

ES POSIBLE QUE MÉXICO SEA UNA POTENCIA MARÍTIMA

RUBÉN ABDO ASKAR CAMACHO*

El comercio por mar es uno de los medios más poderosos para aportar la abundancia durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado.

LUIS XIV "EL REY SOL"

Resumen

El motivo del presente artículo es crear conciencia en los mexicanos de que gozamos de una posición geográfica privilegiada, con una gran extensión de litorales, en pocas palabras, México es un país marítimo y no es posible que nuestra marina mercante se encuentre en agonía, no es justo que nuestro país teniendo el potencial y los recursos de los cuales goza, tenga tantas precariedades, por ello una de las opciones para salir adelante es apostar por el transporte marítimo de mercancías, con buques que enarboleden pabellón mexicano, para que así los ingresos percibidos por los fletes devengados, sean aprovechados por nuestro país, además de ofrecer empleos de calidad en la industria marítima. La mesa está puesta, es sólo cuestión de que nos lo creamos y de que luchemos por ello.

The principal reason of the present paper is to create conscience to all Mexican people about the privilege we have, because of our geographical position, with a great extension of coasts, in a few words, Mexico is a maritime country and it is not possible that our commercial marine is so weak, it is not fair that our country with its big potential, is suffering poverty. One of the different options to grow up like a Nation is the transportation of merchandise by sea, with ships with Mexican flag, so the money earned by the freights could be used for our country, also we can offer employments of quality in this industry. So we have all the resources, the only thing we need is the real conviction to do it and fight for it.

* Abogado en el sector público.

Me da un gusto enorme el poder realizar y compartir con todos Ustedes un trabajo de investigación que versa sobre la rama más hermosa y apasionante del Derecho (a mi parecer), el Derecho Marítimo, considerado por algunos autores como la rama más antigua del Derecho y base de muchas de las instituciones y documentos que tenemos hoy en día, como los títulos de crédito, los tipos de cambio de las divisas, el desarrollo de los primeros bancos con el comercio, las indemnizaciones en razón de los riesgos y accidentes de trabajo, la regulación en el tráfico de las mercancías, el comercio exterior, etcétera.

Como parte del desarrollo que deseamos para nuestro país, me parece importante tomar como una de tantas alternativas el comercio marítimo, pues nuestra Nación tiene una situación geográfica privilegiada que ya quisieran muchos de los Estados que son líderes y potencias en esta actividad, como es el caso de la Gran Bretaña, Noruega, España y hasta la misma China, que tal vez hace cuarenta años no se hubiera imaginado hasta dónde podía llegar a crecer su economía y hoy por hoy podemos decir que el dragón ha despertado con furor y deseo de codearse con las grandes potencias a nivel internacional y no ser sólo una Nación con campesinos empobrecidos ni productor de mano de obra barata, sino que ya han ingresado con paso firme al mercado global y se han ganado el respeto y hasta el temor de muchos competidores, este es el ejemplo que debemos tomar de este país del Lejano Oriente, nosotros como mexicanos debemos quitarnos de la cabeza ese trauma que hemos venido arrastrando por más de 500 años en el sentido de sentirnos inferiores ante los demás e incapaces de poder sobresalir a nivel internacional; ¿cómo es posible que en la década de los cincuentas y sesentas México gozaba de una situación económico-social mejor que China y que al paso de los años, este orden se haya invertido? Pues simplemente porque la mentalidad de su población fue un factor muy importante para alcanzar el grado de desarrollo del que gozan actualmente, el competir, el salir adelante y el no sentirse un fracasado, arriesgarse pensando más en un beneficio o en un logro más que en una idea que no prosperará y que se va a quedar como tal nada más. Por eso lo que proponemos es que México se gane un lugar respetable a nivel mundial en el comercio marítimo, pues tenemos el potencial para lograrlo, mientras nosotros como mexicanos pensemos en tener una buena infraestructura, ideas creativas y no andar copiando lo que otros hacen, podemos alcanzar las metas que nos proponemos pues si la geografía ya nos ha favorecido al encontrarnos en medio de los dos Océanos más importantes en el tráfico marítimo ya a nosotros nos corresponde poner de nuestra parte y para ello podemos comenzar con reformar la legislación relativa a este tipo de tráfico para así poder llevar a cabo los proyectos que necesitamos y tener así competitividad y ser atractivos no solo para la inversión, sino también para el comercio mundial.

