y permisionarios deberán informar a la Secretaría de Pesca sobre los métodos y técnicas empleados; así como de los hallazgos, investigaciones, estudios y nuevos proyectos relacionados con la actividad pesquera; asimismo en las embarcaciones pesqueras que determine el reglamento deberán llevar un libro de registro que se denominará bitácora de pesca, y que contendrá la información que señale la Secretaría de Pesca.

Las demás obligaciones y derechos de los concesionarios y permisionarios, se fijarán en el Reglamento y en el título correspondiente.

El otorgamiento de una concesión o permiso, quedará sujeto a las modalidades que dicte el interés público, condicionado siempre a la disponibilidad y conservación del recurso de que se trate.<sup>166</sup>

---

<sup>163</sup> Capítulo II. De las concesiones, permisos y autorizaciones. Artículo 4o.

<sup>164</sup> Artículo 5o.

<sup>165</sup> De las concesiones y permisos. Artículo 6o.

<sup>166</sup> Artículo 7o.

La Secretaría de Pesca, en los términos que fije el reglamento, podrá concursar el otorgamiento de concesiones o permisos para el aprovechamiento por área, especie o grupo de especies para la pesca comercial.

Los titulares de concesiones o permisos podrán ser sustituidos previa autorización de la Secretaría de Pesca, siempre que se cumplan los requisitos que establezca el reglamento, salvo los casos expresamente prohibidos en esta ley.<sup>167</sup>

La Secretaría de Pesca podrá otorgar concesiones o permisos para la pesca comercial, a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana, previo cumplimiento de los requisitos de esta ley y su reglamento.<sup>168</sup>

Las concesiones se otorgarán en función de la evaluación de los resultados que arrojen los estudios técnicos y económicos, así como de la cuantía y recuperación de la inversión.

El permiso se otorgará cuando por la cuantía de la inversión, no se requiera de estudios técnicos y económicos.

La operación de barcos-fábrica o plantas flotantes, estará sujeta a la expedición de concesiones o permisos.

Las concesiones o permisos que expida la Secretaría de Pesca se otorgarán por embarcación o unidad de esfuerzo pesquero, según se defina para cada especie, grupo de especies o zonas, en las disposiciones reglamentarias de la presente ley.<sup>169</sup>

El concesionario o permisionario deberá llevar siempre a bordo el documento que compruebe que la embarcación está autorizada para operar, la cual deberá tener matrícula y bandera mexicanas o estar registrada en el Padrón de Abanderamiento Mexicano, en los términos de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Los permisos que otorgue la Secretaría de Pesca tendrán una vigencia que no podrá exceder de cuatro años y podrán ser transferidos, con excepción de los que se otorguen para la realización de la pesca de fomento; la pesca deportivo-recreativa y los que se refieran a trabajos pesqueros necesarios para fundamentar la solicitud de las concesiones de pesca comercial.<sup>170</sup>

La Secretaría de Pesca podrá otorgar permisos para realizar la pesca de fomento a quienes acrediten capacidad técnica y científica para tal fin.<sup>171</sup>

---

<sup>167</sup> Artículo 8o.

<sup>168</sup> Artículo 9o.

<sup>169</sup> Artículo 10.

<sup>170</sup> Artículo 11.

<sup>171</sup> Artículo 12.

Los permisos para la pesca deportivo-recreativa se expedirán a personas físicas nacionales o extranjeras.<sup>172</sup>

Las especies denominadas marlin, pez vela, pez espada, sábalo o chiro, pez gallo y dorado, quedan destinadas de manera exclusiva para la pesca deportivo-recreativa, dentro de una franja de 50 millas náuticas, contadas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial.<sup>173</sup>

No podrán realizarse actividades de pesca distintas a las de investigación sobre las especies destinadas a la pesca deportivo-recreativa en las áreas de refugio que para éstas pudiera establecer la Secretaría de Pesca, en los términos de la fracción IV del artículo 3o. de la presente ley.

La Secretaría de Pesca de conformidad con el interés nacional y de acuerdo con los tratados y acuerdos internacionales de los que México es parte, determinará y en su caso declarará si existen excedentes por especie; en tal circunstancia permitirá con carácter de excepción que embarcaciones extranjeras participen de dichos excedentes, en la zona económica exclusiva y mediante el cumplimiento de los requisitos y condiciones que para cada caso establezca la propia dependencia. En todo caso, se estará siempre a la más rigurosa reciprocidad.<sup>174</sup>

El permiso respectivo será intransferible y se sujetará a la suscripción de convenios con los Estados que lo soliciten y, en el caso de las personas físicas y morales de nacionalidad extranjera, previa solicitud y cumplimiento de los requisitos establecidos en el reglamento.

Las autorizaciones. La Secretaría de Pesca podrá autorizar con carácter de intransferible únicamente a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana, la realización de las siguientes actividades:<sup>175</sup>

- Pescar en alta mar o en aguas de jurisdicción extranjera, con embarcaciones de matrícula y bandera mexicanas;
- Instalar artes de pesca fijas en aguas de jurisdicción federal.
- Recolectar del medio natural reproductores, larvas, postlarvas, crías, huevos, semillas o alevines con fines de producción acuícola o de investigación. Las autorizaciones para realizar esta actividad quedarán

---

<sup>172</sup> Artículo 13.

<sup>173</sup> Reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2001.

<sup>174</sup> Artículo 14.

<sup>175</sup> De las autorizaciones. Artículo 15.

- sujetas a la disponibilidad y conservación de la especie;
  - La introducción de especies vivas en cuerpos de agua de jurisdicción federal; y
- La pesca didáctica que determinen los programas de enseñanza de las instituciones de educación pesquera del país.

**La extinción de las concesiones, permisos y autorizaciones.** Se extinguen por caducidad las concesiones o permisos, cuando sus titulares no inicien la explotación en el plazo establecido o la suspendan, sin causa justificada por más de treinta días consecutivos; y además, en el caso de acuicultura en aguas de jurisdicción federal, cuando no cumplan con el plan de inversiones previsto.<sup>176</sup>

Procede la revocación de las concesiones, permisos o autorizaciones, cuando sus titulares:<sup>177</sup>

- a. Afecten al ecosistema o lo pongan en riesgo inminente;
- b. No proporcionen la información en los términos y plazos que le solicite la Secretaría de Pesca o incurran en falsedad al rendir ésta;
- c. No acaten, sin causa justificada, las condiciones generales de orden técnico que indique la Secretaría de Pesca dentro del plazo establecido para ello;
- d. Transfieran las autorizaciones o sin consentimiento de la Secretaría de Pesca, transfieran los derechos derivados de la concesión o permiso; y
- e. Incurran en quiebra, liquidación, disolución o concurso necesario.

Las concesiones, permisos o autorizaciones se anularán cuando con posterioridad a su otorgamiento aparezcan elementos que afecten su validez.<sup>178</sup>

Los titulares de concesiones, permisos o autorizaciones que incurran en causas de caducidad o de revocación no podrán ser titulares de concesio-

<sup>176</sup> De la extinción de las concesiones, permisos y autorizaciones. Artículo 16.

<sup>177</sup> Artículo 17.

<sup>178</sup> Artículo 18.

nes, permisos o autorizaciones, sino transcurridos cuatro años, contados a partir de la declaración firme de la caducidad o revocación. Igual tratamiento se dará en los casos de anulación imputables a sus titulares.<sup>179</sup>

La caducidad, la revocación y la anulación se declararán de acuerdo al procedimiento que establezca el reglamento, el cual otorgará a los interesados la garantía de audiencia.

La Secretaría de Pesca mantendrá un Registro Nacional de Pesca que será público y gratuito, por lo que hace a las inscripciones que en éste se realicen; en el que se inscribirán de manera obligatoria las personas físicas o morales que se dediquen a esta actividad al amparo de una concesión, permiso o autorización, con excepción de las personas físicas que efectúen pesca deportivo-recreativa.<sup>180</sup>

Igualmente, deberán inscribirse las embarcaciones dedicadas a la actividad pesquera, inscritas en el Registro Público Marítimo Nacional, así como las unidades de explotación acuícola, las escuelas pesqueras y los centros dedicados a la investigación o enseñanza en materia de flora y fauna acuáticas.<sup>181</sup>

La Secretaría de Pesca expedirá el certificado de registro correspondiente.

La investigación y capacitación. La investigación científica y tecnológica, así como la capacitación que realice la Secretaría de Pesca deberá vincularse a la producción, en particular a la de alimentos para el consumo humano y tendrán como propósito esencial incrementar la capacidad para identificar, cuantificar, aprovechar, administrar, transformar, conservar e incrementar la flora y fauna acuáticas.

La Secretaría de Pesca, en coordinación con las dependencias correspondientes de la Administración Pública Federal, con las Instituciones de Investigación o con los particulares, establecerá servicios de investigación, genética, nutrición, sanidad y extensionismo.

Para el desarrollo de las actividades de investigación científica y técnica, la Secretaría de Pesca contará con el apoyo del Instituto Nacional de la Pesca, el que realizará investigaciones científicas y tecnológicas de la flora y fauna acuáticas; dará asesoramiento para preservar, repoblar, fomentar, cultivar y desarrollar especies pesqueras; así como emitir opinión de carácter téc-

---

<sup>179</sup> Artículo 19.

<sup>180</sup> Artículo 20.

<sup>181</sup> Capítulo III. De la investigación y capacitación. Artículo 21.

nico y científico que proporcione elementos de juicio a la autoridad pesquera, cuando ésta se lo solicite, para la administración y conservación de los recursos; y las que le asigne el Reglamento Interior de la Dependencia.

**La inspección.** La Secretaría de Pesca tendrá a su cargo el estricto cumplimiento de esta ley y su Reglamento, para lo cual, realizará los actos de inspección y vigilancia; la ejecución de medidas de aseguramiento y la determinación de infracciones administrativas.<sup>182</sup>

Las dependencias del Ejecutivo Federal, en su esfera de competencia, contribuirán al cumplimiento de esta ley. En casos específicos, la Secretaría de Pesca podrá solicitar el auxilio de alguna de ellas.

La Secretaría de Pesca podrá realizar, por conducto del personal debidamente autorizado, visitas de inspección, para cuyo efecto dicho personal deberá estar provisto del documento oficial que lo acredite, así como de la orden escrita debidamente fundada y motivada, expedida por una autoridad competente.<sup>183</sup>

En la misma diligencia, la autoridad procederá, en su caso, a levantar el acta correspondiente en presencia de dos testigos que designe el interesado y sólo en caso de negativa, serán designados por la autoridad. Podrá retener provisionalmente los bienes o productos que sean susceptibles de decomiso definitivo; asimismo, designará al depositario de los productos o bienes retenidos, pero en ningún caso podrá tener este carácter la Secretaría de Pesca, salvo cuando se trate de instrumentos o artes de pesca prohibidos, a los que de inmediato se les dará el destino que legalmente proceda.

En los casos de flagrancia, se levantará el acta respectiva en el lugar de los hechos, haciendo constar con precisión esta circunstancia.<sup>184</sup>

**Las infracciones.** Afirma que son infracciones a lo establecido en la presente ley:

- a. Realizar la pesca comercial o recolectar del medio natural reproductores, larvas, postlarvas, crías, huevos, semillas o alevines de las espe-

<sup>182</sup> Capítulo IV. De la inspección, infracciones y sanciones. De la inspección. Artículo 22.

<sup>183</sup> Artículo 23.

<sup>184</sup> De las infracciones. Artículo 24.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

- cies pesqueras, sin contar para ello con la concesión, permiso o autorización correspondientes;
- b. Operar barcos-fábrica o plantas flotantes sin contar con la concesión o permiso respectivo;
  - c. Explotar, siendo titular de una concesión o permiso, una especie o grupo de especies, en volúmenes mayores o fuera de las normas técnicas y económicas establecidas en el título respectivo;
  - d. Facturar o amparar productos pesqueros, que no hubieran sido obtenidos en los términos de su concesión, permiso o autorización, por sus titulares;
  - e. Practicar actividades de pesca de fomento, didáctica o deportivo-recreativa, sin contar con el permiso 7o autorización, según el caso;
  - f. Simular actos de pesca de consumo doméstico, de fomento, deportivo-recreativa o didáctica con el propósito de lucrar con los productos obtenidos de las capturas;
  - g. Transferir, sin autorización de la Secretaría de Pesca, los derechos derivados de las concesiones o permisos;
  - h. No llevar a bordo de las embarcaciones la documentación expedida por la Secretaría de Pesca para acreditar la concesión, permiso o autorización;
  - i. Efectuar operaciones de pesca con embarcaciones extranjeras sin el permiso correspondiente;
  - j. Desembarcar productos pesqueros en el extranjero o transbordarlos sin contar con la autorización de la Secretaría de Pesca, salvo en caso de siniestro;
  - k. Descargar en puertos mexicanos productos de pesca comercial provenientes de embarcaciones extranjeras, sin autorización de la Secretaría de Pesca, salvo en caso de siniestro;
  - l. No dar el aviso de arribo, cosecha o recolección a la autoridad pesquera, conforme a lo dispuesto en el reglamento;
  - m. Practicar la pesca en alta mar o en aguas de jurisdicción extranjera, con embarcaciones de matrícula y bandera mexicanas, sin la autorización correspondiente, con excepción de la pesca deportivo-recreativa;

- n. No acatar las condiciones y requisitos establecidos en las autorizaciones otorgadas por gobiernos extranjeros al gobierno mexicano, para la captura de especies;
- o. Hacer uso indebido de la información técnica o científica de la Secretaría de Pesca;
- p. Transportar en embarcaciones destinadas a la pesca instrumentos explosivos o sustancias contaminantes no autorizados por la Secretaría de Pesca;
- q. Utilizar instrumentos, artes o métodos de pesca prohibidos o no autorizados;
- r. Practicar la pesca con embarcaciones distintas de aquellas que haya autorizado y registrado la Secretaría de Pesca;
- s. Extraer, capturar, poseer, transportar o comerciar especies declaradas en veda o con talla o peso inferiores al mínimo especificado por la Secretaría de Pesca u obtenerlas de zonas o sitios de refugio o de repoblación;
- t. Capturar deliberadamente o sin ajustarse a las normas técnicas establecidas, quelonios o mamíferos marinos y especies en peligro de extinción, sin autorización de la Secretaría de Pesca;
- u. Omitir el uso de la bitácora de pesca, alterar o anotar con falsedad los datos técnicos que se asienten en la misma o no entregarla a la autoridad dentro de los plazos que establezca el reglamento;
- v. No proporcionar la información en los términos y plazos que solicite la Secretaría de Pesca o incurrir en falsedad al rendir ésta;
- w. Instalar artes de pesca fija sin contar con la autorización correspondiente;
- x. Introducir o manejar bajo cualquier forma, especies o material biológico en aguas de jurisdicción federal, que causen daño, alteren o pongan en peligro la conservación de los recursos pesqueros; y
- y. No demostrar documentalmente ante la Secretaría de Pesca la legal procedencia de los productos de flora y fauna acuáticas por parte de quienes los posean, almacenen, transporten o comercien.

Las infracciones a lo dispuesto por esta ley serán sancionadas por la Secretaría de Pesca, con arreglo a la gravedad que implique la falta cometida por el infrac-

tor y sin perjuicio de las sanciones penales que en su caso correspondan.<sup>185</sup>

Para los efectos del párrafo anterior se establecen cinco categorías de sanciones como sigue:

- a. Revocación de la concesión, permiso o autorización; decomiso de productos y/o artes de pesca y/o imposición de multa; y de acuerdo con la gravedad de la falta, clausura temporal de la instalación o instalaciones y/o decomiso de la embarcación o vehículo.
- b. Revocación de la concesión, permiso o autorización, clausura definitiva de las instalaciones y/o imposición de multa;
- c. Suspensión temporal de los derechos de la concesión, permiso o autorización, clausura temporal de las instalaciones y/o imposición de multa;
- d. Decomiso de los productos obtenidos de la flora y fauna acuáticas y/o de las embarcaciones o vehículos, artes de pesca y/o imposición de multa; y,
- e. Amonestación.

El decomiso de embarcaciones o vehículos, así como la clausura temporal o definitiva de instalaciones previstas en este artículo, sólo se aplicarán en caso de especial gravedad.

Cuando en una sola acta de inspección aparezca que se han cometido diversas infracciones, deberán ser sancionadas todas ellas sin que el monto total de la multa que se imponga pueda exceder del rango máximo fijado en el inciso D) del Artículo 26 de esta ley.

En el caso de embarcaciones extranjeras detenidas por pescar ilegalmente en aguas de jurisdicción federal, deberán observarse las obligaciones internacionales contraídas por nuestro país, con base en la más estricta reciprocidad.

La amonestación se aplicará en todo caso a los infractores y servirá de apoyo para incrementar la sanción económica a los reincidentes.

La Secretaría de Pesca impondrá las multas teniendo en cuenta la gravedad de la falta y las condiciones económicas del infractor, conforme a la tabla del Artículo 27, y de acuerdo con el tabulador siguiente:<sup>186</sup>

---

<sup>185</sup> Artículo 25.

<sup>186</sup> Artículo 26.

- A) De 20 a 100 veces el salario mínimo.
- B) De 101 a mil veces el salario mínimo.
- C) De 1001 a 2 mil veces el salario mínimo.
- D) De 2 mil uno a 20 mil veces el salario mínimo.

El salario mínimo general diario vigente para el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción, servirá de base para la imposición de dichas multas.

Las sanciones y multas establecidas en el presente ordenamiento se aplicarán conforme a la siguiente tabla:<sup>187</sup>

A los reincidentes se les aplicará la multa de la categoría inmediata superior a la correspondiente a la infracción cometida por primera vez o hasta el doble en el caso de la categoría más alta, prevista en el tabulador a que se refiere el artículo 26 de esta ley.

A los productos o bienes decomisados, se les dará el destino que disponga la Secretaría de Pesca, conforme a las siguientes alternativas: remate en pública subasta; venta directa de productos pesqueros; donación a establecimientos de asistencia social o de rehabilitación, tratándose de productos capturados en época de veda o en tallas menores a las autorizadas; y destrucción de productos contaminados o en estado de descomposición y en el caso de artes de pesca prohibidas, cuando sea procedente.<sup>188</sup>

El 50% de los ingresos que la federación obtenga efectivamente de multas por infracción a esta ley, así como el 70% de los que obtenga del remate en pública subasta o de la venta directa de los productos y bienes decomisados, se destinarán a la formación de fondos para los programas vinculados a la inspección y vigilancia en materia pesquera, así como para el otorgamiento de estímulos y recompensas por productividad y cumplimiento del personal de la Secretaría de Pesca y para quienes denuncien infracciones y su distribución se hará en los términos que indique el Reglamento de esta ley.<sup>189</sup>

**El recurso administrativo.** Contra las resoluciones dictadas por la Secretaría de Pesca, con fundamento en esta ley, se podrá interponer el recurso de revisión dentro del plazo de quince días hábiles siguientes a la fecha de su notificación.<sup>190</sup>

---

<sup>187</sup> Artículo 27, consideramos no poner la tabla.

<sup>188</sup> Artículo 28.

<sup>189</sup> Artículo 29.

<sup>190</sup> Capítulo V. Del recurso administrativo. Artículo 30.

Asimismo, podrá interponerse dicho recurso, cuando la autoridad no dé respuesta en el plazo que prevenga el reglamento, a las solicitudes de concesiones, permisos o autorizaciones.

El recurso tiene por objeto revocar, modificar o confirmar la resolución reclamada y los fallos que se dicten contendrán la fijación del acto impugnado, los fundamentos legales en que se apoye y los puntos de resolución. El reglamento de la presente ley establecerá los términos y demás requisitos para la tramitación y sustanciación del recurso.

La interposición del recurso se hará por escrito dirigido al titular de la Secretaría de Pesca, en el que se deberán expresar el nombre y domicilio del recurrente y los agravios, acompañándose los elementos de prueba que se consideren necesarios, así como las constancias que acrediten la personalidad del promovente.

La interposición del recurso suspenderá la ejecución de la resolución impugnada, por cuanto hace al pago de multas o decomisos, siempre que se garantice su importe en los términos del Código Fiscal de la Federación.

La parte final de la Ley de Pesca, se refiere a los artículos transitorios, y menciona que la presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.<sup>191</sup>

Dice que se abroga la Ley Federal de Pesca, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 26 de diciembre de 1986, con excepción de su capítulo XVII, que continuará aplicándose hasta en tanto se expida el reglamento respectivo, en los términos de la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>192</sup>

Regula que las concesiones, permisos y autorizaciones que se hayan otorgado con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, seguirán vigentes en sus términos.<sup>193</sup>

Previa solicitud por escrito, las sociedades cooperativas de producción pesquera, incluidas las ejidales y comunales, que sean titulares de permisos vigentes de pesca otorgados al amparo del capítulo VI de la ley que se abroga, podrán solicitar prórroga hasta por un año contado a partir de su vencimiento, sin que ésta exceda en ningún caso al 31 de diciembre de 1993. Estos permisos podrán ser transferidos en los términos del Artículo octavo de la presente ley.

---

<sup>191</sup> Artículo primero.

<sup>192</sup> Artículo segundo.

<sup>193</sup> Artículo tercero.

Asimismo, los permisionarios a que se refiere el párrafo anterior, podrán optar, durante la vigencia original de su permiso, por sujetarse al esquema de concesiones y permisos previsto por el presente ordenamiento y, tendrán preferencia en el otorgamiento de la concesión o permiso, en su caso.

En tanto se expide el reglamento de la presente ley, continuará aplicándose, en lo que no se oponga, lo dispuesto en el Reglamento de la Ley Federal de Pesca que se abroga.<sup>194</sup>

Lo firmaron en México, Distrito Federal, el 9 de junio de 1992, el Diputado Pablo Emilio Madero Belden, Presidente, el Senador Gustavo Guerrero Ramos, Presidente, el Diputado Alberto Alejandro Rébora González, Secretario y el Sen. Antonio Melgar Aranda, Secretario.

