

2ej. 446



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

Régimen Jurídico de las Capitanías de Puerto

T E S I S
PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
María Julieta Valdez Hernández

MEXICO, D. F.

1982



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

CAPITULADO

INTRODUCCION

1.- CONCEPTO DE PUERTO	1
1.1-Instalaciones Portuarias-Zona Federal	8
1.1.1-Obras de Abrigo	11
1.1.2-Obras de Acceso	12
1.1.3-Obras de Atraque	13
1.1.4-Obras de Tráfico	13
1.1.5-Obras de Almacenamiento	14
2.- CLASES DE PUERTOS	33
2.1-Puertos Comerciales	36
2.2-Puertos Petroleros	36
2.3-Puertos de Cabotaje	38
2.4-Puertos de Altura	40
2.5-Puertos Mixtos	43
2.6-Puertos Libres	45
2.7-Puertos Industriales	46
3.- EL CAPITAN DE PUERTO, SUS ACTIVIDADES Y SU RELACION CON DEPENDENCIAS OFICIALES.	49
3.1-Clases de Actividades Portuarias	51
3.2-Secretaría de Marina	64

	11
3.3-Secretaría de Gobernación	66
3.4-Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública	66
3.5-Secretaría de Hacienda y - Crédito Público	67
3.6-Secretaría de Trabajo y - Prevención Social	67
3.7-Secretaría de Relaciones - Exteriores	68
3.8-Departamento de Pesca	69
3.9-Comisión Nacional Coordina <u>d</u> dora de Puertos	69
3.10-Ministerio Público Federal	70
4.- LA AUTORIDAD MARITIMA	72
4.1-Delegaciones de Capitanías	76
4.2-Jefe de la Policía de los Puertos	90
4.3-Prácticos o Pilotos	91
4.4-Capitanes de Buques	93
4.5-Agentes de la Policía de - Puertos.	95
5.- CONSERVACION Y CONTROL DE PUERTOS	98
5.1-Navegación en aguas juris - diccionales	101
5.1.1-Dragado	105
5.2-Sanidad Marítima	108

	111
5.3- Buques Extranjeros	110
5.4- Buques Nacionales	118
5.5- Despacho	121
5.6- Fondeaderos	123
5.7- Accidentes Marítimos	125
5.8- Vigilancia	126
5.9- Infracciones	127
5.10-Sanciones	129
6.- EL REGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTOS	132
6.1- Derecho de Puerto	135
6.2- Derecho de Muellaje	137
6.3- Derecho de Pilotaje	139
7.- EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL	141
8.- PUERTOS NACIONALES	148
8.1- Política Portuaria	148
8.2- Situación actual	158
R E C O M E N D A C I O N E S	160
B I B L I O G R A F I A	162

I N T R O D U C C I O N

En primer lugar, quiero agradecer infinitamente la atención y ayuda brindada por el Dr.- Raúl Cervantes Ahumada para llevar a cabo este trabajo, así como el auxilio incomparable del Lic. José Luis Basulto Ortega y el estímulo ofrecido por las personas que me impulsaron a realizarlo.

El motivo que originó el presente trabajo fué las diversas deficiencias encontradas en las actividades del Capitán de Puerto, principalmente en el aspecto jurídico, a causa de lo anacrónico de los ordenamientos marítimos nacionales aplicados y la repercusión que ocasionaría los errores por la falta de actualización de normas, al desarrollo económico del país al nivel internacional.

La finalidad de esta exposición es hacer conciencia de las fallas existentes, sobre todo en el aspecto legal, en nuestro sistema marítimo nacional y proponer una reforma legislativa en este campo conforme a las necesidades del país, para incrementar completamente el desarrollo de los puertos nacionales.

Así por ejemplo, se comienza en el primer capítulo a señalar el concepto que se tiene de puerto y las instalaciones con que debe contar un puerto para su funcionamiento eficaz, para tal efecto, se anexan mapas de puertos nacionales para ejemplificar con cuantas instalaciones cuentan éstos.

Enseguida en el capítulo segundo, se habla de los diversos tipos de puertos existentes en el mundo y en México.

Después, en el tercer capítulo se hace mención a la coordinación de actividades de autoridades que operan en los puertos, sobre todo la autoridad marítima.

A continuación, en el cuarto capítulo - se hace referencia a los funcionarios auxiliares - de la autoridad marítima, para hacer cumplir con - los ordenamientos legales marítimos.

Posteriormente, en el quinto capítulo - se menciona la conservación y control del puerto, - a través de las autoridades federales, así como - las actividades propias de cada una, para llevar - a cabo dicho cometido.

En el capítulo sexto, en forma muy general, se hace referencia al régimen internacional - de puertos, los organismos internacionales que intervienen, y muy someramente, los derechos de puerto, como son el de muellaje y el de pilotaje, así como sus respectivas tarifas aplicables.

Con relación al registro público marítimo nacional, éste se expone en el capítulo séptimo y finalmente en el capítulo octavo, se señala genéricamente la política portuaria y la situación actual de los puertos nacionales.

1.- CONCEPTO DE PUERTO

El concepto de puerto ha tenido una gran variedad de definiciones a través de la historia, así por ejemplo, en un principio, se entendía por puerto el lugar en la costa que está defendido por vientos y en el cuál los barcos podían realizar tranquilamente sus operaciones de carga y descarga (1), se aprecia que esta definición está incompleta y restringida, porque no toma en cuenta que el puerto, además de tener un sentido primordialmente comercial, tiene la defensa del país y otras actividades distintas de la comercial, como por ejemplo el arribo (2) de barcos que embarquen o desembarquen pasajeros, cuando las embarcaciones necesiten llegar al mismo por accidente o avería (3), cuando las naves deseen protegerse de un ciclón o tormenta, o también en el caso de que éstas se provee de combustible o provisiones por conducto de los servicios que presta el puerto, etc.

Otra definición de puerto, es el lugar de la costa protegida por los vientos, mismo que da seguridad a las embarcaciones y a las operaciones de tráfico y armamento (4). En esta definición

(1) Supra Nota A12 pág. 327

(2) Supra Nota A11 pág. 33.- Arribo es la llegada de un barco a un puerto.

(3) Supra Nota A1 pág. 39.- Avería es el daño que recibe la embarcación en cualquiera de sus partes.

(4) Supra Nota A12 pág. 191.

no se hace mención a las demás situaciones que se dan en un puerto, como la arribada forzosa, de accidente, de provisiones para la nave, etc., ni mucho menos a las actividades del puerto, por lo tanto, cae en el mismo error que la anterior.

Por su parte, el diccionario marítimo - autorizado por la Secretaría de Marina, también - proporciona una definición de puerto y lo señala, - como el lugar del mar rodeado de tierra en su gran parte y defendido contra los vientos y marejadas, - sitio que puede amarrarse (1), en forma segura, - las embarcaciones, o sea, llegar un barco en cualquier caso, por conclusión de un viaje, por escala programada o forzosa, por accidente en la misma - (2), la presente definición omite señalar que un - barco arriba o llega por comercio, por servicios - que presta el propio puerto sin necesidad de emergencia, etc.

La Secretaría de Programación y Presupuesto en su boletín número 6 denominado "Información sobre Información", de mayo de 1980, dió una definición de puerto, y lo señaló como el lugar - costero, natural o dispuesto por el hombre para - proporcionar abrigo o protección a las embarcaciones (3), en esta definición se nota que cae en -

(1) Amarrarse es sujetar al buque en el puerto por medio de 2 cables y anclas. Supra Nota A9 pág. 11.

(2) Supra Nota A10 pág. 256

(3) Supra Nota A15 pág. 9

error gravísimo, por que no menciona a las otras - actividades que posee un puerto y que no son necesariamente de abrigo o protección sino que se relacionan con los servicios que presta el mismo.

De lo anterior, hay dos definiciones - más que se acercan a lo que en realidad es un puerto, así por ejemplo, la primera la proporciona un equipo de ingenieros marítimos y dicen "que es un lugar en una costa o ribera adecuadamente protegida contra la acción de los elementos naturales para brindar seguridad a las embarcaciones que a él concurren, capaz de recibirlas en cualquier tiempo y dotado de instalaciones apropiadas para la recepción, almacenaje y trasbordo de mercancías y pasajeros entre los sistemas de transporte marítimo y terrestre o viceversa y que sirve a una o varias zonas de actividad económica, las cuales en conjunto forman su hinterland" (1). La segunda definición la facilita el Ing. Roberto Mendoza, en su libro Política Portuaria, que dice, que un puerto debe satisfacer las condiciones siguientes:

1.- Que proporcione abrigo seguro a las embarcaciones contra el oleaje del temporal y el de los vientos reinantes.

2.- Que disponga de elementos para el rápido transbordo de pasajeros y mercancías y evite las estadías costosas de las embarcaciones.

(1) Supra Nota Al pág. 13.- Hinterland es la suma de las áreas económicas productoras o consumidoras, que por propia conveniencia canaliza la mayor parte de su tráfico por un puerto. (pág.26-27)

3.- Que esté respaldado por un hinterland local, rico, persistente en la producción y en el consumo, para que la carga de las embarcaciones sea equilibrada en peso, tanto en la entrada y salida, para un verdadero incentivo de la navegación.

4.- Que las condiciones urbanas alcancen el progreso necesario para garantizar la salud y el bienestar social.

De las condiciones expuestas, se señala que todo puerto debe tenerlas y si las obtiene, tendrá entonces una fuerza económica tal que podrá bastarse así mismo. (1)

Como conclusión para el presente estudio, un puerto es el lugar territorial de un país, rodeado en su mayor parte por el mar, protegido de los vientos y mareas, y que por su configuración natural o artificial proporciona la comunicación, el intercambio económico, técnico y cultural de las naciones, así como la protección, seguridad y servicios de cualquier tipo a toda embarcación nacional o extranjera, pero principalmente por ser el lugar de defensa de un país y del intercambio comercial y cultural del mismo.

Respecto al concepto de puerto en nuestra legislación marítima existente, encontramos -

(1) Supra Nota A17 pág. 19.

que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos - en su artículo 33 y en el 172 de la Ley de Vías Generales de Comunicación proporcionan el concepto - jurídico de puerto, mismos que a continuación se transcriben:

Artículo 33.- "Para los efectos de esta ley se considera puertos los lugares declarados como tales por el Ejecutivo de la Unión (es decir, por el presidente de los estados unidos mexicanos, que publicará en el diario oficial de la federación el decreto presidencial, donde se indique la zona que se considerará legalmente como puerto), por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a la que compete administrar, ejecutar y autorizar toda clase de obras en los mismos, así como sus servicios de policía, con excepción de las obras de carácter estratégico y militar. Los lugares de la costa y de las riberas, de los ríos, lagos y lagunas que no tengan carácter de puertos, se considerarán como tales únicamente por cuanto se refiere a la vigilancia del tránsito y servicios de policía marítima y fluvial".

Artículo 172.- "El Ejecutivo Federal, en los Decretos respectivos (presidenciales), determinarán el establecimiento de los puertos, fijará su ubicación geográfica, su naturaleza y las zonas, así como el recinto que corresponda; señalará las obras e instalaciones públicas que deban considerarse incorporadas a los mismos o afectas a su funcionamiento. Los lugares de las costas, de las riberas, de los ríos y de lagos y lagunas, que no hayan sido declarados puertos o cuando éstos se encuentren en construcción, se considerarán como -

puertos, para la aplicación, las disposiciones de esta ley, sobre vigilancia, policía y accidentes marítimos".

De los anteriores artículos cabe hacer algunas observaciones, como las siguientes:

1.- Ambos artículos tienen cierta similitud en sus contenidos.

2.- Estos hablan del presidente de los estados unidos mexicanos con denominaciones distintas, como "El Ejecutivo de la Unión" y "El Ejecutivo Federal".

3.- En el artículo 33, se refiere a la competencia que tiene el presidente de la república de crear un puerto y la intervención de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para la administración del mismo. En cambio, en el artículo 172 sólo se menciona al presidente como única persona para crear un puerto (idea muy conveniente para la seguridad del país) y la forma que opera su funcionamiento.

4.- En el artículo 33, se habla solamente de la actividad de tránsito, vigilancia y servicios de policía marítima y fluvial, en cambio en el artículo 172, sólo se refiere a la vigilancia, policía y accidentes marítimos, olvidándose del tráfico, comercio, etc.

De las anteriores observaciones, se deduce que en principio hace falta una unificación de criterio por parte de las leyes marítimas que

nos rigen, ya que existe repetición, omisión y falta de actualización en los elementos de la definición de puerto, por lo tanto, sería conveniente - que se modificarán ambos ordenamientos, se renovará la definición jurídica con elementos actuales - y se insertará en una sola ley.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se propone una tarea sublime al hacer un - proyecto de unificación y actualización de disposiciones, tanto de la Ley de Navegación y Comercio - Marítimos como de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y los respectivos reglamentos, en materia marítima, en un Código Federal de Transportes - y Comunicaciones.

1.1-INSTALACIONES PORTUARIAS

Una vez visto, lo que se entiende por puerto, tanto en el lenguaje común como en el jurídico, toca ahora abordar el tema de como se crea un puerto, los elementos con que se compone para su funcionamiento.

Se ha dicho por expertos en la materia, que para crear un puerto es necesario contar con amplios recursos financieros, que se tenga los recursos naturales de explotación, que haya comunicación interior del país con el puerto, que el lugar sea salubre y que la población sea económicamente activa, (1) estos puntos son esenciales para que un puerto tenga un funcionamiento eficiente, pero la administración del mismo cuenta mucho para el funcionamiento eficaz.

Los componentes de un puerto son, en primer lugar, las instalaciones portuarias, éstas siempre serán propiedad de la Nación que crea un puerto, pero puede ser que éstas sean propiedad de una empresa privada o de varias, siempre y cuando sean concesionadas por el estado; en nuestro país, se señala en el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que la propiedad de las instalaciones son a favor de la nación, igualmente lo indica la Ley de Bienes Nacionales.

(1) Supra Nota A22 pág. 46.

Estas instalaciones estarán dentro de la zona federal, misma que la describe el artículo 2 fracción V del reglamento para la ocupación y construcción de obras en el mar territorial y vías navegables, playas y zonas federales, de la siguiente forma: "La zona federal constituida por la faja de 10 metros contigua al cauce de las corrientes o el vaso de los depósitos de propiedad nacional. Esa zona se reducirá en 5 metros en los cauces cuya anchura sea de 5 metros o menor". La zona marítima se enlaza con la federal en la creación de las instalaciones, misma que también la define el reglamento citado anteriormente en su artículo 2 fracción III y que dice a la letra: "La zona marítima terrestre constituida por la faja de 20 metros de ancho de tierra firme que no cubre la marea, contigua a las playas del mar o a las riberas de los ríos desde su desembocadura en el mar hasta donde llega el mayor reflujo anual, río arriba".

Cabe hacer mención, que generalmente la zona federal y la marítima no son suficientes para la construcción de las instalaciones, ya que, para su funcionamiento deben ser de grandes magnitudes y por lo tanto, abarcan más espacio que el señalado por la zona federal y marítima, invadiendo, por la causa de dimensión de construcción en las instalaciones, terrenos de propiedades privadas colindantes, que por lo general son ejidos, los cuales se indemnizan por la expropiación y afectación a los propietarios correspondientes.

Las instalaciones portuarias están indi

cadadas en los siguientes ordenamientos:

1.- Ley Orgánica de la Administración - Pública Federal en sus artículos 30 fracción I, - XIV y XV; 36 fracción XXII y XXIII y 37 fracción - IX y XII.

2.- Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos 9 fracción I inciso h y j; - III y IV; artículo 11, 14 fracción III y IV; artículo 17 fracción III, IV, V, VI y VII; artículo 18 fracción I, II y VII y el artículo 33.

3.- Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 172, 173, 175, 176, 178 segundo párrafo, 179 fracción III y 183.

4.- En el reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en sus artículos 28, 29, 30 y 31.

Las secretarías que intervienen en la construcción y planeación de este tipo de instalaciones son:

- a) Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- b) Secretaría de Marina
- c) Secretaría de Gobernación
- d) Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- e) Secretaría de la Reforma Agraria
- f) Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública
- g) Secretaría de Patrimonio y Fomento Industrial
- h) Secretaría de Programación y Presupuesto

- i) Secretaría de Comercio
- j) Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos
- k) Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas
- l) Secretaría de Turismo
- m) Departamento de Pesca
- n) Petróleos Mexicanos
- ñ) Banco Obrero o cualquier otro que financie la creación de un puerto.

Las instalaciones portuarias pueden ser de diversos tipos como: astilleros, diques, dragas, espigón, rompeolas, canales, balizas, faros, muelle, dársena, esclusas, malecón, escolleras, pátios, áreas, bodegas, equipo auxiliar para operaciones de carga, descarga y transbordo, servicios de agua, combustible, contraincendios, oficinas federales, vías de comunicación al interior del país como las terrestres, viales u aéreas, remolcadores, varaderos, fondeaderos, etc.

Los diferentes tipos de instalaciones portuarias se pueden agrupar de la siguiente manera:

1.1.1-OBRAS DE ABRIGO

Este tipo de obras, son accesorias al puerto, en vista de que, aseguran a éste de cualquier mal tiempo, vientos fuertes y mareas altas.- Cabe hacer un paréntesis al respecto, en el sentido de que éstas obras no deben considerarse dentro de lo que es un puerto, ya que, tienen un nom-

bre especial que son obras de antepuerto, esto se debe a que ayudan al puerto a proporcionar mayor protección a las embarcaciones que arriben a él. Dentro de estas obras están los rompeolas (1), escolleras (2), espigón (3), dique (4) y dársena(5).

1.1.2- OBRAS DE ACCESO

Las obras de acceso otorgan la entrada tranquila de una embarcación a un puerto, encontramos en éstas a los canales (6), draga (7), etc.

-
- (1) Supra Nota A10 pág. 248.-Rompeolas- dique o malecón que suele establecerse en la entrada de los puertos para evitar que penetren a ellos el oleaje y para dar abrigo a las embarcaciones.
- (2) Supra Nota A10 pág. 111.-Escollera es la obra adelantada en el mar o restinga artificial que se hace a piedra perdida para defender un muelle, caleta, etc.
- (3) Supra Nota A11 pág. 376.-Espigón- macizo que protege las orillas del río o la entrada del puerto, rompeolas.
- (4) Supra Nota A10 pág. 113-Dique- defensa artificial para contener las aguas.
- (5) Supra Nota A10 pág. 101- Dársena- parte más resguardada de un puerto.
- (6) Supra Nota A10 pág. 68- Supra Nota A9 pág. 60- Canal- la parte más limpia de la entrada de un puerto o el paraje angosto por donde sigue el hilo de la corriente hasta salir a más anchura y profundidad.
- (7) Supra Nota A9 pág. 101.-Draga- barco que lleva una máquina que se emplea para ahondar y limpiar los puertos del mar, los ríos, etc. extrayendo de ellos fango, piedras, arena, etc.

1.1.3-OBRAS DE ATRAQUE

En estas obras, se puede apreciar que se otorga a todas las embarcaciones que llegan a ese puerto, la facilidad para acercarse a tierra y poder realizar las operaciones de carga o descarga, transbordo, proveerse de provisiones (avituallamiento), etc.; las obras que podrían ser de este tipo serían los muelles (1), malecones (2), etc.

1.1.4-OBRAS DE TRAFICO

Este tipo de obras tienen como función, guiar y dirigir el movimiento portuario del puerto o sea, planear desde la entrada de un barco al puerto, donde se va a colocar y donde se irá a atracar (3). Las obras que pueden incluirse dentro de este tipo son: los faros (4), las balizas (5), servicio metereológico, etc.

-
- (1) Supra Nota A10 pág. 216.- Muelle-terreno, construcción formado artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc., en forma de punta saliente para que las embarcaciones puedan atracar y embarcar las personas o cosas.
- (2) Supra Nota A10 pág. 200.-Malecón-murallón o terraplén que se hace para la defensa de las aguas y que a veces se utilizan para desembarque de mercaderías.
- (3) Supra Nota A11 pág. 108.-Atracar es arrimar las embarcaciones a tierra o una a otras.
- (4) Supra Nota A9 pág. 121.-Faro es una torre alta, construída para fijar en la parte superior luces, que sirven de guía a los navegantes.

1.1.5- OBRAS DE ALMACENAMIENTO

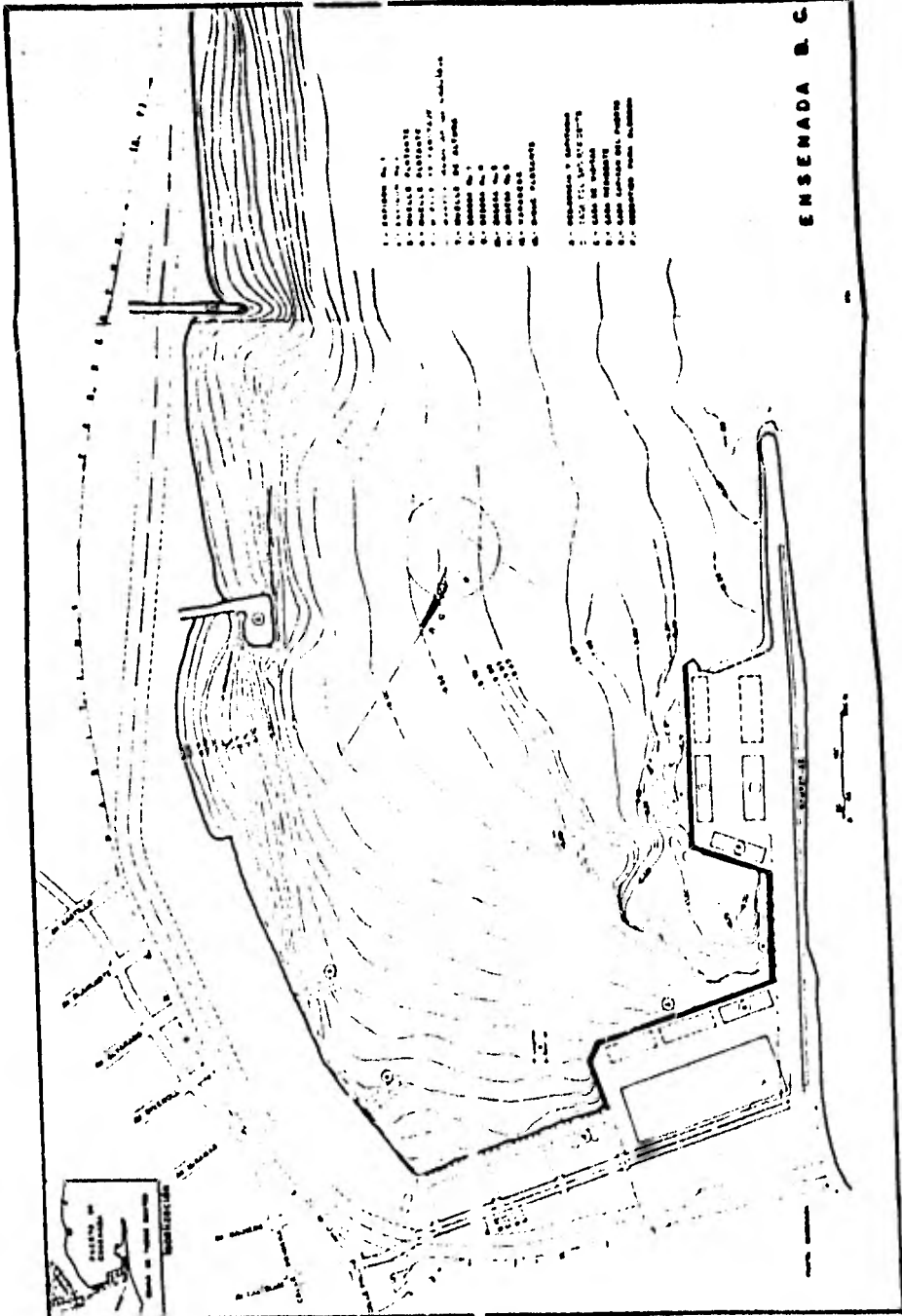
Las obras de almacenamiento tienen como finalidad, conservar las mercancías que sean transportadas del extranjero al país y viceversa, dentro de éstas se encuentran las áreas, los patios, las bodegas, etc.

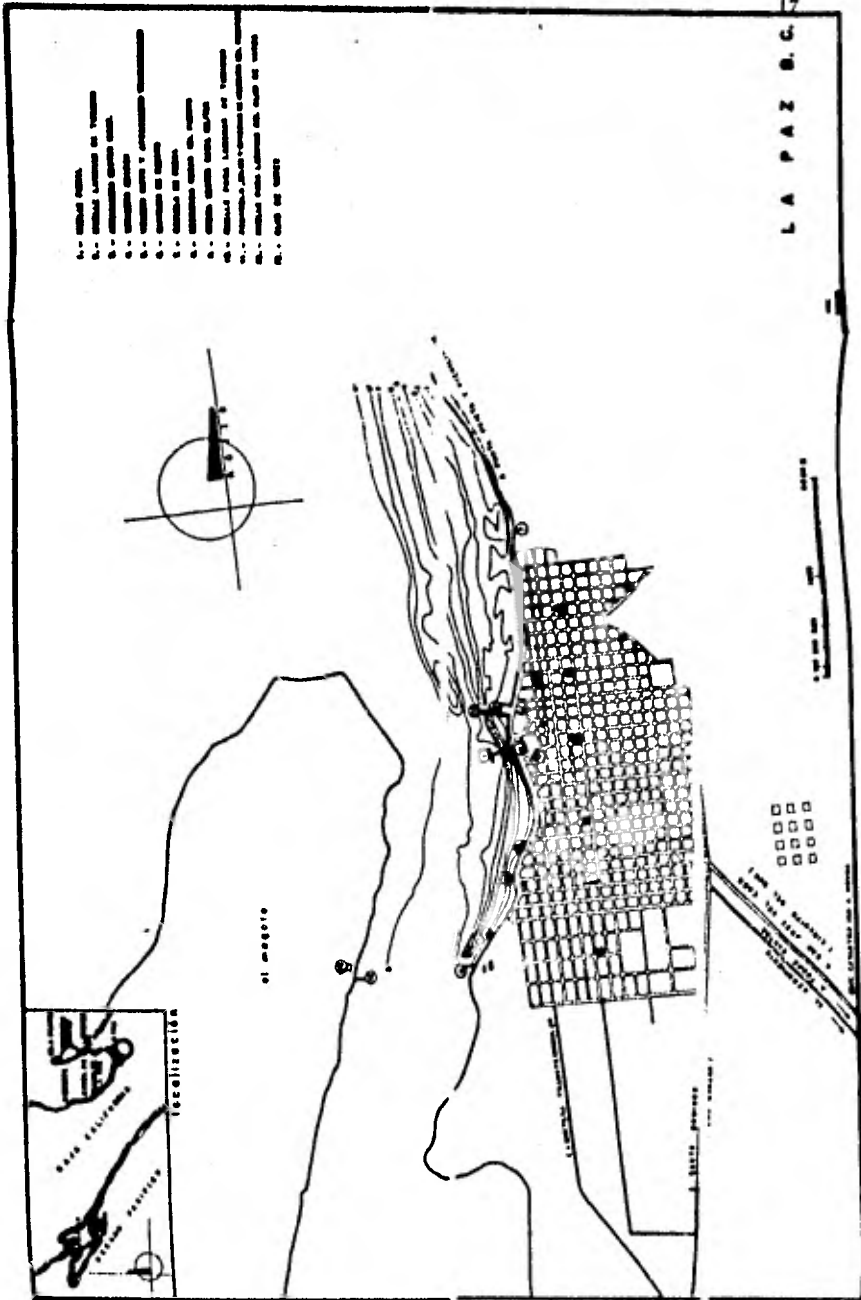
Las obras anteriormente mencionadas, serán construídas, en nuestro país, por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de las cuatro direcciones de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y que son: La Dirección General de Operación Portuaria, Dirección General de Obras Marítimas, Dirección General de Dragado y Dirección General de Señalamiento Marítimo.

A continuación, se presentan los siguientes mapas de los puertos nacionales, donde se aprecia las instalaciones con que se cuenta en cada uno de ellos y en el país, éstos: Ensenada, B.C.; La Paz, B.C.; Santa Rosalía, B.C.; Guaymas, Sin.; Topolobampo, Sin.; Mazatlán, Sin.; Manzanillo, Col.; Acapulco, Gro.; Salina Cruz, Oax.; Tampico, Tamps.; Tuxpan, Ver.; Veracruz, Ver.; Ciudad del Carmen, Camp.; Yukalpeten, Yuc. e Islas Mujeres, Quintana Roo.

(5) Supra Nota A9 pág. 30.-Baliza es señal fija o flotante que se pone de marca para indicar bajos, veriles, direcciones de canales o cualquier otro punto o rumbo que convenga señalar.

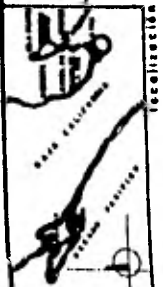
ENSENADA B. C.