Debemos señalar que el Derecho Marítimo es muy peculiar porque es una rama que se complementa mucho con las demás y eso la hace más interesante a mi parecer que otras especializaciones de la ciencia jurídica, pues se apoya en las Ciencias Naturales, Económicas e incluso las Políticas, como es nuestro caso, planear un programa para la reestructuración de los servicios portuarios y lograr así los objetivos planteados que es el mejoramiento de la economía mexicana a través del comercio marítimo además de poder obtener un mejor aprovechamiento de las riquezas que sólo la mar puede ofrecernos ya que no solo una excelente fuente de alimentación, sino también una muy buena vía de comunicación para hacer más eficiente y rico nuestro tráfico, pues como ya lo mencionamos, tenemos una situación geográfica muy privilegiada, simplemente miremos a nuestro alrededor:

En el Oeste tenemos a la porción marítima más extensa del mundo, el Océano Pacífico, que es nuestra conexión directa con los llamados “Tigres Asiáticos” (China, Japón, Corea del Sur, Taiwán, Tailandia, Malasia, Singapur, etc.) con los cuales podemos aumentar nuestro mercado y no solamente enfocar nuestro comercio exterior al Norte, debemos mirar más allá para no depender tanto de Estados Unidos, y así nuestros productos se encuentren en cada vez más sitios del mundo, no es posible que seamos el país que más tratados internacionales en materia comercial tiene celebrados y que más del 70% de nuestro comercio exterior sea solo con nuestro vecino del Norte, así al introducir nuestras mercancías en otras regiones del orbe, obligaremos a nuestras empresas a producir más y con mayor control de calidad para que en verdad saquemos un provecho de esta oportunidad, de lo contrario, todo se quedará en “buenas intenciones” y eso es lo que no queremos, lo que preferimos es que en verdad sea una idea que nos ayude a alcanzar el país que todos deseamos.

Al Este tenemos al Océano Atlántico, que es nuestra puerta de entrada a la Comunidad Europea, constituida por quince países, los más poderosos del Viejo Continente, como lo son España, Inglaterra, Alemania, Italia, Francia por mencionar algunos, pero eso no significa que debemos encerrarnos sólo al mercado que ellos nos ofrecen pues podemos negociar fletes más accesibles con los países de la Europa Oriental que no están tan desarrollados como los ya mencionados y de igual manera podemos traficar con los países africanos en estas mismas condiciones, con fletes más baratos para que seamos una buena opción para contratar los servicios que podemos ofrecerles y tal vez se pregunten ¿qué beneficio podemos sacar de estos países que se encuentran en una situación económica no muy favorable? Yo les puedo responder que mucho, simplemente abramos los ojos y veamos lo que podemos ofrecerles a estos Estados: transportar automóviles, cocinas integrales, petróleo (que si bien es cierto África tiene a Nigeria o a Angola eso no significa que todo el

Continente Negro produzca el preciado oro negro y lo que sí es cien por ciento certero es que hasta ahora todos los necesitamos por ser la principal fuente de energía actualmente) con lo cual aumentaremos nuestras exportaciones y con ello México percibirá un ingreso por esas ventas que se están realizando en el plano internacional y no sólo hacerles llegar lo que nosotros podemos producir sino también y porqué no, convertirnos en un país receptor de mercancías, es decir que una empresa transnacional, por citar un ejemplo, en vez de arribar todos los contenedores con sus mercancías a Long Beach en California o en Hong Kong en China, para que éstas a su vez sean llevadas a su destino final, porqué no mejor preferir a México y así podemos ofrecer también fuentes de empleo toda vez que necesitaremos ingenieros navales, expertos en logística, agentes aduanales, pilotos, la tripulación de los buques y de igual manera llegar a pensar que muchas empresas navieras decidan establecer sucursales en México para facilitar aún más el tráfico marítimo y que de verdad veamos un provecho para nosotros, con transparencia, con eficiencia y una adecuada legislación no sólo para favorecer el tráfico mercantil sino también para proteger el medio ambiente, seremos pioneros en ello pues muchos de los países industrializados tienen sus mares contaminados de lo que hicieron en el pasado, pues si bien es cierto que han logrado poco a poco ganarse un lugar respetable en el comercio marítimo, perdieron en el sentido de descuidar su medio ambiente y eso apenas lo están haciendo desde hace 20 o 15 años, pero nosotros podemos hacerlo desde una vez y no esperarnos a que se destruya nuestro ecosistema marino y costero por el *desarrollismo* con irresponsabilidad.

Por último tenemos en el Sureste al Mar Caribe, donde hay un doble potencial, esto es tanto en el factor comercial como en el turístico y ahora veremos el porqué:

Primeramente me gustaría analizar el aspecto turístico y la propia lógica nos va a llevar a descubrir la respuesta ¿qué es lo que abunda en esta parte del planeta? Pues nada más y nada menos que hermosas islas las cuales son excelentes destinos turísticos donde llega gente de muchas partes del mundo y bien podíamos negociar con sus gobernantes (como con Puerto Rico, Jamaica, Trinidad y Tobago, San Vicente y las Granadinas) que se permitan hacer escalas en ellas y también en México a través de los cruceros, lo cual representaría un ingreso para nuestro país mediante las personas que visiten Cancún, Cozumel, Isla Mujeres, la Riviera Maya y otros rincones que ofrece nuestro caribe mexicano, apoyándonos con los otros estados caribeños que también tienen paisajes hermosísimos qué ofrecernos.