Y termina la Ley de Pesca, mencionando que en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, se expidió el presente Decreto en la Residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de junio de mil novecientos noventa y dos. Lo firman Carlos Salina de Gortari. Y el Secretario de Gobernación, Fernando Gutiérrez Barrios.

Posteriormente se emitió un decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley Federal de Radio y Televisión, de la Ley General que establece las Bases de Coordinación del Sistema Nacional de Seguridad Pública, de la Ley de la Policía Federal Preventiva y de la Ley de Pesca.<sup>195</sup>

Se reforman las fracciones I, V y VI del artículo 30. de la Ley de Pesca, para quedar como sigue:<sup>196</sup>

El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.<sup>197</sup>

Los trasposos que por motivo de este decreto deban, realizarse de una dependencia a otra, incluirán las adecuaciones presupuestarias que comprenden las modificaciones a la estructura programática y financiera, a los calenda-

---

<sup>194</sup> Artículo cuarto.

<sup>195</sup> Artículos transitorios de decretos de reforma. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2000.

<sup>196</sup> Artículo quinto.

<sup>197</sup> Transitorios. Artículo primero.

ríos financieros y de metas, así como los traspasos de recursos humanos y de los activos patrimoniales tales como bienes inmuebles, mobiliario, vehículos, instrumentos, aparatos, maquinaria, archivos y, en general, el equipo que la dependencia haya utilizado para los asuntos a su cargo. Los derechos laborales del personal que, en virtud de lo dispuesto en el presente decreto, pase de una dependencia a otra, se respetarán conforme a la ley.<sup>198</sup>

Los asuntos que con motivo de este decreto, deban pasar de una secretaría a otra, permanecerán en el último trámite que hubieren alcanzado hasta que las unidades administrativas que los despachen se incorporen a la dependencia que señale el mismo, a excepción de aquellos urgentes o sujetos a término los cuales se atenderán por las dependencias que las venían despachando.<sup>199</sup>

El Presidente de la República, por conducto de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público y Contraloría y Desarrollo Administrativo, con la participación de las secretarías correspondientes, deberán concluir aquellas adecuaciones presupuestarias y traspasos de personas, recursos materiales y financieros, así como de activos patrimoniales, en un plazo no mayor de un año, a partir de la entrada en vigor del presente decreto.<sup>200</sup>

Las menciones contenidas en otras leyes, reglamentos y en general en cualquier disposición, respecto de las secretarías cuyas funciones se reforman por virtud de este decreto, se entenderán referidas a las dependencias que, respectivamente, asuman tales funciones.<sup>201</sup>

El Presidente de la República deberá expedir el Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública, así como realizar las adecuaciones correspondientes a los reglamentos interiores de las secretarías, en un plazo no mayor de seis meses, a partir de la entrada en vigor del presente decreto.<sup>202</sup>

En un plazo no mayor de seis meses, a partir de la entrada en vigor del presente decreto, se deberá crear la entidad pública señalada en la fracción XXI del Artículo 35 de la Ley Orgánica de la Administración Pública.<sup>203</sup>

---

<sup>198</sup> Artículo segundo.

<sup>199</sup> Artículo tercero.

<sup>200</sup> Artículo cuarto.

<sup>201</sup> Artículo quinto.

<sup>202</sup> Artículo sexto.

<sup>203</sup> Artículo séptimo.

Cuando en la Ley de Pesca se mencione a la desaparecida Secretaría de Pesca, deberá entenderse como Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación.<sup>204</sup>

La facultad prevista en la fracción XXV, del Artículo 27 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, subsistirá hasta en tanto se cree una entidad pública encargada de promover el desarrollo del potencial de las mujeres, su participación en la vida política, social y cultural del país y el ejercicio pleno de todos sus derechos.<sup>205</sup>

Se derogan las disposiciones que se opongan al presente decreto.<sup>206</sup>

Lo firmaron en México, Distrito Federal, el 28 de noviembre de 2000, el Diputado Ricardo Francisco García Cervantes, Presidente; el Senador Enrique Jackson Ramírez, Presidente; el Diputado Manuel Medellín Milán, Secretario y la Senadora Yolanda González Hernández, Secretaria.

Y termina los artículos transitorios de decretos de reforma de 30 de noviembre de 2000, mencionando que en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia se expidió el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de noviembre de dos mil. Lo firman Ernesto Zedillo Ponce de León. Y el Secretario de Gobernación, Diódoro Carrasco Altamirano.

Luego, apareció otro nuevo decreto por el que se reformó el Artículo 13 de la Ley de Pesca.<sup>207</sup>

Se reformó el segundo párrafo del artículo 13 de la Ley de Pesca, para quedar como sigue:<sup>208</sup>

El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.<sup>209</sup>

Se derogan todas las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que se opongan al presente decreto.<sup>210</sup>

---

<sup>204</sup> Artículo octavo.

<sup>205</sup> Artículo noveno.

<sup>206</sup> Artículo décimo.

<sup>207</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2001.

<sup>208</sup> Artículo único.

<sup>209</sup> Artículos transitorios. Primero.

<sup>210</sup> Segundo.

En tanto concluye su vigencia cualquier permiso expedido en sentido contrario a esta reforma, la autoridad administrativa vigilará el exacto cumplimiento de las obligaciones contraídas por los permisionarios.<sup>211</sup>

Lo firmaron en México, Distrito Federal, el 27 de diciembre de 2000, el Diputado Ricardo Francisco García Cervantes, Presidente; el Senador Enrique Jackson Ramírez, Presidente; el Diputado Bernardo Borbón Vilches, Secretario y la Senadora Sara Castellanos Cortés, Secretaria.

Y termina los artículos transitorios de 8 de enero de 2001, mencionando que en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia se expidió el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los veintinueve días del mes de diciembre de dos mil. Lo firman Vicente Fox Quesada. Y el Secretario de Gobernación, Santiago Creel Miranda.

## 7. Glosario de términos jurídicos en materia pesquera

La actividad pesquera fue una de las primeras fuentes de subsistencia para la humanidad, lo que ha dado lugar a la aparición de la llamada industria pesquera, la que se ha convertido en una importante palanca de cambio y movilización productiva que contribuye a elevar la oferta de alimentos y la generación de empleos, lo que fortalece la economía de los países que disponen de este importante recurso.<sup>212</sup>

México, por su parte, cuenta con una pequeña industria pesquera que tiende a desarrollarse, ya que nuestro país posee 10 mil kilómetros de litorales, una plataforma continental de 500 mil kilómetros cuadrados, 1.5 millones de hectáreas de lagunas costeras y una riqueza ictiológica<sup>213</sup> extraordinaria.<sup>214</sup>

La actividad pesquera ha constituido una de las preocupaciones de los gobiernos de la república por su importancia dentro de la vida social y económica de la nación.

---

<sup>211</sup> Tercero.

<sup>212</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). *El régimen jurídico de la pesca en México*. México. Secretaría de Pesca y UNAM. 1994. p. 489. Este tema del glosario lo tratan Rubén López Rico y Salador Jiménez del Prado.

<sup>213</sup> Parte de la zoología que estudia y describe los peces.

<sup>214</sup> Ortiz Jr., Federico. *La pesca en México*. México. Fondo de Cultura Económica. 1975. p. 4.

A través de los años, nuestro país ha contado con una serie de disposiciones jurídicas, contenidas en diversas normas de distinta jerarquía legal, siempre orientadas a promover prácticas pesqueras racionales y la preservación de las especies marinas.

A mediados del siglo XIX se dieron las primeras disposiciones para regular las pesquerías, toda vez que en las pesquerías marinas es donde se espera que haya mayores vías de desarrollo,<sup>215</sup> pero no fue hasta fines del mismo en que se hizo palpable la necesidad de integrar las normas relativas a la materia en un sólo ordenamiento.

Al igual que otras ramas del derecho, el proceso de integración y conformación de una legislación especial fue producto de una recopilación de diversas disposiciones, en su origen dispersas, pero que con el tiempo fueron perfilando los términos en que debía regularse la pesca como actividad económica integral.

Generalmente, todas las organizaciones disponen de una terminología técnico-científica, que va acorde con sus actividades. El sector pesquero no se sustrae a esta regla, y por ello cuenta con un vocabulario especial.

Por tal motivo, y con objeto de lograr la unificación de criterios y facilitar la interpretación de los conceptos utilizados, a continuación se presenta la definición de los términos que con mayor frecuencia se utilizan y están relacionados con la actividad pesquera.

**Acuicultura:** Se entiende como el cultivo de especies de la flora y fauna acuáticas en aguas continentales, interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y los cuerpos de agua que se construyan.<sup>216</sup>

Atendiendo esta definición, para los efectos de administración de pesquerías, se considera como acuicultura a aquellas actividades productivas que implican un manejo de especies de flora y fauna acuáticas y su medio ambiente en cualquiera de las etapas de desarrollo de su ciclo biológico en sistemas controlados.

**Aguas continentales:** Están constituidas por las aguas de las corrientes de los ríos y las de los lagos, lagunas y esteros de jurisdicción federal.<sup>217</sup>

<sup>215</sup> Bottemane, C.J. *Economía de la pesca*. México. Fondo de Cultura Económica. 1972. p. 17.

<sup>216</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 490.

<sup>217</sup> *ídem*.

**Aguas marinas interiores:** Son aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, a partir de las cuales se mide el mar territorial. Incluyen la parte norte del golfo de California; las de las bahías internas; las de los puertos; las internas de los arrecifes y las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar, en los términos de la Ley Federal del Mar.<sup>218</sup>

**Aguas oceánicas:** Son las comprendidas desde la punta más saliente de la línea de la costa y de los límites de ensenadas, bahías y golfos hacia mar adentro.<sup>219</sup>

**Aguas protegidas costeras:** Son consideradas aquellas comprendidas dentro de una línea recta imaginaria que una los puntos más salientes de la topografía de la costa; dentro de esta denominación se incluyen esteros, marismas, lagunas costeras, bahías, ensenadas, canales intercosteros y deltas de los ríos costeros.<sup>220</sup>

**Albacora:** Su nombre científico es *Thunnus alalunga*, especie cosmopolita que se captura en las aguas cuya temperatura varía entre 15 °C y 19°C., la talla de esta especie está comprendida entre los 40 y 110 centímetros; la albacora del Océano Atlántico es generalmente la más desarrollada, sin embargo no sobrepasa los 30 kg.<sup>221</sup>

**Almadraba:** Es un arte de pesca fijo de grandes dimensiones, hacha con paredes de red o varas de madera, que se coloca verticalmente en el agua, más o menos perpendicular a la costa y a poca distancia de ella.<sup>222</sup> Las almadrabas se instalan en lugares de paso de especies pelágicas y sirve para conducir las a un recinto sin salida donde se les captura.

**Alta mar:** Todas las partes del mar, sin incluir las zonas económicas exclusivas o los mares territoriales.<sup>223</sup>

---

<sup>218</sup> *Idem.*

<sup>219</sup> *Idem.*

<sup>220</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 491.

<sup>221</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. *Los embargos atuneros en México, sus impactos v actores sociales*. UNAM, Universidad Veracruzana y casa Juan Pablos. 2005. p. 189.

<sup>222</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 491.

<sup>223</sup> *Idem.*

**Arte de pesca:** Los instrumentos, implementos, equipo o estructura con que se realiza la captura o extracción de las especies que son objeto de la pesca.<sup>224</sup>

**Artes de pesca fijas:** Los medios de captura que se instalan artificialmente en las aguas de jurisdicción federal, con propósitos de operación temporal o indefinida.<sup>225</sup>

**Atún aleta amarilla:** Su nombre científico es *Thunnus albacares*, especie que se ubica en el Océano Pacífico en las aguas tropicales y subtropicales aproximadamente entre los 40°N y 49°S, prolongándose su distribución en el Océano Índico. En el Océano Atlántico se concentra principalmente entre el paralelo 20°N y 10°S incluyendo los mares adyacentes como el Golfo de México y Mar Caribe, con excepción del Mar Mediterráneo donde está ausente.<sup>226</sup> En aguas mexicanas respecto al Océano Pacífico se encuentra a lo largo de toda la costa, incluida la parte del Golfo de California e Islas Revillagigedo. En el Golfo de México se concentra principalmente en aguas profundas entre 50 y 150 metros y al sur del paralelo 25°N., la especie en cuestión también es localizable en nuestras aguas del Mar Caribe. El atún aleta amarilla puede alcanzar una longitud de 1.8 m y un peso de 130 kg.

**Atún aleta azul:** Su nombre científico es *Thunnus thynnus* incluye *Thunnus thynnus thynnus* del Atlántico y *Thunnus thynnus* orientales del Pacífico. Esta especie no existe en el Océano Índico. Este atún, en aguas mexicanas se captura principalmente en la costa occidental de Baja California y en la región central del Golfo de México. El atún aleta azul alcanza una longitud de hasta 4 metros y un peso de 500 a 600 kg.<sup>227</sup>

**Atún de ojo grande u ojón:** Su nombre científico es *Thunnus obesus*, especie cosmopolita que se encuentra en aguas templadas y tropicales, de 17°C a 22°C., en aguas mexicanas se captura en los alrededores de la península de Baja California, desde Bahía Magdalena de la costa occidental, hasta punta Concepción en el Golfo de California. Este tipo de atún alcanza una longitud de 2 metros y el peso de 200 kg.<sup>228</sup>

---

<sup>224</sup> *Idem.*

<sup>225</sup> *Idem.*

<sup>226</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 189.

<sup>227</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 190.

<sup>228</sup> *Idem.*

**Arcaa:** Área reglamentaria para la captura de aleta amarilla, se refiere a la delimitación de la parte del Océano Pacífico Oriental en la que ejerce funciones la Comisión Interamericana del Atún Tropical, CIAT. Corre desde los 40 de latitud norte a los 30 de latitud sur y para un mejor entendimiento de ubicación, puede afirmarse que viene desde el norte de California, Estados Unidos, hasta Chile y en su longitud se extiende en líneas escalonadas que superan las 20 millas que se han adoptado como anchura en las zonas económicas de cada país.<sup>229</sup>

**Autorización:** Es la facultad que otorga la Secretaría de Pesca, o su equivalente, a personas físicas o morales de nacionalidad mexicana, para realizar actividades específicas complementarias o posteriores a la pesca, que generalmente sirven como medios o instrumentos para realizar actividades derivadas de una concesión o permiso.<sup>230</sup>

**Aviso de arribo:** El documento oficial donde se manifiestan los volúmenes de las capturas obtenidas por especie durante una jornada o viaje de pesca.<sup>231</sup>

**Barco-fábrica:** La embarcación pesquera autopropulsada que disponga de equipos para la industrialización de la materia prima resultado de la captura.<sup>232</sup>

**Barrilete:** Su nombre científico es *Katsuwonus oelamis*, especie que se distribuye en los Océanos Pacífico, Atlántico e Índico entre los isoterma norte y sur de 19°C., en el Pacífico en latitudes tropicales y subtropicales, usualmente en aguas con más de 20°C de temperatura en la superficie; se le encuentra comúnmente entre los 40°N y 40°S.<sup>233</sup>

**Base de operación:** Con respecto a ciertos barcos específicos, es el lugar o puerto en el cual se avituallarán regularmente, es decir, reciben provisiones, combustible, tripulación, ajustes de motor, etcétera.<sup>234</sup>

---

<sup>229</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 190.

<sup>230</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 491

<sup>231</sup> *Idem.*

<sup>232</sup> *Idem.*

<sup>233</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 191.

<sup>234</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 491

**Bitácora de pesca:** El documento de registro y control del quehacer pesquero a bordo de una embarcación, por medio del cual la autoridad recibe del pescador el reporte de las actividades que se le ha concesionado, permissionado o autorizado.<sup>235</sup>

**Bonito:** Su nombre científico es *Sarda chiliansis*, especie exclusiva del Océano Pacífico, cuya talla normal comprende entre los 40 y 70 cm.; se encuentra en abundancia desde Punta Concepción, Estados Unidos, hasta Bahía Magdalena, México.

**Brisa, pesca sobre:** En la pesca sobre brisa, el cardumen de atún genera una gran turbulencia, especialmente cuando se alimentan y ésta se hace visible en la superficie del mar como una brisa, razón por la cual son llamados lances sobre cardumen, o lances sobre brisa. Con lances sobre brisas se captura principalmente organismos de la clase 1, y en menor cantidad de las clases de edad 0 y 2.<sup>237</sup>

**Carta nacional pesquera:** La presentación cartográfica de los principales indicadores o expresiones de la actividad pesquera.<sup>238</sup>

**Captura de atún asociada con delfines:** Existen algunas hipótesis que tratan de explicar la causa de la interacción atún delfín: una es que la asociación está ligada a la alimentación, por lo que el atún viaja con el delfín utilizando las habilidades de éste para detectar más fácilmente a sus presas; otra es la protección donde al asociarse atunes y delfines de tallas similares y vulnerables a los mismos depredadores, disminuyen la probabilidad de ataque, por ejemplo los tiburones, y aumentan la posibilidad de contraataque y defensa; otra es el efecto bahía, es decir, un falso fondo protector que estaría formado por el cardumen debajo de los mamíferos en aguas profundas, observado en el tornillo *S. longirostris*, el cual se alimenta nocturnamente y de día se mueve en bahías de poco fondo para protegerse.<sup>239</sup>

---

<sup>235</sup> *Idem.*

<sup>236</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 191.

<sup>237</sup> *Idem.*

<sup>238</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 492.

<sup>239</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 191.

**Captura incidental:** La de cualquier especie no comprendida en la concesión, permiso o autorización respectiva, ocurrida de manera fortuita durante la realización de actos de pesca y que se ejecute en las zonas, épocas y con las artes de pesca y características que para la correspondiente pesca comercial haya autorizado la Secretaría de Pesca o su equivalente la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA).<sup>240</sup>

**Captura máxima permisible:** Es la captura que puede ser obtenida, es decir, cantidad en biomasa, en un periodo determinado sin rebasar el nivel de rendimiento sostenible.<sup>241</sup>

**Certificado de registro nacional de pesca:** El documento expedido por la Secretaría de Pesca, o su equivalente, para acreditar el cumplimiento de las obligaciones registrales establecidas por la Ley de Pesca.<sup>242</sup>

**Cofa:** Es la parte alta del barco que permite visualizar el océano para detectar el cardumen y de ahí se dirigen algunas operaciones de pesca. Esto último opera para embarcaciones medianas, es decir de 680 Toneladas Métricas, que no cuentan con helicópteros.<sup>243</sup>

**Concesión:** Es la facultad que otorga la Secretaría de Pesca a personas físicas o morales para la explotación y pesca comercial de los recursos de la flora y fauna acuáticas en aguas de jurisdicción nacional, durante un periodo determinado en función de los resultados que prevean los estudios técnicos, económicos y sociales que presente el solicitante, de la naturaleza de las actividades a realizar, de la cuantía de las inversiones necesarias para ello y de su recuperación económica.<sup>244</sup>

**Cooperativas pesqueras:** Es una sociedad integrada por miembros de la clase trabajadora que mediante una concesión o permiso están dedicados a la extracción, cultivo, captura, desarrollo y aprovechamiento integral de especies cuyo

---

<sup>240</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 492.

<sup>241</sup> *Idem.*

<sup>242</sup> *Idem.*

<sup>243</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 192.

<sup>244</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (coordinadores). p. 492.

medio de vida normal sea el agua, y los cuales aportan su trabajo personal sin perseguir fines de lucro.<sup>245</sup> Al respecto, sólo se consideran como tales, aquellas que satisficen los requisitos previstos en la Ley General de Sociedades Cooperativas y su reglamento y registradas por la Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

**Crucero:** Es el viaje que se realiza en un barco programado conforme a un plano itinerario previsto y con un fin específico.<sup>246</sup>

**Cuerpos de agua:** Es cualquier extensión de agua, ya sea corrientes o estancadas, cuyos límites geográficos son claramente definibles.<sup>247</sup>

**Despacho vía la pesca:** Es la comunicación por la que se faculta a los concesionarios o permisionarios para que, satisfechos los requisitos del caso, se internen en aguas nacionales a fin de realizar la actividad pesquera.<sup>248</sup>

**El niño, fenómeno del:** El niño es, en términos muy sencillos, la presencia de aguas calientes sobre la zona ecuatorial próxima a las costas de Ecuador y Perú, con catastróficas consecuencias no sólo para la industria pesquera.<sup>249</sup> El nombre de El Niño se refiere al Niño Jesús. Este inocente mote data del siglo XIX, cuando los pescadores peruanos observaron que cada tantos años, alrededor de la Navidad, las aguas costeras se calentaban y la corriente cambiaba de dirección hacia el sur.

**Embarcación pesquera:** Es toda construcción de cualquier forma o tamaño, capaz de mantenerse a flote o surcar la superficie de las aguas.<sup>250</sup>

**Embarcaciones mayores y menores:** Son aquellas embarcaciones que tienen más de diez toneladas de capacidad y menos de diez, respectivamente.<sup>251</sup> Es un concepto convencional adoptado en función del tipo de concesiones y permisos de pesca comercial que se otorgan.

---

<sup>243</sup> *Idem.*

<sup>244</sup> *Idem.*

<sup>245</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 493.

<sup>246</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 493.

<sup>247</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 192.

<sup>248</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 493.