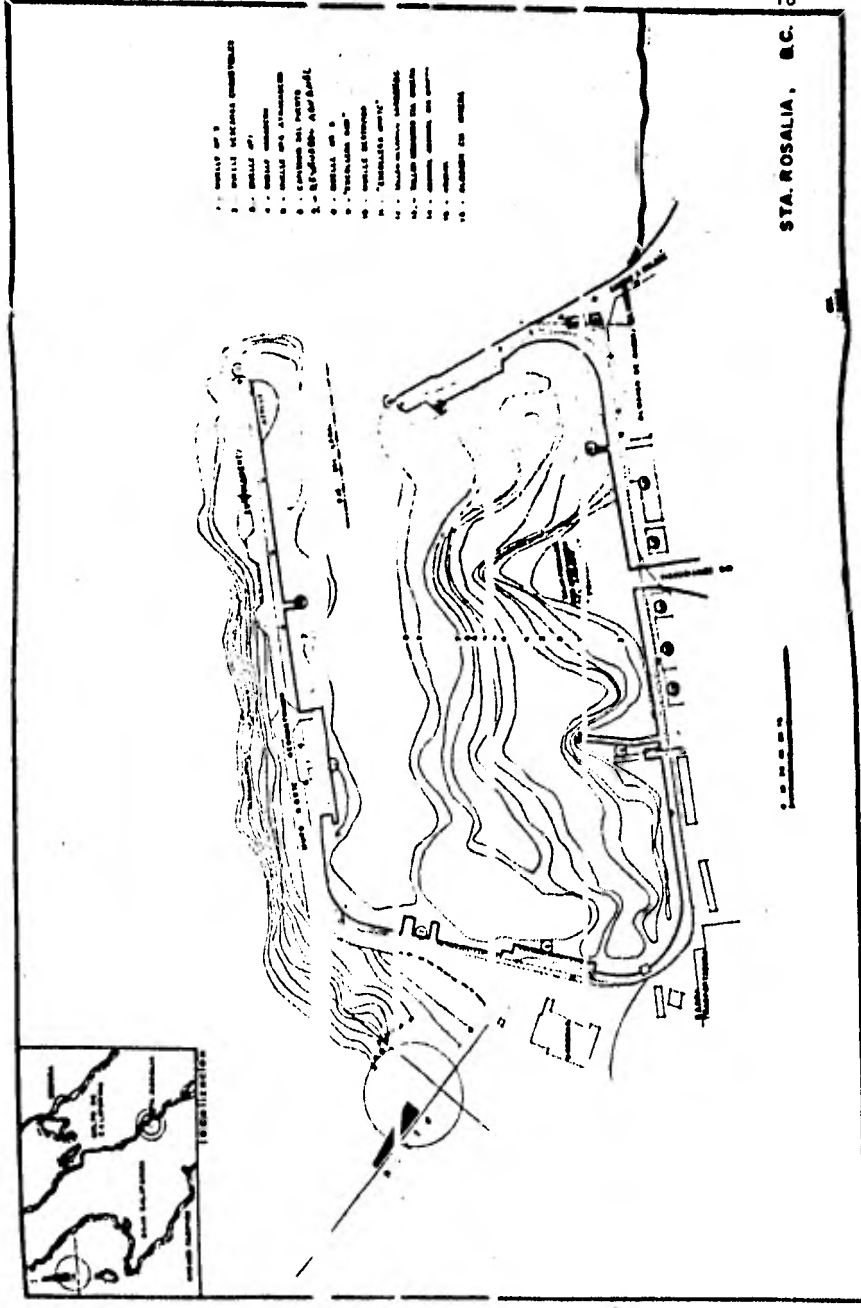




- 1. Línea de ferrocarril
- 2. Línea de tranvías
- 3. Línea de caminos
- 4. Línea de canales
- 5. Línea de riego
- 6. Línea de drenaje
- 7. Línea de alcantarillado
- 8. Línea de agua potable
- 9. Línea de gas
- 10. Línea de electricidad
- 11. Línea de teléfono
- 12. Línea de telegrafía
- 13. Línea de radiotelegrafía
- 14. Línea de radiotelefonía
- 15. Línea de radiodifusión
- 16. Línea de televisión
- 17. Línea de radio
- 18. Línea de cine
- 19. Línea de teatro
- 20. Línea de música
- 21. Línea de danza
- 22. Línea de deporte
- 23. Línea de recreación
- 24. Línea de cultura
- 25. Línea de educación
- 26. Línea de salud
- 27. Línea de justicia
- 28. Línea de seguridad
- 29. Línea de defensa
- 30. Línea de policía
- 31. Línea de bomberos
- 32. Línea de ambulancias
- 33. Línea de hospitales
- 34. Línea de escuelas
- 35. Línea de universidades
- 36. Línea de bibliotecas
- 37. Línea de museos
- 38. Línea de teatros
- 39. Línea de cines
- 40. Línea de radio
- 41. Línea de televisión
- 42. Línea de prensa
- 43. Línea de imprenta
- 44. Línea de editoriales
- 45. Línea de librerías
- 46. Línea de papelerías
- 47. Línea de imprentas
- 48. Línea de talleres
- 49. Línea de fábricas
- 50. Línea de industrias
- 51. Línea de comercio
- 52. Línea de servicios
- 53. Línea de transporte
- 54. Línea de comunicaciones
- 55. Línea de energía
- 56. Línea de agua
- 57. Línea de gas
- 58. Línea de electricidad
- 59. Línea de teléfono
- 60. Línea de telegrafía
- 61. Línea de radiotelegrafía
- 62. Línea de radiotelefonía
- 63. Línea de radiodifusión
- 64. Línea de televisión
- 65. Línea de radio
- 66. Línea de cine
- 67. Línea de teatro
- 68. Línea de música
- 69. Línea de danza
- 70. Línea de deporte
- 71. Línea de recreación
- 72. Línea de cultura
- 73. Línea de educación
- 74. Línea de salud
- 75. Línea de justicia
- 76. Línea de seguridad
- 77. Línea de defensa
- 78. Línea de policía
- 79. Línea de bomberos
- 80. Línea de ambulancias
- 81. Línea de hospitales
- 82. Línea de escuelas
- 83. Línea de universidades
- 84. Línea de bibliotecas
- 85. Línea de museos
- 86. Línea de teatros
- 87. Línea de cines
- 88. Línea de radio
- 89. Línea de televisión
- 90. Línea de prensa
- 91. Línea de imprenta
- 92. Línea de editoriales
- 93. Línea de librerías
- 94. Línea de papelerías
- 95. Línea de imprentas
- 96. Línea de talleres
- 97. Línea de fábricas
- 98. Línea de industrias
- 99. Línea de comercio
- 100. Línea de servicios

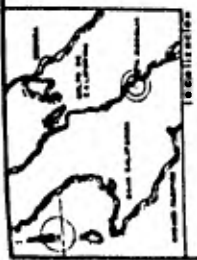
LA PAZ B.C.

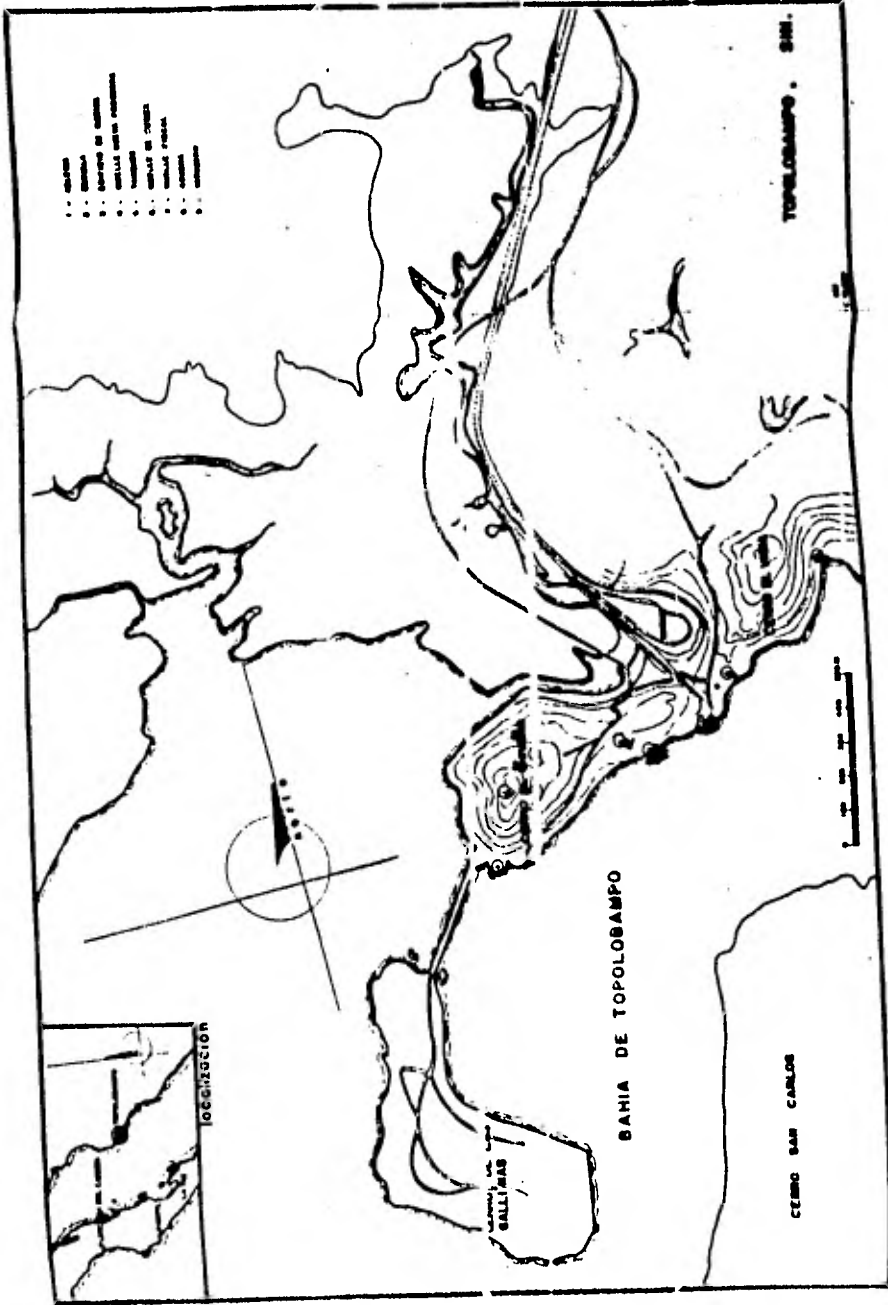




STA. ROSALIA, B.C. 18

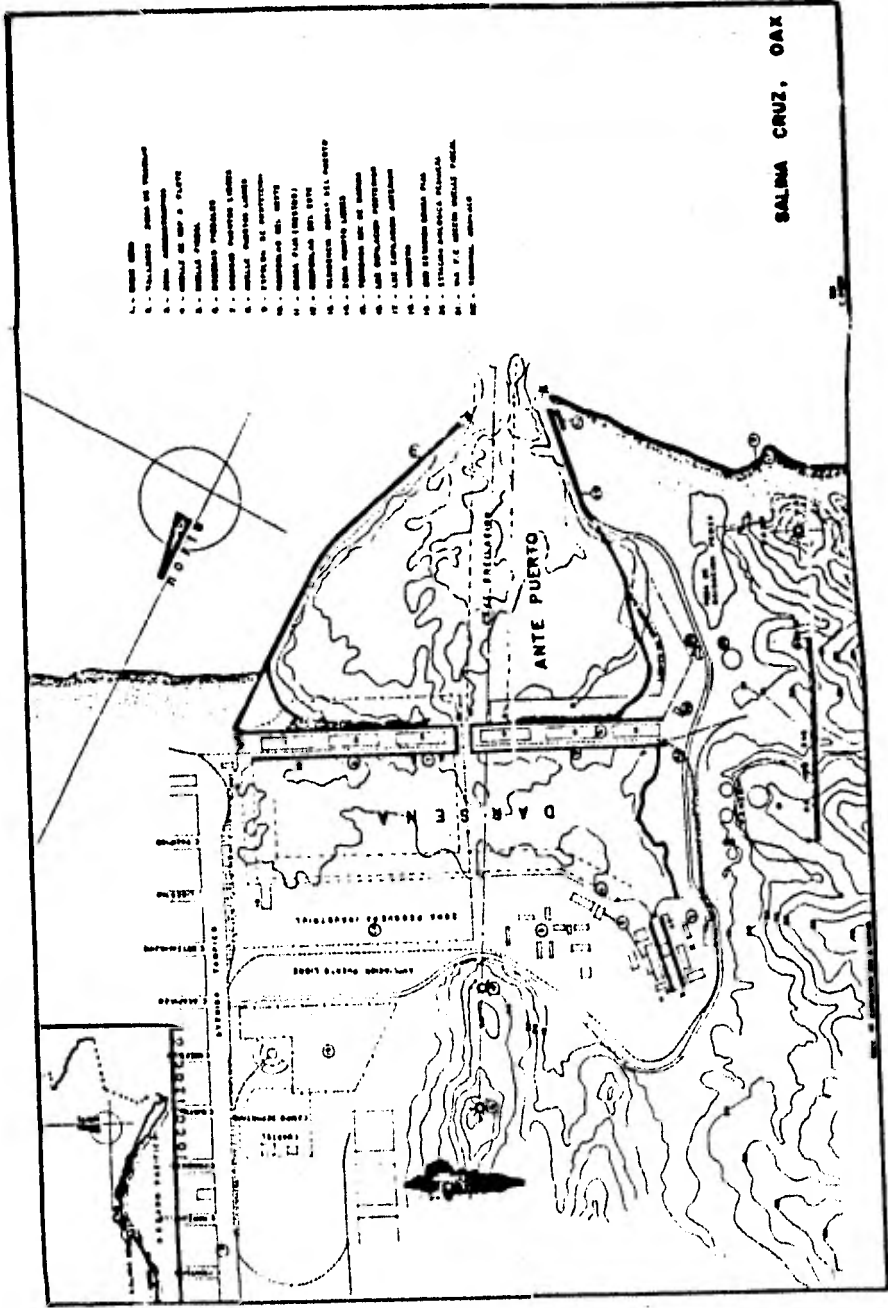
- 1. ...
- 2. ...
- 3. ...
- 4. ...
- 5. ...
- 6. ...
- 7. ...
- 8. ...
- 9. ...
- 10. ...
- 11. ...
- 12. ...
- 13. ...
- 14. ...
- 15. ...
- 16. ...
- 17. ...
- 18. ...
- 19. ...
- 20. ...

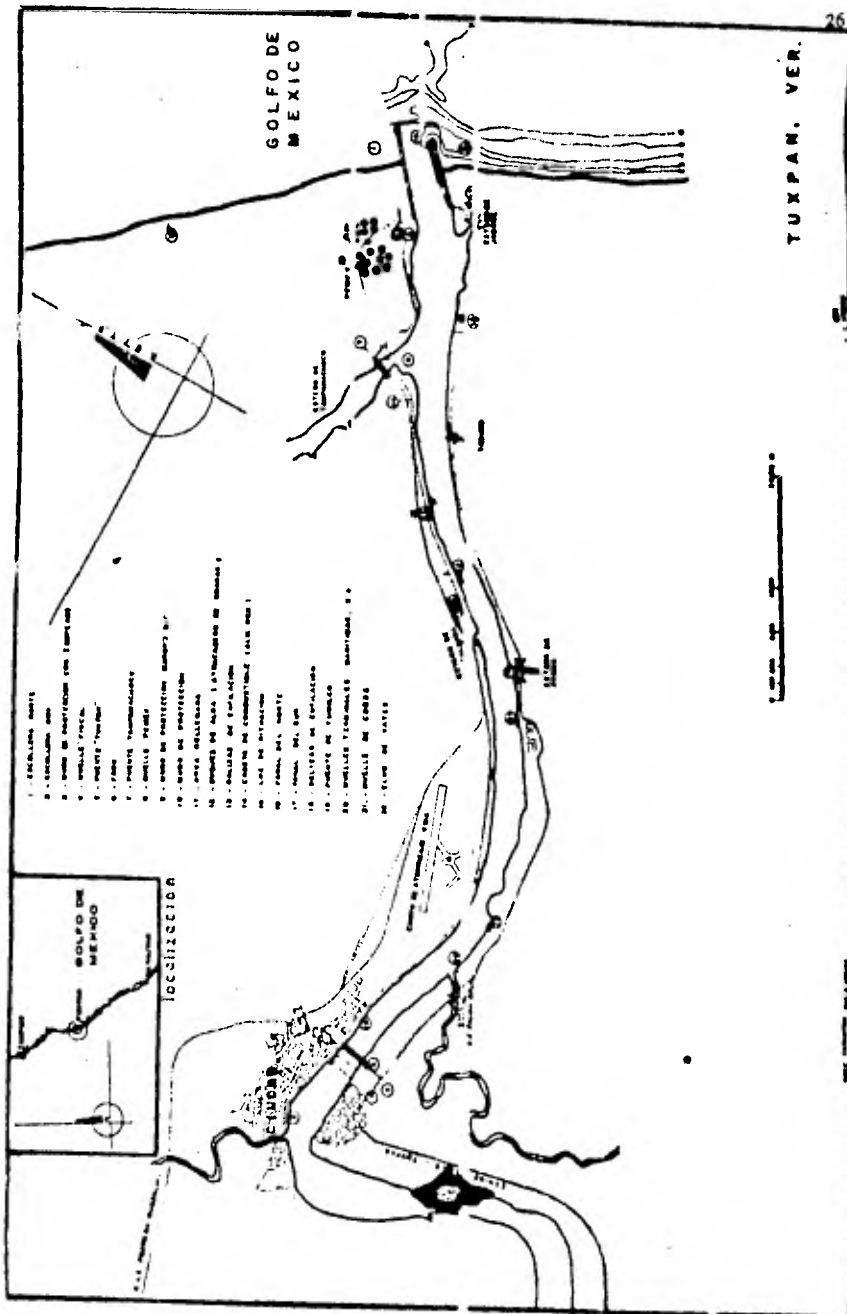


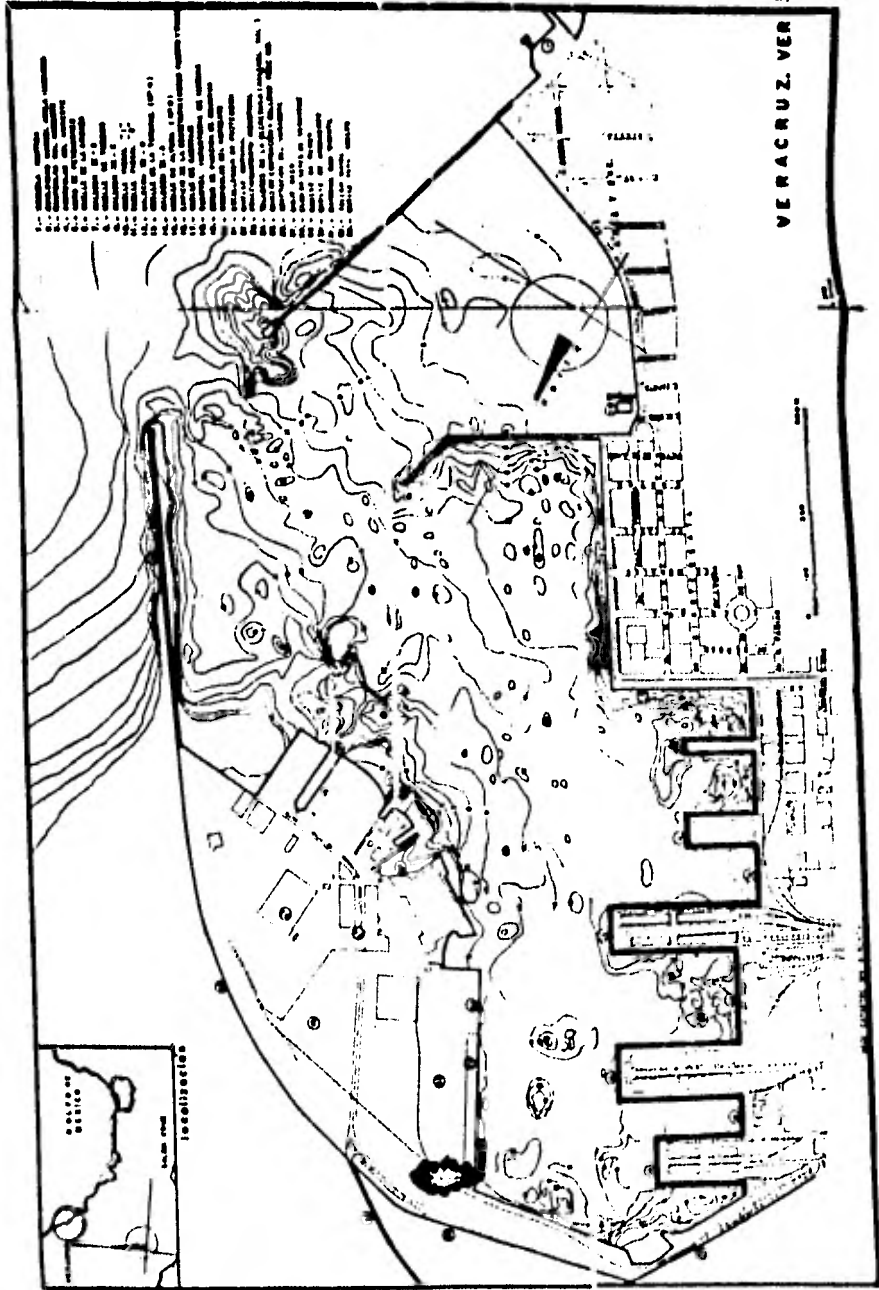


SALMA CRUZ, OAX

- 1. Contour lines
- 2. Contour interval
- 3. Spot heights
- 4. Elevation of spot heights
- 5. Contour lines
- 6. Contour interval
- 7. Contour lines
- 8. Contour interval
- 9. Contour lines
- 10. Contour interval
- 11. Contour lines
- 12. Contour interval
- 13. Contour lines
- 14. Contour interval
- 15. Contour lines
- 16. Contour interval
- 17. Contour lines
- 18. Contour interval
- 19. Contour lines
- 20. Contour interval
- 21. Contour lines
- 22. Contour interval
- 23. Contour lines
- 24. Contour interval
- 25. Contour lines
- 26. Contour interval
- 27. Contour lines
- 28. Contour interval
- 29. Contour lines
- 30. Contour interval

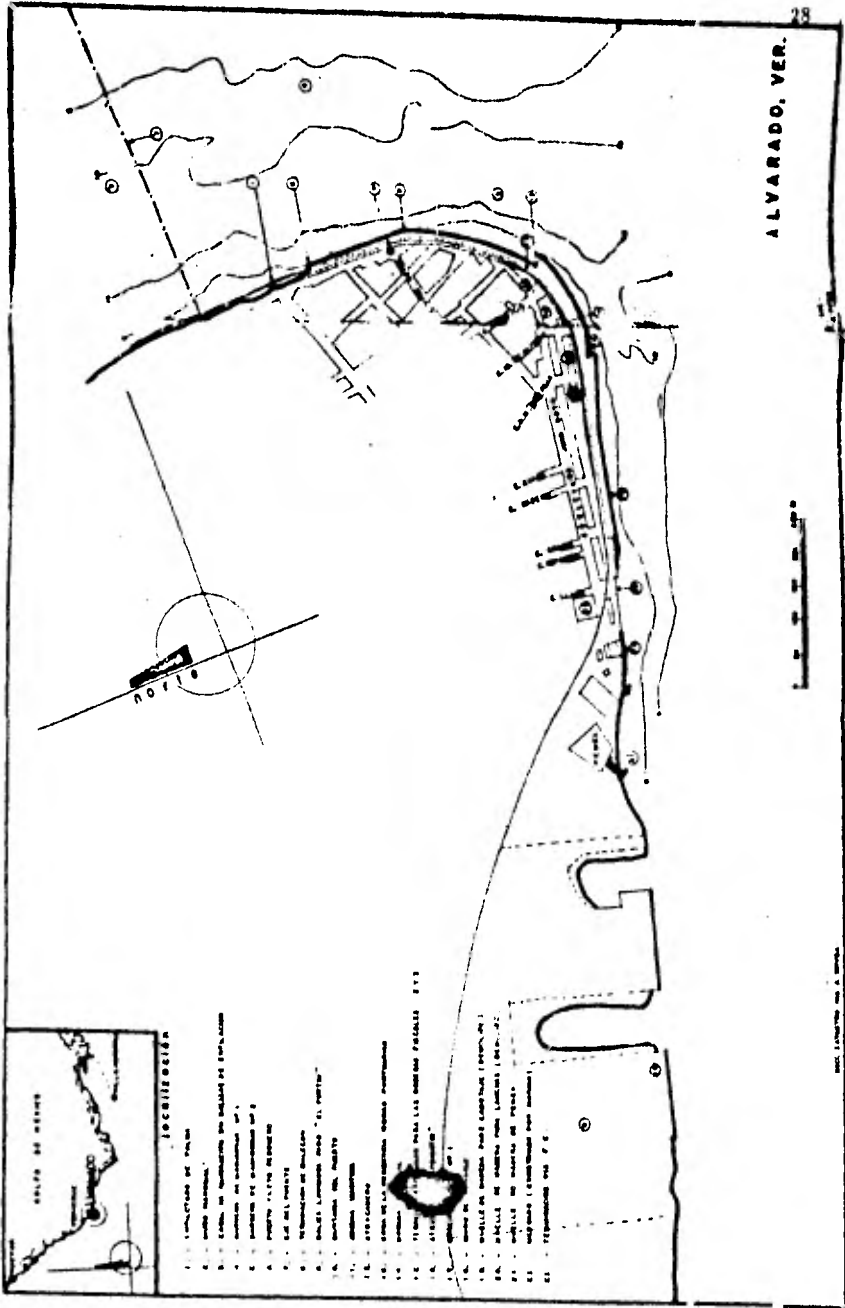






Legend:
1. Contour interval 100 feet
2. Spot elevation
3. Spot elevation
4. Spot elevation
5. Spot elevation
6. Spot elevation
7. Spot elevation
8. Spot elevation
9. Spot elevation
10. Spot elevation
11. Spot elevation
12. Spot elevation
13. Spot elevation
14. Spot elevation
15. Spot elevation
16. Spot elevation
17. Spot elevation
18. Spot elevation
19. Spot elevation
20. Spot elevation
21. Spot elevation
22. Spot elevation
23. Spot elevation
24. Spot elevation
25. Spot elevation
26. Spot elevation
27. Spot elevation
28. Spot elevation
29. Spot elevation
30. Spot elevation
31. Spot elevation
32. Spot elevation
33. Spot elevation
34. Spot elevation
35. Spot elevation
36. Spot elevation
37. Spot elevation
38. Spot elevation
39. Spot elevation
40. Spot elevation
41. Spot elevation
42. Spot elevation
43. Spot elevation
44. Spot elevation
45. Spot elevation
46. Spot elevation
47. Spot elevation
48. Spot elevation
49. Spot elevation
50. Spot elevation
51. Spot elevation
52. Spot elevation
53. Spot elevation
54. Spot elevation
55. Spot elevation
56. Spot elevation
57. Spot elevation
58. Spot elevation
59. Spot elevation
60. Spot elevation
61. Spot elevation
62. Spot elevation
63. Spot elevation
64. Spot elevation
65. Spot elevation
66. Spot elevation
67. Spot elevation
68. Spot elevation
69. Spot elevation
70. Spot elevation
71. Spot elevation
72. Spot elevation
73. Spot elevation
74. Spot elevation
75. Spot elevation
76. Spot elevation
77. Spot elevation
78. Spot elevation
79. Spot elevation
80. Spot elevation
81. Spot elevation
82. Spot elevation
83. Spot elevation
84. Spot elevation
85. Spot elevation
86. Spot elevation
87. Spot elevation
88. Spot elevation
89. Spot elevation
90. Spot elevation
91. Spot elevation
92. Spot elevation
93. Spot elevation
94. Spot elevation
95. Spot elevation
96. Spot elevation
97. Spot elevation
98. Spot elevation
99. Spot elevation
100. Spot elevation

LOCATIONS
Scale 1:50,000



ALVARADO, VER.



