

II. Creación de la cátedra de Derecho marítimo

Al institucionalizarse la Revolución mexicana (1934-1995), se dan las circunstancias necesarias para la creación de la cátedra de Derecho marítimo, con permanencia y continuidad en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Fue Raúl Cervantes Ahumada quien, en 1943, la estableció, recibiendo el apoyo necesario para ello del entonces director de la Facultad Alfonso Noriega Cantú (1943-1944), lo que él mismo señala en su obra *Derecho marítimo*.³⁴

Eduardo Solís Guillén afirma en su obra *Derecho oceánico*, que él fundó la cátedra de Derecho marítimo, siendo director de la Facultad de Derecho Antonio Carrillo Flores (1944-1945), él habría llegado tarde dos años, por lo cual se le pidió presentara un trabajo que acreditara su conocimiento en la materia. Solís escribió *El buque y su naturaleza jurídica*, editado en 1951, del cual aseguró ser el “primer logro académico en la materia en México”, olvidando la obra de Justo Sierra O'Reilly *Lecciones de derecho marítimo internacional*, que paradójicamente Solís cita en su libro.³⁵

Suponiendo, sin conceder, que él hubiera fundado la cátedra, ésta no tuvo una existencia continua ni permanente, como la ha tenido la fundada por Raúl Cervantes Ahumada, quien todavía la imparte: formación que los profesores le han conferido, en diversas épocas de su vida, dándole esa permanencia y continuidad. Recordemos entre otros, a Ramón Esquivel Ávila, Alejandro Soharzo Loaiza, David Genaro Góngora y Pimentel, Ignacio L. Melo Ruiz, Virgilia Núñez Tovar, Omar Olvera de Luna y el autor de este trabajo.³⁶

Podemos incluir a la profesora Lilia Lara de Arranz, a la que me tocó honrosamente sustituir hace ya más de 27 años, cuando se retiró por la enfermedad que ocasionó finalmente su deceso, de la Facultad de Ciencias Políticas y So-

³⁴ Raúl Cervantes Ahumada, *op. cit.*, p. 1.

³⁵ Eduardo Solís Guillén, *Derecho oceánico. Cultura jurídica naval. Derecho marítimo mercantil. Derecho naval militar*, Porrúa, México, 1987, pp. IX-XII y 61.

³⁶ José Eusebio Salgado y Salgado, “Importancia del derecho marítimo en la formación de la gente de mar”, en *PEMEX-LEX*, Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, México, núms. 63-64, septiembre-octubre de 1993, p. 41.

ciales de la UNAM, el 1 de agosto de 1968. Asimismo, a la profesora Margarita de la Villa, quien se fuera a vivir a España, dejando la cátedra precisamente a Lilia Lara de Arranz en 1964.

Por otra parte, en la actualidad se puede hablar de jóvenes profesores formados por el autor de este trabajo y que imparten clases hasta la fecha: Óscar Medina Xochihua, Víctor Manuel Monroy Juárez, Bonifacio Arturo Sánchez Martínez y José Arturo Espinoza Ramírez.

El propio profesor Raúl Cervantes Ahumada fundó la cátedra de Derecho marítimo, en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales en 1951, con carácter de obligatoria para el estudiante de Ciencias Diplomáticas, hoy Relaciones Internacionales, que permaneció así hasta 1966, cuando al revisarse el plan de estudios de esta carrera universitaria, Modesto Seara Vázquez erróneamente le quitó tal categoría, dejándola como optativa, olvidando que México es un país marítimo por naturaleza, lo que ha tenido que reconocer ahora, siendo rector de la Universidad del Mar.

Con lo anterior, se debilita la tesis de Eduardo Solís Guillén y se fortalece la de Raúl Cervantes Ahumada, quien continúa con su cátedra hasta nuestros días, en la Facultad de Derecho, no así en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, ya que la dejó a Margarita de la Villa en 1956, quien renunció en 1964 en favor de Lilia Lara de Arranz, a quien me tocó sustituir en 1968, para luego compartirla con Óscar Medina Xochihua desde 1987, en que tuve que asumir mi cargo como profesor de carrera de tiempo completo titular "A" en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán, en donde fundé la cátedra de Derecho marítimo, en 1976.