<sup>249</sup> *Idem.*

<sup>250</sup> *Idem.*

<sup>251</sup> *Idem.*

**Empresas mixtas de coinversión pesquera:** Sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas, cuya estructura de capital incluye personas extranjeras.<sup>252</sup>

**Esfuerzo máximo permisible:** Es el esfuerzo que debe aplicarse para alcanzar la captura máxima permisible.<sup>253</sup>

**Esfuerzo pesquero:** Es la cantidad de trabajo, medido a través de parámetros operativos y económicos que puede desarrollar una unidad de pesca en un periodo determinado.<sup>254</sup>

**Especies anadromas:** Desde un punto de vista científico, son las que pasan la mayor parte de su ciclo vital en el mar y sólo regresan a ciertos ríos para reproducirse, como es el caso del salmón.<sup>255</sup>

**Especies catadromas:** Son aquellas especies que pasan la mayor parte de su ciclo vital en ríos o lagos y luego emigran al mar para reproducirse.<sup>256</sup>

**Especies reservadas a la pesca deportiva:** Se reserva exclusivamente a la pesca deportiva, dentro de una franja de cincuenta millas, a lo largo de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial, la captura de las especies denominadas merlín, pez vela, pez espada, sábalo o chiro, pez gallo y dorado.<sup>257</sup>

**Inspección:** Se entiende por inspección, todas las actividades efectuadas por la Secretaría de Pesca, a través de su personal debidamente acreditado, así como la de marina, para verificar el cumplimiento de las disposiciones pesqueras, prevenir la realización de actividades pesqueras ilícitas y aportar los elementos necesarios para la imposición de sanciones por infracciones a la Ley de Pesca.<sup>258</sup>

---

<sup>252</sup> *Idem.*

<sup>253</sup> *Idem.*

<sup>254</sup> *Idem.*

<sup>255</sup> *Idem.*

<sup>256</sup> *Idem.*

<sup>257</sup> *Idem.*

<sup>258</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 494.

**Lances nocturnos:** Se entiende por lances nocturnos aquellas maniobras de retroceso, liberación y rescate de delfines no se hubieran concluido y el cobrado para concentrar las capturas no se hubiera iniciado transcurridos 30 minutos antes de la salida del sol. La hora de puesta y salida del sol será la que se establece en los almanaques náuticos que publica la Secretaría de Marina.<sup>259</sup>

**Mamíferos marinos:** Vertebrados cuyas hembras alimentan a sus crías con la leche de sus mamas y morfológicamente adaptado al medio ambiente marino.<sup>260</sup>

**Mar territorial:** Se denomina a la franja marítima contigua a las costas nacionales, que abarca una distancia de doce millas marinas (22 224 metros), medidas a partir de las líneas de bajamar a lo largo de las costas y de las islas que forman parte del territorio nacional.<sup>261</sup> En esta zona, la nación ejerce plena soberanía.

**Método de pesca:** Conjunto de técnicas que basado en algún principio de captura, aprovecha las características ecológicas de las especies de pesca, para capturar los ejemplares que forman la población de las distintas especies.<sup>262</sup>

**Oficina de pesca:** Es la unidad administrativa foránea a la que se le han delegado funciones para realizar fundamentalmente labores de captación de informes y datos e inspección y vigilancia, para cerciorarse del cumplimiento de la Ley de Pesca y disposiciones afines a ella.<sup>263</sup>

**Palos, pesca sobre, u objetos flotantes, pesca sobre:** Este tipo de pesquería la constituyen diversos objetos flotantes, denominados comúnmente palos que concentran diferentes especies de peces entre las que normalmente se encuentra el atún. Con relación a los objetos flotantes, los tipos diferentes utilizados principalmente son: árboles, es decir restos o partes de éstos, tallos

---

259 Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 192.

260 González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 494.

261 *Ídem.*

262 *Ídem.*

263 *Ídem.*

de plátano, mangle, palmeras y bambú depositados en el mar como consecuencia natural de la actividad climática y humana agricultura y deforestación, principalmente arrastrados por la descarga de los ríos de las costas de Centroamérica, Colombia y Ecuador; otros objetos han sido arrojados al mar como desperdicios, siendo los más frecuentes artículos de madera; es decir, tablas, cajas, tarimas, etcétera. Se han reportado otros objetos flotantes como son ballenas u otros animales muertos, y algas aglomeradas.<sup>264</sup> Los lances sobre palos capturan predominantemente organismos de las clases de edad 0 y 1.

**Paño de protección:** En 1975 se probaron redes con paño de protección de tejido de malla de 1 ¼ pulgadas; los resultados favorables derivados del uso del tejido de malla fina condujeron a otra modificación de las redes de cerco, dando por resultado una red con un paño de seguridad de altura doble, es decir dos bandas, 180 brazas de largo y apertura de malla de 1 ¼ pulgadas, con un paño protector con apertura de malla de la misma medida, al que se le agregó una banda pequeña trapezoidal de un tejido de malla fina.<sup>265</sup>

**Paño Medina:** Otra idea importante concebida para salvar delfines fue el paño de Medina, que evita el entallamiento de los mamíferos. Ideado en 1971 por el capitán Harold Medina del cerquero Kerri K, originalmente consistió en un paño de tejido de malla de 2 pulgadas, aproximadamente, 120 brazas de largo y 5.5 brazas de profundidad cosido a lo largo de la línea de corcho.<sup>266</sup>

**Permiso:** Es la facultad que otorga la Secretaría de Pesca a particulares y a entidades sociales o privadas, nacionales o extranjeras, para el aprovechamiento de los recursos de la flora y fauna acuáticas, sin que de su otorgamiento puedan derivar los permisionarios la permanencia en la actividad pesquera que haya sido permitida.<sup>267</sup>

Los permisos podrán ser revocados en todo tiempo, cuando desaparezcan las circunstancias que dieron origen a su expedición; su temporalidad no podrá exceder de cinco años, y su otorgamiento es transferible.

---

<sup>264</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 196.

<sup>265</sup> *Idem.*

<sup>266</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 196.

<sup>267</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 494.

**Pesca:** Para los fines de la Ley de Pesca, se entiende como el acto de extraer, cultivar o capturar, por cualquier procedimiento autorizado, especies biológicas cuyo medio de vida total, parcial o temporal se el agua; así como los actos previos o posteriores relacionados con ella.<sup>268</sup>

Son actos previos los que tengan por finalidad directa la pesca, y actos posteriores los que se efectúen en forma directa sobre las especies extraídas o capturadas, incluyendo su transformación.

Para los efectos de la administración de pesquerías, la pesca para distinguirla del cultivo, se considera como la captura y extracción de recursos de la flora y fauna acuáticas directamente del medio natural.

**Pesca de altura:** Es la pesca que se realiza más allá de las 12 millas náuticas.<sup>269</sup>

**Pesca comercial:** Se considera pesca comercial la que se realiza con propósito de obtener beneficios económicos. De acuerdo con estos fines, la producción pesquera obtenida mediante la acuicultura de proyectos productivos, se considera bajo esta categoría.

**Pesca de consumo doméstico:** Se considera de consumo doméstico, la pesca que se efectúa sin propósito de lucro y con el único objeto de obtener productos comestibles para el consumo de subsistencia de quien la realiza y de sus familiares.

**Pesca deportiva:** Es la que se practica con fines de esparcimiento, con las artes de pesca y características previamente autorizadas por la Secretaría de Pesca.<sup>272</sup>

**Pesca didáctica:** La pesca didáctica es la que se realiza por las instituciones educativas del país, reconocidas por la Secretaría de Educación Pública, dentro de sus programas de enseñanza, investigación y adiestramiento.<sup>273</sup>

---

<sup>268</sup> *Idem.*

<sup>261</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 495.

<sup>270</sup> *Idem.*

<sup>271</sup> *Idem.*

<sup>272</sup> *Idem.*

<sup>273</sup> *Idem.*

**Pesca de fomento:** Se considera pesca de fomento la que tiene como propósito el estudio, la investigación científica, la experimentación, la exploración, el cultivo, el desarrollo, la repoblación o la conservación de los recursos constituidos por la flora y fauna acuáticas y su hábitat, así como la capacitación de personas que de cualquier forma intervengan en la pesca y la experimentación de equipos y métodos para esta actividad.<sup>274</sup>

**Pesca de ribera:** Es la que se realiza en aguas continentales, en aguas protegidas y en aguas oceánicas hasta un límite exterior de tres millas náuticas, contadas a partir de la línea de base desde la cual se mide la anchura del mar territorial y de la zona económica exclusiva de la nación.<sup>275</sup>

**Pesquería:** Es la actividad económica sustentada en el aprovechamiento de un recurso natural, constituido por una o varias especies, en el cual intervienen medios, técnicas y procedimientos de producción particulares y diferenciados y mano de obra con calificación específica; presentan regularidades tecnológicas y se conciben de manera integral, como extracción, procesamiento y comercialización.<sup>276</sup>

**Planta flotante:** Son las embarcaciones sin propulsión propia, que cuentan con equipos para la industrialización de la materia prima, recibida de otras embarcaciones.

**Potencial pesquero:** Es la estimación de la captura máxima sostenible de un recurso, sin que se vea afectada la biomasa de manera irreversible.<sup>277</sup>

**Puerto:** lugar donde el mar, adentrándose en la tierra o contenido por muelles artificiales o barras de arena, ofrece un refugio a los buques contra los vientos y oleajes y les proporciona un lugar donde hacer escala, bien para efectuar las reparaciones necesarias, o bien para las operaciones de carga y descarga de mercancías y pasaje ros.<sup>278</sup>

---

<sup>274</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 495.

<sup>275</sup> *idem*.

<sup>276</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 497.

<sup>277</sup> *Idem*.

<sup>278</sup> *Idem*.

**Red:** Todo objeto de hilo, alambre u otro material que tenga como finalidad enmallar, interceptar o atrapar especies de la flora, y fauna acuáticas cualquiera que sea el nombre científico o común con el que se les conozca.<sup>279</sup>

**Red, alineación de:** Consiste en efectuar un lance de prueba, para verificar que los puntos de amarre de la red protectora de delfines esté bien señalados para que cuando se realice la maniobra de retroceso para liberar los delfines encerrados, el ápice de la red se hunda suficiente para que los delfines salgan nadando fuera de la red.<sup>280</sup>

**Rendimiento máximo sostenible:** Es la producción excedente de una población, es decir, una vez repuestas las pérdidas naturales de una biomasa, que puede ser teóricamente extraída indefinidamente, sin afectar el equilibrio.<sup>281</sup>

**Retroceso, maniobra de:** El primer método para salvar delfines que llegó a usarse extensamente fue la maniobra de retroceso, desarrollada por los pescadores estadounidenses en 1960. El procedimiento de retroceso comienza después de que se ha cerrado el cerco y se ha izado a bordo la mitad o un tercio de la red que encierra atunes y delfines. Se amarran ambos extremos de la red; luego, en el momento crítico cuando los delfines se encuentran en el extremo alejado de la red, lejos del barco, y los atunes se encaminan hacia el mismo, el capitán da marcha atrás y aplica la fuerza de los motores. A medida que el barco retrocede se jala la red formando un conducto largo en forma de dedo o canal. Durante el retroceso, el peso del agua que pasa a través de la red hace que la línea de corchos en el extremo o ápice de la red se hunda, permitiendo que los delfines se escapen.<sup>282</sup>

**Sistema de pesca:** Los principios de organización operativa para la detección, localización, captura y manejo de la producción pesquera a bordo de las unidades de esfuerzo.<sup>283</sup>

---

<sup>279</sup> *Idem.*

<sup>280</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 197.

<sup>281</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 496.

<sup>282</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 197.

<sup>283</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 496.

**Subproductos de pesca:** Son aquéllos productos secundarios que se obtienen de las especies de la flora y fauna acuáticas, como la harina de pescado, aceite, fertilizantes, alginatos, pieles, etcétera.<sup>284</sup>

**Talla mínima permisible:** La medida de organismos pesqueros, expresada en unidad de longitud del Sistema General de Unidades de Medida.<sup>285</sup>

**Unidad de esfuerzo pesquero:** Conjunto de instrumentos, equipos y técnicas pesqueros que, operados por el hombre, dan origen a una actividad productiva, medible y valuable.<sup>286</sup> Para los fines de administración de pesquerías esta definición correspondería al concepto de unidad de pesca, el cual puede precisarse como el elemento básico constituido por los instrumentos, equipos, instalaciones y técnicas que operados por el hombre permiten la realización de la pesca.

Por unidad de esfuerzo pesquero deberá entenderse, para estos fines, como la cantidad de esfuerzo pesquero que puede ser ejercido por el elemento básico que constituye la unidad de pesca.

**Unidad de pesca:** Es la unidad operacional ocupada en la pesca, es decir, es un complejo de mano de obra y equipo que puedan llevar a cabo las operaciones de pesca per se, sin ayuda; el ejemplo más sencillo es un solo hombre con una línea de mano o su atarraya; otros ejemplos pueden ser de un barco camarero o de un barco atunero con sus equipos de pesca y tripulación.<sup>287</sup>

**Vara, pesca de atún con:** Técnica originada en Japón y de mucha aplicación mundial; consiste en capturar el atún empleando cañas, de bambú o fibra de vidrio, y anzuelos similares a los usados en la pesca deportiva. Mediante esta técnica se fija a los atunes cebándolos con carnada viva que puede ser sardina, monterrey y bocona, salema y anchoveta, que se mantiene con vida a bordo del barco en tanques por los que circula el agua de mar. El cardumen puede hacer caso omiso, o bien reaccionar vorazmente, lo cual es aprovechado por los pescadores para lanzar sus señuelos, naturales o artificiales; una

---

<sup>284</sup> *Ídem.*

<sup>285</sup> *Ídem.*

<sup>286</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 497.

<sup>287</sup> *Ídem.*

vez, que los peces muerden el anzuelo, son sacados de un tirón con la ayuda de varios y fuertes brazos, posteriormente puestos en el barco.<sup>288</sup>

**Veda:** Periodo durante el cual se prohíbe la captura de determinadas especies de la flora y fauna acuáticas con objeto de proteger a sus poblaciones en sus zonas de distribución geográfica.<sup>289</sup>

**Zona contigua:** Es la zona aledaña al mar territorial donde la nación tiene competencia para tomar las medidas de fiscalización necesarias con objeto de prevenir las infracciones de las normas aplicables de la Ley Federal del Mar, su reglamento, de leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que pudieren cometerse en el territorio, en las aguas marinas interiores o en el mar territorial, y sancionar las infracciones a dichas normas.<sup>290</sup> La zona contigua se extiende a 24 millas marinas, es decir 44 448 metros, contadas desde las líneas de base a partir de la cual se mide el mar territorial.

**Zona económica exclusiva:** Es una zona marina, situada fuera del mar territorial y adyacente a este, donde la nación ejerce derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, ya sea renovables o no, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, así como derechos de jurisdicción con respecto al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras; a la investigación científica marina y a la protección y preservación del medio marino.<sup>291</sup> La zona económica exclusiva se extiende a 200 millas marinas, es decir 370 mil 400 metros, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial. El límite interior de la zona económica exclusiva coincide idénticamente con el límite exterior del mar territorial. El límite exterior está constituido por una serie de arcos que unen los puntos cuyas coordenadas geográficas fueron publicadas por decreto en el Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1976.<sup>292</sup>

---

<sup>288</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. p. 197.

<sup>289</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 497.

<sup>290</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 497.

<sup>291</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 498.

<sup>292</sup> Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de junio de 1976.

**Zonas de refugio:** Áreas delimitadas en las aguas marinas, estuarinas o continentales, con la finalidad primordial de conservar y contribuir, natural o artificialmente, al desarrollo de la flora y fauna acuáticas, así como para preservar y proteger el medio ambiente que las rodea.<sup>293</sup>

## 8. La problemática de algunos temas pesqueros

**Camarón:** Dentro de los productos pesqueros, uno de los más importantes es el camarón, cuya producción casi íntegramente se exporta a los Estados Unidos, para su posterior comercialización e industrialización realizada en el extranjero a través de cadenas de comerciantes que son intermediarios monopolistas encargados de la compra de nuestros productos en calidad de materia prima, para su distribución en el resto del país o al del mundo a través de un comercio triangular.<sup>294</sup>

Las zonas más ricas de camarón son los puertos de Salina Cruz, Guaymas, Topolobampo y Mazatlán, aún cuando son de primerísima importancia las capturas en puertos del golfo como Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y sobre todo Campeche y Ciudad Progreso. Las especies de exportación son altamente apreciadas en el mercado mundial, debido a que contrariamente a lo que sucede con las materias primas agrícolas, en el caso de los productos pesqueros su oferta es inferior a su demanda y por tanto sus precios a pesar de todo remunerativos, aunque de ellos el que se beneficia en último grado no es el pescador mismo, que por su debilidad económica se ve precisado a vender producto a bajo precio normalmente a la cooperativa, para que allí se realice un largo proceso de redes de intermediación monopólica, de tal manera que un pequeño grupo de individuos son dueños de las emparadoras y congeladoras, de los carros refrigeradores, de las propias embarcaciones camaroneras, de los aperos de pesca y, sobre todo, tienen los contactos con los exportadores y los intermediarios extranjeros que compran el producto. La pesca de camarón requiere de embarcaciones y equipo adecuado, por lo que es necesario financiamiento especial, que en muchos casos es otorgado por el propio intermediario, o en otros lo aporta el gobierno mexi-

---

<sup>293</sup> González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). p. 498.

<sup>294</sup> Ortiz Wadgymar, Arturo. *Manual de comercio exterior de México*. México. Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM y Editorial Nuestro Tiempo. 1988, p. 100.

cano. El camarón es una especie cuya explotación está destinada por la ley para las cooperativas pesqueras constituidas, cosa que no opera en la realidad, ya que éstas por problemas de corrupción interna y debilidad frente a los monopolios pesqueros tienen que ceder ante la presión de éstos, aparte de la competencia desleal que ejercen las embarcaciones piratas de Estados Unidos, Japón y otros países, las que, en conjunto, pescan más camarón y otras especies que el conjunto de las nuestras, lo cual constituye un saqueo criminal de nuestra riqueza, frente a la impotencia de nuestros guardacostas.

En situación similar se producen y exportan especies como la langosta, el caracol y el abulón, que difícilmente llega a consumir el mexicano, debido a su alto costo y a lo remunerativo que resultan los precios internacionales. No obstante, estas especies son congeladas en plantas nacionales y se envían al exterior en forma de productos con cierto grado de valor agregado.

**Caracol:** Tratándose del caracol es una especie que se obtiene en la costa del Caribe, en el estado de Quintana Roo, bajo las aguas que forman el conjunto de islas llamadas el Banco Chinchorro, y se dice que es por parte de las cooperativas que ha sido intensiva; cabe aclarar como problema social, que este producto se obtiene por buceo libre, o sea sin equipo, por lo que los pescadores sufren de enfermedades respiratorias diversas entre las que la tuberculosis es preponderante.

**Atún:** Las prohibiciones comerciales al atún proveniente de México y de otros países impuestas por los Estados Unidos, conocidas como embargos atuneros, constituyen un tema de sofisticadas estrategias proteccionistas de que se vale esa nación cuando algún producto de su mercado está en una situación vulnerable. En el caso del atún, el vecino país del norte utilizó mecanismos legislativos que responden de manera encubierta a los intereses de grupos específicos, los cuales derivaron en dos embargos aparentemente diferentes, sustentados en dos legislaciones distintas (1980 y 1990),<sup>295</sup> siendo en realidad dos caras de una misma moneda: el neoproteccionismo.

La guerra del atún bien podría llamarse la disputa entre el "tiburón y el atún", pues el boicot a las exportaciones mexicanas de este producto

---

<sup>295</sup> Caudillo Cisneros, O. Etelvina. *Los embargos atuneros en México, sus impactos y actores sociales*. México. UNAM, universidad Veracruzana p casa Juan Pablos. 2005.

realizado por los Estados Unidos en 1980 y 1990 fue una clara muestra de una práctica de guerra comercial, frente a la cual organismos internacionales que supuestamente deberían interceder por los países débiles, no han hecho nada más que a favor de los poderosos. Esta medida violó el espíritu de cooperación comercial del tan promovido GATT y posteriormente OMC que está en oposición a toda clase de medidas unilaterales como boicots, embargos y bloqueos comerciales, para lo cual se ofrece en teoría la posibilidad de "solución de diferencias" que desde el punto de vista del derecho internacional se negocia pacíficamente.

Sin embargo, con los unilaterales y agresivos embargos atuneros los Estados Unidos pasaron por alto no sólo las soberanías nacionales de muchos países incluso miembros del GATT-OMC, sino las propias normas multilaterales del libre comercio tan propaladas y supuestamente sustanciadas por ellos mismos.

A partir de que se decretó a nivel internacional las 200 millas de zona económica exclusiva como zona exclusiva de pesca, la piratería dejó de ser una actividad legal, razón por la cual en todo el mundo los países fueron celosos de tal patrimonio y en el caso de México se detuvieron a varios barcos atuneros norteamericanos que violando flagrantemente leyes internacionales saqueaban tranquilamente nuestra riqueza pesquera. Sin embargo, pese a que era un acto abiertamente delictivo, los Estados Unidos respondieron en forma virulenta y prepotente al decretar el entonces presidente Carter la congelación de todas las exportaciones atuneras de México por el grave delito de defender nuestra soberanía.

La manera legaloide como justificaron esos actos de piratería (tipificado en la CONVEMAR), fue que de acuerdo con sus leyes pesqueras, es decir la Ley de Conservación y Administración Pesquera de 1976, que consta de cuatro títulos y 29 secciones, en unas 75 cuartillas,<sup>296</sup> y la Ley de Protección de Mamíferos Marinos que en 1989, por presiones de los ecologistas, el congreso estadounidense realizó modificaciones, cristalizándose en 1990, el atún era una especie altamente migratoria, razón por la cual se podría capturar en cualquier parte sin importar que fuera zona exclusiva de pesca. Esto era tan absurdo como decir que dado el carácter migratorio por ejemplo de los patos y aves silvestres, podemos cruzar cualquier frontera y sin permiso alguno cazarlos e incluso explotarlos comercialmente, o bien, de acuerdo al segundo

---

<sup>296</sup> Vargas, Jorge A. *México y la zona de pesca de Estados Unidos*. México. UNAM. 1979. p. 25.

embargo la flota atunera mexicana había excedido la mortandad incidental de delfines en las faenas de captura, consideramos el citado argumento como ideologizante, es decir, encubrir las realidades que dan origen a la aplicación de esa ley.