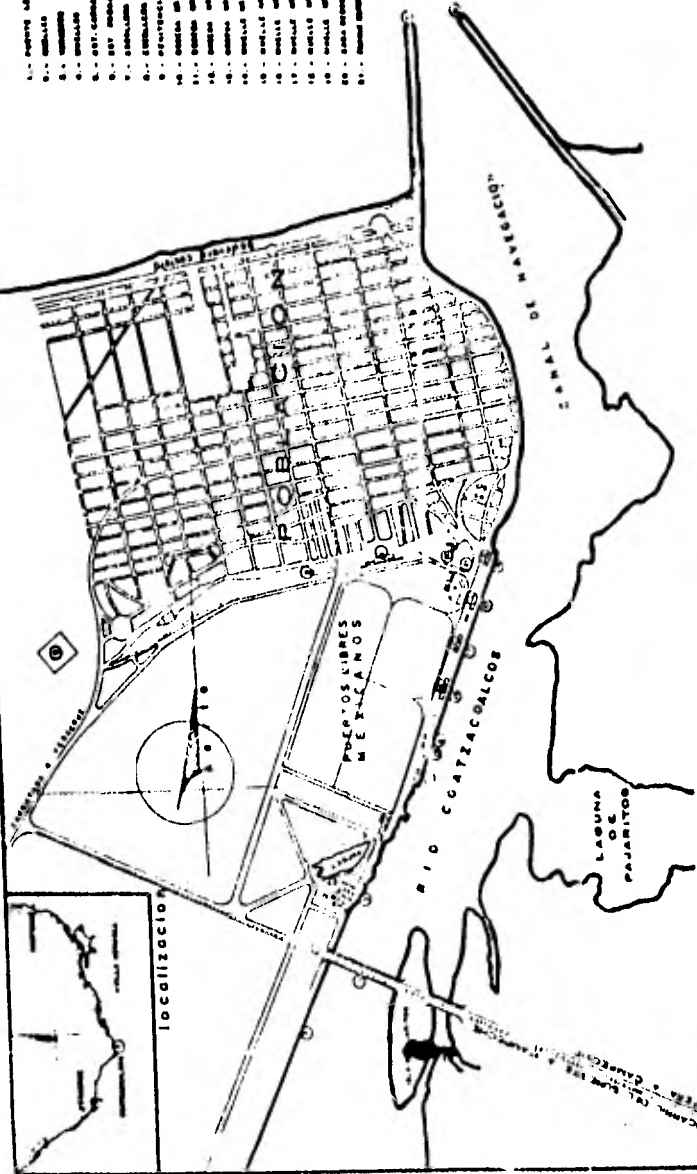
LOCALIZACIÓN

1. - Torreón de San Juan
2. - Torreón de San Mateo
3. - Torreón de San Antonio de Padua
4. - Torreón de San Pedro
5. - Torreón de San Juan de los Rios
6. - Torreón de San Mateo
7. - Torreón de San Antonio de Padua
8. - Torreón de San Pedro
9. - Torreón de San Juan de los Rios
10. - Torreón de San Mateo
11. - Torreón de San Antonio de Padua
12. - Torreón de San Pedro
13. - Torreón de San Juan de los Rios
14. - Torreón de San Mateo
15. - Torreón de San Antonio de Padua
16. - Torreón de San Pedro
17. - Torreón de San Juan de los Rios
18. - Torreón de San Mateo
19. - Torreón de San Antonio de Padua
20. - Torreón de San Pedro
21. - Torreón de San Juan de los Rios
22. - Torreón de San Mateo
23. - Torreón de San Antonio de Padua
24. - Torreón de San Pedro
25. - Torreón de San Juan de los Rios

Esc. de Ingenieros de A. Guerra

COATZACOALCOS, VER

- 1.- Puerto Libertad
- 2.- Puerto México
- 3.- Puerto Veracruz
- 4.- Puerto Coahuila
- 5.- Puerto Colima
- 6.- Puerto Jalisco
- 7.- Puerto Michoacán
- 8.- Puerto Guerrero
- 9.- Puerto Oaxaca
- 10.- Puerto Yucatán
- 11.- Puerto Tabasco
- 12.- Puerto Chiapas
- 13.- Puerto Quintana Roo
- 14.- Puerto Campeche
- 15.- Puerto Yucatán
- 16.- Puerto Yucatán
- 17.- Puerto Yucatán
- 18.- Puerto Yucatán
- 19.- Puerto Yucatán
- 20.- Puerto Yucatán
- 21.- Puerto Yucatán

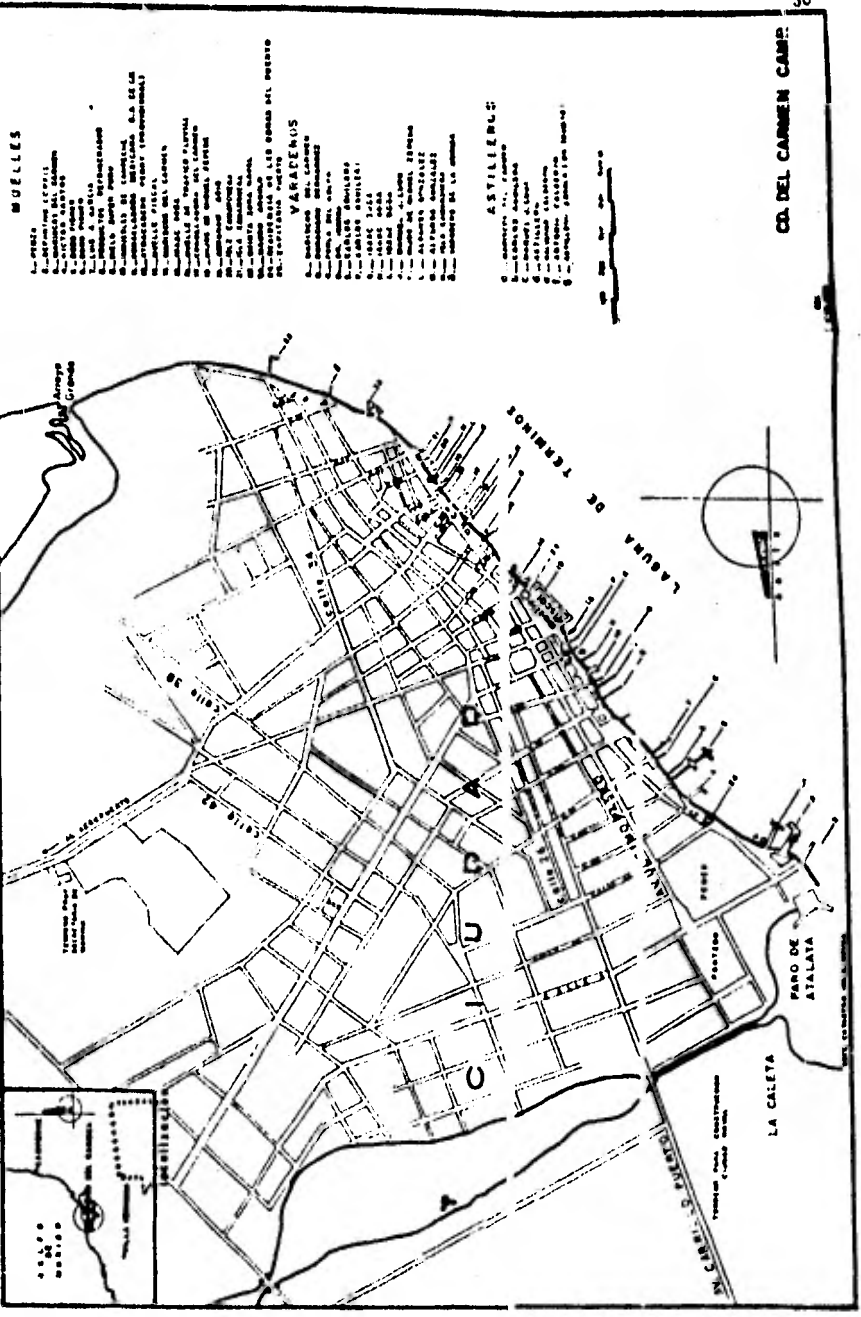


PLAN DEL MUNICIPIO FUE FOTOGRAFADO CON BASE AEREA EN 1950 Y SU DISEÑO EN 1962.

ESTADO VERACRUZ, VERACRUZ, VERACRUZ

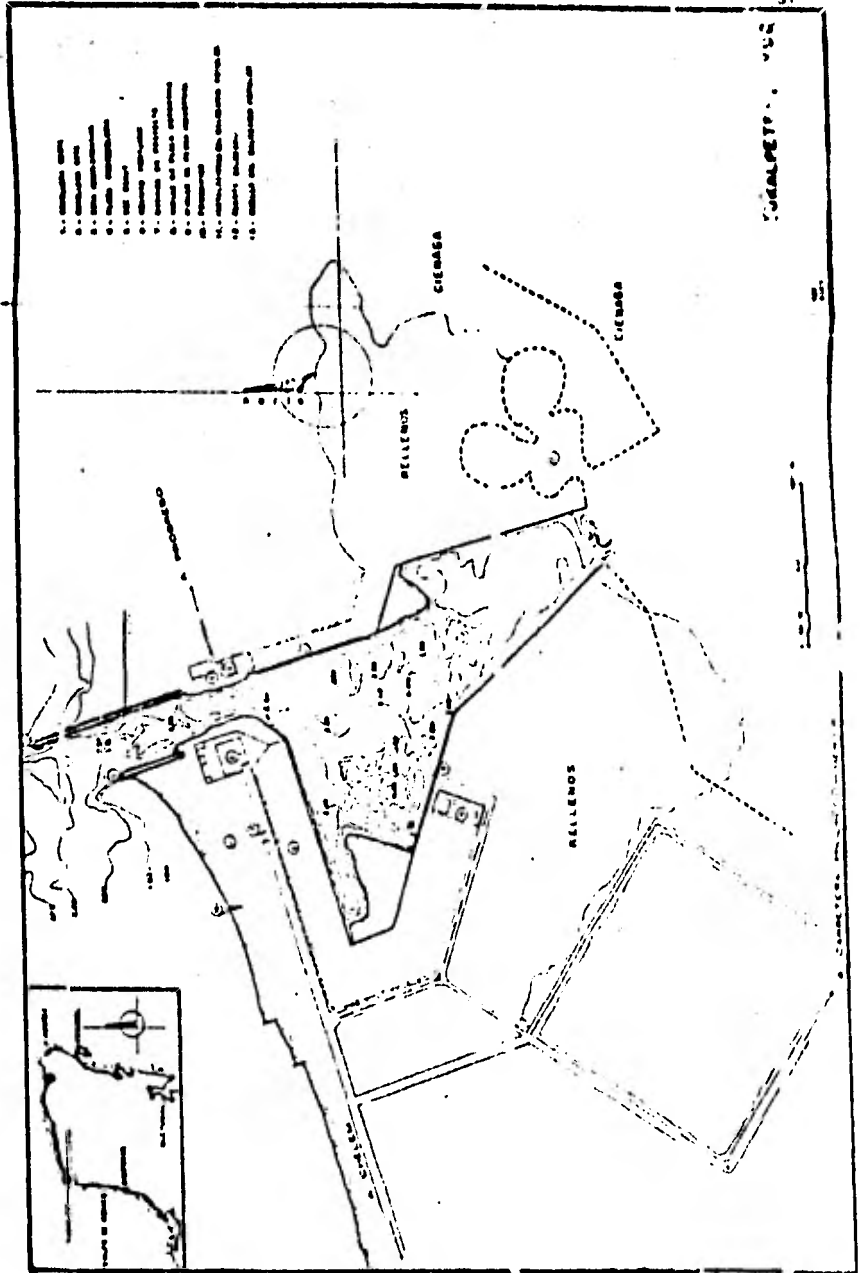


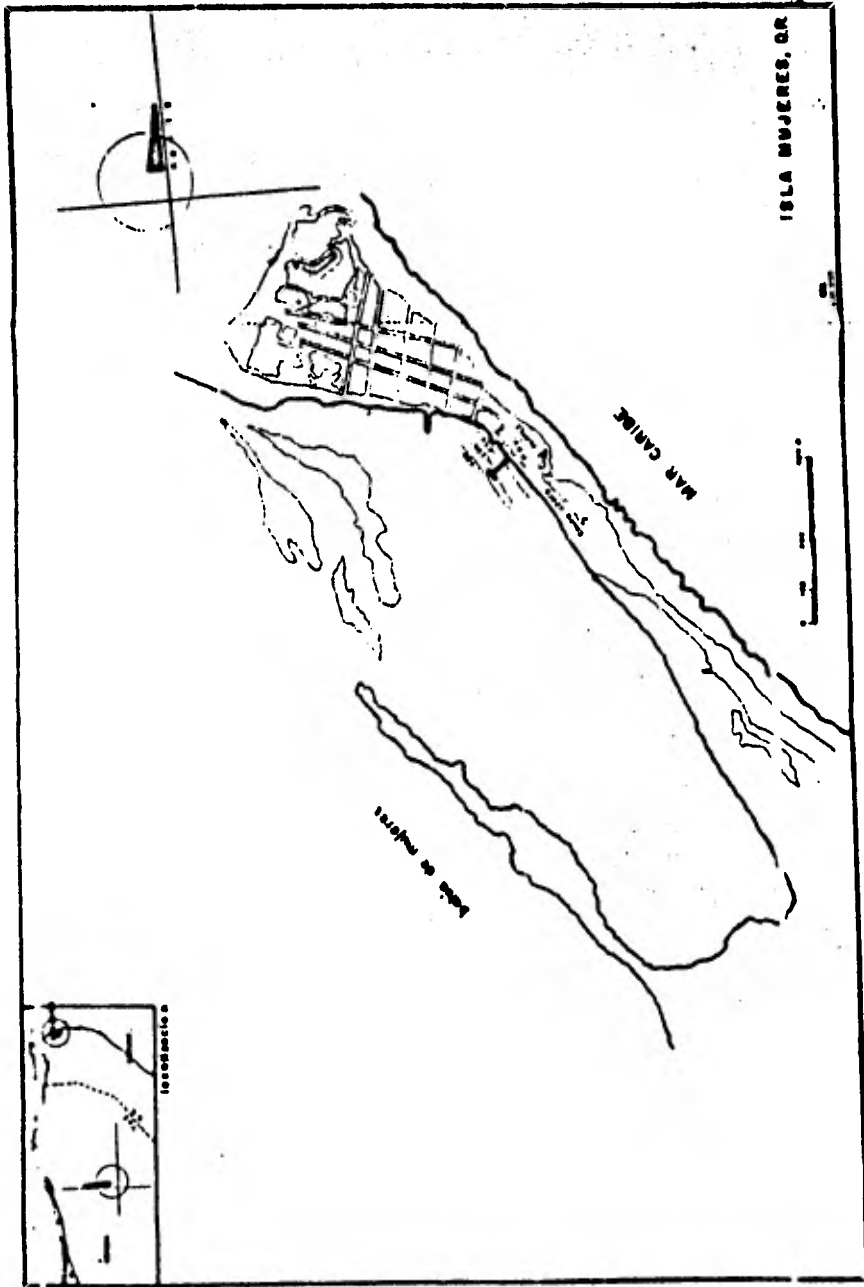
CD. DEL CARMEN CAMP.



- MUELLES**
- 1.- Muelle de la Calle
 - 2.- Muelle de la Calle
 - 3.- Muelle de la Calle
 - 4.- Muelle de la Calle
 - 5.- Muelle de la Calle
 - 6.- Muelle de la Calle
 - 7.- Muelle de la Calle
 - 8.- Muelle de la Calle
 - 9.- Muelle de la Calle
 - 10.- Muelle de la Calle
 - 11.- Muelle de la Calle
 - 12.- Muelle de la Calle
 - 13.- Muelle de la Calle
 - 14.- Muelle de la Calle
 - 15.- Muelle de la Calle
 - 16.- Muelle de la Calle
 - 17.- Muelle de la Calle
 - 18.- Muelle de la Calle
 - 19.- Muelle de la Calle
 - 20.- Muelle de la Calle
- DE LOS VAREDES**
- 1.- Muelle de la Calle
 - 2.- Muelle de la Calle
 - 3.- Muelle de la Calle
 - 4.- Muelle de la Calle
 - 5.- Muelle de la Calle
 - 6.- Muelle de la Calle
 - 7.- Muelle de la Calle
 - 8.- Muelle de la Calle
 - 9.- Muelle de la Calle
 - 10.- Muelle de la Calle
 - 11.- Muelle de la Calle
 - 12.- Muelle de la Calle
 - 13.- Muelle de la Calle
 - 14.- Muelle de la Calle
 - 15.- Muelle de la Calle
 - 16.- Muelle de la Calle
 - 17.- Muelle de la Calle
 - 18.- Muelle de la Calle
 - 19.- Muelle de la Calle
 - 20.- Muelle de la Calle
- ASTILLEROS**
- 1.- Astillero de la Calle
 - 2.- Astillero de la Calle
 - 3.- Astillero de la Calle
 - 4.- Astillero de la Calle
 - 5.- Astillero de la Calle
 - 6.- Astillero de la Calle
 - 7.- Astillero de la Calle
 - 8.- Astillero de la Calle
 - 9.- Astillero de la Calle
 - 10.- Astillero de la Calle
 - 11.- Astillero de la Calle
 - 12.- Astillero de la Calle
 - 13.- Astillero de la Calle
 - 14.- Astillero de la Calle
 - 15.- Astillero de la Calle
 - 16.- Astillero de la Calle
 - 17.- Astillero de la Calle
 - 18.- Astillero de la Calle
 - 19.- Astillero de la Calle
 - 20.- Astillero de la Calle

COGALPETP. VUC





2.- CLASES DE PUERTOS

En vista de lo señalado en el capítulo anterior, sobre las definiciones de puerto, lo que se entiende como tal, y las diversas instalaciones con las que cuenta para su funcionamiento, cabe - ahora mencionar las clases de puertos que existen y, por lo tanto, con los que cuenta nuestro país.

Se comenzará, con la clasificación más común que proporciona la enciclopedia universal, y que es:

1) Naturales.- Son aquellos puertos que, por su configuración, proporcionan fácilmente protección a las embarcaciones que llegan a él (1), - Un ejemplo en nuestro país, sobre este tipo, lo encontramos en Acapulco, el cual, con su configuración, forma una bahía natural que concede un fácil acceso a las embarcaciones para entrar al puerto, - protegiéndolas del mal tiempo.

2) Artificiales.- Serán los puertos que, no teniendo el terreno propicio para otorgar una protección a las embarcaciones, se irán acondicionando a tal grado, que pueden funcionar como uno natural o mejor que éste (2). Un ejemplo palpable,

(1) Supra Nota A12 pág. 327

(2) Supra Nota A12 pág. 327

es el caso del puerto de Veracruz, ya que, en principio éste carecía de una configuración natural pero con el tiempo se fueron creando instalaciones - necesarias y servicios, tanto en dimensión como en variedad, para desempeñar funciones casi a la altura de puertos naturales o de artificiales como los demás puertos extranjeros.

Otra clasificación de puertos, es la - que se indica de la siguiente manera:

a) Generales.- Son puertos, en los que se pueden hacer operaciones de cualquier tipo, o sea, de toda clase de mercancías pero a pesar de - disponer de instalaciones de gran variedad, no - cuenta con las instalaciones especializadas de - gran rendimiento y, por lo tanto, de capacidad de - trabajo (1).

b) Especializados.- Son los puertos, aptos y habilitados (capacitados) materialmente, para la manipulación de mercancías genéricas y subgenéricamente concretas, como los puertos denominados petroleros, carboneros, mineraleros, de grano, etc. Estos puertos poseen instalaciones especializadas, equipos actualizados e instalaciones de - grandes dimensiones, destacándose la rapidez del - servicio y la capacidad de recibir grandes barcos (2).

(1) Supra Nota A24 pág. 211

(2) Supra Nota A24 pág. 211

Otra clasificación, que podría señalarse en el presente estudio, sería la de los puertos industriales y los de refugio, que a continuación se expone:

Los primeros, se han definido como el conjunto de instalaciones para facilitar el manejo de grandes volúmenes de carga, la correspondencia eficaz entre el tráfico marítimo y el transporte terrestre, el acceso directo de materias primas a la industrial y de los productos terminados a los sistemas de transporte, la vinculación adecuada de áreas industriales con las instalaciones portuarias y el desarrollo de núcleos urbanos para apoyar el despliegue industrial y la operación masiva de transporte marítimo (1)

Los segundos, se definen como los puertos que tienen lugares o instalaciones más o menos protegidos, donde pueden entrar los buques que lleguen a él, ya sea, por travesía, por circunstancias meteorológicas (viento y mar) que hagan aconsejable no continuar el viaje. Este tipo de puertos, casi no tienen instalaciones especializadas ni gran variedad de ellas, solamente, las más indispensables para brindar abrigo necesario a las embarcaciones (2), como las rompeolas, muelles, faros, etc.

Independientemente, de las anteriores clasificaciones, el presente estudio hará mención

(1) Supra Nota A19 pág. 11

(2) Supra Nota A24 pág. 222

mención de la siguiente:

2.1-PUERTOS COMERCIALES

Se han denominado puertos comerciales, - aquellos en los que predomina en sus actividades - el comercio marítimo, entendiéndose como tal, el - intercambio de mercancías entre naciones y particu - lares, a través de las embarcaciones y de los puer - tos para poder comerciar. Dicho comercio será por - conducto de las instalaciones que tenga el puerto, los servicios portuarios, las vías de comunicación terrestre y áreas, la zona urbana comercial- finan - ciera, etc.

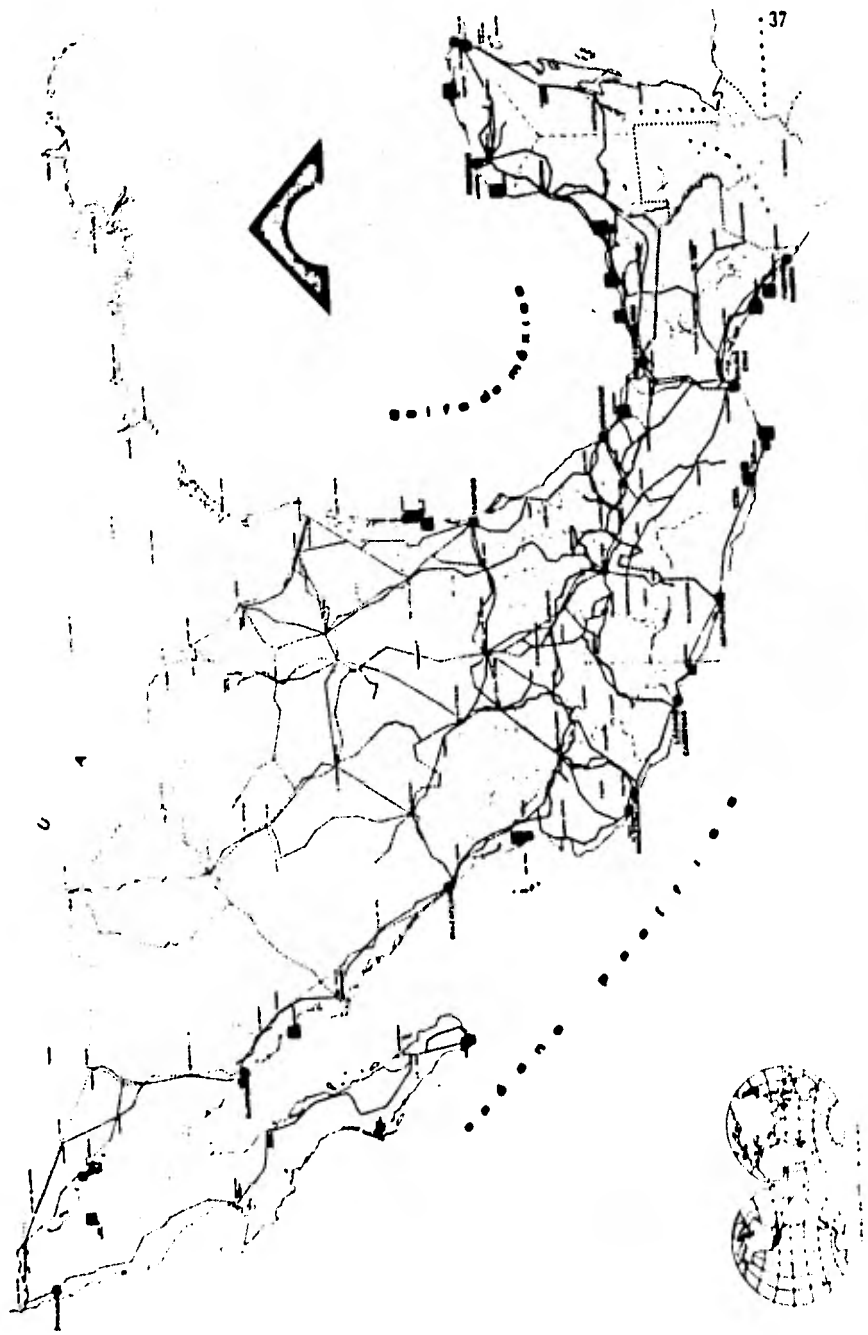
En nuestro país, se ha señalado como - principales puertos de tipo comercial, los siguien - tes:

En el Golfo de México: Tampico, Vera - cruz, Coatzacoalcos y Progreso.

En el Pacífico: Ensenada, Guaymas, Maza - tlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Sali - na Cruz y Puerto Madero (se aprecia en el mapa que se anexa).

2.2- PUERTOS PETROLEROS

Este tipo de puertos, se han considera - do como puertos especializados, cuya principal ac - tividad es el manejo y tráfico del petróleo y de - sus derivados. Las características que sobresalen - a este tipo de puerto son la rapidez de las opera - ciones y la capacidad de las instalaciones para re



37

cibir a buques petroleros gigantes (1). Como ejemplo de este tipo de puerto tenemos a el puerto de Amberes, el puerto de Leningrado, etc.

Respecto a nuestro país, el manejo del petróleo así como su transportación es a través del organismo paraestatal denominado Petróleos Mexicanos, el cual posee instalaciones adecuadas a nuestras necesidades inmediatas, mismas que no han alcanzado iguales dimensiones que otros países altamente industrializados y de tradición marítima, pero con la situación que atravieza México con el descubrimiento del petróleo en el territorio, Petróleos Mexicanos ha proyectado instalaciones petroleras de grandes dimensiones y de mayor rendimiento en sus operaciones. Actualmente, los puertos que cuentan con instalaciones de este tipo son: Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Manzanillo, Guaymas, Mazatlán, Salina Cruz, Acapulco, La Paz, Topolobampo, Santa Rosalía, Tuxpan, Lázaro Cárdenas, Puerto Madero y Progreso (2).

2.3-PUERTOS DE CABOTAJE

El puerto de cabotaje se ha considerado como el autorizado para que las embarcaciones naveguen en la línea costera de un mismo país (3), es-

(1) Supra Nota A24 pág. 215

(2) Supra Nota A4 págs. 56, 117, 176, 217, 250, - 282 (vol.V), 54, 78, 151, 172, 210, 237 y 257 (vol. VI).

(3) Supra Nota A15 pág. 9.

te tipo de puerto cuenta con instalaciones de carga, descarga y transbordo de pasajeros, para embarcaciones pesqueras y de recreo. Hay puertos, que además de contar con instalaciones para tráfico de cabotaje también tienen capacidad de recibir embarcaciones que realicen navegación de altura, como por ejemplo, Veracruz, Tampico, Guaymas, Manzanillo, Coatzacoalcos, La Paz, Ciudad del Carmen, Progreso, Isla Cedros, Mazatlán, Lázaro Cárdenas y Acapulco (1).

La profundidad que tienen los puertos de cabotaje es tan variado, por la zona en donde se encuentran, que difícilmente se puede fijar una medida pero, a pesar de lo anterior, conforme a estadísticas de la Subunidad de Estadística de la Dirección General de Marina Mercante el presente estudio considera, que el promedio de profundidad que existe en los puertos nacionales de cabotaje es de aproximadamente de 10 pies hasta de 20, en los casos de que el puerto esté apto para recibir buques de navegación de altura, pueden llegar a una profundidad de 36 pies (2).

En cuanto a los productos que han sido transportados, por vía marítima, en tráfico de cabotaje según estadísticas de la Comisión Nacional

(1) Supra Nota A6 pág. 23

(2) Datos sacados de la Subunidad de Estadística de la Unidad Técnica de Convenios y Tarifas de la Dirección General de Marina Mercante.

Coordinadora de Puertos, son: productos marítimos- (atún, sardina y anchoveta), algodón y trigo, -- otros productos agrícolas, productos forestales, - sal, calizas, otros minerales, cemento y clinker, - yeso, azufre, otros materiales, de construcción y- maquinaria, partes y equipos, petróleo y derivados, fertilizantes y otros químicos, productos de acero y roca fosfórica. Respecto al tonelaje transporta- do de estos productos, según estadísticas, en 1970 era de 958.3 (10^3 ton.), 1975 ascendió a 1,722.4 - (10^3 ton.) (1).

2.4-PUERTOS DE ALTURA

Los puertos de altura se han denominado, como aquellos que reciben embarcaciones de gran ca lado (dimensiones en peso y tamaño de embarcacio - nes) y que su tráfico es principalmente internacio_ nal (2), este tipo de puertos, cuentan con instala_ ciones de dimensiones enormes, diversos servicios_ portuarios, gran movilidad de entrada y salida de_ embarcaciones que transportan gran cantidad de mer_ cancias, conexiones de comunicación por vía aérea_ y terrestre, etc. A nivel mundial, los puertos que se consideran de este tipo son, principalmente, el puerto de Amberes, el puerto de Leningrado, el - Puerto de Melbourne, el puerto de Tokio, el puerto de Kobe, etc.

La profundidad que tienen los puertos - de altura, pueden alcanzar hasta 45 pies (caso del

(1) Supra Nota A6 pág. 10

(2) Supra Nota A15 pág. 9

- 2.- Isla Cedros, B.C.
- 3.- San Carlos, B.C.
- 4.- La Paz, B.C.
- 5.- Santa Rosalía, B.C.
- 6.- Puerto Peñasco, Son.
- 7.- Guaymas, Son.
- 8.- Topolobampo, Sin.
- 9.- Mazatlán, Sin.
- 10.- Puerto Vallarta, Jal.
- 11.- Manzanillo, Col.
- 12.- Lázaro Cárdenas, Mich.
- 13.- Acapulco, Gro.
- 14.- Salina Cruz, Oax.
- 15.- Puerto Madero, Chis.

Cabe hacer mención, que no todos los puertos señalados anteriormente están aptos para este tipo de tráfico, ya que, según la práctica diaria de los puertos nacionales solamente ocho tienen y cumplen con esta categoría y que así lo considera la Dirección General de Marina Mercante, mismos que se enumeran en la siguiente forma:

- a) Tampico, Tamps.
- b) Veracruz, Ver.
- c) Coatzacoalcos, Ver.
- d) Guaymas, Son.

- e) Mazatlán, Sin.
- f) Manzanillo, Col.
- g) Lázaro Cárdenas, Mich.
- h) Salina Cruz, Oax.

De la anterior clasificación, de hecho sólo son eficientes por sus instalaciones adecuadas, completas y eficaces los puertos de Tampico, Veracruz y Mazatlán, ya que el resto de los demás puertos presentan problemas de dragado y de instalaciones deficientes.