En el aspecto comercial de igual manera podemos ofrecer nuestros servicios de transportación para estas islas del Caribe, sobre todo en tra-

tándose de nuestros buques tanque, para hacerles llegar petróleo y combustible necesario para sus vehículos automotores y su industria, además de que se puede negociar también fletes atractivos con islas que no están totalmente desarrolladas, como sucede con Haití.

Bueno una vez que hemos analizado a grandes rasgos el potencial que tiene nuestro país gracias a sus mares, me gustaría antes hacer una aclaración pues como podemos apreciar durante el desarrollo del presente trabajo de investigación, para referirnos al mar, su servidor lo hace en género femenino y no masculino y la razón es la siguiente; cuando tuve la oportunidad de leer *El Viejo y el Mar* de Ernest Hemingway me percaté de que el protagonista (Santiago, un viejo pescador cubano) siempre decía “la mar” y no “el mar”, argumentando que todos los que la querían, se refieren a ella (la mar) como si fuera una mujer ya que al decir “el mar” estamos tratándolo como un contendiente, un lugar o incluso un enemigo, por ello la gente de mar siempre se refiere a él en género femenino considerándola como algo que concedía o negaba favores y a la vez que hacía cosas perversas y terribles porque era irremediable ya que la Luna le afectaba como sucede con las mujeres.

Luego entonces con esta reflexión, me viene a la mente que la mar es la creadora de vida, recordemos que es ahí fue donde se originó y ya después, éstos entes fueron evolucionando para habitar en tierra firme, sin negar (incluso nosotros los seres humanos) que su origen estuvo en la mar, de hecho nadie puede vivir sin agua y no lo digo nada más porque necesitamos beberla, sino porque en nuestro cuerpo tenemos este preciado líquido que nos ayuda a regular la temperatura y a mantenernos vivos, lo mismo pasa con el planeta.

Ahora bien lo que corresponde es analizar la legislación que interviene directa o indirectamente con el comercio marítimo para proponer las reformas que deben hacerse en pro de nuestro beneficio y además otorgarle una seguridad jurídica a todos los sujetos interesados en estos servicios que puede ofrecer México, pero primero me gustaría señalarles que el pasado 1º de Junio de 2006, se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, misma que entró en vigor el día 1º de Julio de 2006, de conformidad con su artículo noveno transitorio, la cual es una norma que yo a grandes rasgos les puedo decir que es muy completa y se encuentra a la altura de leyes modernas y actualizadas como la chilena, pero el análisis de la misma lo haremos más adelante.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos:

Es el ordenamiento jurídico más importante de cualquier Estado pues en ella se establecen su organización, su funcionamiento y las instituciones

necesarias para cumplir con su deber jurídico, además de tratar sobre las garantías individuales de los habitantes dentro de su jurisdicción las más importantes para el tema que estamos tratando son las Libertades de Trabajo (artículos 5 y 123), de Tránsito (artículo 11), de Asociación (artículo 9) y por supuesto las Igualdad, Seguridad Jurídica y de Legalidad (artículos 12, 13, 14 y 16 respectivamente) además de la garantía al derecho real de la propiedad privada y las zonas marítimas sobre las cuales el Estado Mexicano ejerce jurisdicción (artículo 27).

En nuestra Carta Magna lo que podemos hacer es la reforma relativa a la nacionalidad de la tripulación (artículo 32) toda vez que se reserva únicamente a los mexicanos por nacimiento el que puedan trabajar en la industria de la navegación con lo cual no tendremos la posibilidad de competir en el mercado global pues seamos honestos y no es por menospreciar ni ofender a nadie, pero nuestro país no se ha caracterizado históricamente por ser un pueblo navegante, por lo que necesitamos personal con pericia en lo que se refiere a las rutas comerciales más accesibles y menos peligrosas que se deben seguir para llevar las mercancías a su puerto de destino, lo que proponemos es que esta calidad únicamente se reserve al capitán del buque (así como a los titulares de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante así como a los directores generales de Marina Mercante, de puertos y de capitánías), toda vez por que es la primer autoridad a bordo y sería ilógico que un extranjero tenga facultad de coacción en nuestro país, por lo que recomendamos que puedan estar extranjeros a bordo prestando sus servicios a la navegación y además que capacite a los tripulantes nacionales en el arte de navegar y todas las maniobras que se realizan a bordo para el estibamiento y traslado de mercaderías pues se está respetando al interés público y no se están afectando los derechos de los trabajadores (la tripulación) además de que no se rebasará el límite legal previsto por la Ley Federal del Trabajo en cuanto a que se debe de utilizar un 90% de trabajadores mexicanos en cualquier centro de trabajo (artículo 7°), lo cual nos conlleva a reformar el artículo 189 de la citada Ley toda vez que de igual manera reserva esta actividad sólo para los mexicanos por nacimiento. Ahora bien, si no deseamos reformar estos preceptos legales, bien podemos darles la capacitación adecuada que todo trabajador merece y por qué no pensar en enviar a nuestra tripulación a cursos de navegación en el extranjero, en países que son potencia en este aspecto o incluso en conferencias, simposios, ponencias, en fin, todo lo que sea necesario para que se encuentren actualizados y proporcionen un servicio de calidad.