A lo largo del transcurso de los alegatos de la "guerra del atún", el gobierno mexicano cedió en parte al ofrecerles la posibilidad de pescar en aguas nacionales, simplemente solicitando un permiso y pagando una cuota determinada. Esto resultó inadmisibile para quienes se sienten los dueños del mundo y no fue aceptada en virtud de que había una discrepancia de interpretación jurídica con la ley de pesca de los Estados Unidos, que le confería al atún su alto grado de migratoriedad.

Sin embargo, esa discrepancia al fin se solucionó en 1986, mas no como una concesión a México, sino en virtud de que las industrias atuneras de los Estados Unidos, que dependen en alto grado de la pesca en nuestra zona, vivían una grave crisis que las había llevado a presionar a su gobierno a aceptar los permisos y el pago de la cuota propuesta por nuestro país.

Se reanudaron las exportaciones de atún lo que aunque fuera en forma poco satisfactoria, México volvía a surgir como exportador importante de este producto.

El embargo atunero impuesto a México en 1990 por Estados Unidos, conocido como embargo atún-delfin, debido a la muerte incidental de delfines, se aplicó bajo argumentos de protección ecológica, aduciendo que la flota atunera mexicana de cerco provocaba una alta mortandad de delfines durante la captura del atún, rebasando los límites definidos en la Ley de Protección de Mamíferos Marinos.

Hubo una apelación por el ejecutivo de Estados Unidos, en virtud de que el embargo podría afectar las futuras pláticas sobre un Acuerdo de Libre Comercio, levantándose el embargo temporalmente el 15 de noviembre de 1990, para ser retomado el caso en febrero de 1991, a fin de suspenderlo definitivamente o reactivarlo.

El 20 de febrero de 1991 se anuncia la decisión de la Corte de Apelaciones de San Francisco en la que se dicta la reanudación del embargo.

Desde 1991 a 1999 se establecieron estrategias y acciones varias en las que participaron diferentes actores, con objeto de levantar el embargo a México.

En agosto de 1991, el panel del GATT decidió a favor de México en el reclamo contra Estados Unidos, sin embargo el gobierno de la república decidió posponer presentar ante el Consejo del GATT la resolución favorable a nuestro país sobre el caso del atún.

Además, en enero de 1992, se emitió un embargo secundario a veintisiete países más. Esto representó para nuestro país la pérdida de más de 70% de su mercado externo.

En el mes de marzo de 1999, el National Marine Fisheries Service reportó el resultado de un estudio, por lo que el Departamento de Comercio de Estados Unidos concluyó que, de acuerdo a los estudios realizados por esa instancia de investigación científica, los pescadores mexicanos no provocaban impactos negativos en la población de los delfines durante sus actividades de captura de túnidos, por lo que procedía la modificación al concepto original del Dolphin-Safe, a efecto de que México pudiera utilizarlo, aun pescando con cerco sobre delfines. Así, México se reincorporó como miembro pleno de la CIAT y quedó aparentemente superado el embargo atunero el 29 de abril de 1999.

**Desarrollo del sector pesquero:** Actualmente, las principales limitaciones para una ordenación eficaz son:<sup>297</sup>

- i. *Limitaciones sociales:* como el desempleo y la desigualdad en la distribución de los ingresos llevan a un número cada vez mayor de personas a una actividad con pocas limitaciones como la pesca, los responsables de la ordenación tendrán dificultad para hacer cumplir los reglamentos. México se enfrenta con el dilema de elegir entre el desarrollo económico y la conservación de los recursos naturales.
- ii. *Vacío legal:* la falta de definición de cuestiones concretas, como la sobrepesca, y la ausencia de orientaciones jurídicas y prácticas para afrontarla, es un problema que ha de resolverse. En términos generales, la legislación pesquera debería establecer claramente la necesidad de conseguir la utilización sostenible de todos los recursos naturales marinos.

---

<sup>297</sup> <http://www.fao.org/fi/fcp/es/MEX/profile.htm>

- iii. *Definición de la política*: no se ha definido todavía claramente la sustentabilidad como un objetivo de la ordenación. En lugar de ello, parece seguir teniendo alta prioridad la consecución de las máximas capturas y rentabilidad.
- iv. *Deficiencias institucionales*: es preciso avanzar hacia un sistema institucional más descentralizado que dé facultades a los gobiernos de los estados, sin debilitar a las instituciones federales ni poner en peligro los recursos marinos y pesqueros. Durante los últimos años se han reducido notablemente las capacidades de los órganos responsables de la ordenación, así como de las instituciones de investigación.
- v. *Deficiencias en el funcionamiento de las instituciones*: deberían mejorarse la transparencia, la rendición de cuentas, la información pública y los mecanismos de participación de los interesados en la adopción de decisiones.
- vi. *Capacidades institucionales*: debería asignarse alta prioridad a la mejora del nivel técnico de las instituciones de investigación con el fin de ofrecer una base mejor para la adopción de decisiones y la ordenación.
- vii. *Estrategia de desarrollo*: hay que definir todavía una clara estrategia de desarrollo. Por ejemplo, el actual plan sectorial establece la concesión de permisos de mayor duración como estrategia para reducir la sobreexplotación de los recursos pesqueros. Se empezaron a conceder subvenciones para incrementar la rentabilidad a corto plazo, pero no se han aplicado todavía medidas a largo plazo, tales como regulaciones eficaces del esfuerzo. Los cambios en las políticas que se producen al entrar en funciones una nueva administración son una característica constante que entorpece los progresos a largo plazo en la definición de la política. Un signo del cambio de prioridades es la transferencia de las instituciones relacionadas con la pesca, de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural y Pesca, con el fin de promover el desarrollo del sector pesquero independientemente del ideal de establecer un equilibrio entre la utilización y la conservación de los recursos naturales.

- viii. *Investigación:* se encarga, como su nombre lo indica, de la investigación pesquera del Instituto Nacional de Pesca (INP). Aunque sigue incluyendo trece centros regionales (CRIP) y cuenta con algunos de los investigadores más experimentados del país, las limitaciones presupuestarias han provocado la reducción de al menos 100 de los 400 investigadores y técnicos de su personal. Falta todavía un sólido vínculo de cooperación con las instituciones académicas. Además, la investigación pesquera sigue siendo financiada totalmente con fondos federales y no hay ninguna posibilidad de recibir financiación no gubernamental o privada, lo que da lugar a una grave limitación en el proceso de adopción de decisiones.
- ix. *Educación:* varias universidades, incluidas la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN), varias universidades de los estados y algunas instituciones privadas, ofrecen programas de formación en Ciencias Marinas y Pesca. La calidad de estos programas ha ido mejorando en los últimos años.
- x. *Ayuda exterior:* <http://www.sagarpa.gob.mx/pesca/Anuario> 2000. Existen desde hace varios decenios programas conjuntos de intercambio técnico entre México y los Estados Unidos. La asistencia técnica ofrecida por el Japón ha sido importante en el pasado, sobre todo durante los años setenta y ochenta. México ha establecido programas de cooperación técnica con países de América Central. Desde hace años se recibe asistencia técnica de la FAO. Sin embargo, desde que México se hizo miembro de la OCDE ha dejado de tener derecho a recibir tales fondos.

## CAPÍTULO 3

# Derecho marítimo

SUMARIO: 1. Definición. 2. Historia del *Derecho Marítimo*. 3. Diferencias con el derecho mercantil. 4. Diferencias con el derecho público y el derecho privado. 5. Relación con otras ramas del derecho. 6. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. 7. Doctor Raúl Cervantes Ahumada, fundador de la Cátedra de Derecho Marítimo en México. 8. Puertos y Marina Mercante.

### 1. Definición

*El Derecho Marítimo* en particular, es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos.<sup>298</sup>

El *Derecho Marítimo* es el conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el mar, así como los usos y empleos que de éste pueden realizarse.<sup>299</sup>

El *Derecho Marítimo* se ha definido como el derecho relativo a la navegación. Pero este concepto definidor parece un poco vago. Mejor dicho

---

<sup>298</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. México. Porrúa. 2001. p. 6.

<sup>299</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario jurídico Mexicano*, D-H, vocablo "Derecho Marítimo" por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1002.

debería ser considerado como la rama jurídica que trata de las relaciones e instituciones a que da lugar la utilización del mar y de la navegación.<sup>300</sup>

*Derecho Marítimo* es la rama especializada del derecho, que se ha ocupado y se ocupa de las manifestaciones jurídicas que se relacionan con los actos ejecutados por el hombre sobre el mar, debajo del mar, en navegación, en puertos y costas.<sup>301</sup>

El *Derecho Marítimo* es el conjunto de normas destinadas a regular relaciones humanas que acaecen en el ámbito marítimo.<sup>302</sup>

La expresión *Derecho Marítimo* tiene un carácter amplísimo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar. Así, todas las relaciones jurídicas que tienen al mar por su lugar de origen o por su objeto en sí, quedan contenidas en la expresión *Derecho Marítimo*.<sup>303</sup>

Tradicionalmente, el Derecho Marítimo se ha considerado una rama del Derecho Mercantil, pero la realidad es que en su esencia dicha rama ha traspasado los límites que tal carácter pudiera conferirle, pues no obstante ser pionero en la historia de la formación jurídica, es flexible y novedoso en contraposición al derecho comercial que, por lo menos en nuestro país, es estático y a veces hasta inflexible.

Debe aclararse también la distinción que hacen algunos autores, entre *Derecho Marítimo* y *Derecho del Mar*: como rama que mencionábamos del derecho mercantil, el Marítimo entra al estudio principalmente de la empresa marítima, si se entiende por tal la que se dedica habitualmente al tráfico marítimo; y esto es lógico, pues todo tráfico presupone comercio. Pero resulta que, con el mar como escenario, se efectúan otras operaciones no definitivamente comerciales, como: la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales, etcétera. Y por esta razón, algunos tratadistas europeos, y principalmente italianos, usan también la expresión Derecho de la Navegación, y aún más, éste como parte de un

---

<sup>300</sup> Fariña, Francisco. *Derecho y legislación marítima*. Barcelona. Bosch. 1955. p. 5.

<sup>301</sup> Solís Guillén, Eduardo. *Derecho oceánico*. México. Porrúa. 1987. p. 3.

<sup>302</sup> Ediciones Garriga. *Enciclopedia General del Mar*, Cor-Esn, vocablo "Derecho Marítimo" por Santiago Hernández Yzal, corregida por nosotros. Barcelona. 1992. p. 536.

<sup>303</sup> Olvera de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 11.

rubro mucho más amplio: *Derecho del Mar*, que englobaría, de acuerdo ese criterio, al Marítimo y al de la Navegación.

## 2. Historia del Derecho marítimo

El Derecho marítimo tiene sus raíces en el más remoto pasado y en los inicios su historia se trató unida a la del derecho mercantil. Algunas normas referentes a las actividades marítimas se encuentran en el Código de Hammurabi, en el año 2000 antes de Cristo y en el Código de Manú, en el siglo XIII antes de Cristo.<sup>304</sup>

Fenicia y Cártago, no obstante que fueron pueblos de navegantes, no dejaron rastro de sus normas marítimas, probablemente por el carácter consuetudinario de las mismas.

En Grecia, las Leyes Rodias, en el año 408 antes de Cristo, fueron la primera codificación de contenido marítimo. En Roma existieron acciones que se aplicaban a la actividad marítima, como la acción ejercitoria, así como otras disposiciones: el edicto *Nautae cupones ut stabularii restituant* y la *Lex Rhodia de Jactu*.

En la Edad Media las costumbres seguidas en esta materia se compilaron en estatutos, tales como los de Venecia, Génova y otros. La ciudad de Amalfi quedó constituida en república en el siglo IX y conquistó fama por el floreciente tráfico con los griegos y algunos pueblos orientales.<sup>305</sup> En un principio se rigió por el Código Marítimo de Rodas y más tarde elaboró sus propias leyes marítimas que se conocen como las Tablas de Amalfi (Tavola di Amalfi). Esta colección, descubierta en 1843 en la Biblioteca Imperial de Viena, contiene 66 capítulos, unos escritos en latín y otros en lengua vulgar. La parte latina se remonta al periodo comprendido entre los años 1131 y 1274; la parte italiana al siglo XIV. La primera revela una influencia griega y la última muestra los efectos de la legislación catalana. La mención de Tavola o Tábula se debió probablemente al hecho de que el texto de la ley debía ser expuesto al público en un cuadro colocado sobre las paredes de la curia juzgadora. Las Tablas de Amalfi estuvieron vigentes en la Italia meridional hasta el siglo XVI. Después

<sup>304</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1002.

<sup>305</sup> Olvera de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 19.

fueron suplantadas por el Consulado del Mar, de origen barcelonés que tuvo mayor influencia en el Mediterráneo. Por otra parte, el poderoso desarrollo marítimo de Pisa influyó en la rápida decadencia de Amalfi. Son también de recordarse los Roles de Olerón, las Leyes de Wisby y el Guidon de la Mer.

Por la aplicación que llegaron a tener entre nosotros en la época colonial, son también de citarse las Ordenanzas de Sevilla y los Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla de 1566. También merece ser citada, por la influencia en el derecho posterior, la Ordenanza de la Marina, francesa de Luis XIV, de 1681.<sup>306</sup>

La Ordenanza de Cromwell es la famosa Acta de Navegación de 1651 con la que Cromwell fundó la prosperidad de la marina británica, aportando el principio básico que había de regir a la navegación inglesa durante casi dos Siglos.<sup>307</sup>

En la época moderna hay que hacer referencia a las Ordenanzas de Bilbao que tuvieron aplicación en nuestro país en la época colonial.

Consumada la Independencia se siguieron aplicando las Ordenanzas de Bilbao. En el Decreto de Organización de las juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles, dictado por Santa Anna el 15 de noviembre de 1841, en su artículo 34, fracción IV, se establecía que se reputaban como negocios mercantiles, "el fletamento de embarcaciones".

Puede afirmarse que el carácter tradicionalista del derecho marítimo conservado a través de los siglos está ya muy atenuado y reducido en la actualidad. Una de tantas causas de este fenómeno fue la introducción de la navegación a vapor.<sup>308</sup>

Un notable impulso a la adopción e normas uniformes lo tenemos en ciertos usos generales reconocidos y adoptados en convenios entre diversas categorías de interesados (aseguradores, cargadores, armadores, etcétera).

El proceso típico de unificación legislativa se encuentra todavía en las convenciones y en los tratados internacionales preordenados para atenuar los conflictos de leyes de los Estados contratantes, gracias a una aplicación de normas comunes que éstos se obligan a observar o hacer observar a sus respectivos súbditos. Citaremos como ejemplos los convenios para la asistencia y

---

<sup>306</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila México. 1996. p. 1002.

<sup>307</sup> Olvera de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 23.

<sup>308</sup> Oh era de Luna, Omar. *Manual de Derecho Marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 25.

el abordaje, los convenios sanitarios, contra la trata de esclavos, para la seguridad de la navegación y los convenios sobre polizontes.

La idea de unificación fue lanzada en el siglo XIX por insignes juristas europeos, particularmente italianos, pero fructificó en Inglaterra donde tuvo origen el proyecto de normas sobre la avería común que fue llamado Reglas de York. Después de este primer paso se celebró la Conferencia de Sheffield en 1865 que elaboró un proyecto sobre el contrato de fletamento que no prosperó, y la Conferencia de Amberes en 1877 promovida por la Asociación para la Reforma y codificación de la Ley de Naciones que formuló el conjunto de doce reglas sobre la avería gruesa, desde entonces conocidas como Reglas de York y Amberes. En ellas se sentaban principios sobre tasaciones y contribución a prestar por los diversos intereses afectados en toda avería gruesa. En realidad estos principios provienen del antiguo Derecho de Rodas, tal como se exponían en el libro XIV del Digesto Romano.

En 1890 se celebró en Liverpool una conferencia que modificó el texto de las Reglas de Cork y Amberes y aumentó el número de éstas a 18, consolidándose su adopción en todo el mundo. Más tarde fueron revisadas y ampliadas en 1924 en la Conferencia de Estocolmo; finalmente, en la conferencia celebrada en septiembre de 1950 en Copenhague por la Asociación de Derecho Internacional, se adoptaron nuevas Normas de Interpretación conocidas como Reglas de York Amberes de 1950.

No hemos citado más que los primeros pasos que se han dado en muchas naciones tendientes a la unificación internacional del Derecho marítimo. Mucho se ha hecho y mucho queda por hacer. A pesar del natural escollo que representan los intereses particulares de naciones poderosas, los esfuerzos que se hagan para lograrla han de fructificar.

Hasta este punto se ha considerado sólo el aspecto mercantil, sin embargo, en esta reseña histórica habrá que considerar aspectos constitucionales, ya que desde nuestra primera Constitución se establecen normas sobre la jurisdicción marítima.<sup>309</sup>

La Constitución de 1824, en efecto, estableció dos situaciones importantes para exponer en este recorrido histórico; una de ellas era que el legislador federal no tenía posibilidad de legislar en materia comercial y la otra,

---

<sup>309</sup> Instituto de investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1002.

relativa a la competencia de la Suprema Corte de justicia y de los Tribunales de Circuito para conocer de las "causas del almirantazgo".

Con las Bases Constitucionales de 1835, se disponía, en la base quinta, Artículo 12, fracción IX, dentro de la competencia de la Suprema Corte de justicia, "Conocer de las causas del almirantazgo".

Igual competencia aparece en las Bases Orgánicas de la República Mexicana de 1843, Artículo 118, fracción VII y en el Estatuto Orgánico Provisional de la República Mexicana, Artículo 98, fracción V.

Es hasta la Constitución de 1857 (Artículos 72 y 97), donde se usa la expresión derecho marítimo, al establecer como facultad del Congreso, la de legislar sobre esta rama del derecho y expedir las leyes relativas al derecho marítimo de la paz y de la guerra (Artículo 72 fracción XV); en el Artículo 97 fracción II, se determinaba la competencia de los tribunales federales para conocer de todas las controversias que versaran sobre derecho marítimo.

En el Congreso Constituyente de 1856, sólo se discutió la Facultad del Congreso para legislar sobre el derecho marítimo. Dentro de las observaciones que se hicieron a la inclusión de la fracción XV se expresó que la misma quedaba fuera de lugar, ya que se consideraba que dicho derecho lo forman las naciones entre sí y, por lo tanto, que sería absurda la posición del gobierno de un país que pretendiera establecer el *Derecho marítimo*. Uno de los constituyentes contesta la crítica en el sentido de que esa fracción sólo se refería al *Derecho marítimo* interés. Sometida a discusión la fracción XV que se comenta, fue aprobada por los constituyentes y pasó a formar parte de la Constitución.

Un aspecto muy importante para nuestros fines, fue introducido en la Constitución de 1857, al reformarse el Artículo 72 fracción X de la misma, el 14 de diciembre de 1883, que facultó al Congreso Federal para legislar en materia de comercio.

Esta reforma permitió al Congreso Federal dictar el Código de Comercio de 1884, en el que aparecían las normas legales relativas al comercio marítimo, que formaba parte de los códigos comerciales de esa época. Este código fue derogado por el Código de Comercio de 1889, el que en su Artículo 75, fracción XV, considera como actos de comercio todos los contratos relativos al comercio marítimo y la navegación interior o exterior. El libro tercero del mismo se titulaba "Del comercio marítimo", que se dividía en cinco capítulos: de las embarcaciones; de las personas que intervienen en el comercio

marítimo; de los contratos especiales del comercio marítimo; de los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo, y de la justificación de las averías.

En la Constitución de 1917 es importante para el estudio particular del Derecho marítimo, el contenido de los Artículos 27, 28, 32, 42, 48, 73, 89, 104, 123 y 133, principalmente:<sup>310</sup>

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar;<sup>311</sup>

En los Estados Unidos Mexicanos quedan prohibidos los monopolios, las prácticas monopólicas, los estancos y las exenciones de impuestos en los términos y condiciones que fijan las leyes. El mismo tratamiento se dará a las prohibiciones a título de protección a la industria.<sup>312</sup>

En consecuencia, la ley castigará severamente, y las autoridades perseguirán con eficacia, toda concentración o acaparamiento en una o pocas manos de artículos de consumo necesario y que tengan por objeto obtener el alza de los precios; todo acuerdo, procedimiento o combinación de los productores, industriales, comerciantes o empresarios de servicios, que de cualquier manera hagan, para evitar la libre concurrencia o la competencia entre sí y obligar a los consumidores a pagar precios exagerados y, en general, todo lo que constituya una ventaja exclusiva indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio del público en general o de alguna clase social.

La ley regulará el ejercicio de los derechos que la legislación mexicana otorga a los mexicanos que posean otra nacionalidad y establecerá normas para evitar conflictos por doble nacionalidad.<sup>313</sup>

El ejercicio de los cargos y funciones para los cuales, por disposición de la presente Constitución, se requiera ser mexicano por nacimiento, se reserva a quienes tengan esa calidad y no adquieran otra nacionalidad. Esta reserva también será aplicable a los casos que así lo señalen otras leyes del Congreso de la Unión.

<sup>310</sup> Olvera de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 27.

<sup>311</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 27, párrafo 5.

<sup>312</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 28, párrafos 1 y 2.

<sup>313</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 32.

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del ejército en tiempo de paz y al de la armada o al de la fuerza aérea en todo momento, o desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.

Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones de gobierno en que no sea indispensable la calidad de ciudadano.