2.5-PUERTOS MIXTOS

Los puertos mixtos se han considerado, como aquellos que cuentan con todo tipo de instalaciones y servicios portuarios para recibir cualquier embarcación en navegación de cabotaje, de altura, de recreo, de pesca, etc. Por lo general, a los puertos de altura también se han considerado como puertos mixtos, por la gran diversidad de operaciones que se efectúan en los mismos.

En México, conforme al decreto presidencial del 31 de mayo de 1974, se indica los puertos autorizados para tráfico de altura, de cabotaje, de pesca o sea mixtos, los cuales son los siguientes:

Litoral del Golfo de México y mar caribe:

- 1.- Tampico, Tamps.

- 2.- Tuxpan, Ver.
- 3.- Veracruz, Ver.
- 4.- Coatzacoalcos, Ver.
- 5.- Minatitlán, Ver.
- 6.- Frontera, Tab.
- 7.- Ciudad del Carmen, Camp.
- 8.- Campeche, Camp.
- 9.- Progreso, Yuc.
- 10.- Isla Mujeres, Q. Roo.
- 11.- Isla Cozumel, Q. Roo.
- 12.- Chetumal, Q. Roo.

Litoral del Pacífico

- 1.- Ensenada, B.C.
- 2.- Isla Cedros, B.C.
- 3.- San Carlos, B.C.
- 4.- La Paz, B.C.
- 5.- Santa Rosalía, B.C.
- 6.- Puerto Peñasco, Son.
- 7.- Guaymas, Son.
- 8.- Topolobampo, Sin.
- 9.- Mazatlán, Sin.
- 10.- Puerto Vallarta, Jal.
- 11.- Manzanillo, Col.

12.- Lázaro Cárdenas, Mich.

13.- Acapulco, Gro.

14.- Salina Cruz, Oax.

15.- Puerto Madero, Chis.

2.6-PUERTOS LIBRES

Los puertos libres se han entendido, como aquellos que tienen libertad en sus operaciones de carga y descarga de mercancías de exportación y de importación, respecto a la inspección aduanal, quedando las mercancías exentas de todo impuesto que causen (1). Otra definición, que se ha dado de puerto libre es "el área aislada, cerrada y con servicio de policía dentro o adyacente a un puerto de entrada, está equipada para carga y descarga, almacenar, reempacar, manufacturar y reembarcar mercancías sin intervención de las autoridades aduanales, además proporciona combustible y abastecimiento a barcos que realizan sus operaciones (2).

En México, los puertos libres operaron con la Ley de Puertos Libres Mexicanos, del 11 de octubre de 1946, pero con la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos se derogó esta ley y por lo tanto desaparecieron los puertos libres en México, surgiendo las zonas francas, con fines similares.

(1) Supra Nota A18 pág. 48

(2) Supra Nota A18 pág. 6

2.7- PUERTOS INDUSTRIALES

Los puertos industriales se crearon por el crecimiento del transporte de granos y líquidos por vía marítima, así como por el gran volumen de los barcos y la especialización de los mismos, para el transporte de mercancías generales y especiales, pero principalmente, para suministrar de materias primas, en grandes cantidades a las zonas industriales cercanas a los mismos puertos o que se encuentren dentro del mismo.

El puerto industrial se podría señalar, como el conjunto de instalaciones para facilitar - el manejo de grandes volúmenes de carga, la conexión eficaz entre el tráfico marítimo y el transporte terrestre, el acceso directo de materias primas a la industria y de los productos terminados, - la vinculación adecuada de áreas industriales con las instalaciones portuarias y el desarrollo de núcleos urbanos para apoyar el despliegue industrial y la operación masiva del transporte marítimo.

Además, estos tipos de puertos deben estar acondicionados con instalaciones portuarias especializadas, servicios portuarios modernos, inversión permanente y cuantiosa, así como conexiones con todas las vías de comunicación (terrestre y aérea).

Los beneficios que se obtiene con estos puertos, son enormes para las industrias, en vista de que disminuye considerablemente sus costos de transporte de materias primas, básicas para su funcionamiento y producción, y una seguridad de las -

mismas en su transportación.

De lo anterior, se podría señalar que - los países que construyen este tipo de puerto, con zonas industriales aprovechan los medios naturales, económicos y humanos para su bienestar y desarrollo socio-económico. Independientemente del progreso obtenido, se presenta el inconveniente de la contaminación que provoca la propia industrial, pero actualmente se contraresta la misma con los avances tecnológicos de la ciencia.

Con relación a los puertos industriales en México, éstos no existían anteriormente, pero con el C. presidente de la república mexicana, Lic. José López Portillo, se propuso públicamente el programa de puertos industriales en nuestro país, señalando un presupuesto muy considerable para la inversión a éstos y con fines muy positivos y prometedores. Como consecuencia del citado programa, se escogieron a ciertos puertos, conforme a la importancia de los mismos y a los medios naturales y económicos favorables para tal fin, como fueron: Tampico, Coatzacoalcos, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz (algunos de ellos se acondicionaron).

Visto en forma general la anterior clasificación, cabe ahora indicar, lo que nuestra legislación marítima señala al respecto, como se aprecia en los artículos 34 y 44 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que a letra dicen: artículo 34.- "Los puertos marítimos mexicanos estarán abiertos a la navegación de buques de todos los países, en tiempo de paz, y se clasificarán se

gún la clase de tráfico que puedan recibir por virtud de sus obras, instalaciones y servicios"., artículo 44.- "Por su objeto, instalaciones y servicios, los puertos pueden ser de altura, de cabotaje, de pesca o deportivos. Por su régimen de funcionamiento, los puertos pueden ser de administración estatal o de administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta ley" (1).

Del artículo 44, se hace necesario la siguiente observación:

La clasificación a que se hace mención, debe actualizarse, en vista de que también habrá puertos industriales, conforme al programa de puertos industriales, que se dió a conocer el 4 de mayo de 1981. Además, deberá incluirse en dicho artículo los puertos petroleros que se están fomentando en nuestro país, a causa del petróleo descubierto en el territorio.

(1) Supra Nota A32 pág. 33 y 34.

3.- EL CAPITAN DE PUERTO

El capitán de puerto es un funcionario público, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y de la Dirección General de Marina Mercante.

La función principal que tiene este burocrata, es representar al presidente de la república mexicana en un puerto, además tiene el deber de vigilar y controlar la administración del mismo, con el auxilio de la Dirección General de Marina Mercante, de la Dirección General de Operación Portuaria, de la Dirección General de Obras Marítimas, de la Dirección General de Señalamiento y de la Dirección General de Dragado, así como de las diversas dependencias oficiales que operan también en un puerto.

Para ser capitán de puerto, es necesario cumplir con el requisito del artículo 32 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra dice: "Los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias, para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones del Gobierno en que son indispensable la calidad de ciudadano. Para pertenecer a la Marina Nacional de guerra (lo que hoy se llama Armada Naval de México) o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitán de puerto, y todos los servicios de prac -

ticaje y " (1).

Además del anterior requisito, debe -
ser capitán de altura, máximo grado de estudios, -
conforme a los requisitos exigidos por el reglamen-
to y cuestionario de exámenes para el personal de-
la marina mercante, tener un amplio criterio en -
cuestiones marítimas, experiencia en el ramo y te-
ner conocimientos de leyes que se observen con la-
actividad. De lo anterior, en la práctica no se -
llevan a cabo la exigencia de todos los requisitos,
por que existe favoritismo e influencias de la per-
sona que será nombrada como capitán de puerto por-
parte del director general de marina mercante, -
quien está facultado para dicho nombramiento.

Según opinión del Sr. Adolfo Larios, -
contramaestre de la armada naval de México, las -
personas más indicadas para ser capitán de puerto,
son los pilotos de puerto, por su experiencia y ca-
pacidad, así como por sus amplios conocimientos so-
bre las zonas del puerto en donde laboran, de trá-
mites administrativos y de ordenamiento legales -
aplicables en el ramo.

En vista de que la designación de un ca-
pitán de puerto es, por lo general, de índole polí-
tico, dicho capitán será enviado al puerto que se-
le indique y tendrá a su cargo una capitanía de -
puerto, la cual se ha denominado como, "el asiento
y residencia oficial de la primera autoridad marí-

(1) Supra Nota A27 pág. 35.

tima del lugar y sus titulares... " (artículo primero del reglamento general de la policía de los puertos)(1), como se explica anteriormente, el capitán asume la categoría de autoridad marítima del puerto, misma que se estudiará en el capítulo siguiente.

En la capitanía de puerto, el capitán durará el tiempo que señale el propio director general de marina mercante, con excepción, de que el propio capitán de puerto pida su baja o su cambio a piloto de puerto.

Respecto a los representantes que tiene el capitán de puerto en sus actividades, cuando esté ausente temporalmente no exista un cambio de éste, serán el piloto o un oficinista de la propia capitanía, quienes podrán desempeñar funciones de capitán de puerto hasta que regrese el titular o designen al nuevo capitán.

Más adelante, se indicará todas las actividades que tiene el capitán de puerto para cumplir su cometido.

3.1- CLASES DE ACTIVIDADES PORTUARIAS DEL CAPITAN DE PUERTO.

Las actividades que realiza un capitán de puerto, pueden ser a nivel nacional e internacional, mismas que se encuentran en los siguientes ordenamientos:

(1) Supra Nota A47 pág. 1

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se encuentran en general las diversas actividades que desempeña este funcionario, como lo señalan los artículos siguientes: el artículo 5 se refiere a la intervención del capitán de puerto en un barco extranjero a solicitud del capitán del mismo por indisciplina o delitos existentes a bordo; el artículo 8 señala los lineamientos que debe observar el capitán de puerto para proceder respecto a infracciones cometidas a la propia ley y a sus reglamentos; los artículos 14, 14a-j y 272 indican los servicios marítimos y portuarios que se dan a los usuarios, para proporcionar la seguridad de la vida y los bienes en la aventura del mar, y que debe vigilar el capitán para su estricto cumplimiento; los artículos 16 fracción I, 19 y 25 determinan la designación del capitán de puerto, como autoridad marítima de un puerto nacional, sus funciones y atribuciones como tal; en los artículos 27, 28 y 29 se refieren, a la cooperación que tiene con otras autoridades en la mayoría de sus actividades; respecto al control de la entrada, permanencia y salida de los barcos en puerto nacional, éste funcionario está facultado para requerir la documentación necesaria, para que navegue una embarcación tanto nacional como extranjera, en aguas nacionales, así como autorizar su estancia limitada dentro del puerto, como lo indica los artículos 36, 37, 39, 40, 41, 54, 55 y 64; también podrá dar órdenes en la zona portuaria el capitán, para que la embarcación realice sus operaciones correspondientes como lo señala los artículos 56, 57, 58 y 65; en cuanto a la solicitud del amarre temporal o definitivo de la embarcación, el capitán observará lo contenido en los artículos 69 y 70; los

artículos 75, 76, 78, 82, 84 y 85 indican la obligación de organizar y dar el servicio de salvamento, por parte de la autoridad marítima; el artículo 88 se refiere, al abanderamiento y matriculación de embarcaciones nacionales que deberá llevar a cabo el capitán de puerto en su jurisdicción, en coordinación con la Dirección General de Marina Mercante, así como también, lo referente al control de los astilleros que se establezcan en su jurisdicción como lo señala los artículos 98, 99 y 100.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos indican, en forma general, las actividades que realiza el capitán de puerto como a continuación se señala: la tramitación de todas las infracciones cometidas, que tenga conocimiento (artículo 170); la facultad para otorgar autorización en lo relativo a la ocupación, construcción en zona federal, extraer o arrojar material a playas federales o lacustres conforme los requisitos de las disposiciones de la materia (artículos 175 y 177); deberá exigir la documentación de navegación a toda embarcación nacional o extranjera, para arribar a zarpar de puerto nacional (artículos 191, 198, 199, 203, 220, 221, 222, 223, 226, 227 y 228); también observará, lo dispuesto a las enmiendas y atraques de las embarcaciones para sus operaciones (artículos 204, 205, 210 y 211); además vigilará que la permanencia de éstas no sea más del tiempo autorizado (artículo 208) y exigirá los requisitos indicados en el artículo 209; en cuanto al amarre o abandono de una embarcación, el capitán debe observar los artículos 213, 214, 215, 216, 217 y 218; en el caso de la detención de una embar

cación, dicho trámite procederá conforme a lo indicado en el artículo 225; respecto a la inspección de una embarcación para su legal navegación, deberá seguir lo dispuesto en los artículos 231, 232, 233, 236, 237 y 239; referente al servicio de pilotaje, el capitán colabora con el piloto de puerto para su cumplimiento (artículo 248 y 250); con relación a los accidentes marítimos que se presenten en la jurisdicción del capitán de puerto, éste seguirá las indicaciones de los artículos 262, 263 y 265; en cuanto a la policía de los puertos, el capitán observará los artículos 269, 270, 271 y 272; la solicitud del pasavante o suprema patente de navegación de una embarcación la tramitará el capitán como se indica en el artículo 279 y 280.

En el reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en su artículo 27, le confiere a la Dirección General de Marina Mercante la organización y control de la Marina Mercante Mexicana, así como todo lo que se relacione con ella.

Las actividades que el capitán de puerto desempeña, derivan principalmente de las órdenes que le gire la Dirección General de Marina Mercante, mismas que están encaminadas a llevar a cabo las fracciones II, III, IV, V, VI, VII, XI, XII y VX del citado artículo, como coordinación entre el capitán y la Dirección General.

Con relación a los convenios internacionales ratificados por el Congreso de la Unión, como lo señala el artículo 6 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el capitán de puerto tiene -

la obligación de observar y conocer lo dispuesto - en ellos, pero por la falta de información y documentación de la mayoría de los capitanes, no ha sido posible que se cumplan con el contenido de dichos convenios, pero en los puertos importantes de México, como por ejemplo Tampico, Veracruz, Coahuila, Mazatlán, etc. los capitanes debe estar documentados e informados en este aspecto, por el intercambio marítimo y movimiento mundial que operan en su zona y jurisdicción, en especial en lo referente a contaminación del mar, exigir la patente de sanidad a embarcaciones extranjeras (mediante el intercambio mundial para controlar enfermedades contagiosas), control del transporte y manejo de mercancías peligrosas, etc.

En el reglamento general de la policía de los puertos, se indica la competencia del capitán de puerto, como jefe de la misma, y sus actividades correspondientes.

En el reglamento del servicio de inspección naval de cubierta se indican las siguientes: - en el artículo 2 y 27 el capitán está facultado para inspeccionar las embarcaciones mexicanas, con excepción de las de la Armada de México, con el asesoramiento de inspectores navales; además de que, también llevara a cabo la inspección en caso de que dicha embarcación se encuentre a dique o varadero (artículo 6); autorizará el capitán de puerto el traslado de la embarcación que necesite reparación en caso, de no haber elementos para tal fin (artículo 14); el capitán vigilará la construcción de embarcaciones que no requieran inspección por su tonelaje (artículo 16); en el caso de una gira

de inspección en el puerto del capitán, éste presentará una relación detallada de las embarcaciones comerciales y de recreo que estén en construcción y que no se encuentren matriculadas, a los inspectores técnicos navales y de máquinas (artículo 28 y 29); el artículo 35 indica que el capitán de puerto debe cerciorarse de que, cualquier embarcación, antes de zarpar, tenga y cuente con los elementos de seguridad que señale su certificado de seguridad; el capitán de puerto tiene obligación de llevar a cabo la inspección de una embarcación en ausencia del inspector, expidiendo el certificado de seguridad correspondiente y girando una copia de sus actuaciones a los inspectores (artículo 38 y 43); además también podrá autorizar el capitán de puerto el transporte de pasajeros de una embarcación cuando reúna los elementos de seguridad y salvamento obligatorios (artículo 58).

En el reglamento de inspección naval de máquinas en los siguientes artículos se indica en general las actividades del capitán de puerto, como por ejemplo, el artículo 2 señala que el capitán está facultado para realizar la inspección de máquinas en coordinación con los inspectores de máquinas, quienes le prestarán asesoramiento en la materia, también podrá este capitán inspeccionar en ausencia del inspector (artículo 6); el capitán entregará al armador o capitán de la embarcación una relación de trabajos que figuran en el certificado de seguridad de máquinas que se le haya expedido (artículo 13) para la reparación correspondiente; en el artículo 14 se habla de la autorización que otorga el capitán de puerto a la embarcación para su traslado a otro puerto y lleven a ca-

bo las reparaciones necesarias; el artículo 24 se refiere a que el capitán expedirá el certificado de máquinas a toda embarcación nacional o extranjera que pretenda abanderarse mexicana, cuyas actuaciones deberá poner en conocimiento a los inspectores y a la Dirección General de Marina Mercante; el artículo 37 señala, los casos en que el capitán puede inspeccionar y expedir certificados provisionales.

Con relación al reglamento de arqueo para las embarcaciones mercantes, se hace referencia en los siguientes artículos, las actividades del capitán de puerto en esta área, por ejemplo, en el artículo 4 se señala la facultad del capitán de puerto para realizar el arqueo del buque, que será matriculado y abanderado mexicano; cuando este capitán nombre al práctico mayor para realizar el arqueo, el certificado de arqueo lo expedirá al capitán (artículo 15); el artículo 39 señala la facultad del capitán de puerto, de agregar al certificado de arqueo un apéndice que se indique el espacio que permita descontar el tonelaje total de la embarcación en otros países, a solicitud del armador de la nave.

Referente al reglamento para la ocupación y construcción de obras en el mar territorial, vías navegables, playas y zonas federales, se encuentran en sus artículos siguientes las actividades que desempeña el capitán de puerto, como son: artículo 3 señala que el capitán de puerto tramitará toda solicitud de los interesados en la ocupación y construcción en zona federal; el artículo 4 y 5 indican que el capitán estará facultado a cele

brar contratos y autorizar la ocupación y construcción, por particulares, en zona federal pero, la validez de dicha autorización será cuando sea ratificado dicho permiso por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y llene los requisitos legales necesarios; el artículo 32 menciona, que puede el capitán de puerto desalojar a los particulares que no cumplan con lo ordenado en el presente reglamento y las infracciones cometidas se ventilarán ante juzgado de distrito, por conducto de la policía de los puertos (artículo 59).

En el reglamento para el servicio de pilotaje, se señalan las siguientes actividades: tramitará las solicitudes de los navieros, agentes consignatarios o capitanes de buques sobre el servicio de pilotaje (artículo 4 y 19); además de que tramitará también las infracciones que le informen los pilotos mayores (artículo 16); cuando los pilotos cometan averías, el capitán levantará actúaciones para deslindar responsabilidades (artículo 30); el capitán procederá a tramitar solicitudes de los aspirantes a pilotos, y a otorgar licencias económicas a los pilotos de puerto, siempre, que no sean más de cinco días (artículo 50 y 72); finalmente llevará a cabo las multas por infracciones cometidas al reglamento.

Con relación al reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, se aprecia en los siguientes artículos, sus actividades, como por ejemplo: el artículo 7 y 16 señalan que el capitán matriculará o registrará toda embarcación nacional previa solicitud del interesado; el artículo 10 se refiere a que el pro-

pio capitán entregará un pasavante o la suprema patente de navegación, según sea el caso, o la placa respectiva de la embarcación si cumple con los requisitos legales; el artículo 18 y 19 señalan el procedimiento a seguir para abanderar una embarcación y los documentos que se entregará por motivo del abanderamiento; los artículos 20 y 21 indican que el capitán deberá abrir expediente de cada abanderamiento que realice, así como una relación de los trámites de estos abanderamientos, para poner en conocimiento a la Dirección General de Marina Mercante de los mismos y se siga el trámite de expedir la suprema patente de navegación; el artículo 28 expresa que el capitán podrá detener a la embarcación que esté indebidamente registrada o matriculada o cuando no se encuentren los documentos legales de navegación a bordo de la misma embarcación (artículo 26); los artículos 30, 31, 32, 33, 34, 36 y 37 indican el procedimiento que debe seguir el capitán de puerto en los casos de cambio de matrícula de una embarcación, de registro, cambio de características de la embarcación, traslado de dominio de la misma o cambio de nombre; la dimisión de bandera de la embarcación o su baja la tramitará, conforme a los artículos 45 y 51; el artículo 42 señala que el capitán también registrará deslizadores mecánicos o de remolque a solicitud del propietario.

Con relación al reglamento de yates, en sus artículos siguientes, mencionan las actividades que realiza el capitán, por ejemplo en los artículos 5, 7, 8 y 9 el capitán en cooperación con el inspector técnico naval clasificarán el yate de

bandera mexicana, según el tipo de navegación que realizará y le expedirá un certificado de inspección de seguridad y un permiso para que navegue; - también el capitán tramitará la matrícula del yate y llevará una relación de los yates matriculados y registrados (artículo 11 y 14); el artículo 15 - menciona que el capitán de puerto o la Dirección - General de Marina Mercante otorgarán un permiso - con tiempo fijo a todo yate extranjero que quiera navegar en aguas nacionales; además se proporcionará un despacho que indique únicamente los lugares autorizados para arribar y su estancia (artículo - 18 y 19), en el artículo 31 se refiere a la obligación del capitán de puerto de observar las medidas que se establecen para el arribe de un yate extranjero.

En el reglamento para la navegación de cabotaje, se indican en sus respectivos artículos, las actividades del capitán de puerto, como a continuación se mencionan: el artículo 8 dice que el capitán de puerto concederá la salida de una embarcación a solicitud de su consignatario (gestor del armador de la embarcación ante las diversas autoridades portuarias) pero, cuando lo pida el capitán del barco, éste deberá presentar una fianza que de signe el capitán de puerto; los artículos 11 y 45 se refieren a que el capitán de puerto señalará el lugar de fondeo o atraque de la embarcación que arribará a puerto nacional, en cooperación del jefe de la aduana y del práctico mayor; las controversias que se susciten por motivo de atraques serán resueltas por el capitán de puerto (artículo - 13); con relación a los artículos 15 y 16, éstos señalan que el capitán requerirá, por conducto de

sus auxiliares, a toda embarcación nacional que arribe a puerto, la documentación legal de navegación; los artículos 19, 20, 21, 46 y 47 indican que el capitán autorizará, a la persona que desee ser consignatario de un buque, siempre y cuando, cumpla los requisitos legales exigidos; el procedimiento que realizará el capitán de puerto, al recibir el aviso telegráfico de la llegada de un buque; se indica en los artículos 49, 50, 51 y 52; el artículo 55 se refiere a que el capitán sancionará a sus auxiliares cuando no cumplan sus órdenes.

Respecto al reglamento y cuestionario de exámenes para el personal de la marina mercante, sólo intervendrá el capitán de puerto, en los casos de las solicitudes que presenten las personas, para examinarse y obtener un certificado o título, según el grado que desee tener, en la propia capitanía para el trámite correspondiente (artículo 5) y expedirá la libreta de mar que pida una persona que quiera trabajar en la actividad marítima ante la Dirección General de Marina Mercante. Además, en el capítulo de sanciones, se faculta al propio capitán de puerto a sancionar a la persona que presente documentos falsos o alterados.

De lo anterior, se resumirá en forma general las actividades que realiza el capitán de puerto y que son: autorizar el arribo (llegada) y despacho (autorización de salida del puerto) de las embarcaciones, coordinarse con las superintendencias de la Dirección General de Operación Portuaria en el tráfico de entrada y salida de buques que toque puerto nacional, ejercer las funciones de jefe de la policía de los puertos, así también

deberá controlar las maniobras de fondeo (1), cambio de embarcaciones en los muelles o fondeaderos, el atraque o desatraque (2), amarres y desamarres de embarcaciones al muelle, levantar actas de accidentes ocurridos en el área portuaria, en la bahía, en las costas o playas, levantar actas sobre faltas o infracciones a disposiciones marítimas o desorden en la zona federal marítima, en los muelles, en las playas o de las actas de protestas que presenten capitanes de barcos a la capitanía de puerto, representar a la autoridad marítima en el puerto, inspeccionar la construcción y máquinas de las embarcaciones así como verificar el buen funcionamiento de éstas, llevar el control de la ocupación en zona federal en coordinación con la Armada Naval de México, tramitar las solicitudes de las cooperativas para los permisos de servicio público, zona de atraque e inclusive para el fomento de sus actividades pesqueras en zona federal, etc. coordinarse con la Dirección General de Dragado para conocer la profundidad de la zona, del canal, del muelle, de la zona del fondeo y poder informar a las embarcaciones que deseen arribar al puerto el calado permitido (dimensión y peso de un barco),

-
- (1) Fondeo es acción de tirar al fondo del mar el ancla de la nave para que se quede sujeta en un lugar. Supra Nota A9 pág. 124.
- (2) Atraque viene del verbo atracar que significa acercarse a tierra una embarcación por medio del muelle. Supra Nota A9 pág. 25.

tramitar la solicitud del particular para la libreta de mar (3), el pasavante o suprema patente de navegación (4).

-
- (3) Libreta de Mar es el documento que autoriza y expide la Dirección General de Marina Mercante para que las personas que realicen estudios en la escuela naval náutica puedan ejercer la actividad marítima, pero también a los que han trabajado en la misma mucho tiempo. Supra Nota A56 pág. 236.
- (4) El pasavante es la autorización provisional expedida ya sea por la autoridad consular mexicana de un país extranjero o por el capitán de puerto donde se llevará a cabo la matrícula de la embarcación nacional para que sea puesta a navegar en aguas nacionales, este pasavante tendrá una validez hasta de 90, 60 o 30 días según lo determine la autoridad. Supra Nota A48 pág. 15 y Supra Nota A32 pág. 33 Suprema Patente de Navegación es la autorización definitiva que expide el Presidente de la República por conducto de la Dirección General de Marina Mercante al propietario de una embarcación para navegar en todos los mares y puntos de la tierra pero cuya vigencia será solamente la comprendida dentro del período presidencial que tenga el Presidente que la otorgó. Supra Nota A48 pág. 13.

Otras de las actividades, que el capi -
tán de puerto debe llevar a cabo en su respectiva_
jurisdicción, están relacionadas con diversas de-
pendencias oficiales como La Secretaría de Marina,
La Secretaría de Gobernación, La Secretaría de Sa-
lubridad y Asistencia Pública, La Secretaría de -
Trabajo y Prevención Social, La Secretaría de Ha -
cienda y Crédito Público, La Secretaría de Relacio
nes Exteriores, El Departamento de Pesca, La Comi-
sión Nacional Coordinadora de Puertos y el Ministe
rio Público Federal.

3.2-SECRETARIA DE MARINA

Es un principio, desde el año de 1941,-
se creó la Secretaría de Marina por decreto presi-
dencial del primero de enero de 1941, señalándose_
que tenía a su cargo entre otras actividades la de
marina mercante, obras marítimas y conservación de
puertos y faros, costas, puertos y la policía marí
tima; posteriormente con la reforma administrativa
de la Ley Orgánica de la Administración Pública Fe
deral de 1976 se indicó un cambio de competencias_
de las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y
Transportes en los artículos 30 y 36 de la propia_
ley, en los cuales se mencionan las funciones espe-
cíficas de cada Secretaría y en donde se observa -
que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes_
le compete lo referente a las cinco direcciones -
(de marina mercante, obras marítimas, señalamiento
marítimo, operación portuaria y dragado) que ante-
riormente le correspondía a la Secretaría de Mari-
na (artículo 36 fracciones XVIII a la XXIV de la -
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal).

Respecto a la coordinación de las actividades del capitán de puerto, con la Secretaría de Marina, se puede decir que, ésta última dará auxilio y refuerzo a la vigilancia y orden en la zona portuaria al primero, en vista de que el capitán carece de elementos humanos suficientes para cumplir eficientemente dichos fines, el artículo 28 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala dicha coordinación. Los casos más comunes que se presentan en la práctica es la vigilancia en las costas, en las playas, en los muelles o cuando exista una orden de detención o búsqueda de alguna persona, cosa o embarcación, también para evitar desórdenes en la zona federal portuaria o controlar los ya existentes, el auxilio del tráfico marítimo del puerto, en los casos de contaminación del mar por embarcaciones, etc. (artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México; artículo 30 del Reglamento General de la Policía de los Puertos; artículo 29 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina).

En cuanto a la Armada Naval de México - (zonas navales) o sea la policía marítima, ésta acudirá al capitán de puerto en los casos de que detengan una embarcación por irregularidades he chas por sus tripulantes, por accidentes de la embarcación o el salvamento de la misma u otro hecho que presente y que sea de carácter civil, para que realice los trámites siguientes, si es de su competencia, o remitirá solamente una copia al capitán de puerto para que tenga conocimiento del hecho acontecido. (artículo 2 fracción X de la Ley Orgánica de la Armada de México).

3.3-SECRETARIA DE GOBERNACION

Las actividades que desempeña el capitán de puerto con relación a esta secretaría es, también de cooperación ya que tiene como una de las finalidades de controlar la entrada de extranjeros al país por esta vía, dicho control lo llevan a cabo los agentes de migración, quienes son auxiliados por el capitán de puerto, al requerir a un barco la lista de pasajeros que transporta, misma que tendrá especificado cuantos son y de que nacionalidad (artículo 36 fracción III, 37 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; 207 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; Reglamento General de la Policía de los Puertos en sus artículos 3, 8, 105 fracción I y II; en la Ley General de Población en sus artículos 10, 11, 12, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 y 31 y en su respectivo Reglamento en los artículos 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86 y 137).