Tratados y Convenciones Internacionales:

De conformidad con nuestro Artículo 133 de la Carta Magna, éste es el siguiente orden que sigue nuestra legislación nacional, mismo que a la letra dice:

Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación de Senado, serán 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.

Como podemos apreciar, nuestro máximo ordenamiento legal, eleva a carácter de Ley Suprema de toda la Unión, con lo que se correlaciona perfectamente con la facultad otorgada al Presidente de la República contemplada en el artículo 89 fracción X de dicha Constitución en el sentido de que el Ejecutivo Federal celebra los Tratados Internacionales con aprobación del Senado *en nombre de toda la Unión, esto es, toda la Federación en su conjunto* no se obliga nada más por unas Entidades Federativas y por otras no, pues de lo contrario estaríamos hablando de Estados independientes, libres y soberanos, que no es lo mismo que autónomo, pues este último concepto es el correcto para todos los integrantes de los Estados Unidos Mexicanos y no que sean “soberanos” pues ya serían otros países; para reforzar lo dicho, me permito transcribir la siguiente tesis jurisprudencial emitida por La Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Unión:

TRATADOS INTERNACIONALES. SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.

Persistentemente en la doctrina se ha formulado la interrogante respecto a la jerarquía de normas en nuestro derecho. Existe unanimidad respecto de que la Constitución Federal es la norma fundamental y que aunque en principio la expresión “...serán la Ley Suprema de toda la Unión...” parece indicar que no sólo la Carta Magna es la suprema. La objeción es superada por el hecho de que las leyes deben emanar de la Constitución y ser aprobadas por un órgano constituido, como lo es el Congreso de la Unión y de que los tratados deben estar de acuerdo con la Ley Fundamental, lo que claramente indica que sólo la Constitución es la Ley suprema. El problema respecto a la jerarquía de las demás normas del sistema, ha encontrado en la jurisprudencia y en la doctrina distintas soluciones, entre las que destacan: supremacía del derecho federal frente al local y misma jerarquía de los dos, en sus variantes lisa y llana, y con la existencia de “leyes constitucionales”, y de la que será ley suprema la que sea calificada de constitucional. No obstante, esta Suprema Corte de Justicia considera que los tratados

internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y el local. Esta interpretación del Artículo 133 constitucional, deriva de que estos compromisos internacionales son asumidos por el Estado mexicano en su conjunto y comprometen a todas sus autoridades frente a la comunidad internacional; por ello se explica que el Constituyente haya facultado al Presidente de la República a suscribir los tratados internacionales en su calidad de Jefe de Estado y, de la misma manera, el Senado interviene como representante de la voluntad de las entidades federativas y, por medio de su ratificación, obliga a sus autoridades. Otro aspecto importante para considerar esta jerarquía de los tratados, es la relativa a que en esta materia no existe limitación competencial entre la Federación y las entidades federativas, esto es, no se toma en cuenta la competencia federal o local del contenido del tratado, sino que por mandato expreso del propio Artículo 133 el Presidente de la República y el Senado pueden obligar al Estado Mexicano en cualquier materia, independientemente de que para otros efectos esta sea competencia de las entidades federativas. Como consecuencia de lo anterior, la interpretación del Artículo 133 lleva a considerar en un tercer lugar al derecho federal y al local en una misma jerarquía en virtud de lo dispuesto en el Artículo 124 de la Ley Fundamental, el cual ordena que “Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados”. No se pierde de vista que en su anterior conformación, este Máximo Tribunal había adoptado una posición diversa en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Número 60, correspondiente a Diciembre de 1992, página 27, de rubro: “LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA”; sin embargo este Tribunal Pleno considera oportuno abandonar tal criterio y asumir el que considera la jerarquía superior de los tratados incluso frente al derecho federal.

Precedentes:

Amparo en Revisión 1475/98. Sindicato Nacional de Controladores del Tránsito Aéreo. 11 de Mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Humberto Román Palacios. Secretario: Antonio Espinoza Rangel. Tribunal en Pleno, en su sesión privada celebrada el veintiocho de Octubre en curso, aprobó con el número LXXVII/1999, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a veintiocho de Octubre de mil novecientos noventa y nueve. Nota: Esta tesis abandona el criterio sustentado en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Número 60, correspondiente a Diciembre de 1992, página 27, de rubro: “LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA”. Novena Época Instancia: Primera Sala. Fuente: Semanario Judicial de la Federación

y su Gaceta Tomo: XIII, Marzo de 2001 Tesis: 1ª XVI/2001 Página: 113
Materia: Constitucional. Tesis Aislada”.¹

Como podemos apreciar, la Suprema Corte de Justicia de la Nación interpreta el Artículo 133 Constitucional en el sentido correcto, tal cual lo indica nuestra propia Carta Magna por lo que a la jerarquía legal se refiere en el Sistema Jurídico Mexicano.