El territorio nacional comprende:<sup>314</sup>

1. El de las partes integrantes de la federación;
2. El de las islas, incluyendo los arrecifes y cayos en los mares adyacentes;
3. El de las islas de Guadalupe y las de Revillagigedo, situadas en el Océano Pacífico;
4. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;
5. Las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fija el derecho internacional y las marítimas interiores;
6. El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional.
7. Las islas, los cayos y arrecifes de los mares adyacentes que pertenezcan al territorio nacional, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, de los cayos y arrecifes, los mares territoriales, las aguas marítimas interiores y el espacio situado sobre el territorio nacional, dependerán directamente del Gobierno de la Federación, con excepción de aquellas islas sobre las que hasta la fecha hayan ejercido jurisdicción los Estados.<sup>315</sup>

<sup>314</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 42.

<sup>315</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 48.

El congreso tiene facultad:<sup>316</sup>

1. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra.<sup>317</sup>
2. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal.<sup>318</sup>
3. Las facultades y obligaciones del presidente, son las siguientes:<sup>319</sup>
4. Habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas y fronterizas, y designar su ubicación.<sup>320</sup>

Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:<sup>321</sup>

1. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo;<sup>322</sup>
2. El Congreso de la Unión, sin contravenir a las bases siguientes deberá expedir leyes sobre el trabajo, las cuales regirán:<sup>323</sup>
  - a. Entre los obreros, jornaleros, empleados domésticos, artesanos y de una manera general, todo contrato de trabajo:
  - b. La aplicación de las leyes del trabajo corresponde a las autoridades de los Estados, en sus respectivas jurisdicciones, pero es de la competencia exclusiva de las autoridades federales en los asuntos relativos a:<sup>324</sup> Aquellas que ejecuten trabajos en zonas federales o que se encuentren bajo jurisdicción federal, en las aguas territoriales o en las comprendidas en la zona económica exclusiva de la Nación.
  - c. Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebra-

<sup>316</sup> Diario oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 73.

<sup>317</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 73, Fracción XIII.

<sup>318</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 73, Fracción XVII.

<sup>319</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 89.

<sup>320</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 89, Fracción XIII.

<sup>321</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 104.

<sup>322</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 104, Fracción II.

<sup>323</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 123, Segundo párrafo, A.

<sup>324</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 123, Segundo párrafo, A, XXXI, b) ,3.

dos y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.<sup>325</sup>

### 3. Diferencias con el derecho mercantil

El Código de Comercio de 1889, fue dictado en uso de facultades extraordinarias por el Presidente de la República; sin embargo, el congreso no señaló dentro de las facultades que delegó en el ejecutivo la de legislar en materia marítima, por lo que la validez constitucional del código en esta materia pudo ser cuestionada. A fines del siglo pasado, un insigne tratadista mexicano, expresa en su obra que en el aspecto del derecho mercantil marítimo existía una dualidad de facultades del congreso, al poder legislar en virtud de la facultad que le permitía dictar leyes relativas al Derecho marítimo y la facultad que tenía de expedir un Código Mercantil. Se estima que esta aparente dualidad deriva de puntos de vista que se tomaban en la época en que se dictó el código, en que el Derecho marítimo, en un amplio sentido, se concebía como el régimen al que se sujetaban las relaciones que se referían al comercio marítimo y que quedaban comprendidas en códigos considerados como normativos de relaciones privadas.<sup>326</sup>

Estimamos que en nuestro derecho, en ningún caso se da la posibilidad de que el *Derecho marítimo* se considera como una rama del derecho mercantil, lo que sí ocurre en otros países latinos, cuya inspiración sirvió de base para dictar nuestro Código de Comercio, situación que se refleja en algunas definiciones que dan ciertos tratadistas extranjeros, en los que se destaca el carácter mercantil del mismo.

Para nosotros el Derecho marítimo es una rama autónoma del derecho independientemente de razonamientos de carácter técnico, por razones de orden constitucional. Esta situación que viene desde la Constitución de 1857, se repite en nuestra Constitución vigente, que ha sido objeto de adicio-

---

<sup>325</sup> Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917. Artículo 133.

<sup>326</sup> Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario Jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1003.

nes posteriores en esta materia, dictadas en 1960 y 1980, respecto a la plataforma continental y a la zona económica exclusiva.

Las disposiciones constitucionales que se refieren al Derecho marítimo, fueron dictadas años antes de la adición al artículo 72 de la Constitución de 1857, que permitió legislar sobre un Código de Comercio Federal. Por otra parte, al hacerse la adición, no se hizo ninguna referencia a una posible unión entre ellas.

Si examinamos las normas que actualmente se refieren al derecho constitucional marítimo, o sea la fracción XIII del Artículo 73, vemos que establece la facultad del congreso para dictar las leyes correspondientes a esa rama del derecho; y en el Artículo 104, fracción II, fija una competencia exclusiva a los tribunales federales, para conocer de esa materia. Lo que impone la necesidad de definir el Derecho marítimo, o sea, que hay que precisar cuáles son las controversias marítimas, pues cuando a un juez federal se le presenta una demanda en la que su competencia se funda en la fracción II del Artículo 104 constitucional, para que admita la demanda debe comprobar, previamente, que el caso corresponde a la jurisdicción marítima. Desgraciadamente, no obstante que tiene más de un siglo la competencia de los tribunales federales para conocer de las controversias que versan sobre el derecho marítimo, todavía en este momento no se encuentra decisiones judiciales y menos jurisprudencia sobre el particular. En términos generales, se estima que la definición propuesta al principiar esta voz podría servir para aclarar el contenido y alcance del derecho marítimo.

#### 4. Diferencias con el derecho público y el derecho privado

La distinción tradicional en derecho público y privado, no tiene definitiva relevancia en el campo del *Derecho marítimo*; y es que desde sus remotos orígenes, éste ha presentado rasgos propios y originales que más tarde sirvieron acaso para conformar principios del comercio terrestre.<sup>327</sup> Pero hoy día, con los avances políticos de carácter internacional; con la eficacia de Tratados para el control público; con las medidas de seguridad y vigilancia que todos los Estados perfeccionan día a día, el *Derecho marítimo* toma relevancia dentro del ámbito del derecho público, y deja más clara su diferenciación respecto

<sup>327</sup> Opera de luna, Ornar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 12.

al Derecho marítimo privado, sin que deje de existir conexión entre ambas facetas, a través de sus afinidades particulares, independientes de la actividad especulativa de los ciudadanos, declarada en torno al buque y por medio del buque. Y, siendo tan amplia esa gama de actividades, resulta más correcto hablar de un Derecho marítimo privado, que de un derecho comercial marítimo.

Dentro de la tradicional clasificación de derecho público y derecho privado, habrá que considerar la posición del derecho marítimo. En esta materia se puede apuntar un cambio importante en relación con el concepto general que se puede tener de la disciplina y que deriva de la nota de mercantilidad que se atribuye a los negocios marítimos, la que se encuentra establecida en el Artículo 75, fracción XV del Código de Comercio. Estimamos que esta nota de mercantilidad ha sido superada por normas de la Constitución, que nos conducen a afirmar la independencia y autonomía de esta rama del derecho.<sup>328</sup>

En la época en que se dictó el Código de Comercio, como ya se expresó anteriormente, el derecho marítimo ¿y así se plasma en los códigos de comercio? se consideraba como una parte del derecho mercantil, designándolo como derecho comercial marítimo, y tal es su naturaleza en otros países latinos, con la consecuencia lógica de que su posición era preponderantemente de derecho privado, agregándose una reglamentación administrativa, fuera del código, a través de numerosas disposiciones.

Esta concepción en la actualidad no puede ser aceptada, ya que el Derecho marítimo es una rama con características que no pueden ubicarla sólo en el derecho privado; por el contrario, la influencia y campo del derecho público en esta materia se presenta con mayor fuerza y amplitud, aunque todavía cubre instituciones consideradas como privadas, como sería el caso de la responsabilidad del porteador (piénsese, en cambio, en las facultades como autoridad del capitán). De esta situación resulta que tratar de dividir tajantemente las disposiciones de carácter público, de las privadas, en esta rama del derecho, representa serias dificultades, pues las materias se entrelazan de tal manera que su separación absoluta no resulta fácil.

---

<sup>328</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1003.

## 5. Relación con otras ramas del derecho

El *Derecho marítimo* actual, que se ha formado con la tradición y el modernismo, se encuentra relacionado con casi todas las disciplinas jurídicas, si bien sólo con algunas mantiene vínculos muy estrechos.<sup>329</sup>

En puntos anteriores se puso de relieve la relación fundamental que tiene este derecho con el constitucional; ya se citaron los Artículos 73 fracción XIII y 104, fracción II de la Constitución, cuya redacción viene desde la Constitución de 1857; pero en esta materia nuestra Ley Suprema no ha permanecido estática, ya que a través de reformas se han incorporado a los artículos 27, 42 y 48 las nuevas instituciones que han surgido en esta época, como son la plataforma continental y la zona económica exclusiva.

El derecho administrativo es otra rama que mantiene relaciones estrechas con el marítimo dentro de las regulaciones correspondientes a los aspectos fiscales, aduanales, migratorios y de sanidad.

Otra rama que mantiene relaciones muy importantes con el marítimo es el derecho internacional, tanto público como privado. Las propias definiciones de estas disciplinas, derecho internacional y derecho marítimo, resuelven por nosotros ese apartado; veamos:<sup>330</sup>

El derecho internacional o derecho de gentes rige las relaciones entre los sujetos o personas de la comunidad internacional.

El Derecho marítimo, como ya mencionamos, es el que estudia la empresa marítima, entendida ésta como la dedicada habitualmente al tráfico marítimo.

Y esta empresa marítima, es representada naturalmente por navieros de un determinado país, que operan constantemente fuera de él, porque en la actualidad, la mayor parte del comercio entre naciones se realiza por transportes marítimos internacionales, por lo que nacido el Derecho Marítimo para regular el tráfico comercial a través de os mares, su ámbito habrá de ser, como el de los mares, internacionales, evitando que entren en conflicto legislaciones locales que contienen soluciones diversas y contradictorias.

---

<sup>329</sup> Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario jurídico Mexicano, D-H, vocablo "Derecho Marítimo"* por Ramón Esquivel Ávila. México. 1996. p. 1004.

<sup>330</sup> Olvera de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. P. 15.

De ahí que resulte relativamente fácil generalizar instituciones del Derecho Marítimo en legislaciones de los países más alejados entre sí y con características muy diferentes en otras ramas del Derecho.

Y así se observa a través de su historia: épocas hubo en que el Derecho Marítimo consuetudinario era uniformemente aplicado en todos los países con tráfico marítimo, situación que decayó por transformaciones técnicas y políticas, que hoy día, y poco a poco, van decayendo nuevamente, y dando lugar a la unificación del Derecho marítimo, con base a estos procedimientos principales:

a) Utilización de usos, reglas y condiciones uniformes de carácter contractual.

b) Convenios Internacionales, que ratifican e incorporan a su legislación los países firmantes, y

c) Leyes uniformes internacionales.

Y es claro que para realizar estos procedimientos convenientes al Derecho Marítimo, ha de acogerse al Internacional, por lo que es claro que las dos disciplinas han tenido y tendrán que seguir líneas paralelas, en el logro de sus más altos fines.

Son también muy importantes las relaciones que tiene esta materia con el derecho procesal. Se presenta dentro del aspecto procesal una cuestión que tendrá que ser considerada sobre la definición expresa del tribunal competente. En la Ley Orgánica del Poder judicial de la Federación no se encuentra disposición alguna sobre la jurisdicción marítima, por lo que en tales condiciones sólo se tiene la disposición constitucional que determina la exigencia de su conocimiento por los tribunales federales (artículo 104, fracción II). Sobre este punto también hay que llamar la atención del problema que se presenta para definir el procedimiento aplicable a los juicios marítimos, ya que se estima que no se puede acudir a procedimientos establecidos para otros derechos, a menos que el legislador hiciera un reenvío a los mismos, basándose sólo en la supletoriedad que, por otra parte, no se encuentra admitida en la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En relación con el derecho mercantil, se considera que también es una rama con la que el marítimo mantiene vínculos, derivados de que en el desarrollo de los negocios marítimos, las relaciones no sólo se reducen a las instituciones marítimas establecidas en la Ley de Navegación y Comercio Marí-

timos, sino que en la vida de los negocios se requiere aplicar instituciones del derecho comercial, como serían los casos de sociedades, contratos, títulos de crédito, operaciones bancarias.

Otras ramas del derecho que mantienen relaciones con éste son: el laboral, el militar, el penal, el civil.

El contenido que entre nosotros, en términos generales, corresponde al derecho marítimo sería: los espacios marítimos; el régimen administrativo de la navegación; del comercio marítimo en que se comprenden el buque,<sup>331</sup> la utilización del buque, la empresa marítima, la fortuna de mar y el abandono; las personas, tripulación y capitanes; de los contratos de arrendamiento de nave, fletamento en sus diversas variedades y seguro marítimo; averías gruesas y de las maniobras en los puertos.

Inmutable a pesar de los trastornos sociales, el Derecho marítimo ha llegado a nosotros a través de la historia de los últimos cinco siglos de la humanidad, prácticamente igual a como se conoció en los primeros días en que la navegación estableció relaciones entre los pueblos; así, se ha mostrado como un precursor audaz del derecho terrestre, tanto desde puntos de vista jurídicos, como económicos e incluso sociales.<sup>332</sup>

Por eso, si la expresión legítima de la ley positiva debe buscarse en principios como la solidaridad y la interdependencia social, ninguna rama del derecho como la que nos ocupa, puede darnos mejor ese reflejo.

Y es que en el Derecho marítimo es notable la importancia de los usos, formados desde siempre en el tráfico marítimo con absoluta independencia de los usos mercantiles terrestres y, como dice Joaquín Garrigues, a veces en contraposición a ellos. Y son reconocidos los usos precisamente como fuentes realmente originales del derecho.

Así, histórica, política y jurídicamente es reconocida la actividad relacionada con el tráfico marítimo, como pionera en la creación de instituciones.

## 6. Ley de navegación y comercio marítimos

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos consta de 328 Artículos.<sup>333</sup>

Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de

<sup>331</sup> Chorley, Lord y Giles, O.C. *Derecho marítimo*. Barcelona. Bosch. 1962. p. 125.

<sup>332</sup> Olieria de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. p. 16.

<sup>333</sup> Diario Oficial de la Federación del 1 de junio de 2006.

junio de 2006, siendo Vicente Fox Quesada, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.<sup>334</sup>

El ámbito de la aplicación de la ley.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, podemos notar que esta ley es de orden público y tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.<sup>335</sup>

Quedan exceptuados de las disposiciones de esta ley las embarcaciones y artefactos navales de uso militar, pertenecientes a la Secretaría de Marina.

Menciona que para efectos de esta ley se entenderá por:<sup>336</sup>

- I. **Secretaría:** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- II. **Navegación:** La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.
- III. **Comercio marítimo:** Las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.
- IV. **Embarcación:** Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.
- V. **Artefacto naval:** 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.

---

<sup>334</sup> El Reglamento de la Ley de Navegación fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 16 de noviembre de 1998 y su última reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de abril de 2005. Este Reglamento se expidió siendo Ernesto Zedillo Ponce de León, presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

<sup>335</sup> Título primero. Disposiciones generales. Capítulo I. Ámbito de aplicación de la ley. Artículo 1.

<sup>336</sup> Artículo 2.

- VI. **Marina mercante:** El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo.
- VII. **Contaminación marina:** La introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o la utilización legítima de las vías generales de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los tratados internacionales.
- VIII. **Propietario:** La persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.
- IX. **Naviero o empresa naviera:** Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.
- X. **Operador:** La persona física o moral que sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.
- XI. **Tratados internacionales:** Los tratados internacionales en la materia en los que los Estados Unidos Mexicanos sean parte.
- XII. **Desguace:** El desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas, así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.
- XIII. **Dragado:** Retiro, movimiento y/o excavación de suelos cubiertos o saturados por agua. Acción de ahondar y limpiar para mantener o incrementar las profundidades de puertos, vías navegables o terrenos saturados por agua; sanear terrenos pantanosos, abriendo zanjas que permitan el libre flujo de las aguas; eliminar en las zonas donde se proyectan estructuras, los suelos de mala calidad.

Regula que son Vías Generales de Comunicación por Agua o Vías Navegables:<sup>337</sup>

- a) El mar territorial, la zona económica exclusiva y las aguas marinas interiores;
- b) Los ríos navegables y sus afluentes que también lo sean, los vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, así como canales que se destinan a la navegación, siempre que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar, o que en todo o en parte sirvan de límite al territorio nacional, o a dos o más entidades federativas, o que pasen de una entidad federativa a otra, o crucen la línea divisoria con otro país; y
- c) Los vasos, lagos, lagunas interiores navegables.
- d) Comenta que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.<sup>338</sup>

Que para efectos de esta ley, las embarcaciones y los artefactos navales, serán objeto de una regulación idéntica, exceptuando los señalados en el artículo 10 fracción I, inciso e) de esta ley.

Ordena que las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación nacional, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.<sup>339</sup>

Que las embarcaciones y los artefactos navales extranjeros que se encuentren en las vías generales de comunicación por aguas mexicanas quedarán sujetos por ese sólo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación nacional.

Dice que a falta de disposición expresa de esta Ley, sus reglamentos y de los Tratados Internacionales se aplicarán de acuerdo a la materia supletoriamente.<sup>340</sup>

---

<sup>337</sup> Artículo 3.

<sup>338</sup> Artículo 4.

<sup>339</sup> Artículo 5.

<sup>340</sup> Artículo 6.

- I. La Ley General de Bienes Nacionales;
- II. La Ley Federal del Mar;
- III. La ley de Puertos;
- IV. El Código de Comercio y la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito;
- V. La Ley Federal de Competencia Económica;
- VI. La Ley Federal de Procedimiento Administrativo;
- VII. Los Códigos Civil Federal y Federal de Procedimientos Civiles;
- VIII. La Ley del Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros;
- IX. La Ley Federal del Trabajo; y
- X. Los usos y las costumbres marítimas internacionales.

**La autoridad marítima:** Manda que la autoridad marítima en materia de Marina Mercante, la ejerce el Ejecutivo Federal a través de:<sup>341</sup>

- I. La secretaría, por sí o por conducto de las capitanías de puerto;
- II. Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas; y
- III. El cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta Ley determine.

Menciona que son atribuciones de la secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:<sup>342</sup>

- I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua y de la Marina Mercante, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley;
- II. Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su intérprete en la esfera administrativa;
- III. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante;

<sup>340</sup> Capítulo II. Autoridad Marítima. Artículo 7.

<sup>341</sup> Artículo 8.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

- IV. Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas;
- V. Abanderar y matricular las embarcaciones, así como los artefactos navales mexicanos y llevar el Registro Público Marítimo Nacional;
- VI. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación y para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en los términos de esta Ley; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;
- VII. Otorgar concesiones para la construcción, operación y explotación de vías navegables, en los términos del reglamento respectivo;
- VIII. Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;
- IX. Regular y vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como auxiliar a la Secretaría de Marina dentro de sus respectivos ámbitos de competencia;
- X. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayuda a la navegación, radiocomunicación marítima y control de tránsito marítimo;
- XI. Establecer y organizar un cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en aguas interiores;
- XII. Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente de acuerdo con esta Ley y su reglamento;
- XIII. Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;
- XIV. Inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados y Convenios internacionales;
- XV. Otorgar autorización de inspectores a personas físicas, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los tratados internacionales, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;
- XVI. Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navega-

- ción costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia no existan condiciones de competencia efectiva;
- XVII. Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presume la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados internacionales;
- XVIII. Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia en los términos del reglamento respectivo y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;
- XIX. Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;
- XX. Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia, cuando presume la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica; así como coadyuvar en la investigación correspondiente;
- XXI. Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias señaladas en esta Ley; y
- XXII. Las demás que señalen otras disposiciones legales aplicables. Ordena que cada puerto habilitado tendrá una capitanía de puerto, dependiente de la Secretaría, con una jurisdicción territorial y marítima delimitada; con las siguientes atribuciones:<sup>343</sup>
- I. Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional;
  - II. Otorgar permisos para la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y de turismo náutico dentro de las aguas de su jurisdicción, con embarcaciones menores, de acuerdo al reglamento respectivo;

---

<sup>343</sup> Artículo 9.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

- III. Autorizar arribos y despachos de las embarcaciones y artefactos navales;
- IV. Vigilar que la navegación, las maniobras y los servicios portuarios a las embarcaciones se realicen en condiciones de seguridad, economía y eficiencia;
- V. Supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y control de tráfico marítimo en su caso, y de ayudas a la navegación;
- VI. Requerir los certificados e inspeccionar a cualquier embarcación, de conformidad con lo establecido en las fracciones XIII y XIV del artículo anterior;
- VII. Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la marina mercante mexicana;
- VIII. Ordenar las maniobras que se requieran de las embarcaciones cuando se afecte la eficiencia del puerto; turnar a la Secretaría las quejas que presenten los navieros en relación con la asignación de posiciones de atraque y fondeo, para que ésta resuelva lo conducente;
- IX. Coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones en las aguas de su jurisdicción;
- X. Dirigir el cuerpo de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación interior;
- XI. Realizar las investigaciones y actuaciones de los accidentes e incidentes marítimos, portuarios, fluviales y lacustres relativos a embarcaciones que se encuentren en el ámbito de su jurisdicción, de conformidad con las disposiciones aplicables de esta Ley, y actuar como auxiliar del Ministerio Público para tales investigaciones y actuaciones;
- XII. Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones, en el término establecido en la fracción II del Artículo 35 de esta Ley;
- XIII. Imponer las sanciones en los términos de esta Ley; y
- XIV. Las demás que las leyes le confieran.

Menciona que las policías federales, estatales y municipales, auxiliarán a la capitanía de puerto cuando así lo requiera, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia.

Dice que en uso de sus facultades, el capitán de puerto es la máxima autoridad, por lo que le estará prohibido someter sus decisiones al criterio de las administraciones portuarias.

Continúa la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la siguiente manera:

**Título segundo. De la Marina Mercante.**

Capítulo I. Abanderamiento y matrícula de embarcaciones.