3.4-SECRETARIA DE SALUBRIDAD Y ASISTENCIA PUBLICA

Esta Secretaría, a través de sus agentes de salubridad y en coordinación con el capitán de puerto tienen la función primordial, de controlar cualquier posible brote e internación de enfermedades contagiosas y peligrosas para el país (artículo 27 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 198 de la Ley de Vías Generales de Comunicación), así como también lo relativo a la contaminación ambiental, del agua y del mar en un puerto (artículo 28, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 64 y 65 del Reglamento General de la Policía de los Puertos; artículos 60, 61, 62, 63,-

64, 65, 87, 88, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 378, 379, 380 y 381 del - Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos).

3.5-SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

La relación que existe entre las actividades del capitán de puerto y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a través de las oficinas federales de hacienda y los agentes aduanales, es de coordinación, en vista de que, el capitán de puerto será uno de los conductos por el cual dicha secretaria perciba todos los ingresos de la federación por concepto de derechos de uso del puerto, de muelles, de servicios, de multas por infracciones cometidas por particulares, capitanes de barcos o patrones, etc. a la legislación marítima mexicana (artículo 27 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; artículo 171, 229, 289 y 301 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; artículo 3, 25, 80, 94, 105 párrafo II inciso 6, III, 116, 121 y 134 del Reglamento General de la Policía de los Puertos), así como por los impuestos, derechos y aprovechamientos en materia de importación exportación y de otras operaciones aduanales por vía marítima (artículos del 47 al 58, del 62 al 74 y del 105 al 114 del Código Aduanero de los Estados Unidos Mexicanos 31/Dic/51).

3.6-SECRETARIA DE TRABAJO Y PREVISION SOCIAL

El capitán de puerto auxiliará a esta - Secretaría de Trabajo y Previsión Social, cuando exija a los capitanes de los barcos el pago de sa-

larios de dotación a tripulantes del mismo, como -
trabajadores que son; en caso de no cumplir con es
te requisito, se le negará el despacho de salida y
pondrá el capitán de puerto en conocimiento a la -
junta local de conciliación y arbitraje para su in
tervención correspondientes. Otra situación que po
dría presentarse es la denuncia del trabajador an-
te el capitán de puerto por conflictos laborales -
en el barco donde labore o por queja de los sindi-
catos de los trabajadores portuarios (artículo -
220, 221, 229, 217 y 243 de la Ley de Vías Genera-
les de Comunicación; en el artículo 69 de la ley -
de Navegación y Comercio Marítimos y en el artícu-
lo 106 del Reglamento General de la Policía de los
Puertos).

3.7-SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

La relación que hay entre la Secretaría
de Relaciones Exteriores, por conducto de los cón-
sules mexicanos en el extranjero, y el capitán de
puerto es que ambos representan a la autoridad ma-
rítima del país y que tienen el control de las em-
barcaciones que naveguen en aguas nacionales. Por
parte de los cónsules el control que tienen es ex-
pedir pasavantes de navegación a embarcaciones ex-
tranjeras que arriben puertos nacionales, así como
expedir la visa del manifiesto de carga del buque.
En cuanto al capitán de puerto, éste requerirá a -
la nave extranjera el pasavante y el manifiesto de
carga expedido por el cónsul mexicano en el extran-
jero. En el caso de que no tenga tales documenta -
ción será sancionado conforme a las leyes maríti -
mas mexicanas vigentes (artículo 16 fracción II, -

36, 94 y 149 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; artículos 169, 203, 262, 270, 278 y 294; artículos 6, 21, 73, 74 y 105 del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

3.8.-DEPARTAMENTO DE PESCA

El capitán de puerto tendrá intervención con el Departamento de Pesca cuando alguna embarcación pesquera no cumpla con los requisitos legales de entrada o salida del puerto o cuando carezca del permiso de pesca correspondiente así como también en conflictos entre cooperativas pesqueras presentados ante la capitanía de puerto. En estos casos el capitán levantará un acta en donde consten los hechos, infracciones y respectiva sanción (en el primer caso) y la remitirá al delegado de pesca del puerto correspondiente para la respectiva resolución (artículo 228 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; el artículo 115 del Reglamento General de la Policía de los Puertos; el artículo 63 del Reglamento para la Navegación de Cabotaje y en el artículo 17 y 18 de la Ley Federal para el Fomento de Pesca).

3.9-COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS

El capitán de puerto tiene estrecha relación con la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos porque le aporta a ésta toda la información sobre los conflictos que presentan los diversos organismos que funcionan en el puerto de su jurisdicción, para que ésta intervenga conforme a sus objetivos. Dichos objetivos se refieren a coordinar a los diferentes organismos públicos y priva

dos que tienen una ingerencia directa en la operación de los puertos nacionales.

Esta comisión cuenta con delegados coordinadores en cada puerto y para realizar sus funciones se apoyan en dos organismos locales, por un lado la junta coordinadora integrada por cada una de las dependencias del ejecutivo y por el otro la comisión consultiva, formada con representantes de organismos descentralizados, empresas de participación estatal, trabajadores, concesionarios de servicios, permisionarios, usuarios, etc. (1)

3.10.-MINISTERIO PUBLICO

La actividad que desempeña el capitán de puerto con el ministerio público federal es de cooperación en asuntos de índole penal, que se presentan en la zona marítima-portuaria o en embarcaciones nacionales o extranjeras en aguas nacionales, como por ejemplo, en muertes ocurridas en el mar, por riñas en la playa, en embarcaciones, en el muelle, etc., también cuando se presenten lesiones a individuos, causadas por riñas, atentados, agresiones, asesinatos en la zona portuaria, en playas, en embarcaciones, etc.; así como accidentes marítimos, daños en propiedad ajena a causa de negligencia, accidentales o intencionales, daños a bienes nacionales por particulares (artículo 262 y 271 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones;

(1) Supra Nota A., pág. 77

artículo 26, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, y 75_ del Reglamento General de la Policía de los Puer - tos; artículo 126, 127, 128 y 130 del Código Fede - ral de Procedimientos Penales; artículo 40 de la - Ley Orgánica del Ministerio Público Federal).

4.- LA AUTORIDAD MARITIMA

En México, la autoridad marítima tiene su base legal en el artículo 27 constitucional, en el artículo 15 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el artículo 169 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el artículo 6 de la Ley Orgánica de la Armada de México y en el artículo 10. del Reglamento General de la Policía de los Puertos.

La autoridad marítima tiene como misión principal, la vigilancia, el control y administración de un puerto, así como el control del mar territorial a nivel nacional e internacional.

Se señalan dos tipos de autoridades marítimas: la federal y la local. La federal es aquella que reside, principalmente, en el presidente de la república mexicana, quién delega la facultad de ejercerla a la Secretaría de Marina y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

En cuanto a la local, será la que designe las mismas secretarías en cada zona del litoral de la república mexicana pero por conducto de un delegado o delegados de éstas. Por ejemplo, en la Secretaría de Marina hay varios sectores navales, con su respectivo comandante, en todo el litoral del país, mismas que se encargan de la vigilancia y defensa del país en las aguas, costas e islas nacionales (artículo 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México).

Por lo que respecta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se encuentran superintendencias de operación portuaria en cada puerto, así como también capitanías o delegaciones de éstas en los mismos, las cuales se encargan de la vigilancia y control marítimo terrestre del país.

Cabe hacer un paréntesis respecto a las capitanías de puerto y sus delegaciones, en vista de que, antes de la reforma administrativa, la Secretaría de Marina controlaba todo lo concerniente al mar, o sea, zona marítima-mar y zona marítimo-terrestre -puertos, costas, playas, lagunas- pero a partir de 1976, o sea, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, el control y vigilancia del mar y de los puertos se dividió entre las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes, como anteriormente se señaló.

La autoridad marítima, también, puede ser ejercida por otros funcionarios como lo señala la Ley de Navegación y Comercios Marítimos y la Ley de Vías Generales de Comunicación, mismas que los enumera de la siguiente manera: los cónsules mexicanos en el extranjero, los capitanes de buques nacionales, inspectores navales y de máquinas, inspectores de navegación fluvial y sus delegados, administradores de correos y telégrafos de la jurisdicción respectiva y por último el piloto de puerto (artículo 16 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y artículo 169 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Las obligaciones y atribuciones que la

autoridad marítima tiene, son las siguientes:

Las obligaciones son, de conservar el -
puerto en estado de eficiencia, tomar las medidas -
conducentes a la seguridad de los barcos, de los -
pasajeros y mercancías, que ocupan los locales del
puerto (dichas medidas se refieren a inspeccionar -
las embarcaciones en donde abordarán los pasajeros,
las mercancías o ambas cosas; los requisitos para -
las mismas son que tengan botes salvavidas, lan -
chas - caso de barco grande-, el buen estado de -
las embarcaciones en donde se transporten los pasa -
jeros, en el caso de mercancías peligrosas, exigir
al capitán del barco las medidas de seguridad y vi -
gilar que sean cumplidas y conforme al código marí -
timo internacional de transportación de mercancías
peligrosas, etc.), efectuar la elección y designa -
ción de sus miembros, celebrar las reuniones regla -
mentarias, formular anualmente sus presupuestos de
ingresos y gastos, llevar las cuentas en debidas -
condiciones y someterlas al examen y aprobación de
quien podrá y disponer anualmente parte de los in -
gresos a la amortización y pago de intereses de -
los empréstitos, si los hubiere (1).

Y como atribuciones, la personalidad ju -
rídica, contratación de empréstitos, adquirir, po -
seer, arrendar, conceder terrenos, establecer im -
puestos sobre los buques y las mercancías que úti -
lizan en el puerto, efectuar obras y establecer -
instalaciones, prestar los servicios solicitados -

(1) Supra Nota A26 pág. 8

por los armadores y comerciantes mediante el pago de derechos, conforme a las tarifas existentes, y conceder autorización a las personas que presten servicios en los puertos (1).

Corresponde ahora señalar que la jurisdicción de la autoridad marítima, tanto de la Secretaría de Marina como de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se ha indicado en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal en sus artículos 30 y 36, también en la Ley Orgánica de la Armada de México en sus artículos 1o., 2, 3 y 4, así como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en los artículos 25, 26, 28 y 30, transitorio y por último en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 269.

La jurisdicción de la autoridad marítima se divide en dos: la militar, que corresponde a la Secretaría de Marina, por conducto de sus zonas navales y la civil, que es de competencia de las capitanías y delegaciones de puerto, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Como consecuencia de lo señalado anteriormente, se recomienda una reforma a las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Vías Generales de Comunicación de acuerdo con la reforma existente en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ya que se designa, claramente en ella, las competencias

(1) Supra Nota A26 pág. 6

de la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mismas que aún no se han implantado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Otra recomendación, a la situación de interpretación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es la unificación de disposiciones para coordinar ambos ordenamientos y de esa manera eliminar disposiciones repetidas e incompletas que existen en una y en otra. De lo anterior, existe un anteproyecto de esta índole denominado "código federal de transportes y comunicaciones" que está siendo elaborado en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para eliminar lagunas y mala interpretación de los citados ordenamientos, así como también regular situaciones no señaladas en los mismos y que son de reciente creación.

4.1-CAPITANÍA DE PUERTO Y SUS DELEGACIONES

Las capitanías de puerto y sus delegaciones respectivas, tienen su base legal en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el Reglamento General de la Policía de los Puertos.

La capitanía de puerto es "el lugar donde reside la autoridad marítima, o sea, el capitán de puerto (artículo 10. del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

Esta capitanía se encuentra en el recinto portuario, mismo que es definido por el artícu-

lo 9 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos "como las áreas sujetas al régimen de los bienes - de dominio marítimo, destinadas al establecimiento de las instalaciones y la prestación de los servicios a que se refiere esta ley".

Administrativamente, las capitanías de puerto y las delegaciones dependen directamente de la Dirección General de Marina Mercante, de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La clasificación de categorías de las capitanías de puerto, no está bien definida, en vista de no existir una disposición que la señale, pero hay indicios, que proporcionan ciertas personas-bajo su criterio-, que podrían indicar el porqué de una categoría de capitanía de puerto.

Así tenemos, que para el Sr. Adolfo Larrios, contra maestre de la Armada de México, un puerto se considera de primera categoría por que tiene mayor tráfico marítimo, mayor movimiento de barcos, de mercancías, de servicios e instalaciones. Para la Sra. Martha García Molina, empleada de la Dirección General de Marina Mercante desde hace 30 años, dice que un puerto es de primera categoría por que tiene un gran calado (profundidad) en los muelles o en zonas marítimas portuarias y, por tal motivo, se lleva a cabo el mayor número de entradas de barcos grandes, nacionales y extranjeros, así como también de lanchas, embarcaciones medianas, botes deportivos, pesqueros, etc. Con referencia a la opinión proporcionada por el Sr. José

Morales, capitán de la Armada de México, indica - que un puerto será de primera cuando tenga un gran movimiento de tránsito de barcos extranjeros y nacionales, así como gran número de servicios, de - instalaciones de calidad y dimensión, de tonELAJE de mercancías que entre al mismo, pero las estadísticas señalan más claramente dicha distinción.

De las anteriores opiniones se deduce, - que un puerto es de primera por lo siguiente:

a) Por la máxima profundidad que posee para facilitar la entrada y salida de buques.

b) Por el mayor movimiento de entrada y salida de buques extranjeros y nacionales en navegación de altura y de cabotaje.

c) Por las dimensiones, calidad y cantidad de las instalaciones portuarias y de los servicios con que se cuentan.

d) Por el mayor tonelaje de mercancías que entren y salgan del puerto- del país-, así como del movimiento de pasajeros.

e) Por el mayor número de vías de comunicación con que conecte el puerto con el interior del país.

Como se dijo anteriormente, la máxima - capacidad de un puerto lo señala y cataloga como - de primera, y como consecuencia la capitania que - tenga éste, será también de primera.

Para los puertos catalogados de segunda, tercera y cuarta, se seguirán los resultados de las estadísticas de cada puerto.

Se proporciona a continuación, la lista de los puertos que se encuentran dentro de la categoría de primera y son:

Tampico, Veracruz, Minatitlán, Coatzacoalcos, Progreso, Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz y Puerto Madero. La diferencia que existe de éstos con los demás, es que en ellos operan los tráficos de altura, de cabotaje, de pesca deportiva o industrial, de recreo, etc. a causa de sus instalaciones y profundidades en sus zonas marítimas portuarias (por ejemplo, en Tampico alcanza hasta 31 pies y un mínimo de 21 pies; en Guaymas hasta 34 pies y un mínimo de 17 pies; en Veracruz hasta 36 pies y un mínimo de 11 pies; en Salina Cruz hasta 36 pies y un mínimo de 12 pies; en Mazatlán hasta de 35 pies y un mínimo de 25 pies), además de que entran y salen un tonelaje de mercancías y de barcos muy considerable en estos puertos (como por ejemplo, en Veracruz en tráfico de altura en el año de 1980 tuvo un tonelaje bruto de 9,202,891.14, con un número de embarcaciones de 719- principalmente barcos extranjeros con 683-; en Tampico tuvo un tonelaje bruto de 3,720,142.43; en Lázaro Cárdenas con un tonelaje bruto de 195,235.92; en Mazatlán con un tonelaje bruto de 226,851.76; en Guaymas con un tonelaje bruto de 2,878,377.52; respecto al tráfico de cabotaje, Guaymas alcanzó la cifra de tonelaje bruto de 3,818,766.12; en Maza-

tlán con un tonelaje de 3,966,738.47; en Lázaro - Cárdenas con un tonelaje de 380,598.52; en Acapulco con un tonelaje de 44,229.60, etc.) y tengan todas las vías de comunicación rápidas para el interior del país.

En cuanto a la categoría de segunda, se encuentran los siguientes puertos: Tuxpan, Gutiérrez Zamora, Villahermosa, Ciudad del Carmen, Campeche, Islas Mujeres y La Paz. Estos puertos contarán con una menor capacidad de tráfico, y de instalaciones, de servicios, de movimientos portuario y de tonelaje que los anteriores, según las estadísticas que se señalan a continuación; Respecto a la profundidad, por ejemplo, Campeche tiene hasta 12 pies y mínima de 11 pies; en Villahermosa un promedio de 28 pies; en Tuxpan un promedio de 16 pies.- En relación al tonelaje bruto, en tráfico de altura, en Campeche es de 658.04 y en cabotaje de 840,550.48; en Ciudad del Carmen tiene un tonelaje bruto en tráfico de altura de 2,276.309.82 y de cabotaje de 1,791,074.78; en Tuxpan el tonalaje en tráfico de cabotaje es de 759,592.65; en Villahermosa tiene un tonelaje bruto de 1,043.43 de tráfico de pesca; Islas Mujeres alcanza un tonelaje bruto en tráfico de altura de 1,239.60 y en cabotaje de 5,409.90. En estos tipos de puertos (2a.), predomina más el tráfico de cabotaje y el de pesca, pero algunos, tienen instalaciones para recibir algunos buques extranjeros de altura.

Dentro de los puertos considerados como de tercera, están Matamoros, Alvarado, Frontera, Champotón, Cozumel, Chetumal, Islas de Cedros, Venustiano Carranza, Santa Rosalía, San Carlos, To

polobampo y Puerto Vallarta. En éstos, se encuentran una profundidad variable como por ejemplo, en Chetumal cuenta con 6 pies como máximo y un mínimo de 5 pies; en Cozumel hasta de 46 pies y un mínimo de 5 pies; en Islas de Cedros hasta 150 pies y un mínimo de 5 pies; en Puerto Vallarta hasta de 11 metros y un mínimo de 2.70 metros y en San Carlos hasta de 37 pies como máximo y un mínimo de 20 pies. Respecto al tonelaje bruto en tráfico de cabotaje en Puerto Vallarta es de 141,186.54; en Venustiano Carranza el tonelaje bruto en tráfico de cabotaje es de 3,101.54; en Islas de Cedros el tonelaje en tráfico de altura cuenta con 3,339,864.62, en cabotaje con 243,636.82 en tráfico de pesca con 15,126.62; en Cozumel su tonelaje bruto en tráfico de pesca es de 28,791.35.

En la categoría de cuarta, se encuentran los siguientes puertos: Nautla, Tlacotalpan, Catemaco, San Felipe, Cabo San Lucas, Golfo de Santa Clara, Puerto Peñasco, Yavaros, Altata, Escuintla, San Blas, Zihuatanejo y Puerto Madero. De éstos, solamente unos pocos, como por ejemplo Zihuatanejo, recibe buques extranjeros de peso mediano en tráfico de altura con tonelaje de 7,811,519.67; otros como Cabo San Lucas recibe embarcaciones de Cabotaje con un tonelaje de 703,483.68 y en tráfico de pesca con un tonelaje de 13,642.66; en Cabo San Lucas en tráfico de Cabotaje tiene un tonelaje de 766,256.92; en Puerto Peñasco tiene un tonelaje en tráfico de pesca de 224,391.19; en Yavaros el tonelaje en tráfico de pesca es de 14,088.11. En cuanto a la profundidad que presentan los puertos de esta categoría es variable también así por ejemplo tenemos que en San Blas llega hasta de 20 pies y la mínima de 4 metros y en Nautla con 8 pies co-

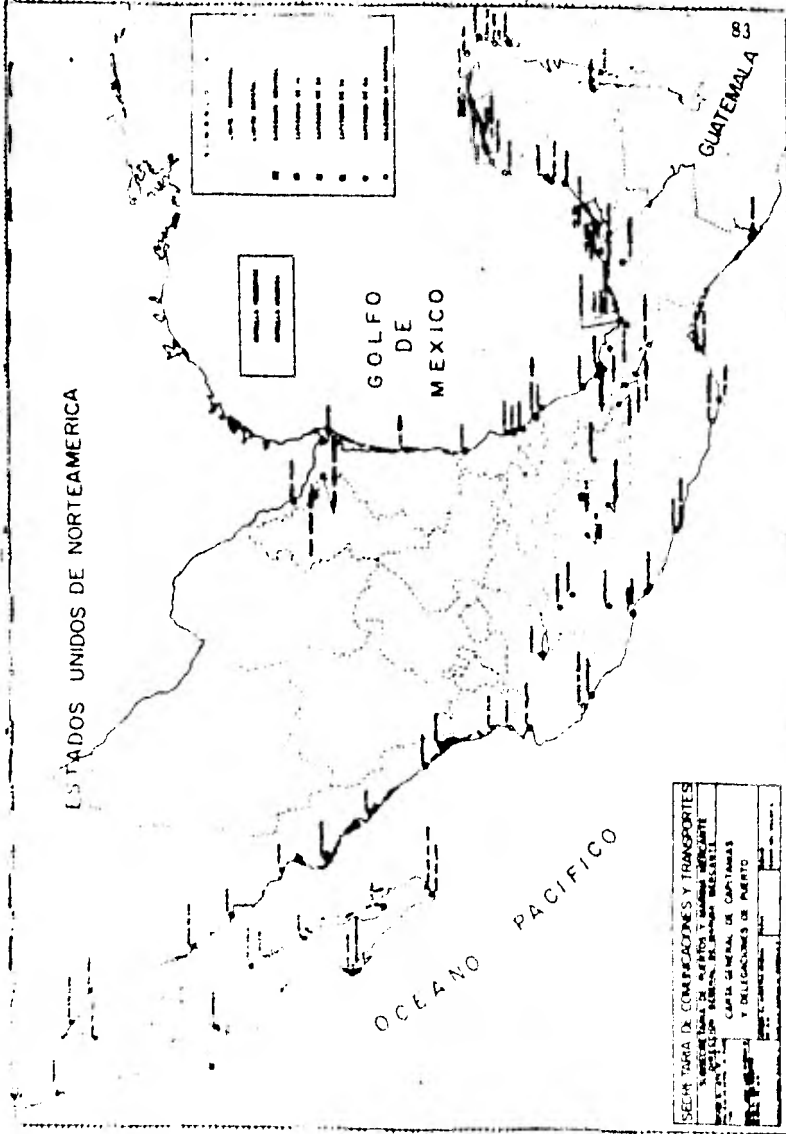
no máximo y 7 pies como mínimo(1).

Respecto a las delegaciones, solamente se indicará los lugares en donde se encuentran, que son: Presa Falcón, Presa Rodrigo Gómez, Tamiahua, Cazonas, Tonalá, Sánchez Magallanes, Cuiltepec, Puerto Ceiba, Palizada, Isla Aguada, Seybaplaya, Yukalpeten, Celestun, Sisal, Telchac, Dzilam de Bravo, El Cuyo, Las Coloradas, Holbox, Puertos Morelos, Cancun Ixcamax, Mulege, Loreto, Bahía Magdalena, San José del Cabo, Bahía de Kino, Chacala, Barra de Navidad, Puerto Marqués y Puerto Escondido (2). En el mapa que se anexa se puede apreciar la localización de las capitanías como de las delegaciones.

Las funciones que tienen las capitanías de puerto son las que posea el capitán de la misma, por ser el representante de la misma y que son: coordinar y programar en los muelles el atraque y desatraque de barcos, embarcaciones y lanchas; el lugar donde señale como fondeo de las mismas; la comunicación con buques extranjeros y nacionales que pretendan arribar al puerto, para se-

(1) Datos sacados de la Subunidad de Estadística de la Unidad de Convenios y Tarifas de la Dirección General de Marina Mercante.

(2) Datos obtenidos de la Relación de Capitanías y Delegaciones de la Dirección General de Marina Mercante.



ñalarseles su fondeo y muelle para atracar; reca - bar documentos indispensables del buque o embarcación como el despacho, el documento de embarque de mercancías, el certificado de seguridad de la nave, patente de sanidad-buques de altura-, otorgar despachos de salida de acuerdo a las disposiciones legales, verificar el pago de derechos de puerto y los impuestos correspondientes; coordinar la salida del buque con el piloto de puerto; estar al pendiente de los calados autorizados por los informes de la Dirección General de Dragado e informa a los agentes consignatarios de buques de los mismos; desempeñar el cargo de jefe de la policía de puertos haciendo cumplir disposiciones legales marítimas, vigilando el movimiento de carga y descarga de mercancías para evitar cualquier accidente, mantener el orden en el puerto, sancionar a barcos que achiquen (1) sus sentinas al mar o derramen combustible en el mismo y arrojen líquidos y desechos al mar; vigilar la zona federal marítima terrestre; salvaguardar el orden y seguridad en balnearios y centros de diversión; extender las matrículas que se le soliciten (2); revisar documentos de tripulantes de buques para realizar sus funciones; expedir tarjeta de mar, pasavantes, etc. y las demás que los reglamentos de la materia le asigne.

(1) Achicar sentinas es extraer el agua que penetra en una embarcación, por lo general está sujeta, por bombas, vertedores (pala) u otro medio. Supra Nota A9 pág. 4.

(2) Matrícula es la documentación de autorización y registro de una embarcación para que realice el tráfico que desee.

Las responsabilidades que tenga un capitán de puerto serán sancionadas con base en la Ley de responsabilidades de los funcionarios y empleados de la federación del distrito federal y de los altos funcionarios de los estados, en su capítulo III, además también, puede ser sancionado por las condiciones generales de trabajo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por ser empleado de la misma.

Una recomendación en este aspecto, es que debería de haber una reglamentación especial a dichas responsabilidades, por que en la práctica ha habido abusos por parte de los capitanes y ha sido difícil aplicarles una disposición para su sanción. De lo anterior el presente estudio, propone el siguiente Reglamento de Responsabilidades a Capitanes de Puertos y sus Delegados.

REGLAMENTO DE RESPONSABILIDADES A LOS CAPITANES Y DELEGADOS DE PUERTO

C A P I T U L O I

GENERALIDADES

Artículo primero.- Toda persona que sea nombrada capitán o delegado de puerto por la Dirección General de Marina Mercante estará sujeta a las disposiciones del presente reglamento.

Artículo segundo.- Este reglamento tendrá como objetivo normalizar y regular las

responsabilidades que tenga el capitán o delegado de puerto en sus actividades a cargo de la capitanía de puerto o de la delegación correspondiente.

C A P I T U L O I I

DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

- Artículo tercero.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y la Dirección General de Marina Mercante son las autoridades competentes para sancionar a los capitanes o delegados de puerto que infrinjan el presente reglamento.
- Artículo cuarto.- Las sanciones que apliquen la autoridad competente serán conforme a los lineamientos que señale la Dirección General de Asuntos Jurídicos y la Dirección de Recursos Humanos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Artículo quinto.- Las sanciones aplicadas también serán con base en la ley de responsabilidades de los funcionarios y empleados de la federación y las condiciones generales de trabajo de la secretaría del ramo.

C A P I T U L O I I I

D E L A S A C T I V I D A D E S

Artículo sexto.- El capitán de puerto o el delegado respectivo están obligados a llevar a cabo y hacer cumplir todas las disposiciones que señalen la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Vías Generales de Comunicación y los reglamentos respectivos.

Artículo séptimo.- De todas las actividades que el capitán o delegado realicen deberán dar informe a la Dirección General de Marina Mercante, de quien estarán controlados directamente.

Artículo octavo.- Los particulares afectados por la falta de actuaciones del capitán o delegado de puerto o la actividad arbitraria de éstos, estarán facultados para presentar su queja ante la Dirección General de Marina Mercante, siempre y cuando ésta esté fundamentada y conforme a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

C A P I T U L O I V

DE LAS RESPONSABILIDADES

- Artículo noveno.- Tendrá responsabilidad todo capitán o delegado que omita contestar las peticiones de particulares conforme a la ley.
- Artículo décimo.- Todo capitán o delegado que autorice el servicio público federal sin el debido permiso de la Secretaría de Comunicaciones y disposiciones relativas tendrá una grave responsabilidad y sanción.
- Artículo onceavo.- El capitán o delegado que permita a particulares establecerse en zona federal sin la autorización o concesión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, será responsable y sancionado.
- Artículo doceavo.- El capitán o delegado de puerto que obre de mala fé para con los empleados de la capitanía, y éstos lo comprueben bajo una inspección, será destituido del cargo o será cambiado a otra capitanía.
- Artículo décimo tercero.- El capitán o delegado que aproveche en su beneficio los bienes materiales destina-

dos al servicio de la capitana serán multados y si causan daños a los mismos serán destituidos del cargo y se procederá al cobro de los daños ocasionados.

C A P I T U L O V

SANCCIONES

Artículo décimo cuarto.- Todo capitán o delegado que infrinja lo dispuesto por el artículo noveno será sancionado con una multa por el importe de 7 días de sueldo.

Artículo décimo quinto.- Todo capitán o delegado que viole lo señalado por el artículo décimo será multado con dos meses de sueldo y su cambio de puerto.

Artículo décimo sexto.- La violación a lo indicado en el artículo onceavo tendrá lugar a la destitución del cargo.

4.2- JEFE DE LA POLICIA DE LOS PUERTOS

La base legal del jefe de la policía de los puertos es el artículo 269 de la Ley de Vías - Generales de Comunicación y el artículo primero - del Reglamento General de la Policía de los Puer - tos.

El jefe de la policía de los puertos, - lo representa el capitán de puerto, o sea, la pro - pia autoridad marítima, quién se encargará de la - vigilancia y control del puerto, con el auxilio de los agentes de la policía de los puertos o por la - policía marítima de la Armada Naval de México.

Originariamente, había un resguardo mar - rítimo que tenía a su cargo la policía marítima - (artículo 25 y 26 de la Ley de Navegación y Comer - cio Marítimos) de la Secretaría de Marina, la cuál tenía tanto la jurisdicción de la zona marítima co - mo la de la zona terrestre portuaria pero conforme a la reforma hecha por la Ley Orgánica de la Admi - nistración Pública Federal se ha señalado, especí - ficamente, que la policía marítima corresponde só - lo a la Secretaría de Marina y que su jurisdicción es la vigilancia de alta mar, costas, etc. (artícu - lo 30) y la policía de los puertos a la Secreta - ría de Comunicaciones y Transportes (artículo 36)- como también lo indica en el artículo 27 de su pro - pio reglamento interior.