Pueden señalarse otros aspectos fundamentales acerca de la cátedra de Derecho marítimo establecida por Raúl Cervantes Ahumada. En ella se iniciaron importantes trabajos abocados a crear una conciencia nacional encaminada a incorporar la plataforma continental al territorio mexicano, tarea que recibió el patrocinio del director de la Facultad de Derecho, Mario de la Cueva (1952-1954), y que culminó con la reforma de los artículos constitucionales 27 y 42, hecha por el presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 20 de enero de 1960.³⁷

El texto de dichas reformas se hizo en la cátedra de Derecho marítimo, pero no fue responsable del recnvío al derecho internacional hecho por los "técnicos" de la Secretaría de Relaciones Exteriores, respecto de la fijación del mar territorial hecha en el texto constitucional.³⁸

También se elaboró con los alumnos de dicha cátedra el Proyecto de Código Marítimo uniforme de los países centroamericanos para la Organización de las Naciones Unidas, que reprodujo la Universidad de Guatemala.³⁹

³⁷ Felipe Tena Ramírez, *Leyes fundamentales de México 1808-1995*, 19a. ed., Porrúa, México, 1995, pp. 943-945.

³⁸ Raúl Cervantes Ahumada, *op. cit.*, p. 2.

³⁹ Proyecto de Código Marítimo Uniforme para los Países Centroamericanos, *TAO/LAT/27*. Nueva York, Naciones Unidas, 1956, pp. XIV y 70.

Por otra parte, también se elaboró con asesoría técnica en la Tercera Reunión del Consejo Interamericano de Jurisconsultos, en que se elaboró el histórico documento “Principios de México sobre el Régimen Jurídico del Mar”, en 1956, que contribuyó con la redacción de sendos instrumentos jurídicos internacionales en que actuaron diversas delegaciones mexicanas: como las cuatro convenciones de Ginebra de 1958 sobre derecho del mar (Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua; Convención sobre el Alta Mar; Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos del Alta Mar, y Convención sobre la Plataforma Continental) adoptadas el 29 de abril de 1958.⁴⁰

A solicitud del presidente Adolfo López Mateos se redactó, con apoyo de los estudiantes, entre los cuales se encontraba el autor de este trabajo, el Proyecto de Ordenanzas de la Navegación en 1962, que sirvió como base de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963 que estuvo vigente hasta el 4 de enero de 1994. Ésta fue la primera vez que el H. Congreso de la Unión ejerció la facultad que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos le concede en el artículo 73, fracción XIII: “[...] y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra”.⁴¹

Sin embargo, la ley, al ser aprobada por el Congreso fue modificada desfavorablemente, pues no sólo se mutiló, sino que incluso se le hicieron cambios indebidos, como dice Cervantes Ahumada:

Creemos que sobre las razones técnicas en las modificaciones prevalecieron razones de índole política, nos parecen inconvenientes en su mayoría tales modificaciones pues están hechas en forma indebida, ya que se le quitaron a la ley figuras de derecho marítimo vitales para el ejercicio del tráfico marítimo en general.⁴²

Esta labor la seguimos realizando los profesores formados por el maestro Cervantes Ahumada, participando en la adopción de tratados marítimos, tanto en la Organización de las Naciones Unidas (ONU), como en la Organización Marítima Internacional (OMI), ayudando además a elaborar las directrices para las delegaciones mexicanas que participan en las conferencias de plenipotenciarios que las adoptan. Como ejemplo, tenemos dentro del grupo de la ONU las siguientes convenciones e instrumentos jurídicos internacionales:

- a) Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías del 30 de marzo de 1978, Reglas de Hamburgo.
- b) Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías del 24 de mayo de 1980, en este caso, incluso tuvi-

⁴⁰ Raúl Cervantes Ahumada, *op. cit.*, p. 2. *Derecho Internacional Público. Cartas, Declaraciones, Convenios, Pactos y Estatutos*, AZ Editora. Buenos Aires, 1984, pp. 285-311.

⁴¹ Raúl Cervantes Ahumada, *op. cit.*, p. 2. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, pp. 64 y 67.