Capítulo II. Registro público marítimo nacional.

Capítulo III. Empresas navieras.

Capítulo IV. Agentes navieros.

Capítulo V. Tripulación.

Capítulo VI. Educación marítima mercante.

Capítulo VII. De la coordinación administrativa en materia de desatención de tripulaciones extranjeras en embarcaciones extranjeras.

**Título tercero. De la navegación.**

Capítulo I. Régimen de navegación.

Capítulo II. Arribo y despacho de embarcaciones.

Capítulo III. Pilotaje.

Capítulo IV. Remolque maniobra en puerto.

Capítulo V. Señalamiento marítimo, y ayudas a la navegación.

Capítulo VI. De las inspecciones.

Capítulo VII. Prevención y control de la contaminación marina.

**Título cuarto. De la propiedad de las embarcaciones.**

Capítulo I. Disposiciones generales.

Capítulo II. Modos de adquisición de la propiedad.

Capítulo III. Copropiedad marítima.

Capítulo IV. Amarre, abandono y desguace de embarcaciones.

Capítulo V. De los privilegios marítimos.

Capítulo VI. De la hipoteca marítima.

**Título quinto. De los contratos de utilización de embarcaciones.**

Capítulo I. Disposiciones comunes.

Capítulo II. Contrato de arrendamiento a casco desnudo.

Capítulo III. Contratos de fletamento.

Capítulo IV. Contrato de transporte marítimo de mercancías.

Capítulo V. Contrato de transporte marítimo de pasajeros.

Capítulo VI. Contratos de remolque transporte.

**Título sexto. De los riesgos y accidentes de la navegación**

Capítulo I. Abordajes.

Capítulo II. Averías.

Capítulo III. Búsqueda, rescate y salvamento.

Capítulo IV. Remociones y derelictos o restos de naufragio.

Capítulo V. Responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos.

Capítulo VI. Investigación de accidentes o incidentes marítimos.

**Título séptimo. Del seguro marítimo.**

Capítulo I. Disposiciones comunes.

Capítulo II. Seguro de mercancías.

Capítulo IV. Seguro de fletes.

Capítulo V. Seguro de responsabilidad civil.

Capítulo VI. Dejación de bienes asegurados.

**Título octavo. De las compraventas marítimas.**

Capítulo único. Disposiciones generales.

**Título noveno. Disposiciones procesales marítimas.**

Capítulo I. Disposiciones generales.

Capítulo II. Embargo o retención de embarcaciones o carga.

Capítulo III. Ejecución de la hipoteca marítima.

Capítulo IV. Reclamación por abordaje.

Capítulo V. Declaración, compromiso y liquidación por avería común.

Capítulo VI. Remuneración por salvamento.

Capítulo VII. Limitación de la responsabilidad civil.

## Título décimo. Sanciones.

### Capítulo único. Disposiciones generales.

La parte final de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se refiere a los artículos transitorios, y menciona que se abroga la Ley de Navegación publicada el 4 de enero de 1994 y sus reformas de 23 de enero de 1998 y 26 de mayo del 2000.<sup>344</sup>

Dice que se abroga la Ley de Navegación y Comercio Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de noviembre de 1963.<sup>345</sup>

Regula que quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.<sup>346</sup>

Ordena que la secretaría y demás autoridades competentes que regulen actividades establecidas en esta ley deberán, dentro del término de ciento ochenta días, expedir las disposiciones reglamentarias derivadas de esta Ley y en tanto no sean expedidas se continuarán aplicando las vigentes, en lo que no se opongan al ordenamiento.<sup>347</sup>

El reglamento respectivo establecerá los regímenes de navegación permitidos para cada tipo de embarcación pesquera, atendiendo a las disposiciones aplicables sobre la seguridad de la vida humana en el mar.

Los permisos y autorizaciones otorgadas con anterioridad a la fecha de promulgación de la presente ley, continuarán en vigor hasta el término de su vigencia.<sup>348</sup>

Las solicitudes de permisos o autorizaciones, que se encuentren en proceso de trámite al entrar en vigor la presente ley, quedarán sujetas al régimen y condiciones previstos por ésta.<sup>349</sup>

Las embarcaciones que al entrar en vigor esta ley se ubiquen en los supuestos señalados en el Artículo 89 de la misma, tendrán un plazo de treinta días hábiles para ser retiradas sin que la capitanía del puerto competente declare su abandono.<sup>350</sup>

---

<sup>344</sup> Artículo Primero.

<sup>345</sup> Artículo Segundo.

<sup>346</sup> Artículo Tercero.

<sup>347</sup> Artículo Cuarto.

<sup>348</sup> Artículo Quinto.

<sup>349</sup> Artículo Sexto.

<sup>350</sup> Artículo Séptimo.

El Ejecutivo Federal deberá publicar los reglamentos de esta ley en un año calendario a contar a partir de la fecha de publicación de la presente ley en el Diario Oficial de la Federación.<sup>351</sup>

La presente ley entrará en vigor a los treinta días naturales siguientes de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.<sup>352</sup>

Los certificados de competencia, así como los nombramientos de pilotos de puerto, expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley, serán respetados y tendrán plena vigencia. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en un plazo no mayor de noventa días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de esta ley, realizará el canje de los permisos para la prestación del servicio de pilotaje por los respectivos certificados de competencia previstos en el Artículo 56 de esta ley a favor de sus titulares, para lo cual no exigirá mayor requisito de la presentación del propio permiso.<sup>353</sup>

Lo firman en México, D.F., el 27 de abril de 2006, la Diputada Marcela González Salas P., Presidenta; el Senador Enrique Jackson Ramírez, Presidente; el Diputado Marcos Morales Torres, Secretario; y la Senadora Yolanda E. González Hernández, Secretaria.

Y termina la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, mencionando que en cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, se expidió el presente decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, Distrito Federal, a los treinta días del mes de mayo de dos mil seis. Lo firman Vicente Fox Quesada, y el Secretario de Gobernación, Carlos María Abascal Carranza.

## **7. Doctor Raúl Cervantes Ahumada, fundador de la Cátedra de Derecho Marítimo en México**

El doctor Raúl Cervantes Ahumada, abogado postulante, jurista, poeta, cuentista y profesor emérito universitario, nació el 24 de junio de 1912, en El Amole, Municipio de Guasave, Sinaloa, México.

---

<sup>351</sup> Artículo Octavo.

<sup>352</sup> Artículo Noveno.

<sup>353</sup> Artículo Décimo.

Fue licenciado y doctor en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México, y Diplomado en Estudios Superiores por la Facultad Internacional para la Enseñanza del Derecho Comparado, de Estrasburgo, Francia.<sup>354</sup>

Reconocido como uno de los más grandes juristas mexicanos, dedicó gran parte de su vida a la docencia, mediante la cual formó a numerosas generaciones de profesionales en Derecho. Fue Profesor Emérito de la UNAM, en cuya Facultad de Derecho impartió cátedra desde 1941. Su carrera académica abarcó numerosos cargos, entre ellos los de profesor de asignatura de Derecho mercantil; profesor de tiempo completo; fundador de la cátedra de Derecho marítimo, director del seminario de Derecho mercantil, consejero universitario, jefe de la división de estudios de posgrado, y miembro de comisiones y organismos relacionados con la actividad universitaria.

Fue rector de la Universidad Autónoma de Sinaloa, y profesor huésped en universidades nacionales y en el extranjero.

Investigador y autor de libros de texto, entre los que figuran: *Derecho Mercantil; Títulos y operaciones de crédito; Derecho de quiebras; Derecho marítimo; La sociedad de responsabilidad limitada en el Derecho mercantil mexicano; El descuento bancario; La soberanía de México sobre las aguas territoriales y el problema de la plataforma continental*; así como otras obras en francés e inglés, editadas por la organización de las Naciones Unidas, así como en español editados por organismos de Centro y Sudamérica.

Su tesis sobre las "Doscientas millas de mar jurisdiccional" sentó bases internacionales en la Convención Sobre el Derecho del Mar, suscrita en Jamaica, y permitió que nuestro país incrementase su extensión marítima, donde pasaron a jurisdicción mexicana las aguas que antes eran internacionales, con lo cual se incrementó, considerablemente, nuestro patrimonio marítimo.

Otras aportaciones del jurista Cervantes Ahumada han sido los proyectos que dieron vida a la Ley Orgánica de 1945 a la UNAM; y a la Universidad Autónoma de Sinaloa, a partir de 1946.

Fue consejero de la presidencia de la república, durante los regímenes de Adolfo Ruiz Cortines y Adolfo López Mateos; presidente honorario de la Suprema Corte de Haití y miembro del Cuerpo Internacional de Conciliadores en Materia de Tráfico Marítimo.

---

<sup>354</sup> <http://www.sinaloa.gob.mx/NR/rdonlyres/660B2B70-2399-4549-8391-3758EAA880A2/0/DRRAUCERVANTES.doc>

Entre sus distinciones recibió el grado de la Universidad Autónoma de Sinaloa y la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca. Fue Caballero de la Legión de Honor de Francia, Premio Sinaloa Ciencias y Artes 1988; y Miembro Fundador de El Colegio de Sinaloa.

Falleció el 4 de abril de 1997. Su nombre está inscrito en el Muro del Honor del H. Congreso del Estado de Sinaloa.

**Sus inicios:** Raúl Cervantes Ahumada<sup>355</sup> fue el séptimo de once hijos que procrearon don Serafín Cervantes Zepeda y doña Rafaela Ahumada Ahumada. Su padre fue ganadero y agricultor de ideas liberales y su señora madre una dama profundamente católica. Sus hermanos fueron Juan, Serafín, Rafaela, Flaviano, Luis Antonio, José, Amparo, Óscar Guillermo, María y Bertha. En el año 2000, José, residía en la ciudad de Culiacán, y Bertha, en la ciudad de Guasave.

Don Raúl desciende por línea directa de don Felipe Cervantes, su bisabuelo, un rico terrateniente de la región, cuyos dominios a principios del siglo XIX se extendían a más de cien kilómetros a la redonda. Su abuelo, afiliado al movimiento liberal republicano, de nombre Antonio Canuto Rey Cervantes, combatió en la guerra de Reforma y contra el Imperio de Maximiliano y los franceses.

Los primeros años de la vida del niño Raúl transcurrieron felices y apacibles entre juegos y lecturas infantiles, siempre bajo el cuidado y protección de su nana Albina Cervantes Leyva, quien hasta el año de 1999 vivía, en el pueblo de Las Cañadas, de la ciudad de Guasave.

Raúl Cervantes Ahumada manifestó a muy temprana edad su inclinación a la lectura y apego al estudio de la geografía e historia. Se dice que aprendió a leer a los cuatro años de edad, realizando además de manera informal sus estudios primarios, pues no acudió a una escuela oficial en su tierra natal. Sus mentores particulares fueron Petra y Néstor Álvarez, e inocencia Gil, quienes lo instruyeron personalmente y animaron a proseguir con paso seguro en el camino de las letras.

Continuó sus estudios en la ciudad de Culiacán, ingresando al Seminario Conciliar de Sinaloa, donde cursó varias asignaturas, entre ellas literatura, historia, filosofía y latín; sin embargo, por carecer de vocación para el sacer-

---

<sup>355</sup> [http://www.congresosinaloa.gob.mx/murodehonor2/raul\\_cervantes.htm](http://www.congresosinaloa.gob.mx/murodehonor2/raul_cervantes.htm)

docio, aún siendo pequeño de edad regresó a su hogar en El Amole, para ayudar a su padre como secretario, convirtiéndose así en su brazo derecho.

Años más tarde, a raíz de la quiebra de los negocios familiares, enfermedades de sus hermanos mayores Juan y Serafín, y también por la muerte de su padre, el joven Raúl tuvo necesidad de trabajar en el entonces pueblo de Guasave, empleándose como tesorero del ayuntamiento, hecho insólito, pues aún no había adquirido la mayoría de edad. Ello sucedió de 1931 a 1932.

Al pretender ingresar al Colegio Civil Rosales, con la finalidad de cursar estudios preparatorios, el joven Raúl no pudo acreditar su instrucción primaria, por lo que para salvar ese obstáculo se vio en la necesidad de presentar un examen general del nivel básico con el fin de obtener el certificado, comprendiendo los temas de la enseñanza vistos en los seis años de duración del programa, el que aprobó con relativa facilidad. En el plantel rosalino tuvo como profesor de historia a Elíseo Leyzaola; en matemáticas al ingeniero Matías Ayala; a doña María Trucíos en ciencias de la naturaleza, en tanto que el profesor Antonio Canale le impartió clases de francés.

Raúl Cervantes, optó por la carrera de Licenciado en Derecho que ofrecía el Colegio Civil Rosales, donde cursó los dos primeros años, siendo además profesor de literatura e historia en el nivel de preparatoria en los años de 1935 y 1936, asimismo ocupó el cargo de Presidente de la Federación de Estudiantes de Sinaloa (FEUS) en 1935.

En Culiacán comenzó a practicar la abogacía en el despacho jurídico del licenciado Fortino Gómez.

Al cerrarse el Colegio Civil Rosales por problemas políticos, Raúl se trasladó a la Ciudad de México con el fin de culminar sus estudios profesionales de la carrera de Licenciado en Derecho, por lo que ingresó a la Escuela Nacional de jurisprudencia, graduándose en 1939 con la tesis: "Hacia un concepto marxista del derecho". De 1940 a 1944, Raúl Cervantes Ahumada fungió como secretario de la Biblioteca Nacional de México.

Además de haber obtenido el grado de doctor ex officio en Derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México en 1950, realizó entre 1963 y 1965, varios diplomados en estudios superiores de Derecho Comparado en la Facultad Internacional para la Enseñanza del Derecho Comparado, en Estrasburgo, Francia.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

Desde 1941, hasta su muerte, fue profesor de Derecho Mercantil, por oposición, en la Escuela Nacional de jurisprudencia, hoy, Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México. Fue también profesor fundador de la cátedra de Derecho Marítimo en la Facultad de Derecho de la UNAM en 1944.

En 1945, fue llamado a Culiacán por el gobernador general Pablo Macías Valenzuela para fungir como Rector de la Universidad de Sinaloa, y habiéndose regresado ese mismo año a la Ciudad de México, continuó sus labores docentes en la Facultad de Derecho de la UNAM, siendo en 1950 profesor fundador del programa del doctorado en derecho, dependiente de dicha facultad, y varias décadas después, de 1982 a 1992, sería jefe de la División de Estudios de Posgrado.

Entre las diversas responsabilidades que tuvo a lo largo de su fructífera vida en los cargos de todo tipo que desempeñó destacan las siguientes: de 1947 a 1949, fue presidente patrono del Nacional Monte de Piedad; de 1953 a 1958, consejero de la Secretaría de Marina; miembro de la delegación mexicana a la Primera Conferencia de las Facultades latinoamericanas de Derecho, 1954; delegado de la World Federation of United Nations Associations, a la conferencia de 1955 de la Organización Mundial de la Salud; consejero de la Presidencia de la República, con Adolfo Ruiz Cortines; experto de las Naciones Unidas para la formación del proyecto de código marítimo uniforme centroamericano; profesor huésped de las universidades de Yucatán, Nuevo León, Guerrero, Michoacán, Chihuahua, Guadalajara, Durango, Morelos, Sinaloa, San Luis Potosí, Oaxaca, Estado de México, Veracruz, Chiapas, Buenos Aires, San Marcos de lima, Colombia, Panamá, El Salvador, Honduras, Costa Rica, Guatemala, Arizona, Madrid, Moscú, Pekín, Helsinki, entre otras; de 1959 a 1964, consejero del Presidente de la República Lic. Adolfo López Mateos; representante de México (presidente de la delegación) en el seminario sobre Derechos Humanos de las Naciones Unidas, celebrado en Buenos Aires en 1959; vicepresidente de las Primeras jornadas de Derecho Privado y de las Primeras jornadas de Derecho de la Navegación, celebradas en Buenos Aires en noviembre de 1960; miembro Propietario de la delegación mexicana al Seminario de Derechos Humanos, celebrado por las Naciones Unidas en la Ciudad de México en 1961; director (fundador) del Seminario de Derecho Marítimo de la Facultad de Derecho de la UNAM (1969\_1971); director del Seminario de Derecho Marítimo de la Facultad de Derecho de la UNAM (desde 1971); consejero universitario (periodo 1970-1974); presidente de la Comisión de Grados

del Consejo Universitario de la UNAM (desde 1971); conciliador en el Sindicato de las Conferencias Marítimas internacionales; colaborador de planta de la página editorial del diario capitalino El Universal, desde 1970; presidente honorario de los cuatro congresos nacionales de derecho mercantil (México 1974, 1976, 1978 y 1983); colaborador de planta de la cadena de diarios El Sol; conciliador (miembro del cuerpo internacional de conciliadores en materia de tráfico marítimo), y en 1994, fue panelista para integrar los tribunales para la solución de controversias en relación con la aplicación del Tratado de Libre Comercio, entre los Estados Unidos, México y Canadá.

Como abogado postulante, Raúl Cervantes Ahumada atendió ante los tribunales y juzgados centenares de negocios y logró sentar precedentes jurisprudenciales sobre varios temas jurídicos importantes. Sus oficinas estuvieron primero por la calle de Palma, en el centro de la Ciudad de México, y después por Insurgentes Sur, número 300, despacho 114.

Fue autor de numerosos libros de ensayos y artículos, la mayoría de ellos acerca del derecho mercantil y derecho marítimo. Sin embargo, sus otras predilecciones como escritor giraban alrededor de la poesía y la historia de Sinaloa.

Su labor como jurista fue sobresaliente. Participó en la elaboración de más de veinticuatro proyectos legislativos sobre diversos temas nacionales e internacionales, destacando los concernientes a las materias de comercio, instituciones mercantiles y marítimas.

Además, entre las múltiples facetas de su rica personalidad adquieren relevancia las siguientes: fue un excelente jugador de ajedrez; gran conversador y narrador de cuentos y viejas leyendas de las regiones de Sinaloa; fue protagonista o testigo de vivencias que se convertirían en anécdotas de la vida rutinaria y campirana de Sinaloa; conoció de cerca la vida política y el quehacer de Sinaloa; también dedicó su tiempo a la caza y pesca deportiva, cobrando piezas valiosas en África a donde viajó en varias ocasiones; cultivó la amistad de hombres importantes del mundo, entre ellos el Papa Paulo VI, con quien mantuvo correspondencia.

El doctor Raúl Cervantes Ahumada murió en la Ciudad de México el viernes 4 de abril de 1997, víctima de un infarto al corazón. Le sobreviven su esposa doña Gloria Huesca Nieto, y los hijos Raúl, Rafael Carlos y Guadalupe de apellidos Cervantes Gaxiola; Enrique y Verónica Cervantes Zúñiga, y, Maya y Sandra Cervantes Huesca.

El 11 de abril de 1997, el Congreso del Estado de Sinaloa acordó declarar tres días de luto con motivo del fallecimiento del doctor Raúl Cervantes Ahumada, resolución que fue publicada en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, número 45, de 14 de abril del mismo año.

El 9 de julio de 1998, el H. Congreso del Estado de Sinaloa se reúne en sesión solemne para rendir un merecido homenaje a este jurista de talla universal, doctor en derecho Raúl Cervantes Ahumada, e inscribir su nombre con letras de oro en el lugar de honor del Salón de Sesiones, conforme al texto del decreto número 505, expedido por la Quincuagésima Quinta Legislatura, el cuatro de junio de mil novecientos noventa y ocho, publicado en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, número 73, de 19 de junio del año 2000.

El 23 de mayo de 1999, fue develado un busto en su honor sobre la calle que lo vio nacer en el pueblo de El Amole, Guasave, Sinaloa. El busto de Raúl Cervantes Ahumada fue realizado por la escultora Glenda Hercher, y en el que destacan las figuras de un avión, un libro, el mar, unas columnas, unas manos, un venado y un león, que simbolizan las pasiones que el escritor y maestro tenía por el vuelo, la escritura, la filosofía, la poesía, el derecho, las mujeres, la caza y la naturaleza.

**Labor de jurista:** Proyecto de Ley Orgánica de la Universidad de Sinaloa, 1945; Ley Orgánica de la UNAM, 1945; Reformas a la Ley de Instituciones de Asistencia Privada, 1947; Ley sobre el Régimen de la Propiedad y condominios de los Edificios divididos en pisos, departamentos, viviendas o locales, 1955; Proyecto del Código Marítimo Uniforme, para los cinco países centroamericanos, 1959; Reformas a los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 1959; Proyecto para el nuevo Código de Comercio, 1960; Reglamento Interior del Departamento Agrario, 1960; Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 1963; Anteproyecto de Estatuto para la Facultad de Derecho de la UNAM, 1966; Reglamento de la Distribución de gas, 1969; Proyecto de Código de Comercio para la República de Costa Rica; Proyecto de Código de Comercio para la República de El Salvador; Proyecto de Código de Comercio para la República de Guatemala; Proyecto de la Ley Uniforme sobre Sociedades Anónimas (en colaboración con el Instituto de Derecho Comparado de Milán, Italia); Proyecto de Ley Uniforme Centroamericana de Títulos Valores; Proyecto de ley Uniforme Centroamericana sobre el Contrato de Seguros (en

colaboración); Proyecto de Ley Uniforme Centroamericana sobre Compraventas Comerciales; Proyecto de Ley Uniforme sobre Títulos Valores para los países latinoamericanos; Publicación del INTAL, Buenos Aires, 1967, adoptado ya en aspectos fundamentales por Colombia, Guatemala y Perú; Texto de la protesta que se toma a los Licenciados en Derecho en su examen recepcional en la Facultad de Derecho de la UNAM; Proyecto del Estatuto del Personal Académico de la UNAM; Código de Comercio de Colombia; Texto del discurso que lee el Presidente del jurado en la recepción de los Doctores en Derecho, en la Facultad de Derecho de la UNAM; Proyecto de Código de Comercio Uniforme para los países de América Latina, presentado al Parlamento Latinoamericano por la Academia Internacional de Derecho Mercantil y del Consumidor.