De los múltiples acuerdos internacionales que se han celebrado en materia marítima, me gustaría mencionar al más importante de todos, la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, aprobada en Montego Bay, Jamaica en 1982 y publicada en el Diario Oficial de la Federación en 1994, es conocido como el cuerpo jurídico internacional más importante y más completo que se haya celebrado, sustituye a la anticuada Convención de Ginebra de 1954 relativa a los Espacios Marinos y la Plataforma Continental.

En ella se limitan los espacios marinos sobre los cuales los Estados ejercerán su jurisdicción, que por regla general es de 12 millas náuticas para el Mar Territorial, 12 millas náuticas para la Zona Contigua y 176 millas náuticas para la Zona Económica Exclusiva que nos da un total de 200 millas náuticas para toda esta porción marítima sobre la cual los países tienen derechos reconocidos, pero no sólo se refiere a esto, sino que establece los derechos de paso de buques nacionales y extranjeros en dichos espacios, en los estrechos, las condiciones jurídicas de las Islas tanto naturales como las artificiales (en las cuales no se incluyen a las plataformas petroleras pues éstas conservan dicha condición) y los Estados Archipiélagos (como Filipinas) así como la regulación y explotación de la Zona Internacional de Fondos Marinos misma que es patrimonio común de la Humanidad según Declaración No. 2749 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.²

Ley Federal de Mar:

En razón de que la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar no reunía al número de Estados Necesarios para que fuera reconocida como un Ordenamiento Internacionalmente Obligatorio, México no podía quedarse desprotegido jurídicamente en sus espacios marinos, por lo que retomó prácticamente de manera textual lo señalado en ella y lo plasmó en esta Ley, publicada en el citado órgano de Difusión Federal en el año de 1986; pero ahora que ya se ha publicado la Convención y que México es parte de ella, siento que esta Ley, lo coherente sería abrogarla en virtud de estar repitiendo lo constatado en el multicitado Acuerdo

¹ Página Web de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (México) www.scjn.gob.mx

² Remiro Brotons Antonio. "Derecho Internacional". Ed. Mc Graw Hill. Madrid, España. 1997.

Internacional, existiendo una duplicidad de ordenamientos en lo que a la Soberanía de la Mar Nacional se refiere, pero esta Ley nos podría ayudar en algún conflicto que se llegase a tener con un estado que no sea parte de la Convención de 1982 supuesto en el que no se encuentra obligado a nada de lo que en ella se establezca, pero sí está obligado a respetar nuestra soberanía marítima y qué mejor que encontrarnos bien protegidos legalmente pues la libre competencia no significa que todo esté a favor de los demás y en perjuicio nuestro, al contrario, necesitamos una mayor legalidad para competir con calidad.

Leyes de Navegación y Comercio Marítimos, de Puertos y sus Reglamentos:

Ella se encarga de regular todos y cada uno de los hechos y actos jurídicos que se realicen en la mar, tales como son los transportes de mercancías o de pasajeros, los accidentes y responsabilidades derivadas de ellos, el régimen de propiedad de los buques y formas de adquirir tal derecho real, así como las autoridades marítimas, etcétera.

Nuestra Ley anterior, del 4 de Enero de 1994 fue una mala copia del Código de Comercio chileno, lo cual nos avergonzaba como una economía emergente pues no tenemos la necesidad de copiar legislaciones que nada tienen que ver con nosotros y nuestra historia, los mexicanos y los chilenos perseguimos objetivos distintos y cada pueblo tiene su idiosincrasia, además de que necesitamos gente creativa la cual hay, pero desafortunadamente no se le da la oportunidad que se merece, todo queda entre amigos, compadres o en familia, pero como mencioné anteriormente, se publicó la Ley de Navegación y Comercio Marítimos la cual contempla aspectos muy interesantes que no se regulaban en la Ley de Navegación de 1994 ya sin tener que aplicar supletoriamente el Código Civil, o el de Comercio tantas veces pues si en verdad vamos a competir en el mercado global vamos a ir preparados para obtener un beneficio del mismo, para toda nuestra gente, no vamos a andar rindiendo pleitesía a nadie ni copiando preceptos legales de otras partes del mundo, estamos hechos de lo mismo, de carne y hueso, no se necesita ser anglosajón u oriental para triunfar como país, podemos hacerlo, solo hace falta poner de nuestra parte.

Primeramente me gustaría comentar acerca de los contratos que tienen que ver con la explotación comercial de un buque, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos señala en su artículo 111 al de arrendamiento a casco desnudo, fletamento por tiempo, fletamento por viaje, transporte marítimo de mercancías, transporte marítimo de pasajeros, remolque transporte y cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de

ésta, como lo pueden ser los de fletamento por compartimiento de buque o por entero.