Una observación en la práctica al res - pecto, es que, frecuentemente, la policía marítima dependiente de la Secretaría de Marina invade la - jurisdicción de la policía de los puertos, esto se

debe a la falta de elementos humanos que carece la policia de puertos, pero principalmente por índole política, en vista de ser ésta creación del presente sexenio (1977-1982).

Las responsabilidades de este funcionario no están señaladas claramente en algún ordenamiento pero en la práctica se recurre a las condiciones generales de trabajo de los empleados de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en casos de extrema gravedad a la ley de responsabilidades de los funcionarios y empleados federales, o en última instancia en casos de delitos al código penal.

4.3- PRACTICOS O PILOTOS

Los pilotos o prácticos tienen su base legal en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en el reglamento para el ser. de pilotaje.

Un piloto o práctico es aquella persona, miembro de la marina mercante, que una vez cumpliendo los requisitos de la ley (reglamento y cuestionario de exámenes del personal de la marina mercante) y teniendo conocimiento de las zonas y áreas profundas de un puerto, esté autorizado por la Dirección General de Marina Mercante para pilotear (manejar) y guiar a toda clase de embarcaciones o barcos, para su entrada o salida de un puerto, canal, río y lagunas de la república. Dicha autorización se inscribe en un documento que se denomina certificado de competencia, la cuál, será sólo local, o sea, de un puerto, canal, río o laguna -

(artículo 10. y 26 del reglamento para el servicio de pilotaje).

El piloto de puerto puede ser un capitán de altura, capitán de marina, patrones de costa, de río o de pesca de la marina mercante mexicana. En casos, que no se halle alguien con esas categorías, será entonces la persona que tenga experiencia y conocimiento del lugar y del manejo de embarcaciones. Su nombramiento está a cargo del Director General de Marina Mercante, quién también está facultado para removerlo (artículo 28 y 29 del reglamento para el servicio de pilotaje).

La organización que posee un piloto de puerto, se representa a través de un cuerpo de pilotos, que está formado por un piloto mayor y piloto de número, que serán de tres categorías, primera, segunda y tercera. Este cuerpo de pilotos dependerá siempre de la capitanía de puerto y por ende del capitán de puerto es decir de la autoridad marítima (artículo 15 y 16 del reglamento para el servicio de pilotaje).

Las actividades que desempeña un piloto de puerto es guiar y conducir un barco, evitando cualquier accidente o contratiempo en la maniobra de entrada, salida o fondeo de dicho barco, otras de las actividades que puede asumir es suplir al capitán de puerto en sus funciones, por motivo de ausencia temporal, levantar actas en su lugar y llevar a cabo su función administrativa; otra actividad que puede desarrollar es la de ser agente de la policía marítima y de puertos (artículo 16 del

reglamento para el servicio de pilotaje) y por último ser designado como perito en los casos de accidentes marítimos.

Las responsabilidades que tiene el piloto son: daños por averías causadas por descuido, impericia, temeridad o mala fé y prestar el servicio de pilotaje en estado de embriaguez. Las consecuencias de estas responsabilidades es la consignación del agente del ministerio público por daños a tercero o a la nación según sea el caso (artículo 30, 31, 32 y 33 del reglamento para el servicio de pilotaje).

El servicio de pilotaje que prestan los pilotos será conforme a la tarifa basada en el tonelaje, calado (volumen y peso del buque) del buque y las condiciones topohidrográficas de los puertos (artículo 39 del reglamento para el servicio de pilotaje).

4.4-CAPITANES DE BUQUES

Los capitanes de buques nacionales son las personas designadas por el armador o propietario del buque, para que lleve el mando del mismo en un viaje y lo represente ante las autoridades portuarias. Este capitán, también tendrá la facultad para representar a la autoridad marítima, cuando navegue en aguas extranjeras o alta mar, conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Las funciones públicas que el capitán del buque tiene como autoridad marítima, están in-

dicadas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y son:

- 1.- "Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal en los términos de la Ley Orgánica de dicha Institución al tener conocimiento de un delito".
- 2.- "Actuar como oficial del Registro Civil en los términos del Código Civil para el Distrito Federal".
- 3.- "Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo".

Como consecuencia de estas facultades - el capitán del buque tiene la obligación de presentarse al llegar a puerto, nacional o extranjero, - ante la capitanía de puerto o ante el cónsul de México en el extranjero, a rendir toda la informa - ción de los acontecimientos ocurridos durante el - viaje (artículo 3 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

Respecto de la obligación anterior, se aprecia que por este conducto hay una relación estrecha entre el capitán del buque y el capitán de puerto, en vista de que éste último se ventilará - el asunto presentado, con el trámite correspondiente.

Con relación a las responsabilidades - que tiene el capitán del buque hay varios ordena -

mientos que se aplican según la actividad que realice este capitán, por ejemplo cuando sea una falta respecto a la representación que existe entre el armador y éste, se remitirá el asunto a las disposiciones contenidas en el código civil; cuando sea un delito cometido por el capitán de buque serán las disposiciones del código penal las que se apliquen; en los casos de no presentar la documentación legal de la embarcación o de las mercancías, en casos de contaminación del mar, también cuando no obedece órdenes giradas por el capitán de puerto, etc. estas faltas será sancionadas conforme al Reglamento General de la Policía de los Puertos, a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y a la Ley de Vías Generales de Comunicación; en la Ley Federal de Trabajo, cuando sus actividades se enfocan a la relación laboral con los tripulantes o de él mismo con el armador o propietario de la nave; en la Ley Federal de los Trabajadores al Servicio del Estado cuando dicho capitán sea nombrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el servicio de la misma.

4.5-AGENTES DE LA POLICIA DE PUERTOS

El capitán de puerto como autoridad marítima tiene, además, otro cargo conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el Reglamento General de la Policía de los Puertos y que es el de jefe de la policía de puerto.

Este jefe de la policía de puertos está obligado a cumplir con las disposiciones inscritas, tanto en la Ley de Vías Generales de Comunicación como en los reglamentos de la materia, pero, prin-

s
cipalmente, su cometido será la vigilancia del orden en el puerto y hacer observar las normas que operan en el mismo.

Para llevar a cabo la función de vigilancia que las leyes y reglamentos le señalan, proporcionan esas mismas, los auxiliares que tiene y que son: el personal del resguardo marítimo (o lo que es lo mismo el cuerpo de policía de puertos), jefes de las oficinas postales y telegráficas, empleados a su servicio, el personal de Marina Mercante de la Secretaría de Marina (ahora la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), los prácticos oficiales (pilotos) y agentes auxiliares, los celadores del resguardo marítimo (la ley no indica ni especifica cuales son estos funcionarios, ni sus funciones), prácticos civiles, capitanes de los buques nacionales, personal que excepcionalmente ejerzan el pilotaje en los lugares en que no hubiere pilotos nombrados y las tripulaciones de los buques mercantes nacionales (artículo 269 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y el artículo 2 del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

De la anterior enumeración, el capitán de puerto como jefe de la policía del puerto contará con un grupo específico, en la práctica, para las funciones encomendadas es decir la vigilancia y hacer cumplir con las normas de los ordenamientos, este cuerpo será denominado como el cuerpo de agentes de la policía de puertos, mismos que dependerán de las órdenes del jefe de la policía de puertos y de la Dirección General de Marina Mercante.

Los agentes deberán ser capacitados para llevar a cabo, eficientemente, sus funciones (proyecto de marina mercante ante la creación de este cuerpo de agentes), dicha capacitación se refiere, a tener conocimientos de normas que rigen en un puerto, el manejo de pistola y la responsabilidad que tendrían en caso del uso indebido, las actividades más comunes e importantes en un puerto, etc.

En la actualidad la Dirección General de Marina Mercante durante el presente sexenio cuenta con 49 agentes de policía de puertos, más que se encuentran distribuidos en las capitales de la república además se han proporcionado elementos materiales para llevar a cabo su cometido como son lanchas patrullas y patrullas terrestres, cuyo número son de 7 lanchas en servicio y 43 patrullas terrestres en servicio (1).

Por último la propia Dirección General de Marina Mercante pretende ampliar más las plazas de agentes de la policía de puertos para cubrir las necesidades de vigilancia que requieren las capitales de puerto.

(1) Datos sacados del control de agentes, patrullas y patrullas lanchas del Departamento de Policía Federal de Puertos de la Dirección General de Marina Mercante.

5.-CONSERVACION CONTROL DE PUERTOS

La conservación y control de un puerto es la consecuencia de la administración que opera en el mismo. Esta administración puede ser en forma exclusiva del estado o con auxilio de organismos privados concesionados por el propio estado;-- la denominación que se le da a la administración por el estado es, administración estatal y en cambio, el otro tipo de administración es la que se conoce, como administración autónoma (1).

Cualquiera de ambas administraciones tienen como finalidades esenciales, la conservación y control de un puerto, mismos que se traducen en el dominio directo que ejerce el estado sobre el puerto, ya sea, vigilando y haciendo cumplir las normas que se aplican, para las diversas operaciones que se realicen en el mismo o construyendo nuevas instalaciones para el funcionamiento eficaz del puerto o ampliando las ya existentes así como los servicios a los usuarios.

Respecto a nuestro país dicho control y conservación está, en primer lugar, en manos del presidente de los estados unidos mexicanos, el cual delegará dicha facultad a dependencias oficiales y organismos estatales y descentralizados, así como de autoridades federales o estatales, para que lo auxilien al control y conservación de los puertos nacionales.

(1) Supra Nota A7 pág. 56.

A continuación se expondrá cuales son -
dichas dependencias, organismos estatales y autori-
dades federales que intervienen:

- 1.- La Secretaría de Comunicaciones y -
Transportes
- 2.- La Secretaría de Marina
- 3.- La Secretaría de Gobernación
- 4.- La Secretaría de Trabajo y Preven -
ción Social
- 5.- La Secretaría de Programación y Pre-
supuesto
- 6.- La Secretaría de Hacienda y Crédito
Público
- 7.- La Secretaría de Turismo
- 8.- La Secretaría de Relaciones Exterio-
res
- 9.- La Secretaría de Patrimonio y Fomen-
to Industrial
- 10.- La Secretaría de Asentamientos Huma-
nos y Obras Públicas
- 11.- La Secretaría de Comercio
- 12.- La Secretaría de Agricultura y Re -
cursos Hidráulicos
- 13.- El Departamento de Pesca
- 14.- La Comisión Nacional Coordinadora -
de Puertos
- 15.- Petróleos Mexicanos
- 16.- Ministerio Público Federal
- 17.- El Poder Judicial, etc.

Estas dependencias en su conjunto, con-
trolarán las siguientes actividades: la defensa -
del territorio nacional en las costas, en el mar -
territorial; el control de la entrada y salida de

barcos o embarcaciones, de cualquier índole, que lleguen a un puerto nacional; la vigilancia de la pesca que se efectúe en aguas nacionales; la carga y descarga de mercancías en los muelles, almacenes y patios (áreas), bajo el control de sus operaciones de maniobras; el control del desembarco de pasajeros y tripulantes de barcos y embarcaciones; - el control del orden dentro de la zona portuaria; - la verificación de las medidas de seguridad en el transporte de materias peligrosas; el control del derrame de petróleo y sus derivados al mar, así como los desperdicios y desechos; controlar la sanidad y salubridad del puerto; controlar las tarifas por concepto del uso del puerto y los servicios que se otorgan a los usuarios; vigilancia del orden en las playas, balnearios y zonas de recreo; - control de los establecimientos que ocupen zona federal; control para la prevención de cualquier tipo de incendio en instalaciones portuarias y en embarcaciones; llevar a cabo inspección a embarcaciones que presten servicio público federal autorizadas e ilegales; control y conservación del estado de las instalaciones portuarias, profundidad de las zonas marítimas y los servicios requeridos para prestarlos eficazmente, etc.

De lo anterior, se analizará en el presente estudio la navegación, la sanidad marítima, los buques extranjeros y nacionales que lleguen a un puerto nacional, el despacho (es la autorización que se da a una embarcación para que salga del puerto), fondeaderos (lugar donde quedan sujetas las embarcaciones para la inspección correspondiente y por darle el turno de atracar al muelle), accidentes marítimos, vigilancia, infracciones y sanciones existentes.

5.1-NAVEGACION EN AGUAS JURISDICCIONALES

La navegación, desde un punto de vista general, se ha entendido como la actividad de conducir una nave desde su punto de partida hasta su destino, con ayuda de señales y marcas visibles como el sol, la luna, los astros, la brújula, etc. - (1).

Para Scioloja, la navegación mercante - puede ser o no comercial y señala, que no solamente abarca el transporte de mercancías y personas - sino que también se encuentra el servicio postal, - la pesca, las expediciones científicas y deportivas. Además, este autor proporciona la siguiente - clasificación de navegación: de altura, de cabotaje mayor, de cabotaje menor, larga o breve navegación, de tráfico local y de servicio marítimo (2).

Por su parte Ripert, conforme a la legislación francesa marítima señala que hay dos tipos de navegación: de altura y de cabotaje, ésta - última se divide en: cabotaje internacional y nacional, y la nacional se subdivide en: pequeño cabotaje y gran cabotaje. Indica, que la distinción - entre ambas navegaciones son de índole administrativas, como por ejemplo, las condiciones de mando - de los buques, las medidas de seguridad que son im

(1) Supra Nota A14 pág. 2596

(2) Supra Nota A25 pág. 41

puestas, la percepción de derechos fiscales y la -
vigilancia de la aduana según sea la navegación -
que realice la nave. (1)

En el Digesto Marítimo y Fluvial de la República de Argentina hace referencia a la navegación de ultramar (de altura), de cabotaje y fluvial de las embarcaciones, pero sólo define a la de cabotaje y no así a las otras (2).

Para nuestra legislación marítima, algunos ordenamientos solamente presentan la clasificación de navegación, en cambio en otros, explican lo que se entiende por cada tipo de navegación, sin llegar a la definición clara y precisa.

Los ordenamientos que la clasifican son: la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; la primera dice, en su artículo 53, "La navegación marítima se divide en navegación de altura y navegación de cabotaje", la segunda, por su parte, señala en su artículo 195 que "la navegación puede ser marítima e interior, subdividiéndose la primera en: navegación de altura y de cabotaje, y se regirán por las normas que fije el reglamento respectivo", también indica los diferentes tráficos de las navegación que son:

(1) Supra Nota A23 pag. 44

(2) Supra Nota A8 págs. 376 y 466.

- 1.- Transporte de pasajeros
- 2.- Transporte de carga
- 3.- Pesca
- 4.- Remolque
- 5.- Dragado, salvamento y demás trabajos relacionados con las comunicaciones por agua o con las obras de los puertos (artículo 196).

Con referencia al reglamento de inspección naval de cubierta, éste proporciona una clasificación con su respectiva explicación de cada tipo de navegación, así tenemos que en su artículo 52 y 61 señalan que "hay cuatro clases de navegación: navegación de altura, navegación de costa, navegación interior y navegación de puerto, las cuales consisten:

De altura.- Es la que se verifique necesitando de observaciones astronómicas para navegar

De Costa.- La que se verifique a lo largo de una costa sin perderla de vista por tanto tiempo que no se requiera de observaciones astronómicas para situarse.

Navegación interior.- La que se efectúa en los ríos, lagos, lagunas y canales de la república y

Navegación de puerto.- Es la que se efectúa dentro de los límites de un puerto".

En el artículo 61, también menciona, - que hay dos tipos de tráficos: el de altura y el - de cabotaje, explicando que "se entiende por tráfico de altura el que se efectúe entre puertos perte necientes a diferentes países y por tráfico de cabotaje el que se efectúe entre puertos nacionales"

De lo anterior, el presente estudio hace la siguiente observación:

La clasificación de navegación que proporciona ambos ordenamientos, no coinciden entre - sí, provocando una confusión de interpretación, en vista de que en uno la señala únicamente como dealtura y de cabotaje, en otro la cita como navegación marítima o interior, subdividiéndo la primera en de altura y de cabotaje, por último, en el tercero sólo la menciona como navegación de altura, - de costa, interior y de puerto.

Otro punto de observación, es que en la Ley de Vías Generales de Comunicación se señalan - varios tráficos como el "del transporte de pasajeros, de carga, de pesca, de remolque el de dragado, salvamento y demás trabajos relacionados con las - comunicaciones por agua o con las obras de los - puertos", en cambio en el reglamento de inspección naval de cubierta menciona que hay dos tipos de - tráfico "el de altura y el de cabotaje". A consideración del presente estudio se aprecia que debe haber una reforma en el reglamento aludido por la - falta de coordinación con las leyes de la materia, ya que también se nota una confusión de términos - gramaticales en dicho reglamento ya que desde el - punto de vista gramatical, el diccionario indica - que tráfico es el transporte, comunicación, tránsito por vía terrestre, marítima y aérea (1) y nave-

gación como viaje que se hace con la nave (2).

Independientemente de lo antes señalado, la navegación de una embarcación en aguas nacionales debe ser autorizada por la autoridad marítima del puerto en donde vaya a viajar la nave o ante el consulado mexicano si se trata de barco extranjero. El documento que otorga dicha autorización es el pasavante de navegación (en forma provisional, por falta de documentación legal) o suprema patente de navegación (autorización definitiva).

Otro aspecto que marca la Ley de Vías Generales de Comunicación sobre la navegación es que, "ésta es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales" mismas embarcaciones que "quedarán sujetas por este sólo hecho al cumplimiento de las leyes de la república y de sus respectivos reglamentos" (artículo 189). Además señala que la navegación de cabotaje es exclusiva para embarcaciones nacionales (artículo 53 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos). Dicha exclusividad de embarcaciones nacionales también se da en los demás países de tradición marítima.

5.1.-DRAGADO

Uno de los aspectos más importantes de conservación y mantenimiento eficaz de un puerto es lo relativo a la profundidad adecuada para admitir las embarcaciones que lo frecuenten, en sus zonas marítimas de tránsito, como son los canales de acceso, de navegación, dársenas, fondeaderos, mue-

lles, etc.

El medio por el cuál se obtiene y se mantiene dicha profundidad es a través del dragado, mismo que se entiende como la acción de ahondar y limpiar con draga (equipo especializado que se utiliza para tales efectos) los puertos de mar, los ríos, etc. (1).

El objetivo del dragado es mantener o incrementar las profundidades de los puertos o vías navegables; sanear terrenos pantanosos, abriendo zanjas que permitan el libre flujo de las aguas; eliminar en las zonas en que se proyectan estructuras; los suelos de mala calidad para sustituirlos por otros adecuados y en general hacer movimientos de tierra cubiertas por las aguas. (1).

En México, el organismo gubernamental que se encarga de mantener las profundidades de las zonas de tráfico de un puerto es La Dirección General de Dragado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual está señalada en el artículo 30 del Reglamento Interior de la propia Secretaría, mismo que indica la competencia de la dirección y que es:

(1) Supra Nota Al pág. 402.

- I.- Programar y realizar los dragados de construcción y conservación en coordinación con la Dirección General de Obras Marítimas.
- II.- Coadyuvar en la realización de los trabajos de relleno de las zonas insalubres y de las aprovechables para ampliar las áreas urbanas e industriales en los puertos.
- III.- Autorizar el dragado que realicen otras dependencias federales, entidades paraestatales y particulares.
- IV.- Ejecutar el dragado necesario en los ríos.
- V.- Proponer oportunamente el cambio del equipo en general.
- VI.- Fijar las especificaciones técnicas para la adquisición de equipo y maquinaria."

De lo anterior, la función genérica de la Dirección General de Dragado es la de planear y dirigir todas aquellas actividades relacionadas con el dragado de las vías generales de comunicación marítimas, fluviales, lacustres y de relleno en zonas insalubres, urbanas e industriales de acuerdo a lo que establezcan las autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (1)

(1) Supra Nota Aló pág. 3

Para llevar a cabo el servicio de dragado, la Dirección General de Dragado cuenta con superintendencias tanto en el pacífico como en el golfo de México, con la siguiente distribución: en el pacífico en la zona norte-Mazatlán, en la zona central-Manzanillo y en la zona sur-Salina Cruz. en el golfo de México en la zona norte-Tampico, en la zona sur-Veracruz y en la zona sureste-Progreso (1). Además también tiene agentes con sus respectivas dragas en cada puerto, dedicados a medir las profundidades de cada zona e informar a la Dirección General de Marina Mercante y a la capitanía de puerto del lugar, la profundidad de dichas zonas y el calado (tonelaje y volumen del buque) del buque, que puede transitar en esas zonas (canal o muelle) sin ningún peligro.

Finalmente, el equipo que cuenta México para realizar el servicio del dragado es insuficiente, en vista de los problemas que se presentan en los puertos nacionales.

5.2-SANIDAD MARITIMA

La sanidad marítima es una medida internacional para el control de enfermedades contagiosas y peligrosas que puedan darse en un puerto determinado, por la entrada y salida de los barcos del mismo.

(1) Supra Nota Aló pág. 8.

En México, esta medida está a cargo de la Secretaría de Salubridad y Asistencia Pública - auxiliada por los capitanes de puerto, como se indica en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el código sanitario de los estados unidos mexicanos.

El procedimiento para este control a grandes razgos, es el siguiente: al arribar un barco nacional o extranjero a un puerto mexicano, serán inspeccionados por el delegado de sanidad y el capitán de puerto, el cual éste último le ordenara permanecer en una zona designada, y denominada, fondeadero para que la autoridad marítima y el delegado de sanidad o salubridad se trasladen a él y aborden (suban), una vez arriba del barco se exigirá al capitán del buque o quien lleve el mando, la patente de sanidad del puerto de donde salió (zarpó) y en caso de no poseerla y tener un brote de enfermedad, se le declara en cuarentena y será regresado al lugar de donde partió (artículo 189, 199, 203, 207 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; artículo 37 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; artículo 56, 57, 58, 59, 62 y 65 del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

En cuanto a la salida del buque, del puerto nacional, la autoridad marítima expedirá en el despacho de salida, la patente de sanidad del buque que lo requiera, así como de las embarcaciones nacionales que hagan navegación de cabotaje y de altura (artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; artículo 198, 199 y 220 de la

Ley de Vías Generales de Comunicación; artículo 51, 52 y 53 del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

En caso de que en un barco haya brotado una enfermedad contagiosa en el transcurso del viaje, el capitán del barco avisará a la autoridad marítima del puerto nacional (o de otro país) para que se le designe un lugar determinado y sea declarado en cuarentena (artículo 57, 60 y 61 del Reglamento General de la Policía de los Puertos). Cuando haya transcurrido el término necesario para controlar la enfermedad, con los medicamentos enviados, se permitirá a la nave la entrada libre al puerto para las operaciones que vaya a realizar (artículo 57 del reglamento antes mencionado).

Nuestros ordenamientos también, prevén las situaciones en que embarcaciones nacionales menores, se acerquen a barcos declarados en cuarentena y desobedezcan órdenes de la autoridad marítima, la violación a estas órdenes son motivos de una sanción pecuniaria y de detención de la embarcación.

5.3-BUQUES EXTRANJEROS

Todos los buques extranjeros deben cumplir con las normas internacionales establecidas y además las nacionales del puerto que vayan a arribar (llegar).

En México, la entrada, salida y permanencia de estos barcos, así como sus operaciones efectuadas en puerto nacional, están reguladas por

la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Vías Generales de Comunicación y los reglamentos de la materia.

Así tenemos que, en el artículo 3 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en un párrafo dice: " las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas mexicanas, quedan sujetas por este sólo hecho, al cumplimiento de las leyes de la república y de sus reglamentos", esto quiere decir que cualquier actividad que realicen estas embarcaciones, estarán reguladas por leyes mexicanas y, en último caso, por normas de derecho internacional que sean ratificadas por el congreso de la unión y que no vayan en contra de lo establecido en nuestra constitución política mexicana.

Hay infinidad de actividades que puede llevar a cabo una embarcación extranjera en puerto nacional, como por ejemplo, la entrada o llegada de ésta a un puerto, con este sólo hecho, la embarcación extranjera debe presentar determinados documentos, por conducto de su capitán de mando, ante la autoridad marítima para que se le autorice entrar y permanecer en el puerto. Dichos documentos son:

- 1.- Patente de sanidad
- 2.- Relación de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar.
- 3.- Declaración de explosivos o cualquiera otras mercancías peligrosas que se hallen a bordo, ya sean, que

vayan a ser desembarcadas o permanezcan en tránsito.

- 4.- Certificado de arqueo (1)
- 5.- Despacho de navegación
- 6.- Manifiesto de carga, visado por cónsul mexicano.
- 7.- Rol de tripulantes
- 8.- Diario de navegación (2) (artículo 36 y 37 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

Dicha entrada quedará, además, sujeta al requisito de inspección, como lo señala el artículo 231 fracción II incisos a, b, y c de la Ley de Vías Generales de Comunicación que dice " quedan sujetos al requisito de inspección: II.- Las embarcaciones extranjeras que se encuentren comprendidas en alguno de los siguientes casos: a) las fletadas por personas mexicanas y que se utilicen para navegar entre puertos nacionales y extranjeros; b) las que embarquen pasajeros o carga en algún puerto nacional; c) las que pretendan obtener

(1) Arqueo es el acto de medir la capacidad de un buque. Supra Nota A9 pág. 21.

(2) Diario de Navegación es el cuaderno que lleva todo barco y en donde se anotan todas las actividades del mismo y los acontecimientos ocurridos durante la travesía. Supra Nota A14, pág.- 1124.

permiso de la Secretaría de Comunicaciones para hacer el tráfico reservado a las embarcaciones nacionales" y al servicio de pilotaje conforme al artículo 420 de la ley citada que dice: "Todas las embarcaciones que arriben, salgan o enmienden su lugar de atraque o fondeo en los lugares de la República en que la Secretaría de Comunicaciones haya declarado obligatorio el pilotaje para todas o algunas de las maniobras antes citadas, deberán hacerlas con pilotos de puerto a bordo. Es obligatorio al uso de remolcadores para las embarcaciones nacionales o extranjeras de 500 toneladas en adelante, en los puertos que determine la Secretaría de Comunicaciones, de acuerdo con el reglamento respectivo", así como lo que señale el reglamento para el servicio de pilotaje.

Una vez cumplido con lo anterior, la autoridad marítima "declara que la embarcación queda en turno para las operaciones que procedan, expidiendo la autorización correspondiente para que la embarcación haga las enmiendas y atraques posteriores que se necesiten, en el concepto de que una vez realizadas éstas, se requerirá otra vez autorización para realizar nuevos atraques o enmiendas, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor".

Cuando la embarcación, aún, no haya cumplido los requisitos de arribada, en cualquier puerto de la jurisdicción nacional, la autoridad marítima "deberá hacer la declaración a que se refiere el párrafo anterior a pedimento de los interesados previa fianza que otorguen por la cantidad que fije la propia autoridad pero si la embarcación transporta materiales explosivos o inflama -

bles y no se expresa esa circunstancia en la solicitud respectiva, la autorización para hacer operaciones quedará sin efecto entre tanto se dictan las medidas de precaución que se estime necesarias' (artículo 205 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

Teniendo la embarcación el lugar designado por la autoridad marítima, podrá realizar las siguientes actividades y operaciones, según el artículo 207 de la citada ley; "Desembarcar pasajeros y carga, embarcar combustible y víveres; y no podrán efectuar ninguna otra operación sino después de haber cumplido con lo previsto en el artículo 203 y previos requisitos respectivos", es decir, presentarse con el capitán de puerto y entregar el despacho, diario de navegación y los demás documentos indicados anteriormente.

Respecto a la permanencia de la embarcación en el puerto, el artículo 209 de la ley de referencia menciona que "los capitanes de las embarcaciones, durante su permanencia en un puerto nacional, están obligados:

1.- A hacer que se enciendan las luces reglamentarias de las embarcaciones y que se pongan las señales que por circunstancias especiales fije la capitanía de puerto.

2.- A amarrar o arrejear sus embarcaciones en forma que lo disponga la propia autoridad.

3.- A permitir que a sus embarcaciones

se les acoderen otras, cuando desempeñen servicios de utilidad pública.

4.- A prestar auxilios de salvamento, conforme a las disposiciones de ésta ley en su capítulo I.

5.- A utilizar el servicio de pilotaje cuando lo exija esta ley o sus reglamentos", también se tomará en cuenta los artículos 209, 210 y 211 de la propia ley.

Las tarifas que se les apliquen a las embarcaciones extranjeras por los derechos marítimos y portuarios, así como por los servicios estarán sujetas al monto que señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el decreto presidencial que establece las tarifas de derechos marítimos y portuarios del 13 de agosto de 1976.

Una vez finalizado sus operaciones, la embarcación solicitará su salida a la autoridad marítima para que le otorgue el despacho correspondiente es decir su autorización de salida del puerto, dicha autorización está descrita con sus requisitos en los artículos 219, 220, 221, 223, 224, y 225 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el artículo 39 y 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Independientemente, de las obligaciones descritas anteriormente por la Ley de Vías Generales de Comunicación, ésta concede a las embarcaciones extranjeras ciertas actividades como son: "conducir pasajeros y carga del extranjero para todos

los puertos de la república y viceversa, llegar a un puerto de la república y proseguir para otro u otros con todo o parte del cargamento que transporten, con objeto de tomar o dejar pasajeros o carga de tráfico de altura, estas facultades podrán ser negadas por la Secretaría de Comunicaciones cuando no haya reciprocidad internacional con la nación - de la matrícula de la embarcación, o cuando el interés público lo exija, traer a remolque embarcaciones del extranjero y remolcar nuevamente a las mismas después de haber hecho las operaciones de carga o descarga, remolcar embarcaciones para puertos extranjeros, cuando no se disponga de remolcadores nacionales que puedan hacer este servicio y hacer el servicio de salvamento en aguas nacionales como de naufragos y de embarcaciones, sólo en casos de emergencia o cuando no se disponga de elementos para hacerlo en el lugar del siniestro. Es obligatorio para las embarcaciones de matrícula extranjera, que hagan servicio regular de pasajeros de puertos mexicanos al exterior, utilizar servidumbre mexicana, en la forma y términos que fije el reglamento respectivo. Se exceptúan las embarcaciones que traigan servidumbre de habla española" (artículo 192).