### Obras publicadas

**Derecho:** *Hacia un concepto marxista del derecho*, (tesis de licenciado en Derecho), 1939; *Apuntes para el segundo curso de derecho mercantil*, 1942; *La sociedad de responsabilidad limitada en el derecho mercantil mexicano*, México: Imprenta Universitaria, 1943; *El descuento bancario y otros ensayos*, México: Editorial y Librería ARS, 1947; *Curso de derecho bancario*, de Paolo Greco (traducción del italiano), 1945; *La soberanía de México sobre las aguas territoriales y el problema de la plataforma continental*, México: Universidad Nacional de México, 1952 (publicación de la Facultad de Derecho); *La Protection des minorites dans les societates anonimes*, París, 1953; *La responsabilidad contractual y extracontractual por muerte del pasajero en el transporte aéreo*, de Filippo Vassalli, (traducción del italiano), México, 1954. Publicación de la Revista de la Facultad de Derecho de la UNAM; *Títulos y operaciones de crédito*, México: Editorial Herrero, 1954; segunda edición en 1957; 13 ediciones de 1954 a 1980; Libro de texto en las escuelas y facultades de Derecho. *Proyecto del código marítimo uniforme para los cinco países Centroamericanos*, publicación de las Naciones Unidas, 1959; 2a. edición por la Universidad Nacional de Guatemala; *Recursos contra el abuso del poder*, (hay una versión en inglés), publicación de la ONU, 1959; *El amparo y el estado de emergencia*, publicación de la ONU, 1961; *El libro de texto único y gratuito*, Estudio jurídico publicado por el instituto de la juventud, 1962; *Ley de navegación y comercio marítimo*, México, 1964; *Sobre el concepto de derecho*, tres ediciones, México, 1964; San José, Costa Rica, 1965, y Sao Paulo, Brasil, 1965; *Derecho de quiebras*,

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

México: Editorial Herrero, 1970; 302 pp., tercera edición en 1981; *Derecho Mercantil*, México: Editorial Herrero, 1975, cinco ediciones, la más reciente en 1984; *Derecho Marítimo*, México: Editorial Herrero, 1977; 1006 pp., primera edición reformada en 1984; y *El canal de Panamá*, México: UNAM, 1980.

**Historia:** *Hernando de Villafañe, fundador de Guasave*, Sinaloa, 1942; *Relatos sinaloenses*, México: Editorial Boreal, 1942; *Buenavista de Cuéllar. Epopeya de un pueblo*, México, 1943; *Napalá, estampas sinaloenses*, México, 1952; y *Sinaloa, raíz y proyección de su historia*, México: Editorial Loera y Chávez, Hermanos, 1988.

**Poesía:** *Intrascendente voz*, 1947; *Marco de silencio*, 1947; *Este canto*, México, 1955. (Versión italiana por Teresita Messineo); *Servidumbre de amor*, 1956; *Recolección, antología poética*, México, 1959; *Escala al viento*, México, 1960; y *Maduro amor*, sonetos, 1962, dos ediciones.

**Discursos, conferencias y cartas:** Los primeros juegos florales de Guasave, Sinaloa, México, 1947; Cuatro discursos sinaloenses, 1947; Voz de Esperanza, México, 1958; Amor y guiso, nudo macizo, Culiacán, 1995; y De entrada (prólogos), Culiacán, 1996.

### Obras en coautoría

**Jurídicas.** *L'Arbitraje Comercial Internacional*, La Haya, Holanda, publicación de la Unión Internacional de Abogados; *Comisionistas y corredores*, obra en colaboración con Jorge Barrera Graf, Chacón Jinesta, Roberto L. Mantilla Molina y Octavio Torrealba, San José, Costa Rica, 1964; *Problemas jurídicos y Sociales de México*, Anuario 1953, de la Asociación de Funcionarios judiciales; *Comentarios al Proyecto del Código de Comercio Mexicano*, en colaboración con Roberto L. Mantilla Molina y Jorge Barrera Graf, México: Imprenta Universitaria, 1955; *Los Canales Internacionales*, publicación de la Universidad de Panamá, 1958; *La reforma de la legislación mercantil*, en colaboración con varios profesores, México, 1985; y México y la cultura, (Cervantes Ahumada escribió el capítulo relativo a la evolución del Derecho Mercantil).

**Cultura Nacional e Historia Regional:** *En homenaje a Gabriel Ramos Millán*, discursos de Adolfo López Mateos y Raúl Cervantes Ahumada, México, 1948; y *J'ai vu vivre de Mexique*, obra de Jean Camp, París, 1961. (Se traducen diez historias de Sinaloa).

**Distinciones y condecoraciones:** Medalla de oro y diploma otorgados por la Tribuna de México, por las mejores conferencias dictadas en la tribuna, 1958; Medalla de plata y diploma por la Tribuna de México, 1959; Medalla de plata y diploma por la UNAM, como testimonio de gratitud a su meritoria labor en el magisterio universitario; Medalla de oro y diploma Al Mérito Académico, por treinta y cinco años de labor docente en la Facultad de Derecho de la UNAM; Medalla al Mérito jurídico Miguel Alemán Valdés. México, D. F., 21 de agosto de 1996; Premio jurídico Jorge Sánchez Cordero, Diploma de Honor otorgado por la Universidad de Arizona, en Tucson, Estados Unidos, declarándolo el jurista de más proyección en el mundo (con base en una encuesta realizada por la ONU); Diploma otorgado por el gobierno del Estado de Hidalgo por su labor educativa; Diploma de Honor en Grado Distinguido como Caballero de la Legión de Honor, Francia; Condecoración Bandera Yugoslava con corona de oro, otorgada por el gobierno de Yugoslavia, por los estudios publicados en México sobre el Derecho Yugoslavo; Gran Cruz de la Orden de Honor Forense, preseña y diploma alusivo, otorgados por la Asociación Nacional de Funcionarios judiciales de la Asociación Nacional de Abogados; Profesor Emérito por la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México; Doctor Honoris Causa, por la Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca; Doctor Honoris Causa, por la Universidad Autónoma de Sinaloa; El Centro Cultural de la Universidad de Occidente, campus Guasave, tiene su nombre; La biblioteca municipal de Guasave, tiene su nombre; El Colegio de Abogados de Guasave, Sinaloa, lleva su nombre; El plantel número 55 del Colegio de Bachilleres del Estado de Sinaloa, en Guasave, tiene su nombre; La escuela preparatoria del centro de población ejidal Leopoldo Sánchez Celis, sindicatura de Eldorado, municipio de Culiacán, e incorporada a la Universidad Autónoma de Sinaloa, se identifica con su nombre; Le fue impuesto su nombre al auditorio de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Chihuahua; Se impuso su nombre a una de las aulas de la Facultad de Derecho de la UNAM; En el Colegio de Sinaloa, institución cultural y académica, cuya sede se encuentra

en Culiacán y de la que fue miembro fundador, una aula tiene su nombre; En la ciudad de Guasave, Sinaloa, hay una calzada que se denomina Dr. Raúl Cervantes Ahumada; Una de las calles de Abasolo del Valle y otra en Coatzacoalcos, Veracruz, llevan su nombre; Asimismo, otra calle de la ciudad de Guaymas, Sonora, lleva su nombre; La Secretaría de Educación Pública y la Confederación Marítima Mexicana, A.C., establecieron el Premio Nacional de Legislación y Derecho Marítimo Raúl Cervantes Ahumada; Fue designado Presidente honorario de la Academia Latinoamericana de Derecho de la Navegación; En 1988, el gobierno del Estado de Sinaloa le otorgó el Premio Sinaloa de Ciencias y Artes; Le fue impuesto su nombre a la biblioteca de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Sinaloa, Culiacán, Sin., 10 de febrero de 1993; El H. Ayuntamiento de Guasave, El Colegio de Sinaloa y el Patronato Pro Celebración del 400 Aniversario de la Fundación de Guasave, le realizaron un homenaje el 7 de abril de 1995; y La Universidad Autónoma de Puebla le rindió un homenaje en la ciudad de Puebla el 14 de octubre de 1996.

**Asociaciones a las que perteneció:** Barra Mexicana de Abogados; Academia Mexicana de jurisprudencia y Legislación; Asociación Nacional de Abogados, de la cual fue Presidente; Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de México; Instituto de Derecho Comparado, con sede en Francia; Asociación Mexicana Pro ONU, de la que fue Presidente; Instituto Mexicano de Cultura; Sociedad de Amigos del Libro Mexicano; Academia Cultural Adriática, con sede en Italia; Instituto de Derecho Comercial de la República de Argentina; Ateneo de Ciencias y Artes de México; Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística; Academia Mexicana de Derecho Hispano Americano, de la que fue Presidente; Congreso Nacional Permanente de Asociaciones e Instituciones Científicas y Culturales de la República Mexicana, siendo Presidente; Sociedad de Geografía e Historia de Guatemala, en calidad de Miembro correspondiente; Colegio de Abogados de Guatemala, miembro honorario; Barra de Abogados de Guatemala, Miembro Honorario; Barra de Abogados de Puerto Príncipe, Haití, miembro honorario; Miembro de número de la Academia Internacional de Derecho Mercantil y del Consumidor, con sede en San Luis Missouri, Estados Unidos de América, de la que fue Vicepresidente; Academia Latinoamericana de Derecho de la Navegación, Presidente honorario; y El Colegio de Sinaloa, Miembro Fundador.

## Puertos y Marina Mercante

En términos de toneladas, el 80% de la carga a nivel mundial se mueve por vía marítima y nada hace prever que esa proporción cambie drásticamente en los siguientes lustros.<sup>356</sup>

Por muy antigua que nos parezca esta modalidad de transporte, seguirá jugando un papel preponderante en el comercio internacional. A lo largo de los siglos ha demostrado su capacidad de adaptación para responder a los retos de la evolución de la sociedad.

Una de las demostraciones más sobresalientes de adaptación ha sido el creciente servicio de contenedores en sus embarcaciones cada vez más grandes. El uso de los contenedores ofrece a los usuarios la suma de todas las ventajas logísticas, por ello, esta tendencia no hará más que acentuarse en el corto plazo.

El complemento obligado del servicio marítimo es el desarrollo portuario, ambos forman una mancuerna indispensable para hacer llegar los productos mexicanos al mercado global y por supuesto, agilizar la importación de los insumos que requiere nuestra economía. Pareciera que hoy en día no necesitamos muchos puertos, sino pocos, pero altamente competitivos.

La transformación de estos dos elementos en los últimos quince años ha sido extraordinaria, sin embargo la velocidad a la que evoluciona la tecnología marítima y la respuesta de la operación portuaria en los megapuertos del lejano oriente, de Estados Unidos y Europa, nos obliga a preguntarnos si nuestro desarrollo marítimo-portuario será capaz de contribuir eficazmente a la competitividad de las empresas mexicanas en el corto plazo.

Por lo anterior, es necesario hacer un análisis crítico de la visión y estrategia de la autoridad en materia de desarrollo portuario. Revisar si es sano mantener nuestro comercio marítimo sin una Marina Mercante Mexicana. Evaluar el avance que ha tenido el consejo para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana. Evaluar al factor aduanal como decisivo en la competitividad del puerto en su conjunto. Determinar a que grado la eficiencia portuaria depende de la conexión con los otros modos de transporte. Crear una Secretaría del Mar en este Sexenio de Felipe de Jesús Calderón Hinojosa (2006-2012).

---

<sup>356</sup> <http://www.transportesxxi.com/revista/62/6238.shtml> octubre de 2004.

**Modernización de leyes marítimas:** Empresarios pesqueros de Baja California exigieron en noviembre de 2003, a diputados de la comisión de marina, que promovieran la modernización de la Ley de Puertos<sup>357</sup> mediante modificaciones legislativas que faciliten y estimulen la inversión privada en el sector.<sup>358</sup>

Asimismo, exigieron modificar impuestos generales a la importación de embarcaciones, actualmente el principal freno para el desarrollo de una flota mercante mexicana dependiente del extranjero señaló Ricardo Thompson Ramírez, en ese momento, presidente de la Cámara Pesquera en Baja California.

Un documento presentado a los diputados de la Comisión de Marina del Congreso de la Unión, indicaba que la Infraestructura Portuaria de Baja California es indispensable como instrumento del desarrollo económico particularmente para el municipio de Ensenada.

Pero para esto es necesaria una modernización urgente de la Ley de Puertos para lograr convertir los puertos mexicanos en Centros de Negocio e Industria enfrentados actualmente a dos limitaciones.

Estas limitaciones se refieren a falta de planeación y ordenamiento portuario de largo plazo que tuvo como consecuencia que las ciudades y espacios portuarios se limitaran mutuamente, contrario a lo que ocurre en otras naciones.

El resultado de esto son puertos sin espacios para crecer o con la posibilidad de hacerlo sacrificando la calidad de vida de las ciudades porteñas como ocurre en Ensenada.

Otro es la falta de legislación que facilite y estimule el desarrollo de actividades económicas, la industria y la prestación de servicios en los puertos.

Los empresarios exigieron establecer en la Ley de Puertos, mecanismos que faciliten y estimulen la inversión del sector privado en infraestructura y servicios ya que los mecanismos actuales son insuficientes. Otra es establecer sistemas legales que promuevan la asociación de la federación con los estados para constituir las Administraciones Portuarias Integrales de coparticipación.

---

<sup>357</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de julio de 1993.

<sup>358</sup> <http://www.ensenada.net/noticias/?id=3504> Reformas a Ley de Puertos y Navegación. Nota publicada el 9 de noviembre de 2003. Por Elizabeth Vargas.

Promover una legislación que incentive a la Industria de la Construcción Naval en México y el desarrollo de la Marina Mercante mediante la modificación de la Ley de los Impuestos Generales de importación y de Exportación.<sup>359</sup>

Dicha ley en su capítulo 89 restablece que todas las embarcaciones que se importen al país de manera definitiva deberán cubrir por lo menos el IVA con excepción de algunos tipos de embarcaciones pesqueras.

Son cifras millonarias que descapitalizan a quien obtuvo ya un financiamiento para poder comprar un barco cuyo precio en el caso de los atuneros es de alrededor de 6 a 8 millones de dólares dado que debe pagarse el 10 o el 15% de acuerdo a la zona.

Por otra parte si la importación se realiza de manera temporal las embarcaciones no pagan IVA, por lo que el marco legal obliga entonces a la importación temporal de embarcaciones en lugar de importaciones definitivas lo que se traduce en que cada vez la flota sea más vieja y con menos barcos.

Esta misma ley establece que las embarcaciones de pesca deportiva o yates que se importan al país temporalmente por el sólo hecho de registrarse en una marina turística pueden ser objeto de explotación comercial.

Esto tiene como consecuencia práctica que un extranjero o un nacional pueda importar temporalmente una lancha de pesca deportiva o yate, registrarlo en una marina y dedicarse al negocio de rentar las embarcaciones comercialmente.

Son urgentes mecanismos que reactiven la construcción de barcos ya que la ley actual permite que una embarcación que no ha pagado impuestos opere en el mercado comercial mexicano sin bandera y registro nacional mientras que la construcción de esa misma embarcación en México requiere pago de impuestos de importación de insumos o IVA.

Dentro de los planteamientos centrales de los empresarios se urge a los diputados a promover el desarrollo de los astilleros nacionales que requieren de una iniciativa de ley para contribuir al desarrollo de los mismos.

---

<sup>359</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de enero de 2002.

Se pide que la misma ley de Navegación y Comercio Marítimos obligue a que en un plazo de diez años todo el petróleo y los combustibles de exportación sean transportados en embarcaciones mexicanas.<sup>360</sup>

A la fecha todo el petróleo se mueve a bordo de gigantescos buques extranjeros y México debe pagar millonarios fletes que significan la salida de divisas del país.

Esta propuesta indica que dentro del plazo de diez años se reduciría gradualmente el porcentaje de exportación de energéticos estableciéndose que después de los primeros tres años, por lo menos el 10% de los energéticos serán transportados en barcos construidos en México, el 6 años el 50% en 8 el 70% y a los 10 años el 100%.

Estas embarcaciones podrían ser propiedad de empresas mexicanas de capital nacional y extranjero.

Esta misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos debe obligar a que el cabotaje en un plazo de diez años se realice en embarcaciones construidas en México y establecer un proceso gradual para que el porcentaje obligado crezca al 100% en el lapso de diez años.

A la fecha el argumento que se esgrime es que es más económico realizar el cabotaje o el transporte de combustible en embarcaciones de bandera extranjera y es equivalente a sostener que es más económico y conveniente para el país importar todos los vehículos en lugar de estimular su fabricación en México.

La industria naval es una industria de integración; esto significa que su función es integrar diversos insumos, materiales, servicios y maquinarias en la construcción o reparación de unas naves, sin embargo actualmente es un sector que apenas sobrevive debido a las leyes mexicanas y otras extranjeras que aplican severos cobros a las embarcaciones que son reparadas en otras naciones.

**Ley de fomento y desarrollo de la marina mercante:** Durante la sesión ordinaria en el Palacio Legislativo de San Lázaro, se aprobó con 364 a favor y dos abstenciones. La nueva ley que fue enviada al Senado de la República para su análisis y votación.<sup>361</sup>

---

<sup>360</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de junio de 2006.

<sup>361</sup> *El Universal*. 25 de abril de 2006. Aprueban diputados ley de Fomento de Marina Mercante.

El pleno de la Cámara de Diputados aprobó la nueva Ley de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante, la cual busca revivir esa actividad en el país, evitar la dependencia y renta de buques extranjeros y fomentar la creación de una flota mercante nacional. Durante la sesión ordinaria en el Palacio Legislativo de San Lázaro.

En el dictamen se destaca que "la flota mercante mexicana se encuentra en una posición de competencia desigual frente a embarcaciones con bandera extranjera." La nueva ley contempla la creación del Registro Especial Marítimo Mexicano, el cual permitirá acceder a beneficios fiscales a quienes inviertan en este sector, así como en una reducción de costos en el mantenimiento de embarcaciones mexicanas. Entre los beneficios fiscales que buscan "revivir" a la marina mercante mexicana se encuentran la acreditación del 35% del valor del combustible que usan las embarcaciones, contra el Impuesto sobre la Renta. Con la nueva legislación se pretende revertir paulatinamente el arrendamiento o renta de barcos extranjeros para el transporte de carga, hidrocarburos y sus derivados y de pasajeros, a la construcción y explotación petrolera, al tendido de ductos marinos. Asimismo, las embarcaciones mexicanas que se encuentren inscritas en citado registro disfrutarán de una reducción de 75% en las tarifas de los derechos portuarios.



## Conclusiones

Las naciones en vías de desarrollo, han buscado en el aprovechamiento de los recursos del mar una forma de beneficio para sus economías deprimidas, estableciendo amplias zonas de jurisdicción marítima, en donde se reservan de manera exclusiva la utilización del área por sus nacionales.

En cambio, las grandes potencias marítimas, argumentando un concepto de libertad de los mares cuyo contenido es caprichosamente obsoleto, han presionado para comprimir al máximo las franjas de mar sujetas a jurisdicción nacional, para efectos de continuar, con métodos tecnológicos altamente desarrollados, la extracción de las riquezas marinas que se encuentran en áreas cercanas a las costas de otros estados.

El Derecho del mar es la rama del derecho internacional público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, es decir, el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas antes citadas, y donde todos los Estados gozan de la libertad de navegación, de pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ellos se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.

En 1958 se celebró la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

En 1960, la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar.

El 17 de agosto de 1967, el embajador de Malta ante Naciones Unidas, Arvid Pardo, con un discurso de gran importancia ante la Primera Comisión de la Asamblea General, lleva el problema de los fondos marinos y oceánicos a las Naciones Unidas.

En el curso de este proceso, el problema dejó de referirse a los solos fondos marinos, que era el exclusivo objeto de Pardo, para comprender todo el fenómeno del derecho del mar, incluyendo el régimen de las aguas territoriales, el régimen de la pesca, la plataforma continental y otros aspectos.

Una vez iniciadas las negociaciones, las mismas fueron directamente sostenidas entre los que ofrecían la propuesta de compromiso, que incluía a un vasto grupo de Estados costeros, presididos por México y, por otra parte, las potencias marítimas desarrolladas con los Estados Unidos como su vocero.

La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, fue preparada a partir de 1967 y realizada desde 1973 a 1982.

Se adoptó la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CONVEMAR), abriéndose a la firma, el 10 de diciembre de 1982 en Montero Bay, Jamaica.

La CONVEMAR, tiene XVII Partes, y IX Anexos, con un total de 320 artículos.

La CONVEMAR fue adoptada por una votación de 130 votos a favor, 4 en contra (Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela) y 17 abstenciones.

Nuestro país, después de Fiji, quien la ratificó el 10 de diciembre de 1982 y Zambia, quien lo hizo el 7 de marzo de 1983, fue el tercero en ratificar esta Convención el 18 de marzo de 1983, depositando su instrumento de ratificación en poder del Secretario General de las Naciones Unidas; siendo promulgada para los efectos conducentes en nuestro territorio el 18 de mayo de 1983, y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 1983.

La CONVEMAR entró en vigor el 16 de noviembre de 1994, y hasta el 2 de noviembre de 2006 eran 152 las ratificaciones de otros tantos países.

Al principio pocos Estados habían ratificado la CONVEMAR, es decir, menos de los sesenta requeridos para su entrada en vigor, y ninguno de ellos era un país desarrollado. Lo anterior era resultado directo de la posición de rechazo asumida por Estados Unidos.