La ley señala correctamente la diferencia entre los contratos de fletamento y de transporte, regulándolos en capítulos aparte pues se trata de dos contratos completamente diferentes porque de cada uno de ellos se desprenden consecuencias jurídicas distintas pues el fletamento en cualquiera de sus modalidades es un contrato de medios, es decir aquí una persona denominada fletante pondrá a disposición de otra llamada fletador un buque en estado de navegabilidad para que este último pueda utilizarlo para los fines que se contemplaron en el contrato, ya sea para transportar cargamento o personas mientras que por lo que respecta al contrato de transporte marítimo ya sea de personas o de pasajeros, éste será un contrato de resultado, pues la persona que contrata el servicio (embarcador o pasajero en el caso de transporte de personas), espera que sus mercancías sean llevadas al puerto de destino o si es un pasajero que sea llevado al lugar convenido, como podemos ver, las consecuencias de un contrato y otro son completamente diferentes, por lo que no tienen porqué confundirse, como desgraciadamente sucede en algunos libros mexicanos o españoles, son dos contratos distintos entre sí.

Ahora bien, me gustaría establecer mi primer desacuerdo con lo contemplado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y es que establece al contrato de arrendamiento a casco desnudo independientemente de los contratos de fletamento por tiempo y por viaje, cuando su naturaleza jurídica es la misma, pues en ambos se está poniendo a disposición de otra persona un buque en estado de navegabilidad para destinarlo a una finalidad específica, otra de las diferencias es que si la actividad marítima es cien por ciento comercial, no va acorde con la naturaleza del buque o embarcación toda vez que el contrato de arrendamiento que recaiga sobre bienes muebles debe ser siempre acorde a la naturaleza del mismo, tal y como lo contempla el artículo 2459 del Código Civil Federal supuesto que no actualiza el buque que es el elemento necesario para el comercio y del cual se está sacando un lucro especulativo y por si fuera poco, esta actividad se está desarrollando entre navieros, cuyo giro comercial es la explotación comercial de un buque o embarcación.

En estos contratos, tal y como sucedía con la Ley de Navegación de 1994 no se establecen en el texto de la norma plenamente los derechos, obligaciones ni las causales de responsabilidad de las partes contratantes ni de los demás sujetos que intervengan como es el caso de la tripulación por ejemplo, pues para que este tipo de contratos pueda llevarse a la vida práctica necesitamos de personal con pericia y conocimientos relativos a la navegación para que las mercancías o pasajeros puedan llegar al destino convenido además de que necesitamos una ley detallista en el senti-

do de establecer los aspectos que señalamos primeramente, para no tener que estarnos remitiendo a los Tratados y/o Convenciones Internacionales de las que México sea parte, teniendo así un ordenamiento más completo.

Cabe resaltar que tampoco se contempla qué sucede en el caso de que el capitán del buque caiga en estado de interdicción, causales de rescisión, capacidad de carga del buque, robo del conocimiento de embarque o falsedad en lo que se declara en el mismo, solución de controversias, en fin, hay muchísimas lagunas que subsanar en nuestra Ley de Navegación, la cual regula pobremente el tráfico marítimo, situación que deja en estado de incertidumbre a las partes.

De igual manera me gustaría reiterar en cuanto a la nacionalidad de la tripulación, pues el artículo 25 de esta Ley igualmente reserva que esta actividad sea desarrollada única y exclusivamente por mexicanos por nacimiento que no hayan adquirido otra nacionalidad, esto lo relacionamos con las reformas que sugerimos a los artículos 32 de nuestra Carta Magna y 189 de la Ley Federal del Trabajo.

Ahora en cuanto a la preparación de la tripulación, sugerimos que en verdad acrediten tener la capacidad técnica necesaria mediante exámenes y estudios realizados ante y por la autoridad marítima y si para ingresar a la Marina Mercante Nacional necesitan título profesional, que únicamente se le exija la resolución de un cuestionario el cual será calificado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y su elaboración será a cargo de dicho organismo gubernamental con apoyo de otros profesionistas y especialistas en la materia para redactar las preguntas referentes al tráfico marítimo.

Otro punto a tocar sería la inversión extranjera en la navegación, con ello no queremos decir que vamos a “ceder” nuestra soberanía nacional al abrirle a los extranjeros las puertas a esta actividad, lo que buscamos es una marina mercante mexicana desarrollada y atraer a estos inversionistas, para efecto de que apoyen el fomento a una verdadera industria marítima competitiva en México; actualmente la inversión extranjera únicamente está autorizada hasta un máximo de 49% en la pesca de agua dulce y costera a excepción de la acuicultura, en tratándose de Administraciones Portuarias Integrales, empresas dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones o buques para la navegación interior o de cabotaje a excepción de los cruceros turísticos, dragas y artefactos navales para la explotación portuaria así como suministro para combustibles destinados a embarcaciones, buques, aeronaves y trenes. (Artículo 7° de la Ley de Inversión Extranjera).