También señala la ley aludida que, con previo permiso de la Secretaría de Comunicaciones, podrán las embarcaciones extranjeras "operar dentro de aguas mexicanas como barcos, fábricas, dragas cabrías, etc. transportar pasajeros dentro de los límites de las costas de la república, en los siguientes casos: a) Cuando dentro de las 62 horas anteriores o posteriores a la fecha fijada para la salida de un buque extranjero, no hubiere buque na

cional legalmente autorizado para hacer este servicio, b) Cuando debiendo salir dentro de un período de 62 horas un buque nacional autorizado y uno o varios buques extranjeros, a un mismo puerto, el nacional no tenga cupo para admitir más pasajeros en la clase de servicios requeridos por éstos, transportar carga entre puertos de la costa mexicana, previo permiso directo de la Secretaría de Comunicaciones y siempre que no haya embarcaciones mexicanas que puedan desempeñar ese servicio y hacer servicio de pesca en aguas nacionales conforme a las disposiciones legales de la materia. La Secretaría podrá autorizar a las embarcaciones extranjeras, por un tiempo determinado para que establezcan servicios regulares de transportes de pasajeros y carga en tráfico de cabotaje, cuando a su juicio así lo requiera el interés público. Dichas embarcaciones quedarán sujetas a las disposiciones de esta ley y sus reglamentos en lo que concierne a la explotación de los mismos servicios" (artículo 4).

La autoridad marítima nacional estará obligada a auxiliar a la embarcación extranjera, en los casos que la misma lo solicitaré, como por ejemplo, en delitos cometidos a bordo de la nave, en salvamento, en averías sufridas, en caso de incendio o accidentes, de abordajes (1), etc. (artículo 473 y demás relativos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; artículo 262 al 272, de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

(1) Abordaje es el choque de una embarcación con otra. Supra Nota A9 pág. 2.

De lo anterior, el presente estudio hace la siguiente observación: en ningún ordenamiento de la materia -Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Vías Generales de Comunicación, ni en sus respectivos reglamentos tratán en capítulo especial, las normas aplicables a las embarcaciones extranjeras en forma completa ya que una indica unas disposiciones, en la otra otras normas y en los reglamentos otras tantas. Sobre esta observación, sería recomendable que en forma ordenada se congregarán todas las disposiciones existentes a regular a los barcos extranjeros, como por ejemplo, crear un capítulo especial para las disposiciones que normen dicho barcos, indicando, primeramente, obligaciones de éstos, los requisitos legales para la entrada, permanencia y salida del puerto nacional, las operaciones que vayan a realizar, los derechos marítimos y portuarios y sus respectivas tarifas, circunstancias de auxilio por la autoridad marítima a éstos o viceversa, franquicias concedidas por el gobierno federal, responsabilidades que puedan tener, y sanciones. Dicho capítulo se aconseja implantarlo en las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

5.4- BUQUES NACIONALES

Los buques o barcos mexicanos están regulados principalmente por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Ley de Vías Generales de Comunicación, reglamentos de la materia, convenios internacionales, código civil, código de comercio, y disposiciones de las secretarías del estado que intervengan en la materia, así como los acuerdos que se dicten por tales organismos y dependencias.

En principio, los buques mexicanos son considerados como territorio nacional cuando naveguen en alta mar (artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos), la tripulación de éstos deben ser mexicana por nacimiento (artículo 20), por lo que cualquier acontecimiento ocurrido en dicho barco, sea civil, penal o disciplinario, se aplicarán las leyes nacionales (artículo 4).

Con referencia a la navegación de las embarcaciones mexicanas la ley de navegación le concede exclusividad a las mismas en la navegación de cabotaje (artículo 53), dejándoles la opción de la navegación de altura, conforme a los requisitos exigidos para tal.

Con relación a la nacionalidad de los buques mexicanos, ésta se llevará a cabo con lo dispuesto con el artículo 88, 89, 90 y 91 de la ley anteriormente mencionada, la pérdida de la misma se indica en el artículo 95. En su artículo 92 de la ley referida también hace mención quienes tienen capacidad para obtener el abanderamiento(1)

(1) Abanderamiento es la ceremonia en donde el capitán de puerto declara al barco como mexicano, ordenando se izare la bandera nacional. Supra Nota A48 pág. 11 (artículo 18 del reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales).

y matrícula (1) de embarcaciones nacionales; en los casos de que dichas embarcaciones hayan sido construídas en el extranjero y quieran matricularse mexicanas deben cumplir con los requisitos exigidos en el artículo 93, 93 bis, en caso de adquisición de la misma en el extranjero será aplicable el artículo 94.

Por su parte, en la Ley de Vías Generales de Comunicación menciona qué embarcaciones son de nacionalidad mexicana en su artículo 275 y las indica de la siguiente manera:

- 1.- "Las abanderadas en la republica, - conforme la presente ley
- 2.- Las abandonadas en aguas territoriales
- 3.- Las que deban quedar a beneficio de la nación, por contravenir las leyes de la república
- 4.- Las capturadas al enemigo y consideradas como buena presa; y
- 5.- Las construídas en la república para sus servicios".

(1) Matrícula es el hecho de que una embarcación quede registrada en el puerto de su residencia y en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con toda formalidad pagando sus derechos, tanto de matrícula como de arqueo de acuerdo al tonelaje, y extendiéndose la documentación necesaria para que pueda navegar libremente, ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior (artículo 13 del reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales) - Supra Nota A48 pág. 8.

También hace referencia, la ley, citada sobre el derecho concedido a las embarcaciones nacionales para enarbolar el pabellón mexicano previa su matrícula (artículo 276), la exclusividad que se le da a éstas para prestar todos los servicios y operaciones que la ley no autorice para las extranjeras (artículo 194), la no obligación de las embarcaciones nacionales de proveerse de patente de sanidad, ni de ser objeto de visita sanitaria, antes de tocar el puerto, excepto en los casos de que procedan de un puerto declarado infectado o sospechoso, de que en su viaje se registre el brote de alguna enfermedad infecciosa y cuando trasladen cadáveres (artículo 198), la excención del servicio de pilotaje para éstas conforme a los términos del artículo 241.

En cuanto a las obligaciones de las embarcaciones nacionales, en primer lugar, está la matriculación, la espera de turno indicada por el capitán de puerto para atracar en el muelle, presentar documentación correspondiente cuando realice la embarcación nacional navegación de altura, pagar las tarifas señaladas en el decreto que establece la tarifa de derechos marítimos y portuarios, y las demás que se indique en las leyes de la materia.

5.5-DESPACHO

El despacho es la autorización de la autoridad marítima local, para que salga un barco nacional o extranjero del puerto en donde se encuentre.

Esta medida administrativa tiene su base legal en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Reglamento de Navegación de Cabotaje y en el Reglamento General de la Policía de los Puertos.

Este despacho será exigible, únicamente a los barcos extranjeros o a los nacionales que realicen navegación de altura; en cuanto a las embarcaciones de cabotaje, según el reglamento de cabotaje dicha autorización se denominará "aviso de salida". Se exenta del trámite de despacho a los barcos que cumplen con servicios públicos.

El despacho tiene una vigencia de 24 horas y en el caso de que la embarcación no salga del puerto en la hora y fecha indicada, deberá solicitarlo nuevamente el interesado (artículo 108 del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

Los requisitos exigidos para otorgar un despacho son:

- 1.- Patente de sanidad
- 2.- Recibo de pago de derechos de puerto o garantía para dicho pago.
- 3.- Comprobante de pago o garantía por daños causados a instalaciones portuarias o responsabilidades fijadas por reclamaciones de trabajadores y
- 4.- Certificados de inspección que demuestren el buen estado del buque" (artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

Además, de los anteriores requisitos se exigirán los siguientes:

- 1.- El pedimento de salida con los datos necesarios para el despacho.
- 2.- Lista de pasajeros embarcados en el puerto.
- 3.- Rol de tripulantes con las anotaciones a que haya lugar sobre la eficiencia y contratos de trabajo de la tripulación, con la manifestación en el mismo la cantidad de víveres, combustible y agua con que se hagan a la mar.
- 4.- Solvencia postal en su caso.
- 5.- Solvencia de las autoridades fiscales. Estos documentos serán presentados en horas hábiles de la oficina de la capitanía de puerto" (artículo 105 fracción II del Reglamento General de la Policía de los Puertos).

Los capitanes o personas, que lleven el mando de la embarcación nacional o extranjera, que infrinjan estos requisitos o salgan sin ningún aviso previo serán multados por conducto de la autoridad marítima y a través de sus representantes en el puerto, conforme al artículo 8o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

5.6- FONDEADEROS

La definición que da el Diccionario Marítimo sobre lo que es un fondeadero, es la siguiente: "es el sitio o lugar a propósito para

echar las anclas del buque" (1), entendiéndose - que es la zona en donde puede permanecer un buque - sujeto e inmóvil, de las máquinas del mismo, con - sus anclas en el fondo del mar.

Normalmente la autoridad marítima designará la zona propicia para fondear los barcos, como sucede en la práctica.

El servicio de pilotaje va íntimamente vinculado con el manejo de las embarcaciones fondeadas, sobre todo, cuando se trata de buques extranjeros que quieran entrar al puerto o cuando se declaren en cuarentena.

La finalidad de la existencia de dicha zona es organizar la entrada de barcos al puerto y, sobre todo, controlar a los que tengan brote de alguna enfermedad contagiosa y peligrosa al país.

En la Ley de Vías Generales de Comunicación hace mención de los fondeaderos en su artículo 240 del capítulo del servicio de pilotaje y maniobras complementarias. Por parte de las disposiciones del reglamento general de la policía de los puertos se indica las diversas situaciones que ocurren en los fondeaderos, así como los requisitos exigidos a las embarcaciones para ocupar dicha zona. (artículos 116 y 124).

(1) Supra Nota A9 pág. 124.

5.7- ACCIDENTES MARITIMOS

Los accidentes marítimos serán aquellos sucesos de desgracia ocurridos a embarcaciones marítimas o a personas que estén a bordo de las mismas, estos sucesos pueden ser el hundimiento de embarcaciones, averías de las mismas, incendio de embarcaciones o de instalaciones portuarias, naufragio, etc.

Nuestra legislación marítima contiene - disposiciones relativas a dichos accidentes, así - como el salvamento o auxilio de los mismos. Por - ejemplo, en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, - 79, 80, 81, 82, 83 y 84 se refieren al auxilio, - del salvamento y de los naufragios de embarcaciones. En la Ley de Vías Generales de Comunicación - contiene un capítulo dedicado a los accidentes ocurridos en aguas nacionales y las medidas de auxilio (artículos 262, 263, 264, 265, 266, 267 y 268).

En todos los accidentes marítimos ocurridos, el capitán actúa y lleva a cabo los trámites correspondientes (o sea poner en conocimiento al ministerio público del accidente sucedido), yaque lo afectados se presentan a la capitanía de puerto a declarar ante el capitán de puerto, paraque éste intervenga en lo sucedido.

En el reglamento general de la policífa de los puertos indica el procedimiento que debe seguir la autoridad marítima, en los accidentes marítimos que tenga conocimiento (artículo 125, 126, - 127, 128, 129, 130, 131, 132 y 133).

5.8- VIGILANCIA

La vigilancia de un puerto está encomendada por el presidente de la república a la Secretaría de Marina y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, las cuales tienen a su mando un cuerpo de policías, con su jurisdicción delimitada, que son la policía de puertos y la policía marítima.

Cada una de estas policías tienen sus respectivos ordenamientos que las sujetan a su cometido, como por ejemplo, la policía marítima, dependiente de la Secretaría de Marina, está regulada por la Ley Orgánica de la Armada Naval de México; en cuanto a la policía de los puertos, subordinada a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sus disposiciones se encuentran en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicaciones y en el Reglamento General de la Policía de los Puertos.

La finalidad de cada una de estas policías es vigilar y hacer cumplir las leyes nacionales, en cada una de sus jurisdicciones.

Estas policías, según los casos en que intervengan y se presenten, acudirán a la autoridad marítima, a la autoridad de hacienda, a la autoridad judicial, a la autoridad sanitaria, a la autoridad migratoria, al delegado del departamento de pesca, etc. a rendir su informe sobre los acontecimientos ocurridos en sus jurisdicciones, conforme a sus ordenamientos.

En la actualidad, nuestros puertos carecen de elementos humanos para cumplir con el cometido de la policía de los puertos, mismo que no acontece con la policía marítima (encargada de vigilar los mares nacionales). En vista de tal desigualdad, en la práctica, la policía marítima auxilia a la policía de los puertos a petición de ésta última.

Sobre el auxilio que presta la policía marítima, éste siempre es amistosa y coordinada por las buenas relaciones que existen entre ambas, aún cuando la primera tiene mayores elementos y recursos materiales y humanos, tratándose de no cometer arbitrariedades y conflictos entre las mismas.

De lo anterior, y con las circunstancias presentadas en la práctica, es indispensable conceder mayores oportunidades a personas que deseen ingresar al cuerpo de la policía de puertos, para evitar la intervención requerida de otras autoridades, en las funciones propias del capitán de puerto como jefe de la policía de los puertos y poder llevar a cabo una vigilancia eficaz que necesitan nuestros puertos nacionales.

5.9- INFRACCIONES

Con referencia a las infracciones, se puede decir que son faltas o inobservancia de las disposiciones que se señalan en las leyes.

De lo anterior, y enfocado a nuestro tema, se puede señalar que las infracciones a leyes marítimas mexicanas son el incumplimiento o desobe

diencia de las normas que se dicten en las mismas.

En nuestro país, la dependencia federal que se encarga del trámite a las infracciones cometidas por personas tanto físicas como morales a la legislación marítima mexicana, así como su respectiva sanción, es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante.

El trámite de las infracciones que siempre se había llevado a cabo, antes de la reforma administrativa de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal era deficiente, en todos los aspectos pero principalmente en el jurídico. Apartir de dicha reforma el citado trámite fué modificado y complementado conforme a los lineamientos legales señalados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tal modificación fué por parte del Departamento de la Policía Federal de Puertos de la Dirección General de Marina Mercante en coordinación con la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la mencionada secretaría competente. El resultado de la modificación fué la creación de un procedimiento a infracciones de la legislación marítima mexicana para poder imponer multa a el o los infractores.

Sobre la actuación que desempeña el capitán de puerto, en este aspecto, es levantar el acta respectiva, conforme al contenido del procedimiento a infracciones y remitirla a la Dirección General de Marina Mercante para la respectiva san-

ción (pecuniaria o administrativa) que dicte la -
Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, de la -
Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

5.10- SANCIONES

Como consecuencia de las infracciones a
disposiciones legales, la medida para aplicar la -
corrección de normas violadas es la sanción que -
puede ser pecuniaria-multa- o administrativa.

En México, las sanciones de índole marí
tima están contenidas en los siguientes ordenamien
tos:

- 1.- La Ley de Navegación y Comercio Ma-
rítimos en su artículo 8o. que di -
ce: "Las infracciones a esta ley y -
a sus reglamentos excepto las que -
expresamente estén encomendadas a -
otras autoridades y que no constitu
yan delito, serán sancionadas por -
la Secretaría de Marina (hoy la Se-
cretaría de Comunicaciones y Trans-
portes según la Ley Orgánica de la -
Administración Pública Federal), -
previa audiencia del infractor, con
multa de \$100.00 hasta \$100.000.00.
El Monto de la multa será fijado te
niendo en cuenta la naturaleza de -
los hechos y las condiciones econó-
micas del infractor. En caso de re-
incidencia, que se considerará como
tal la repetición de un acto de la -
misma naturaleza en un lapso de -

seis meses, la Secretaría de Marina (de Comunicaciones y Transportes) podrá imponer una multa hasta de \$200.000.00".

- 2.-En el Reglamento General de la Policía de los Puertos en su capítulo VII y XIII (artículos 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160 y 161.) y demás reglamentos de la materia que señalen multas.

Hay sanciones mínimas y otras graves, ya sea la falta cometida y de que se trate. En la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante y de las Direcciones Generales de Marina Mercante y de la de Asuntos Jurídicos se han impuesto sanciones de tipo económicas, por cometer violaciones a disposiciones establecidas, como por ejemplo, la contaminación del mar por negligencia o la intención premeditada del personal de embarcaciones nacionales y extranjeras que se encuentren en puertos nacionales, la omisión de los requisitos legales para los permisos de transportación de pasajeros (para embarcaciones nacionales), por ocupar zona federal sin autorización de la secretaría, etc.

De lo anterior, el presente estudio hace la observación siguiente:

El monto de las multas por infracciones que se indican en la ley referida y en sus reglamentos es muy baja y no va acorde con la situación en que atraviesa la economía mundial, ya que el monto de las multas son irrisorias. En vista de tal circunstancia, se recomienda realizar una reforma tanto en la ley como en sus respectivos reglamentos para actualizar dichos montos, por ejemplo, en la nueva Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

6.- EL REGIMEN INTERNACIONAL DE PUERTO

El régimen internacional de puertos está indicado en los convenios o tratados internacionales, celebrados por la organización de naciones unidas a través de los organismos internacionales especializados que son:

- 1.- ECOSOC (Consejo Económico y Social)
- 2.- OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental)
- 3.- UNCTAD (Conferencias de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo)
- 4.- OIT (Organización Internacional del Trabajo)
- 5.- UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la educación, la ciencia y la cultura)
- 6.- COI (Comisión Oceanográfica Intergubernamental).
- 7.- OMN (Organización Meteorológica Mundial)
- 8.- PNUMA (Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente).
- 9.- PNUD (Programa de Naciones Unidas para el desarrollo).
- 10.- AIPCN (Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación).
- 11.- CNUDM (Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar).
- 12.- CNUDM (Comisión de Naciones Unidas sobre el Derecho Mercantil).
- 13.- OEA (Organización de Estados Americanos), todos éstos tienen ingeren-

cia y se encargan de regular las actividades de un puerto a nivel internacional.

En México, la dependencia que se encarga del transporte marítimo nacional e internacional es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en el aspecto de convenios internacionales del ramo la subsecretaría de puertos y marina mercante, la cual cuenta para su asesoramiento en la interpretación de los mismos a la unidad de asuntos internacionales y la unidad técnica de convenios y tarifas.

Los convenios internacionales celebrados en materia de transporte marítimo ha sido aceptados por la mayoría de los países.

Las disposiciones contenidas en los convenios existentes, se refieren a todas las actividades que se presentan en un puerto o a las que pudieran presentarse.

En el presente estudio, nos enfocaremos únicamente a disposiciones internacionales concernientes a los derechos de puerto que se dan en cualquier país pero se expondrá sólo los que operan en nuestros puertos nacionales.

Los derechos antes mencionados son servicios que se prestan, en cualquier puerto del mundo, a las embarcaciones que arriben a ellos, bajo una prestación que deben de pagar los capitanes de los buques que vayan a solicitarlos. Dichos derechos son: derecho de puerto, derecho de muellaje y

derecho de pilotaje.

El monto de las tarifas de dichos servicios prestados a embarcaciones extranjeras, a nivel internacional, tienen como base el tonelaje bruto de la embarcación, su calado, su eslora máxima (1) y las condiciones topográficas del puerto en donde se realicen las maniobras.

Por lo que respecta a México, las tarifas de los derechos de puerto, como derecho de muelle, estaban contenidas en un principio en el decreto presidencial de derechos marítimos y portuarios del 28 de marzo de 1966, actualmente se encuentra en vigor el decreto presidencial del 13 de agosto de 1976, mismo que el monto de las tarifas ha sido derogado por la ley federal de derecho del 31 de diciembre de 1981. En cuanto al derecho de pilotaje se hace mención en la Ley de Vías Generales de Comunicación y en el reglamento para el servicio de pilotaje, respecto a la aplicación de las tarifas, éstas estarán contenidas en oficio autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en vista de que el monto de las mismas son diferentes en cada puerto.

(1) Supra Nota A9 pág. 113.- Eslora es la longitud de la nave.

6.1- DERECHO DE PUERTO

Los derechos de puerto son servicios - que presta el estado a toda embarcación que deseen y deban entrar y permanecer en un puerto nacional.

La cuota de éstos, conforme al decreto presidencial del 13 de agosto de 1976, es la siguiente:

Artículo 1o.- "Las embarcaciones que entren a puertos nacionales causarán derechos de puerto conforme a la siguiente tarifa:

Por embarcación de altura, por cada tonelada bruta de registro o fracción:

- A.- Hasta 1,000 toneladas..... \$ 1.80
- B.- De más de 1,000 y hasta -
2,000 toneladas: por las -
primeras 1,000 toneladas,-
la cuota del inciso ante -
rior y por cada una o frac -
ción de las excedentes.... \$ 1.50
- C.- De más de 2,000 y hasta -
5,000 toneladas: por las -
primeras 2,000 toneladas,-
la cuotas de los incisos -
anteriores y por cada una -
o fracción de las exceden -
tes..... \$ 1.00

D.- De más de 5,000 toneladas:
 por las primeras 5,000 toneladas, las cuotas de los incisos anteriores, y por cada una o fracción de las excedentes..... \$ 0.80

Por embarcación de cabotaje, -
 por cada tonelada bruta de registro o fracción:

A.- Hasta 1,000 toneladas..... \$ 0.90

B.- De más de 1,000 y hasta 2,000 toneladas: por las primeras 1,000 toneladas la cuota del inciso anterior y por cada una o fracción de las excedentes..... \$ 0.75

C.- De más de 2,000 y hasta 5,000 toneladas: por las 2,000 toneladas, las cuotas de los incisos anteriores, y por cada una o fracción de las excedentes..... \$ 0.50

D.- De más de 5,000 toneladas, por las primeras 5,000 toneladas, las cuotas de los incisos anteriores y por cada una o fracción de las excedentes..... \$ 0.40

Independientemente de lo anterior, dicho decreto señala que embarcaciones están exentas - del pago de derecho de puerto, las cuales son las siguientes:

- 1.- Las de guerra extranjeras y las nacionales.
- 2.- Las civiles al servicio oficial de gobierno extranjeros, en caso de reciprocidad.
- 3.- Las dedicadas a la conservación o reparación de cables submarinos.
- 4.- Las dedicadas a fines humanitarios o científicos.
- 5.- Las de arribada forzosa legalmente justificada, si no descargan definitivamente sus mercancías en el puerto o las reciben en el mismo, para su transportación.
- 6.- Las que lleguen para limpiar sus fondos, para ser reparadas o para matricularse siempre que no efectúen operaciones comerciales.

6.2- DERECHO DE MUELLAJE

El derecho de muellaje es un servicio que presta el estado para que las embarcaciones que entren a un puerto puedan atracarse al muelle y realizar sus operaciones de carga, descarga o transbordo de pasaje. Las cuotas sobre este servicio son, conforme al decreto citado anteriormente.

Artículo 2o.- Las embarcaciones que en tráfico de altura atraquen en muelle propiedad del gobierno federal y que sea administrado por él, - causarán los derechos de atraque conforme a la siguiente tarifa:

- I.- Por embarcación comercial, por cada hora o fracción mayor de 15 minutos y por cada metro de eslora o fracción.....\$ 0.75
- II.- Por yate, por cada hora o fracción mayor de 15 minutos y por cada metro de eslora o fracción....\$ 0.45
- III.- Por yate arrojado, por cada hora o fracción de 15 minutos y por cada metro de eslora o fracción..\$ 0.25

Artículo 3o.- Los propietarios o representantes de las mercancías de exportación y los propietarios o designatarios de las mercancías de importación, por sí o por conducto de los agentes aduanales, en los muelles propiedades del gobierno federal y administración por él, pagarán derechos de muellaje, por cada tonelada o fracción de carga procedente de un puerto extranjero o con destino a él, conforme a la siguiente tarifa:

Exportación.....	\$ 4.00
Importación.....	\$ 6.50

La exclusión del pago de estos derechos a ciertas embarcaciones la señala el artículo 4, - que a la letra dice: "Para los efectos de los artí

culos 2o. y 3o. anteriores, no quedarán comprendidas las embarcaciones nacionales dedicadas exclusivamente a la pesca, la carga que pertenezca a la explotación pesquera, el equipaje o manejo de pasajeros que viajen en la misma embarcación, la correspondencia en general, los víveres, combustibles, aguada y demás mercancías destinadas al uso de las embarcaciones y los restos de naufragio o accidentes de mar".

6.3- DERECHO DE PILOTAJE

Con relación a este derecho, se puede decir que es la maniobra que realiza el piloto de puerto, cuando una embarcación extranjera o nacional, en tráfico de altura, necesite entrar al puerto. Por lo tanto, como servicio que se presta deberá haber una retribución por ello.

El pago de este servicio, está condicionado al monto que señala la tarifa de pilotaje, que en principio es diferente en cada puerto, además de que en la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento para el servicio de pilotaje indican cuales son las actividades que se considerarán como de servicio de pilotaje y sobre todo, en el reglamento, se indica como sacar el monto de la tarifa, por ejemplo, se dice que debe tomarse en cuenta las condiciones topográficas, meteorológicas, el calado del buque, el tonelaje bruto y la eslora máxima.

Con relación a las tarifas para este tipo de servicio, éstas operan de la siguiente manera: como anteriormente se mencionó, las tarifas -

son diferentes en cada puerto, esto se debe por la proposición de la misma por parte del sindicato de pilotos de puerto, que existe una delegación en cada puerto, para que sean autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en coordinación de la dirección general de tarifas, terminales y servicios conexos. Dicha proposición está basada en las condiciones topográficas del puerto, el tráfico operante en el mismo, el calado de los barcos, etc.

De lo anterior, tenemos que las tarifas más altas en este servicio se encuentran en el puerto de Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos, con un promedio de \$1,000.00 pesos por tonelada y la situación climatológica, por ejemplo, en el puerto de Tampico llegan barcos petroleros con un tonelaje hasta de 33,000. En cuanto a las tarifas más bajas se tiene un promedio general de \$26.00 por tonelada, en este caso se encuentra el puerto de Salina Cruz.

7.- EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

El registro público marítimo nacional - tiene su base legal en el Código de Comercio, en - la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el - reglamento interior de la Secretaría de Comunica - ciones y Transportes y en el reglamento del regis - tro público marítimo nacional.

En principio, el registro público marí - timo dependía de la Secretaría de Marina, del re - gistro público de la propiedad, de las disposicio - nes del Código de Comercio, en cuanto a la forma - de inscripción y funciones, ésto se debió al desin - terés de la marina mercante mexicana pero con la - reforma administrativa, o sea, el cambio de cier - tas competencias a dependencias oficiales señala - das en la Ley Orgánica de la Administración Públi - ca Federal, en especial en la Secretaría de Comuni - caciones y Transportes donde se le adhirió la di - rección general de marina mercante, se fué incre - mentando la marina mercante nacional y a la vez al registro público marítimo ya que su estructura ad - ministrativa se encuentra señalada en el manual de organización de la dirección general de marina mer - cante y que consiste en: un departamento de regis - tro público marítimo nacional con una oficina cen - tral de registro, oficinas locales en cada puerto, oficina de zona federal, oficina de sociedades coo - perativas y oficina de servicio público federal - (reglamento interior de la secretaria del ramo).

En 1979, se publica en el diario ofi - cial el reglamento del registro público de comer - cio, donde aún se indicaba lo relativo al registro

público marítimo (artículo 31 fracción VI y 32 del ordenamiento citado).

A partir del 29 de agosto de 1980, se pone en vigor el reglamento del registro marítimo nacional, donde se menciona las actividades inherentes a la marina mercante, la organización del registro, su jurisdicción en la república, etc.

La función específica de todo registro público es la que se indica en el artículo primero del reglamento del registro público de comercio y que dice "El registro público de comercio es la institución mediante la cual el estado proporciona el servicio de dar publicidad a los hechos y actos jurídicos que, realizados por empresas mercantiles o en relación con ellas, precisan de ese requisito para surtir efectos contra terceros ".De lo anterior, el presente estudio considera que el registro público marítimo está dentro de esta descripción pero con la ampliación de que los actos jurídicos y hechos son de índole mercantil marítimo.

Respecto a los documentos o actos que están sujetos al registro público marítimo, se señalan los siguientes:

Para el código de comercio, lo señala en sus artículos 19 y 21 fracción XVI, XVII y XVIII, que a la letra dicen: artículo 19.- "La inscripción o matrícula en el registro mercantil será potestativa para los individuos que se dedican al comercio, y obligatoria para todas las sociedades mercantiles y para los buques".

Artículo 21.- "En la hoja de inscripción se anotará: fracción XVI.- Los buques, con expresión de su nombre, clase de aparejo, sistema o fuerza de las máquinas si fuesen de vapor, expresando si son caballos nominales o indicados; punto de construcción del casco y máquinas; año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, hierro, acero o mixto; dimensiones principales de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto; y por último, los nombres y domicilios de los dueños y partícipes de su propiedad. Fracción XVII.- Los cambios de la propiedad de los buques en su denominación o en cualquiera de las demás condiciones enumeradas en el párrafo anterior. Fracción XVIII.- La imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques".