Previendo la precariedad de la CONVEMAR debida a la actitud estado-unidense, el gobierno de México tomó el camino de proteger sus intereses a través de su legislación interna. Por ello, el Ejecutivo envió al Congreso una Iniciativa de Ley Federal del Mar, que quedó aprobada el 18 de enero de 1985 y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de enero de 1986. Tiene 65 artículos y es quizá el documento más importante de la práctica de México en el derecho internacional del mar.

El Tribunal Internacional del Derecho del mar, cuya sede se encuentra en Hamburgo (Alemania), cuenta con no más de 21 jueces, está trabajando desde 1996, dos años después de la entrada en vigor de la convención, y había resuelto 13 casos hasta 2005.

La autoridad, que tiene su sede en Kingston (Jamaica), y se creó en 1994, cuando la Convención entró en vigor, está activa desde 1996. Toda controversia que pueda surgir en relación con las actividades llevadas a cabo en los fondos marinos se somete a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos, compuesta por once miembros, que fue establecida por el Tribunal Internacional del Derecho del mar. México pertenece a ella desde el 10 de abril de 2003, siendo el estado número 113 en ratificarla.

Cada estado ribereño tiene jurisdicción sobre su plataforma continental, que en ciertas condiciones llega a 200 millas marinas. Pero, en algunas situaciones, un estado ribereño puede llevar el límite exterior de su plataforma continental todavía más hacia alta mar. En tales casos el estado debe presentar una exposición a otro órgano creado por la CONVEMAR, la Comisión de Límites de la Plataforma Continental. Esta Comisión, que celebró su primer periodo de sesiones en 1997, supervisa el establecimiento de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas y hace recomendaciones a los estados ribereños. Sobre la base de esas recomendaciones, los estados ribereños determinan los límites exteriores definitivos y obligatorios de su plataforma continental ampliada.

Complementan la CONVEMAR dos acuerdos que tratan de la explotación minera de los fondos marinos y de las especies de peces transzonales y peces altamente migratorios.

Dentro de la oficina de asuntos jurídicos de las Naciones Unidas, la división de asuntos oceánicos y del Derecho del mar sirve como secretaría de la CONVEMAR.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

El Derecho marítimo es rama del Derecho Privado e Interno, íntimamente ligada con el derecho mercantil, por referirse principalmente a todo lo relativo al régimen de propiedad y administración de buques.

La definición de buques de guerra figura en el artículo 29 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar.

El derecho de visita es aplicable cuando un buque de guerra que encuentre en alta mar a un buque extranjero que no goce de completa inmunidad no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque: a) Se dedica a la piratería; b) Se dedica a la trata de esclavos; c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción; d) No tiene nacionalidad; o e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbore un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón.

Se podrá emprender el derecho de persecución de un buque extranjero cuando las autoridades competentes del estado ribereño tengan motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de las leyes y reglamentos de ese estado. La persecución habrá de empezar mientras el buque extranjero o una de sus lanchas se encuentre en las aguas interiores, en las aguas archipelágicas, en el mar territorial o en la zona contigua del estado perseguidor, y sólo podrá continuar fuera del mar territorial o de la zona contigua a condición de no haberse interrumpido.

Nacionalidad de los buques se refiere a que cada estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el estado y el buque.

Todos los estados cooperarán en toda la medida de lo posible en la represión de la piratería en la alta mar o en cualquier otro lugar que no se halle bajo la jurisdicción de ningún estado.

La ley Federal del Mar consta de 65 Artículos. Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 1986 siendo Miguel de la Madrid Hurtado, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

La Ley Federal del Mar afirma que las zonas marinas mexicanas son: a) El Mar Territorial; b) Las Aguas Marinas Interiores; c) La Zona Contigua; d) La Zona

Económica Exclusiva; e) La Plataforma Continental y las Plataformas Insulares; y f) Cualquier otra permitida por el derecho internacional.

El doctor Arvid Pardo, nació en Roma en 1914, de padre Maltés. Arvid fue el primer representante permanente de Malta a la Organización de las Naciones Unidas (ONU) desde diciembre de 1964, después de 17 años de carrera en la ONU. Posteriormente, fue Embajador en Estados Unidos y en la Unión Soviética.

El doctor Arvid Pardo, concibió la idea del patrimonio común de la humanidad, lanzó su idea en la Asamblea de las Naciones Unidas para que fuera adoptado al menos con respecto al mar, y luchó insistentemente por su aprobación. Al inicio, muchos políticos de todo el mundo consideraban esta idea una utopía. Con el paso del tiempo, la mayoría de ellos se dieron cuenta de cuán trascendental y beneficioso era su concepto para la humanidad. Se convirtió en un punto de referencia para acercar a las naciones, aceptando compartir lo que la naturaleza les había otorgado. Fue él quien puso a Malta en el mapa del mundo. Hoy día la CONVEMAR es aceptada a nivel universal. Falleció en Houston, Texas en julio de 1999 a los 85 años de edad.

Los océanos cubren casi las tres cuartas partes de la superficie de la tierra, contienen las nueve décimas partes de los recursos de agua y más del 97% de los seres vivos del planeta. Los océanos son parte esencial de nuestra biosfera: influyen en nuestro clima y afectan a nuestra salud y nuestro bienestar. De hecho, sin los océanos la vida no existiría en nuestro planeta. Los océanos son un recurso económico vital que proporciona sus medios de vida a millones de personas en todo el mundo. El grueso del comercio internacional –aproximadamente el 90%– se transporta por mar. Más del 29% de la producción mundial del petróleo viene de los océanos. El turismo de playa y los cruceros son una importante fuente de ingresos para muchos países, especialmente los pequeños estados insulares en desarrollo. Cada año se capturan en todo el mundo casi 90 millones de toneladas de pescado, con un valor aproximado de 50 mil millones de dólares, y el sector pesquero y la acuicultura por sí solos dan trabajo a 36 millones de personas. Cada vez son más los científicos que se interesan por el fondo de los océanos y buscan allí los descubrimientos científicos y los recursos del futuro.

El Derecho pesquero puede ser definido como el conjunto de normas de derecho público que determinan la forma racional de explotación de los recur-

los hidrobiológicos; los requisitos que se deben cubrir para poder aprovechar dichos recursos, y las facultades que poseen las autoridades en esta materia.

En cuanto rama del derecho, en cuanto ciencia jurídica y pese a encontrarse en su etapa inicial y de consolidación, el Derecho pesquero goza de autonomía e independencia respecto a las demás ramas y ciencias jurídicas, al tiempo que mantiene las relaciones naturales con estas mismas, como para poder auxiliarse y complementarse de manera adecuada y perfecta, sobre todo para propósitos de su enseñanza. Tal autonomía e independencia viene impuesta por razones de orden didáctico, así como por la naturaleza misma de la materia y de las normas que la regulan. Las razones derivadas de la enseñanza se cifran fundamentalmente en la imposibilidad del estudio detallado, detenido y profundo, como requeriría el desarrollo alcanzado por la misma actividad, si se continuara considerando a la materia pesquera como parte del amplio contenido del derecho administrativo donde venía alojada, tal como actualmente ocurre en muchos países europeos.

Hablando de los sujetos del Derecho pesquero se destacan, además de la figura tradicional del pescador, otra serie de sujetos llamados agentes pesqueros, que irrumpen precisamente sobre el mundo de la pesca. Estos van desde la autoridad hasta las personas, físicas o morales, nacionales o extranjeras, que realizan actividades calificadas como pesqueras.

La Ley de Pesca consta de 30 Artículos. Fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 1992 siendo Carlos Salinas de Gortari, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

Generalmente, todas las organizaciones disponen de una terminología técnico-científica, que va acorde con sus actividades. El sector pesquero no se sustrae a esta regla, y por ello cuenta con un vocabulario especial.

El camarón, el caracol, el atún, y el desarrollo del sector pesquero son algunos de los temas problemáticos en México.

La expresión Derecho marítimo tiene un carácter amplísimo, pues comprende el estudio de toda la infinita gama de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar. Así, todas las relaciones jurídicas que tienen al mar por su lugar de origen o por su objeto en sí, quedan contenidas en la expresión Derecho marítimo.

El Derecho marítimo tiene sus raíces en el más remoto pasado y en los inicios su historia se trató unida a la del derecho mercantil. Algunas normas referentes a las actividades marítimas se encuentran en el Código de Hammurabi, en el año 2000 antes de Cristo y en el Código de Manú, en el siglo XIII antes de Cristo.

Dentro de la tradicional clasificación de derecho público y derecho privado, habrá que considerar la posición del Derecho marítimo. En esta materia se puede apuntar un cambio importante en relación con el concepto general que se puede tener de la disciplina y que deriva de la nota de mercantilidad que se atribuye a los negocios marítimos, la que se encuentra establecida en el Artículo 75, fracción XV del Código de Comercio. Estimamos que esta nota de mercantilidad ha sido superada por normas de la Constitución, que nos conducen a afirmar la independencia y autonomía de esta rama del derecho.

El contenido que entre nosotros, en términos generales, corresponde al Derecho marítimo sería: los espacios marítimos; el régimen administrativo de la navegación; del comercio marítimo en que se comprenden el buque, la utilización del buque, la empresa marítima, la fortuna de mar y el abandono; las personas, tripulación y capitanes; de los contratos de arrendamiento de nave, fletamento en sus diversas variedades y seguro marítimo; averías gruesas y de las maniobras en los puertos.

Pero resulta que, con el mar como escenario, se efectúan otras operaciones no definitivamente comerciales, como: la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales, etcétera. Y por esta razón, algunos tratadistas europeos, y principalmente italianos, usan también la expresión derecho de la navegación, y aún más, éste como parte de un rubro mucho más amplio: derecho del mar, que englobaría, de acuerdo ese criterio, al marítimo y al de la navegación.

El Derecho marítimo tiene sus raíces en el más remoto pasado y en los inicios su historia se trató unida a la del derecho mercantil. Algunas normas referentes a las actividades marítimas se encuentran en el Código de Hammurabi, en el año 2000 antes de Cristo y en el Código de Manú, en el siglo XIII antes de Cristo.

En la Constitución de 1917 es importante para el estudio particular del Derecho marítimo, el contenido de los artículos 27, 28, 32, 42, 48, 73, 89, 104, 123 y 133, principalmente.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

Estimamos que en nuestro derecho, en ningún caso se da la posibilidad de que el Derecho marítimo se considere como una rama del derecho mercantil.

Para nosotros, el Derecho marítimo es una rama autónoma del derecho independientemente de razonamientos de carácter técnico, por razones de orden constitucional.

El Derecho marítimo actual, que se ha formado con la tradición y el modernismo, se encuentra relacionado con casi todas las disciplinas jurídicas, si bien sólo con algunas mantiene vínculos muy estrechos.

La ley de Navegación y Comercio Marítimos consta de 328 Artículos. Esta ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de junio de 2006, siendo Vicente Fox Quesada, Presidente de los Estados Unidos Mexicanos.

El doctor Raúl Cervantes Ahumada, abogado postulante, jurista, poeta, cuentista y profesor emérito universitario, nació el 24 de junio de 1912, en El Amole, Municipio de Guasave, Sinaloa, México. Fue licenciado y doctor en derecho por la Universidad Nacional Autónoma de México, y Diplomado en Estudios Superiores por la Facultad Internacional para la Enseñanza del Derecho Comparado, de Estrasburgo, Francia.

Empresarios pesqueros de Baja California exigieron, en noviembre de 2003, a Diputados de la Comisión de Marina, que promovieran la modernización de la ley de Puertos mediante modificaciones legislativas que faciliten y estimulen la inversión privada en el sector.

El pleno de la Cámara de Diputados aprobó la nueva Ley de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante el 25 de abril de 2006.

## Bibliografía

- Basave Fernández del Valle, Agustín. *Filosofía del Derecho Internacional*. México. UNAM. 396 pp.
- Bottemane, C.J. *Economía de la Pesca*. México. Fondo de Cultura Económica. 1972. 570 pp.
- Caudillo Cisneros, O. Etelvina. *Los embargos atuneros en México, sus impactos y actores sociales*. Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Veracruzana y Casa Juan Pablos. 2005. 215 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. México. Porrúa. 2001. 1006 pp.
- Chorley, Lord y Giles, O.C. *Derecho Marítimo*. Barcelona. Bosch. 1962. 580 pp.
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ediciones Garriga. *Enciclopedia General del Mar*, Cor-Esn. Barcelona. 1992. 1430 pp.
- Fariña, Francisco. *Derecho y Legislación Marítima*. Barcelona. Bosch. 1955. 587 pp.
- Gómez Robledo Verduzco, Alonso. *Jurisprudencia internacional en materia de delimitación marítima*. México. UNAM. 1989. 218 pp.
- Gómez-Robledo Verduzco, Alonso. *Temas selectos de Derecho Internacional*. México. UNAM. 1994. 469 pp.
- González Oropeza, Manuel y Garita Alonso, Miguel Ángel (Coordinadores). *El régimen jurídico de la pesca en México*. México. Secretaría de Pesca y UNAM. 1994. 603 pp.

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

- Instituto de Investigaciones jurídicas de la UNAM y Editorial Porrúa. *Diccionario jurídico Mexicano*, D-H. México. 1996. pp. 811-1602.
- López Chavarria, José Luis. *Panorama del Derecho Mexicano. Derecho Pesquero*. México. Mc Graw-Hill, IJ-UNAM. 1997. 54 pp.
- Olvera de Luna, Omar. *Manual de derecho marítimo*. México. Porrúa. 1981. 232 pp.
- Orrego Vicuña, Francisco. *Tendencias del derecho del mar contemporáneo*. Argentina. UNITAR. 1974. 236 pp.
- Ortiz Jr., Federico. *La pesca en México*. México. Fondo de Cultura Económica. 1975. 63 pp.
- Ortiz Wadgymar, Arturo. *Manual de comercio exterior de México*. México. Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM y Editorial Nuestro Tiempo. 1988. 209 pp.
- Sepulveda, César (coordinador). *Compendio de derecho internacional para oficiales de la armada de México*. México. Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos. 1993. 510 pp.
- Sepulveda, César. *Derecho internacional*. México. Porrúa. 2002. 746 pp.
- Sobarzo, Alejandro. *Régimen jurídico del alta mar*. México. Porrúa. 1985. 495 pp.
- Solis Guillén, Eduardo. *Derecho oceánico*. México. Porrúa. 1987. 276 pp.
- Székely, Alberto. *Derecho del mar*. México. UNAM. 1991. 64 pp.
- Vargas, Jorge A. *México y la zona de pesca de Estados Unidos*. México. Universidad Nacional Autónoma de México. 1979. 140 pp.
- Zacklin, Ralph (compilador). *El derecho del mar en evolución: la contribución de los países americanos*. México. Fondo de Cultura Económica. 1975. 316 pp.

Diario Oficial de la Federación del 7 de octubre de 1889.

Diario Oficial de la Federación del 5 de febrero de 1917.

Diario Oficial de la Federación del 5 de octubre de 1966.

Diario Oficial de la Federación del 19 de octubre de 1966.

Diario Oficial de la Federación del 22 de octubre de 1966.

Diario Oficial de la Federación del 16 de diciembre de 1966.

Diario Oficial de la Federación del 13 de febrero de 1976.

Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1976.

Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1976.  
Diario Oficial de la Federación del 8 de febrero de 1983.  
Diario Oficial de la Federación del 1 de junio de 1983.  
Diario Oficial de la Federación del 5 de enero de 1986.  
Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986.  
Diario Oficial de la Federación del 9 de enero de 1986.  
Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 1988.  
Diario Oficial de la Federación el 25 de junio de 1992.  
Diario Oficial de la Federación del 21 de julio de 1992.  
Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1992.  
Diario Oficial de la Federación del 19 de julio de 1993.  
Diario Oficial de la Federación del 3 de agosto de 1994.  
Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 1998.  
Diario Oficial de la Federación del 29 de septiembre de 1999.  
Diario Oficial de la Federación del 30 de noviembre de 2000.  
Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 2001.  
Diario Oficial de la Federación del 18 de enero de 2002.  
Diario Oficial de la Federación del 28 de enero de 2004.  
Diario Oficial de la Federación del 20 de mayo de 2004.  
Diario Oficial de la Federación del 19 de abril de 2005.  
Diario Oficial de la Federación del 1 de junio de 2006.

<http://ioc.unesco.org/iocweb>

<http://gesamp.imo.org>

<http://www.cinu.org.mx/temas/Derint/dermar.htm>

[http://www.congresosinaloa.gob.mx/murodehonor2/raul\\_cervantes.htm](http://www.congresosinaloa.gob.mx/murodehonor2/raul_cervantes.htm)

[http://www.doi.gov.mt/EN/press\\_releases/1999/11/pr1816.asp](http://www.doi.gov.mt/EN/press_releases/1999/11/pr1816.asp)

<http://www.ensenada.net/noticias/?id=3504>

<http://www.fao.org/fi/fcp/es/MEX/profile.htm>

<http://www.icj-cij.org>

<http://www.isa.org.jm/>

<http://www.itlos.org/>

[http://www.itlos.org/start2\\_en.html](http://www.itlos.org/start2_en.html)

<http://www.sagarpa.gob.mx/cgcs/>

**DERECHO DEL MAR, DERECHO PESQUERO Y DERECHO MARÍTIMO:**  
SU REGULACIÓN JURÍDICA EN MÉXICO Y SUS PRINCIPALES EXPONENTES

<http://www.sinaloa.gob.mx/NR/ronlyres/660B2B70-2399-4549-8391-3758EAA880A2/0/DRRAULCERVANTES.doc>  
<http://www.transportesxxi.com/revista/62/6238.shtml>  
<http://www.una.ac.cr/ioi/ambassador.html>  
[http://www.un.org/Depts/los/clcs\\_new/clcs\\_home.htm](http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm)  
<http://www.un.org/Depts/los/index.htm>  
[http://www.un.org/Depts/los/reference\\_files/chronological\\_lists\\_of\\_ratifications.htm](http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm)  
<http://www.un.org/News/Press/docs/1999/19990716.SEA1619.html>  
<http://www.un.org/spanish/Depts/los/>  
<http://200.38.86.53/PortalSCJN/>  
[www.gpa.unep.org](http://www.gpa.unep.org)  
[www.imo.org](http://www.imo.org)  
[www.isa.org.jm](http://www.isa.org.jm)  
[www.itlos.org](http://www.itlos.org)  
[www.oceanatlas.org](http://www.oceanatlas.org)  
[www.unep.ch/seas](http://www.unep.ch/seas)  
[www.unep.org/themes/marine](http://www.unep.org/themes/marine)  
[www.un.org/Depts/los](http://www.un.org/Depts/los)  
[www.un.org/Depts/los/index.htm](http://www.un.org/Depts/los/index.htm)  
[www.un.org/esa/sustdev/oceans](http://www.un.org/esa/sustdev/oceans)  
[www.un.org/events/los20](http://www.un.org/events/los20)

**Derecho del mar, derecho pesquero y derecho marítimo:  
su regulación jurídica en México y sus principales exponentes**

René Alejandro Aguilar

Se terminó de imprimir en septiembre de 2008  
en la Universidad de Colima.

El tiraje fue de 1,000 ejemplares, más sobrantes

Cuidado de la edición y corrección: Alberto Llanes

Diseño: Miguel Ángel Jiménez M.

Fotografía de portada: Sara A. Jiménez V.

Se usó la familia Castle T Light para el cuerpo de texto y títulos.

El tamaño de la caja de texto es de 11.5 x 17.8 cm.

Se utilizó papel bond ahuesado de 90 gr.

**E**l *Derecho del Mar*, el *Derecho Pesquero* y el *Derecho Marítimo* son poco estudiados. El *Derecho del Mar* es una de las ramas más recientes que tenemos, sin embargo, para saber el área a la que se dedica, debemos investigar el funcionamiento de la Convención de las Naciones Unidas sobre el *Derecho del Mar*, CONVEMAR, su distinción con el *Derecho Marítimo*; la importancia del buque de guerra en tiempo de paz; la importancia de los océanos; así como averiguar el alcance de la vigente *Ley Federal del Mar* que se estableció en nuestro país con base en la CONVEMAR. El *Derecho Pesquero*, como parte del *Derecho del Mar*, va adquiriendo gran valor en virtud de las necesidades de los pueblos por lograr el mejor aprovechamiento social de los productos llamados hidrobiológicos; investigamos su definición; su relación con el *Derecho Administrativo*; la importancia de la enseñanza del *Derecho Pesquero*; los sujetos del *Derecho Pesquero*; las otras áreas de las que se ocupa el *Derecho Pesquero*; un glosario de términos jurídicos en materia pesquera; la problemática de algunos productos pesqueros y también entramos a estudiar la *Ley de Pesca* vigente en México. El *Derecho Marítimo*, al dedicarse a la navegación, a la industria y al tráfico de mercancías y pasajeros por mar, nos indica la importancia económica que tiene en nuestros días. Además, estudiamos la historia del *Derecho Marítimo*; sus diferencias con el *Derecho Mercantil*; las diferencias que tiene con el *Derecho Público* y el *Derecho Privado*; su relación con otras ramas del *Derecho*; la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* de junio de 2006; y la *Ley de Puertos y Marina Mercante*. Rendimos, por último, un pequeño homenaje a dos hombres que nos legaron sus luces en cuanto a estos temas tan necesarios y nunca suficientemente estudiados por los expertos. El maltés doctor Arvid Pardo y el mexicano doctor Raúl Cervantes Ahumada.

**René Alejandro Aguilar**

**E**l autor es licenciado en *Derecho* por la Universidad de Colima, generación 1981-1986 con especialidad, maestría y doctorado en la Universidad Nacional Autónoma de México de 1988-1991, realizando su examen doctoral con mención honorífica en 1996. Actualmente es profesor en la licenciatura, en la maestría y en el doctorado en *Derecho*. Es investigador nacional (SNI) nivel I. Presidente de la Asociación de Doctores en *Derecho* en el Estado de Colima A.C. Y miembro fundador de la Academia Iberoamericana de *Derecho Militar*, A.C.



UNIVERSIDAD DE COLIMA