⁴² Raúl Cervantes Ahumada, *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, Editorial Herrero, México, 1964, pp. 25-26.

mos que hacer un estudio de derecho comparado entre las dos propuestas que nos hacía la Secretaría General de la UNCTAD sobre las cláusulas finales del Convenio, habiéndose decidido el Grupo de los 77 por nuestra propuesta, que fue la que prevaleció en el texto del Convenio aquí citado.

- c) Convenio de las Naciones Unidas de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986. A la que personalmente me opuse por su innecesaria aplicación, toda vez que nuestra legislación en la materia la superaba con creces. No obstante lo cual, se ratificó y se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* del 17 de marzo de 1988. Por ello hube de preparar mi artículo "El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, del 7 de febrero de 1986."⁴³
- d) Cláusulas tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga, adoptadas en 1984. Éstas no son obligatorias, pero su contenido ciertamente permite convertirlas en el texto completo, incluyendo desde luego lo relativo a la legislación nacional, de una póliza de seguros para cada materia: cascos o carga.⁴⁴

Por lo que toca a la OMI:

- a) Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, del 28 de abril de 1989, participando además en la Conferencia de Plenipotenciarios que lo adoptó.
- b) Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, del 30 de noviembre de 1990, en el que se aportó la definición de "unidad mar adentro", es decir, de plataforma marítima fija y flotante, que quedó incluida en el artículo 2, inciso 4. México lo publicó en el *Diario Oficial de la Federación* del 6 de febrero de 1995, entrando en vigor internacionalmente el 31 de mayo del mismo año.⁴⁵
- c) Elaboración del Proyecto de Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (Convenio SNP), aquí, además de varias notas preparadas para el gobierno mexicano, logramos se incluyera en un anexo del Convenio la Lista de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas, sin embargo, hubo de llamar severamente la

⁴³ "El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques del 7 de febrero de 1986", en *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1987*, UNAM, ENEP Acatlán, 1990, pp. 415-439.

⁴⁴ Cláusulas Tipo de la UNCTAD para el Seguro Marítimo de Cascos y el Seguro Marítimo de la Carga, TD/B/C. 4/ISL/Rev. 1, Naciones Unidas, Nueva York, 1989, pp. X y 67.

⁴⁵ *Convención de Cooperación. Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990. Incluidos el Acta Final de la Conferencia y el Documento Adjunto (Resoluciones 1 a 10)*, Organización Marítima Internacional, Londres, 1991, p. 9.

atención a la Secretaría General de la OMI pues no se publicó nuestra lista, aduciendo que debido a su extensión no lo hacía, la que sí ponía a disposición de los delegados de los países miembros que desearan consultarla, el documento mexicano tenía fecha del 29 de mayo de 1991. Dos años más tarde, 12 de febrero de 1993, Australia presentó un documento al que anexó la lista de productos, desde luego, cabe mencionarse que sí se publicó la lista anexa, lo que nos molestó como delegados mexicanos, máxime que había entregado personalmente al embajador de Australia en México, Keith Baker, la lista mexicana para que se tuviera en cuenta en la elaboración de la lista australiana, 1992.⁴⁶

Hoy día, pretendemos contribuir a la modificación de la legislación marítima nacional, principalmente las leyes de puertos y de navegación, por tener muchas disposiciones contradictorias, ser incompleta, pues deja muchas figuras jurídicas marítimas fuera de regulación, da conceptos ya totalmente superados en el ámbito internacional, oponiéndose a convenios internacionales debidamente ratificados o adheridos por nuestro país, y lo que es más grave, a la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.⁴⁷

⁴⁶ Examen de un Proyecto de Convenio Internacional sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (SNP), Nota del Gobierno de México, Anexo, *LEG 67/3/1*, Organización Marítima Internacional, Comité Jurídico, LXV Período de Sesiones, punto 3 del orden del día, Londres 29 de mayo de 1991. Proposal to Incorporate in the Convention a Definitive List of HNS Substances. Submitted by Australia, *LEG 69/4/2*, Londres, 12 de febrero de 1993. Aquí cabe mencionar a la señorita Leda Nalleli Muñoz Moreno, quien nos ayudó a elaborar dicha Lista de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas.

⁴⁷ José Eusebio Salgado y Salgado, *Legislación y jurisprudencia recientes del derecho marítimo mexicano*, p. 617.