Para el reglamento público de comercio hace mención en sus artículos 31 fracción VI y el 32, que a continuación se transcriben: artículo 31 fracción VI.- "El asiento de buques y aeronaves con expresión de las características que señala el artículo 21 fracción XVI del código de comercio y las disposiciones aplicables de la Ley de Vías Generales de Comunicación". Artículo 32 párrafo III. "El asiento de hipoteca de buques o aeronaves".

Por lo que toca a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 96, nos indica que es lo que se inscribirá en el registro público marítimo y dice así: artículo 96.- "Se inscribirán: fracción I- La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los ac-

tos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave, fracción II- Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con sus características y finalidades, fracción III- Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos, fracción IV- Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios, fracción V- Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas, fracción VI- Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública, fracción VII- Los gravámenes sobre los buques y demás títulos que esta ley determine que se registren".

En el reglamento del registro público marítimo nacional, en sus artículos complementarios también, que es lo que se asentará en la inscripción, como lo indica sus artículos 17 y 20, que a la letra dicen: artículo 17- "Sólo se podrán registrar los actos que señala el artículo 96 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Asimismo, sólo podrán registrarse los documentos a que el propio artículo se refiere, siempre que consistan en: fracción I- Testimonios de escrituras públicas, actas notariales u otros documentos auténticos, fracción II- Títulos y resoluciones administrativas originales o su copia debidamente certificada, fracción III- Resoluciones o providencias judiciales, certificadas legalmente y fracción IV- Los documentos privados, ratificados conforme a la ley". Artículo 20. "En los asientos de inscripción se anotará lo relativo a títulos de adquisición y transmisión de dominio de buques, aquellos por los que se

grave su propiedad o posesión; contratos de arrendamiento o construcción de naves, así como sus cambios modificaciones; cancelación o pérdida de embarcaciones, así como de su matrícula; abandono de navíos; concesiones para la construcción de obras e instalaciones marítimas y portuarias, astilleros, diques y varaderos; renovación, revocación y nulidad de las propias concesiones; escrituras de constitución de empresas navieras, gravámenes, testimonios de modificación, así como los actos y documentos sobre su disolución, liquidación y extinción, en general todos aquellos datos que se fijan por la autoridad competente conforme al modelo que expida".

Con referencia a la organización del registro público marítimo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala en su artículo 97 lo siguiente: "El ejecutivo federal, a través de la Secretaría de Marina (hoy la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por la reforma administrativa), designará los puertos y lugares donde deben establecerse oficinas locales del registro público marítimo nacional, y la zona que abarque su jurisdicción. En la ciudad de México se instalará la oficina central".

El reglamento del registro público marítimo indica también, en su artículo 7, la organización del registro de la siguiente manera: "Las oficinas del registro público marítimo nacional son dependencias de la dirección general de marina mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las oficinas locales se establecerán en los puertos de los litorales del Golfo de México y

del Océano Pacífico que la propia secretaría señale; la oficina central tendrá su residencia en la ciudad de México, distrito federal, donde también habrá una oficina local".

Las oficinas locales fueron designadas por acuerdo secretarial de fecha 17 de diciembre de 1980, en los siguientes puertos: La Paz, Baja California Sur; Guaymas, Sonora; Manzanillo, Colima; Acapulco, Guerrero y Salina Cruz, Oaxaca en los litorales del Océano Pacífico y Golfo de California. En los litorales del Golfo de México y Mar Caribe están: Tampico, Tamaulipas; Veracruz, Veracruz; Coatzacoalcos, Veracruz; Ciudad del Carmen, Campeche y Progreso, Yucatán.

La jurisdicción de cada oficina local y de la central está señalada en el artículo 2o. del citado acuerdo secretarial.

El control y administración del registro será a cargo del director general de marina mercante, auxiliado por el jefe del departamento del registro público marítimo nacional y por los jefes de oficinas del mismo (oficina central, oficinas locales, oficina de zona federal, oficina de servicio público federal y oficina de sociedades cooperativas) (artículos 8, 9 y 10 del reglamento del registro público marítimo).

Las oficinas del registro público marítimo nacional constarán de: jefatura, subjefatura, sección de oficialía de partes, sección de trámite y control, sección de calificación e inscripción,

sección de certificación, sección jurídica, sección administrativa, sección de caja y sección de estadística y archivo (artículo 11 del reglamento de la materia).

El registro se llevará a cabo por medio de folios, los cuales constarán de dos ejemplares, uno permanecerá en la oficina local donde se realice el registro y el otro se girará a la oficina central para su custodia y conservación (artículo 97 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y artículos 12 y 18 del reglamento del registro público marítimo nacional).

Según el artículo 24 del citado reglamento, el registro será conforme a la solicitud del interesado, ya sea de inscripción, cancelación, certificación y rectificación.

Por último, dicho reglamento indica el recurso de inconformidad por negación a la inscripción, cancelación, expedición de certificados o rectificación de asientos o que al resolverse uno de estos servicios, se cause perjuicio al interés jurídico del solicitante, así como el procedimiento a seguir (artículo 43, 44 y 45 del reglamento de la materia).

En la práctica, no ha sido posible llevar a cabo, en forma total los dispuestos por el reglamento referido, en vista de que sólo unas cuantas oficinas están laborando.

8.- PUERTOS NACIONALES

Los puertos nacionales se consideran como los medios y ejes, principales, de impulso al desarrollo comercial y de intercambio socio-económico nacional e internacional.

Actualmente, México cuenta con 52 puertos (del Golfo de México, del Océano Pacífico e interiores), de los cuales 11 son los más importantes y se encuentran en: Tampico, Veracruz, Coahuila, Tuxpan, Progreso, Ensenada, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz.

A continuación, el presente estudio expondrá la política portuaria nacional y la situación actual que atraviezan los puertos nacionales.

8.1-POLITICA PORTUARIA

Un punto importante que se tratará, en forma general, es la política portuaria de un país, y en especial, la de México.

En términos generales, se ha entendido que la política portuaria significa las medidas que adopta un país para que su puerto tenga protección, seguridad e incremento a su desarrollo, funcionamiento y rendimiento de las actividades del mismo, así como de la coordinación con los demás medios de comunicación conexos al puerto. También dicha política se enfocará a fomentar y desarrollar su marina mercante nacional para obtener de ésta y del puerto un alto rendimiento en el intercambio técnico-comercial internacional y conseguir

beneficios económicos para sí.

Estas medidas pueden ser de índole económica, legales, administrativas, educativas, etc., que en su aplicación conjunta tendrán como fin primordial el funcionamiento eficaz del puerto correspondiente.

Cabe hacer notar, que la política portuaria posee lineamientos muy diversos, tanto en sus proyectos o programas como en las ejecuciones de éstos, en vista de que intervienen diferentes factores y aspectos para llevarlos a cabo, como son las condiciones y circunstancias particulares de cada país.

Con relación a México, desde la época de los conquistadores se puede decir que se crearon y desarrollaron los primeros puertos del país como fueron Veracruz, Campeche -en el Golfo de México-, Acapulco, San Blas y Salina Cruz en el Océano Pacífico-, mismos que no siguieron la tradición comercial-marítima española por el desinterés de los propios españoles para dicho desarrollo comercial con otros países, ya que solamente se tomaron a éstos, como los medios por los cuales se extraían los minerales preciosos y valiosos que tenía la Nueva España.

A partir de la independencia, el gobierno de Santa Ana trató de remediar la situación por medio de la Ordenanza Náutica que promulgó para incrementar el desarrollo de los puertos nacionales, pero por razones políticas fué derogada, como consecuencia de esto sólo se obtuvo la construc -

ción de determinadas instalaciones portuarias y negociaciones con compañías extranjeras, principalmente, para que hicieran escala en sus rutas habituales en los puertos nacionales.

En los años de 1821 a 1880, México tuvo en el comercio exterior por vía marítima mayor importación que exportación, obteniendo un aumento considerable a la mitad del siglo IX con Europa, dándole ya importancia a los puertos nacionales.

En el año de 1869, se proyectó una política de fomento a los puertos nacionales, que aumentó con el gobierno del general Porfirio Díaz, al dar un mayor impulso a éstos en el sentido de actualizar su estructura a nivel mundial pero en especial a los puertos más importantes como Veracruz y Tampico, además, también se comenzó a llevar a cabo el proyecto de un puente terrestre que abarcaría desde el puerto de Coatzacoalcos hasta Salina Cruz, teniendo como objetivo facilitar el transporte de mercancías del Golfo de México al Océano Pacífico o viceversa; además se realizaron una serie de instalaciones portuarias necesarias a otros puertos.

En el año de 1891 se creó la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, la cual fué el instrumento legal adecuado para realizar las construcciones de obras destinadas a las instalaciones requeridas en los puertos nacionales, así como una política de fomento de incentivos fiscales y concesiones a empresas y compañías extranjeras en el tráfico de altura y a compañías nacionales en tráfico de cabotaje.

A partir de 1936 a 1938, se comienza a realizar la organización de la flota pesquera, la adquisición de una flota de vigilancia, la creación de la flota petrolera y mayores inversiones en las áreas conexas de los puertos para desarrollar la zona urbana, vías de comunicación terrestres, saneamiento del lugar, etc., para obtener un mejor funcionamiento y rendimiento del intercambio comercial del país en dichos puertos. Todas estas medidas se han continuado por los gobiernos subsiguientes en forma cada vez mayor a medida que la nación progresa.

Con el período presidencial del C. Lic. Luis Echevarría Álvarez, se pretendió llevar a cabo un proyecto de gran dimensión como fué la reforma portuaria, misma que exigía ya el sector portuario, por la situación que había estado teniendo desde hace tiempo. Esta reforma principió con la promulgación de la ley que crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos (29-dic-70) cuya finalidad era obtener un mayor rendimiento en las operaciones y funcionamiento de los puertos marítimos y fluviales, dicho fin sería a través de la coordinación de actividades y servicios marítimos portuarios, así como de los servicios auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación en esos puertos (artículo 1o.).

La estructura de dicha Comisión fué en forma tripartita, es decir, estaría compuesta por representantes nacionales de las organizaciones de trabajadores existentes, los representantes de los usuarios demandantes y retribuidores de los servi-

cios y funcionarios representantes de las distintas dependencias del gobierno federal así como los organismos descentralizados y empresas de participación estatal (artículo 2). El funcionamiento sería por conducto de una asamblea general, presidida por un secretario de la presidencia de quién depende el vocal coordinador ejecutivo, del cual a la vez depende directamente cinco direcciones y de legaciones coordinadoras en los puertos y un vocal secretario.

En cada puerto habrá un delegado coordinador que estará comisionado por la comisión para estudiar y proponer la solución de los problemas referentes al transporte, tráfico, manejo aduanal, entrada y salida de personas al país, de sanidad, de turismo, de pesca, etc. en coordinación con una junta coordinadora y una comisión consultiva (auxiliares del delegado) cuyos integrantes de éstas son las dependencias del poder ejecutivo, organismos descentralizados, empresas de participación estatal, organismos sindicales, concesionarios, permisionarios, usuarios, etc. (artículo 10, 12 y 15).

Con la reforma portuaria se trató de alcanzar una unificación de criterios, análisis, recomendaciones, proposiciones únicas para solucionar los problemas existentes de operación, funcionamiento, intercambio, etc. de los puertos nacionales, creándose organismos importantes para complementar sus objetivos como por ejemplo:

1.- Las empresas de servicios portuarios cuya misión es de prestar todos los servicios públicos de maniobras en los puertos, señalándole

responsabilidades patronales y obligaciones fiscales y económicas.

2.- La dirección general de operación portuaria que se encargaría del control y rendimiento del mantenimiento y reparación de instalaciones portuarias, la supervisión y vigilancia de la operación y maniobras de los permisionarios, así como de las estadísticas de las mismas en cada puerto.

3.- Las zonas francas en determinados puertos, que necesiten un manejo rápido de mercancías, para agilizar y proteger el almacenamiento y control de las mismas en el momento de la recepción y entrega del buque que arribe a cierto puerto, sin la intervención de la aduana pero sí con la vigilancia de dicha mercancía para evitar y prevenir el contrabando.

4.- El fideicomiso para maquinaria y equipo para adquirir todo tipo de equipo necesario para prestar con mayor eficacia el servicio público federal de maniobras marítimas.

5.- La empresa naviera multinacional del Caribe, cuya finalidad fué la solidaridad de los países centroamericanos para unificar esfuerzos y ayudarse mutuamente entre sí en el intercambio comercial, con relación a los servicios portuarios y a la integración y desarrollo en materia naviera. Dentro de esta empresa se encuentran los siguientes países: Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, Nicaragua, Venezuela y Trinidad Tobago.

También, se reestructuró las tarifas en las cuotas correspondientes a las maniobras, tanto a bordo como en tierra, en los servicios de altura o de cabotaje.

Independientemente de lo anterior, también se realizaron estudios muy significativos de los puertos nacionales, ya que se analizaron y se plantearon detalladamente las necesidades y deficiencias existentes en cada uno de ellos, proponiendo soluciones programadas a corto y largo plazo, según la gravedad de las mismas, y guiar el progreso y desarrollo económico del país. Estos fueron el estudio nacional de desarrollo portuario y el estudio del fondo de pensión de los trabajadores portuarios.

Los resultados de esta política portuaria fueron, meramente administrativos no alcanzando los objetivos trazados, en vista de que no se tomaron a fondo aspectos importantes como la actualización de leyes y reglamentos que regulan las actividades portuarias marítimas, bases fundamentales para el puerto, la duplicidad de funciones de organismos gubernamentales ya existentes con los de nueva creación, la carencia de personal capacitado y el retraso de la capacitación a funcionarios o empleados federales integrantes de los proyectos elaborados, las necesidades prioritarias del país, la devaluación de la moneda nacional, las presiones políticas-económicas internacionales, etc., circunstancias que frenaron bruscamente el éxito total de los proyectos elaborados y objetivos programados.

Lo anterior, no significa que no haya habido ningún beneficio a los puertos nacionales ya que en determinados aspectos se realizaron los objetivos trazados, por ejemplo, en las empresas de servicios portuarios, en las zonas francas creadas, en la unificación de gremios sindicales en cada puerto, en la empresa naviera multinacional, con resultados favorables que actualmente perduran.

A partir del presente régimen presidencial del C. Lic. José López Portillo, su política se inicia, en forma trascendental, con la reforma administrativa, misma que crea la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y deroga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, con esta nueva ley se llevan a cabo cambios importantes en las estructuras de las dependencias oficiales.

Con relación a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, dicho ordenamiento le atribuyó todo lo concerniente a los medios de comunicación y vías de transporte, aéreo, terrestre y marítimo; esta secretaría tuvo que crear la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante para dar cumplimiento con el cometido señalado por dicha ley.

Esta subsecretaría, a su vez, incorpora a su sector las direcciones generales de marina mercante, de operación portuaria, de señalamiento marítimo, de obras marítimas y de dragado; el fondo nacional para los desarrollos portuarios, la comisión nacional coordinadora de puertos, fideicomiso para el equipamiento portuario, las empresas de servicios portuarios, el fideicomiso de escuelas náuticas, el servicio de transbordadores y el ser-

vicio multimodal transfstmico.

Se le ha designado a la Subsecretaría - de Puertos y Marina Mercante como objetivos principales y básicos para el desarrollo de los puertos, de sus actividades y de la marina mercante nacional los siguientes:

- a) Adecuar la infraestructura portuaria para la eficiente transferencia de bienes y personas entre el transporte terrestre y el marítimo, y para asegurar el atraque y tránsito de las embarcaciones.
- b) Alentar el crecimiento de la marina mercante nacional para ampliar su participación en el campo internacional.
- c) Elevar la cantidad y calidad de los servicios de cabotaje.
- d) Impulsar las actividades turísticas y pesqueras.
- e) Coordinar la operación marítima con el transporte terrestre.
- f) Estimular la industria naval de acuerdo con el desarrollo del transporte marítimo.

De los anteriores objetivos se aprecia, en el fondo, la continuación de la reforma portuaria del sexenio pasado, ya que la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante para cumplir con su cometido se coordinará con algunos organismos creados en la política portuaria anterior como son: la comisión nacional coordinadora de puertos, fideicomiso para el equipamiento portuario, las empresas de servicios portuarios, además se integraron a la subsecretaría el fideicomiso de escuelas náuticas, el servicio de transbordadores y el servicio multimodal transístmico.

La política portuaria del actual régimen tiene como meta el desarrollo integral de los puertos y de la marina mercante nacional, a través de nuevos programas de acción que se orientan a satisfacer las necesidades de mayor urgencia y de los cambios fundamentales que requiere el desarrollo del transporte marítimo, así como también coadyuvar con el desarrollo del comercio interior y exterior nacional.

Cabe hacer notar, que dichos programas representan una gran inversión a realizar, indispensables a los puertos nacionales, misma que se ha considerado llevar a cabo con el descubrimiento de zonas y pozos petroleros en nuestro país, posibilidad de hecho para ejecutar proyectos propuestos y de nuevos que se pretenden programar, significando el desarrollo económico del propio país; la anterior observación tiene como base, la buena organización, administración y explotación del petróleo, obteniéndose los mayores beneficios económicos.

Otros logros, que se han conseguido actualmente, son la realización de construcciones de instalaciones portuarias o su reacondicionamiento en diversos puertos, la compra del barco-escuela más moderno del mundo para la educación naval mexicana, el aumento de servicios portuarios, la obtención de lanchas patrullas y patrullas terrestres para la vigilancia de los puertos (aspecto civil), la realización de obras portuarias en los puertos elegidos para ser industriales, etc.

En el aspecto legal también encontramos logros como la promulgación de ordenamientos necesarios, como la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional y el Reglamento para el Servicio de Pilotaje (derogando al anterior) pero éstos no representan todas las demás leyes marítimas, mismas que requieren urgentemente actualizarse, principalmente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y sus respectivos reglamentos y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

8.2- SITUACION ACTUAL

La situación actual que tiene los puertos nacionales se ven reflejados en las capitanías de puerto, en cada uno de ellos, donde se presentan los problemas y necesidades existentes.

Estos problemas son: de índole administrativos, falta de instalaciones adecuadas y necesarias para su tráfico marítimo, carencia de recursos materiales, humanos y financieros, conflictos de funciones con otras autoridades, sobre todo en

la zona federal marítima-terrestre, etc.

De lo anterior, sólo tres puertos res -
tan considerablemente dichos problemas y tienen -
buenas condiciones de operación para las activida -
des comerciales y para el movimiento industrial -
del país, éstos son: Tampico, Veracruz y Mazatlán -
(según estudio del C. Isidro Morales García, del -
Instituto Politécnico Nacional -universal/10/V/81).

El presente estudio considera que, debe
actuarse de inmediato en las necesidades de cada -
puerto, sobre todo los que tengan mayor movimiento,
para que se preste con efectividad los servicios -
indispensables a los usuarios del mismo y como con -
secuencia se tengan mayor demanda de buques en los
puertos nacionales y se eleve la categoría de és -
tos a nivel mundial.

R E C O M E N D A C I O N E S

1.- Como resultado del tema expuesto y la situación actual de las Capitanías de Puerto en el aspecto legal, se recomienda llevar a cabo, necesariamente, una serie de reformas a las disposiciones contenidas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en la Ley de Vías Generales de Comunicación y a los respectivos reglamentos vigentes, con el fin principal de actualizar y eliminar la duplicidad de disposiciones marítimas, sobre todo derogando normas que desprendan ambigüedad, contrariedad y sean obsoletas.

2.- Respecto a las tarifas aplicables - a los Derechos Portuarios y a los servicios proporcionados en los puertos nacionales es necesario - realizar una reforma en los montos respectivos en vista de la situación económica mundial imperante.

3.- Conforme a las diversas actividades que desempeña el Capitán de Puerto como Jefe de la Policía Federal de los Puertos es indispensable reformar el Reglamento General de la Policía Federal de los Puertos para esclarecer disposiciones contendidas en el mismo, así como actualizar y regularizar actividades marítimas de reciente creación que no están señaladas.

4.- En vista de que la Autoridad Marítima, representada por el Capitán de Puerto, asume - un papel preponderante en un puerto nacional, es - recomendable crear un reglamento de responsabilidad de Capitanes y Delegados de Puerto para el control de actividades de éstos en su respectiva ju -

risdicción y evitar arbitrariedades y abusos de poder de los mismos.

5.- Con relación a las infracciones señaladas en el artículo 8o. de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en el artículo 26 de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante se recomienda señalar un procedimiento a seguir en la imposición de sanciones por infracciones a las leyes marítimas mexicanas y sus respectivos reglamentos, además que debe actualizarse los montos de multas que se encuentran señalados en los reglamentos mencionados por ser irrisorios y obsoletos a la situación económica actual.

6.- Con referencia a las múltiples consultas que giran las Capitanías y Delegaciones de Puerto a la Dirección General de Marina Mercante, de quienes dependen, por asuntos de índole legal, es necesario implantar el asesoramiento jurídico directo en cada una de éstas, con la finalidad principal de interpretar y aplicar correctamente las disposiciones legales marítimas nacionales e internacionales y poder llevar a cabo la agilización de trámites presentados en cada una de ellas conforme a lo que se ha propuesto la descentralización administrativa.

7.- Como última recomendación indispensable es que se deroguen los ordenamientos que señalen la duplicidad de funciones y de competencias entre la Autoridad Marítima, representada por el Capitán de Puerto, y la Superintendencia de Operación Portuaria, de la Dirección General de Operación Portuaria, que representan un conflicto de facultades en la práctica.

B I B L I O G R A F I A

- A1.- BUSTAMENTE AHUMADA ROBERTO, CORREA TREVIÑO MA
NUEL, PAZ PUGLIA HECTOR, FIGUEROA CASTILLO -
VICTOR, BERZUNZA VALDEZ FRANCISCO y BUSTAMAN-
TE AHUMADA MIGUEL. INGENIERIA MARITIMA. Impre-
siones Selectas, México 1959.
- A2.- CARDENAS DE LA PEÑA, ENRIQUE. SEMBLANZA MARI-
TIMA DEL MEXICO INDEPENDIENTE Y REVOLUCIONA -
RIO. Vol. II, Secretaria de Marina, México -
1970.
- A3.- CERVANTES AHUMADA, RAUL. DERECHO MARITIMO. -
Edición 1ª., Editorial Herrero, S.A., México
1970.
- A4.- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS. -
ESTUDIO NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO. Vo-
lúmenes del 1 al 6, y Resumen. CIFSA-HARRIS-
BCEOM. México 1974.
- A5.- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS. -
REFORMA PORTUARIA. Noviembre 1976.
- A6.- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS.
REESTRUCTURACION E IMPULSO AL SISTEMA DE -
TRANSPORTE MARITIMO DE CABOTAJE. Noviembre -
1976.
- A7.- COMISION NACIONAL COORDINADORA DE PUERTOS. TO-
PICOS SOBRE DIRECCION Y ADMINISTRACION PORTUA-
RIAS.

- A8.- DIGESTO MARITIMO Y FLUVIAL DE LA REPUBLICA DE ARGENTINA. Ministerio de Marina. Buenos Aires 1938.
- A9.- DE PANDO Y VILLARROYA, JOSE LUIS. DICCIONARIO DE MARINA. Editorial Dossat, S.A., Madrid - 1956.
- A10.- DICCIONARIO MARITIMO. Editorial Litorales - S.R.L., Secretaría de Marina. México 1967.
- A11.- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO-PEQUEÑO LAROUSSE.- Edición Larousse. México 1979.
- A12.- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA. Europeo-Americana. Vol. 48, Editores Espasa-Calpe, - S.A., Barcelona 1958.
- A13.- ENCICLOPEDIA DE MEXICO, Tomo 10, Edición 3a. Editorial Mexicana, S.A., México 1978.
- A14.- GRAN DICCIONARIO ILUSTRADO-SELECCIONES DE - READER'S DIGEST. Tomo XI, Edición 10a., Editorial Mexicana, S.A. México 1978.
- A15.- INFORMACION SOBRE INFORMACION, Secretaría de Programación y Presupuesto. No. 6, año 3, - mayo. México 1980.
- A16.- MANUAL DE ORGANIZACION DE LA DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y DE LA DIRECCION GENERAL DE DRAGADO. México 1979.
- A17.- MENDOZA FRANCO, ROBERTO. POLITICA PORTUARIA Edición 2a., Editorial México-Marítima. México 1957.
-

- A18.- MORENO, JOSE JAIME. Análisis de. ADMINISTRACION PORTUARIA y el comercio exterior. Editorial Porrúa, México 1968. Tesis ELD. Central. 1956.
- A19.- REVISTA MENSUAL DE LA CONFEDERACION DE PUERTOS INDUSTRIALES -CONCAMIN-. PUERTOS INDUSTRIALES. P. 38. Editoriales. Marzo 1980. LEGALES NACIONALES DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. 3a., Editorial Porrúa.
- A20.- REVISTA INFORMATIVA. COMISION DINADORA DE PUERTOS. Vol. IX, VI. junio 1976. ADMINISTRACION PUBLICA. Estudios Económicos. México.
- A21.- REVISTA INFORMATIVA. COMISION DINADORA DE PUERTOS. Vol. IX, VI, agosto 1976. DEPARTAMENTO DE ECONOMIA. Editorial Porrúa, S.A., México.
- A22.- REVISTA "OBRAS MARITIMAS". Ref. Coria Treviño de "La Autoridad Marítima". Números 11-12, año 1, abril-mayo 1976. ARMADA DE MEXICO. D. I. No. 2, enero 12 de 1976.
- A23.- RIPERT, GEORGES. COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO. Traducción de Pedro G. Sarmiento. Editorial Porrúa, Buenos Aires. DE COMUNICACION. Editorial Porrúa, S.A., México.
- A24.- SANTIAGO HERNANDEZ, YZAL. ECOLOGIA MARITIMA. Editorial Cade, Barcelona 1979. COMERCIO MARITIMO: D. I. No. 38a., Editorial Porrúa.
- A25.- SCIALOJA, ANTONIO. DERECHO DE PUERTOS. Edición 3a., traducción de De Fieder y Santiago Sentis M., Editorial Porrúa, S.A. 1981. LACION. Guía del Extranjero. Editorial Porrúa, S.A. 1950.

- A34.- LEY FEDERAL DE LOS TRABAJADORES AL SERVICIO DEL ESTADO. Edición 14a., Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- A35.- LEY DE RESPONSABILIDADES DE LOS FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DE LA FEDERACION, DEL DISTRITO FEDERAL Y DE LOS ALTOS FUNCIONARIOS DE LOS ESTADOS. Edición 14a., Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- A36.- LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA. Edición 38a. del Código de Comercio, Editorial Porrúa, S.A. México 1981.
- A37.- LEY FEDERAL PARA EL FOMENTO DE LA PESCA. Edición 4a. Editorial Porrúa, S.A., México 1979.
- A38.- LEY ORGANICA DEL MINISTERIO PUBLICO FEDERAL. Diario Oficial del 26 de noviembre de 1955, en el Código de Procedimientos Penales, edición 19a., editorial Porrúa, S.A., México 1974.
- A39.- CODIGO DE COMERCIO. Edición 38a., Editorial Porrúa, S.A., México 1981.
- A40.- CODIGO SANITARIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS - Diario Oficial del 13 de marzo de 1973- Editorial Porrúa, S.A. Edición 16o. México 1980.
- A41.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES- Diario Oficial del 15 de diciembre de 1980.

- A42.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARIA DE MARINA- Diario Oficial del 6 mayo de 1977.
- A43.- REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE POBLACION. - Editorial Porrúa, S.A., Edición 3a. México - 1979.
- A44.- REGLAMENTO DE OPERACION DE LOS PUERTOS DE ADMINISTRACION ESTATAL.- Diario Oficial del 8 de abril de 1975.
- A45.- REGLAMENTO DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL- Diario Oficial 29 de agosto de 1980.
- A46.- REGLAMENTO DEL REGISTRO PUBLICO DE COMERCIO- Diario Oficial del 22 de enero de 1979.
- A47.- REGLAMENTO GENERAL DE LA POLICIA DE LOS PUERTOS- Diario Oficial del 9 de octubre de 1941.
- A48.- REGLAMENTO PARA EL ABANDERAMIENTO Y MATRICULA DE LOS BUQUES MERCANTES Y NACIONALES- Diario Oficial 2 de agosto de 1946.
- A49.- REGLAMENTO DE INSPECCION DE MAQUINAS- Diario Oficial del 24 de septiembre de 1945.
- A50.- REGLAMENTO DE INSPECCION NAVAL DE CUBIERTA - Diario Oficial del 21 de marzo de 1939.
- A51.- REGLAMENTO PARA LA NAVEGACION DE CABOTAJE- Diario Oficial del 5 de septiembre de 1941.
- A52.- REGLAMENTO DE ARQUEO PARA LAS EMBARCACIONES MERCANTES- Diario Oficial del 7 de noviembre de 1929.

- A53.- REGLAMENTO PARA LA OCUPACION Y CONSTRUCCION DE OBRAS EN EL MAR TERRITORIAL, VIAS NAVEGABLES, PLAYAS Y ZONA FEDERALES- Diario Oficial del 30 de octubre de 1940.
- A54.- REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE PILOTAJE- Diario Oficial del 11 de abril de 1944.
- A55.- REGLAMENTO DE YATES- Diario Oficial del 13 de septiembre de 1940.
- A56.- REGLAMENTO Y CUESTIONARIO DE EXAMENES PARA EL PERSONAL DE MARINA MERCANTE- Diario Oficial del 25 de enero de 1944.