De igual manera se permite la inversión extranjera hasta en un 49% pero que puede ser más, siempre y cuando lo autorice la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras: Servicios portuarios para remolque, amarre de cabos, lanchaje en navegación interior y sociedades navieras dedicadas a la navegación de altura (artículo 8° de la Ley de Inversión Extranjera).

Lo que sugerimos aquí es que también se pueda autorizar más de un 49% de inversión extranjera en las actividades señaladas en el artículo 7° de la Ley de la Materia, pues si bien es cierto que la navegación interior y de cabotaje únicamente se encuentran reservadas a los mexicanos con buques que enarbolan pabellón nacional, también lo es cierto que pueden hacerlo con pabellones extranjeros así que no tenemos porqué temer abrir dicha inversión a la navegación, para tener la infraestructura adecuada para poder competir en el mercado mundial y lograr efectivamente una industria que apoye a la economía de nuestro país y no que sea un elefante blanco u (otra vez) se quede en buenas intenciones, pues de eso y de promesas estamos fastidiados, lo que necesitamos son ideas que se pongan a la práctica para el beneficio y prosperidad de México y porqué no, llegar a pensar que también participen los extranjeros pero siempre con buques con bandera mexicana sería un punto más a nuestro favor para tener la mesa puesta para tener un mayor número navíos con pabellón mexicano y tener así una auténtica marina mercante, para lo cual necesitamos que los costos por el Abanderamiento sean más económicos, por citarles un ejemplo, la Ley Federal de Derechos contempla un precio de \$2,000.00 (dos mil pesos 00/100 M.N.) (para embarcaciones de no más de 50 toneladas o unidades de arqueo bruto) hasta \$40,000.00 (cuarenta mil pesos 00/100 M.N.) (para buques de más de 50,000.01 toneladas de arqueo bruto).

Lo que recomendamos también es que se concedan estímulos fiscales para fomentar esta actividad, por ejemplo para el caso de las empresas navieras, que dentro de los dos primeros años de su funcionamiento, no pague ningún tipo de contribuciones, ni federales, ni locales ni municipales, salvo el pago por el uso de agua potable, para incentivar su crecimiento, en lo que ellas van recuperando su inversión y a partir del tercer año, que paguen sólo el cincuenta por ciento de las contribuciones que se causen pero sólo por ese ejercicio fiscal, es decir, que si mi empresa comienza a funcionar en 2006, ella no va a pagar contribuciones al Fisco sino hasta el año 2009 y únicamente por las que se causen durante ese año y ya para el cuarto año de funcionamiento, entonces sí, ya que paguen la totalidad de las contribuciones como debe de ser, para que también el Estado tenga un ingreso por esas actividades.

De igual manera quisiera establecer que ya no gozará de este beneficio toda empresa o naviero que efectúe daños al medio ambiente o que no establezca sus inversiones en México, es decir, que se establezca en nuestro territorio nacional, pero las ganancias que está obteniendo por la explotación comercial de sus buques, las está invirtiendo en otro país, debemos obligarlas por Ley a que estas sean invertidas en México, para evitar lo que en el *argot* financiero se conoce como “inversiones golondrinas” por lo que a este ramo respecta. De igual manera perderá dicho beneficio si emplea trabajadores que no cuenten con la edad mínima que nuestro país exige, esto es 14 años, y que si teniendo esta edad, realice cualquiera de las actividades prohibidas por la Ley Federal del Trabajo, según lo expresan sus artículos 22, 23 y 191.

Para el caso de que las empresas navieras que decidan establecerse en México cuenten con buques con pabellón extranjero, no gozará tampoco de este beneficio, pues para ellas, ofrecemos otro programa y es que durante los dos primeros años de su funcionamiento en nuestro país, que pague la totalidad de las contribuciones causadas, sin los recargos por mora, siempre y cuando acredite fehacientemente que no pudo enterarlas al Fisco en el tiempo legalmente señalado, a excepción de los pabellones de conveniencia (como los abanderados en Panamá, Liberia, las Bahamas o las Islas Caimán, por mencionar algunos), pues si bien es cierto, debemos respetar los principios de reciprocidad internacional y no discriminación en una competencia de libre mercado, también lo es que no vamos a poner el interés privado sobre el público, pues se trata de sacar adelante a nuestro país con esta actividad, no de hundirlo cada vez más.

Otro estímulo fiscal que proponemos es que después de los dos años de funcionamiento de las empresas navieras, que se les permita a la tripulación y demás trabajadores a bordo, únicamente de buques con bandera mexicana, que puedan deducir sus honorarios y gastos de viajes en tratándose nada más de viajes que se realicen con motivo de capacitaciones que reciban ya sea en el interior de la República o en el extranjero, así como seminarios, cursos, conferencias o cualquier otra cuestión que tienda al mejoramiento de la industria marítima, siempre y cuando no excedan de \$100,000.00 (cien mil pesos 00/100 M.N.) al mes y que esta cifra se vaya reduciendo proporcionalmente conforme el número de días de dichos viajes sea inferior a un mes.

También recomendamos aumentar las franquicias en exportaciones e importaciones marítimas para los compradores y vendedores de maquinarias, materias primas y de igual manera que se reduzcan los cobros fiscales en razón del fondeo en tratándose de piezas arqueológicas mexicanas embarcadas que se vayan a exponer en el extranjero, el cual iría también relacionado con el programa que señalamos en dos párrafos precedentes.

De igual manera y relacionado con la idea relativa a los estímulos fiscales, proponemos la revisión de los contratos colectivos que se tengan celebrados en este ramo, con el objetivo de reducir gastos en cuanto a prestaciones (como las vacaciones, los vales de despensa, etcétera) de los sindicalizados recientemente, entendiendo dicho periodo como no superior a un año; o si la empresa naviera se acaba de constituir y que todos sus buques estén abanderados en México que goce de este beneficio, igualmente si el sindicato es de la empresa, pues mucho mejor, porque así no habrá tanta dificultad aunado a ello, quiero recalcar que se respetarán las cláusulas de preferencia de los sindicalizados para cuando exista una vacante disponible dentro de las empresas navieras (y esto aplica para todas, sin perjuicio del pabellón que enarbolan sus navíos) con la única condición de que acrediten tener la capacidad técnica necesaria de acuerdo a los exámenes y estudios que proponemos realicen de manera conjunta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con la Secretaría de Educación Pública.

También proponemos que todos estos beneficios los gocen los astilleros, para que existan barcos construidos totalmente en México y fomentar así el crecimiento económico, pues necesitarán acero, maquinaria y todo lo que un buque requiere, además de especialistas y demás trabajadores con lo que las cifras de desempleo que tanto nos preocupan pueden verse reducidas, si realizamos todo conforme a Derecho y con lo que en verdad estamos planteando, sin otorgar ningún tipo de favoritismo y todo con transparencia, no gozando de dicho beneficio por las mismas causas que se establecen para las empresas navieras.

Proponemos también la posibilidad de que en nuestro país se otorguen créditos marítimos a través del Estado en conjugación con instituciones de crédito y financieras, manejando facilidades de pago y bajos intereses para incentivar esta actividad y a la vez que el tráfico marítimo va creciendo, la banca lo hará de la mano con ella y cumplirá otra vez con una de sus principales actividades que es el otorgamiento de créditos, los cuales se destinarán a la compra de equipos, materiales, barcos, así como su construcción, reparación y remodelación; constitución de empresas navieras, capacitaciones para el personal, constitución de astilleros y de empresas dedicadas a la prestación de servicios portuarios y de los intereses devengados, se recomienda que el cincuenta por ciento sea para la institución financiera (para que se mantenga estable y siga prestando capital) y el porcentaje restante se destine a la constitución de un fondo común para la Marina Mercante Nacional, para apoyarlos en las reparaciones o accidentes que llegaren a sobrevenir y también en el caso de que deseen modernizar su infraestructura para un mejor servicio.

Así pues para que las empresas navieras vayan captando clientes tanto nacionales como extranjeros, se recomienda que se otorguen descuentos en las primeras transportaciones que realicen y que los mantengan con los clientes y también cuando se transporten determinadas cantidades de cargamento.

Podemos establecer reciprocidades con otros buques de pabellón extranjero con base en los Tratados o Convenios Internacionales celebrados y ratificados o concertar otros nuevos para que también los otros Estados puedan competir en nuestro tráfico marítimo, sin descuidar claro la prioridad que requieren nuestras empresas navieras pero tampoco servirles todo en bandeja de plata, pues lejos de llegar a prestar un servicio de calidad, caerán en la mediocridad, confiados en los beneficios otorgados por el Estado.

Como podemos apreciar, es posible que México salga adelante explotando esta actividad por las diversas razones que ya expusimos, si el pretexto es el que no haya el presupuesto suficiente para comenzar con estos proyectos, los excedentes petroleros pueden ayudarnos para comenzar a invertirlos, si bien es cierto que se mantenían “intocables” para mantener la estabilidad en la economía, pues bien que ésta deje de ser la meta para que ahora lo sea el crecimiento económico, hace falta voluntad política para llevar a cabo muchos proyectos y mientras no nos pongamos de acuerdo y no caigamos en la cuenta en que discutiendo y favoreciendo intereses particulares vamos a estancarnos y empobrecer a nuestra gente aún más, ahí está el ejemplo de países que estaban peor que México y ahora lo han superado China, Chile, India, Malasia, Singapur en nuestras manos reorientar nuestro futuro para un lugar más próspero dónde vivir.