

EL DERECHO MARÍTIMO EN EL PRIMER SIGLO DE VIGENCIA DEL CÓDIGO DE COMERCIO

José Eusebio SALGADO Y SALGADO

El 15 de septiembre se cumplió el primer centenario de vida del Código de comercio mexicano, que entrara en vigor el 1º de enero de 1890, y que sigue vigente hasta nuestros días, salvo en algunos aspectos que son los siguientes:¹

1. Título segundo, “De las sociedades de comercio”; del libro segundo, “Del comercio terrestre”, artículos 89 a 272, que fue derogado por la Ley general de sociedades mercantiles del 28 de julio de 1934, publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del 4 de agosto del mismo año y corregida por fe de erratas publicada el 28 siguiente en el citado *Diario*.

2. Capítulo II, “De los almacenes generales de depósito”; del título cuarto, “Del depósito mercantil”, del libro segundo, “Del comercio terrestre”, artículos 340 a 357 y 337 y 339 del capítulo I, “Del depósito mercantil en general”, del mismo título y libro. Así como el capítulo II, “De los préstamos con garantía o títulos de valores públicos”, del título quinto, “Del préstamo mercantil”, del libro segundo ya citado, artículos 365 a 370. Asimismo, los títulos octavo, “Del contrato y letras de cambio”, noveno, “De las libranzas, vales, pagarés, cheques y cartas de crédito”, undécimo, “De la prenda mercantil” y duodécimo, “De los efectos al portador y de la falsedad, robo, hurto o extravío de los mismos”, artículos 449 a 575 y 605 a 634, también el artículo 1044, fracción I, del título segundo, “De las prescripciones”, del libro cuarto; todos los cuales fueron abrogados por la Ley general de títulos y operaciones de crédito del 26 de agosto de 1932, publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del día siguiente.

3. Título séptimo, “De los contratos de seguros”, del libro segundo ya citado antes, artículos 392 a 448, que fueron derogados

¹ *Código de comercio y leyes complementarias*, México, Editorial Porrúa, S.A., 1989, pp. 3 a 119 I.

por la Ley sobre el contrato de seguro del 26 de agosto de 1935, publicada el 31 siguiente en el *Diario Oficial* de la Federación.

4. Libro tercero, "Del comercio marítimo", integro, artículos 641 a 944, que fue derogado por la Ley de navegación y comercio marítimos del 10 de enero de 1963 y publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del 21 de noviembre del mismo año, en vigor un mes después de su publicación.

5. Título Primero, "De las quiebras", del libro cuarto, artículos 945 a 1037, que fueron derogados por la Ley de quiebras y suspensión de pagos del 31 de diciembre de 1942, publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del 20 de abril de 1943.

6. Se le agregó el título cuarto, "Del procedimiento arbitral", del libro quinto, "De los juicios mercantiles", artículos 1415 a 1437, decreto por el que se reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Código de comercio, publicado en el *Diario Oficial* de la Federación del 4 de enero de 1989.²

Como podemos ver son muchos los cambios, además de los diversos proyectos que por cambiarlo desde 1914 hasta la fecha se han hecho, que nos hace pensar seriamente que ha llegado ya el tiempo para realizar tal cambio. Se pueden destacar entre tales proyectos aquel de 1929 "Proyecto para el nuevo Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos", y el que se hiciera de los cinco libros entre 1943 y 1955.³

Recientemente el Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, llevó a cabo un coloquio sobre "La reforma de la legislación mercantil", en el que participaron ilustres mercantilistas y maritimistas mexicanos, a través del cual su más importante organizador, Jorge Barrera Graf, quien nos señaló que se pretendía "...que especialistas en distintas materias de derecho mercantil, hagan críticas a la legislación vigente y formulen propuestas, generales o detalladas, de supresiones, modificaciones y adiciones a ella".⁴

Por supuesto, que el Código de comercio mexicano tienen antecedentes claros en el Código español del 22 de agosto de 1885, aún

² "Decreto por el que se reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones del Código de Comercio", *Diario Oficial*, México, Secretaría de Gobernación, 4 de enero de 1989, pp. 7 a 9.

³ Mantilla Molina, Roberto L., *Derecho mercantil. Introducción y conceptos fundamentales*. Sociedades, México, Editorial Porrúa, S.A., 1961, pp. 17 a 19.

⁴ Barrera Graf, Jorge, "A manera de prólogo", *La reforma de la legislación mercantil*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Editorial Porrúa, S.A., 1986, p. XIII.

vigente. Pero tiene elementos del Código italiano de 1882, del que toma los actos de comercio, que no tienen el Código español.⁵

Por otra parte, toma del Código español de 1829, obra de Pedro Sainz de Andino, lo relativo a la comisión, y a través de él y del Código de comercio mexicano de 1884, así como del Código Lares de 1854, recibe la influencia del Código napoleónico de comercio de 1807.⁶

A nosotros nos interesa en particular lo relativo al comercio marítimo, que se incluyó en el libro tercero, “Del comercio marítimo”, que abarcaba del artículo 641 al 944.⁷

Dicho libro se integraba por cinco títulos:

- I. De las embarcaciones.
- II. De las personas que intervienen en el comercio marítimo.
- III. De los contratos especiales del comercio marítimo.
- IV. De los riesgos, daños y accidentes del comercio marítimo.
- V. De la justificación y liquidación de las averías.

A su vez, algunos de los títulos tienen diversas divisiones en capítulos:

II.

1. De los navieros.
2. De los capitanes.
3. De los oficiales y tripulación del buque.
4. De los sobrecargos.

III.

1. Del contrato de fletamento. De las formas y efectos del contrato de fletamento.
2. De los derechos y obligaciones del fletante.
3. De las obligaciones del fletador.
4. De la rescisión total o parcial del contrato de fletamento.
5. De los pasajeros en los viajes por mar.
6. Del conocimiento.
7. Del contrato a la gruesa o préstamo a riesgo marítimo.
- 8.) De los seguros marítimos. De la forma de este contrato.

⁵ Mantilla Molina, Roberto L., *op. cit.*, p. 17.

⁶ *Idem.* pp. 14 a 17.

⁷ *Código de comercio*, México, Secretaría de Estado y del Despacho de Justicia e Instrucción Pública, 1906. 330 pp. Lo relativo al libro tercero se encuentra en las pp. 135 a 219.

9. De las cosas que pueden ser aseguradas y su evaluación.
10. Obligaciones entre el asegurador y el asegurado.
11. De los casos en que se anula, rescinde a modifica el contrato de seguro.
12. Del abandono de las cosas aseguradas.

IV.

1. De las averías.
2. De las arribadas forzosas.
3. De los abordajes.
4. De los naufragios.

V.

1. Disposiciones comunes a toda clase de averías.
2. De la liquidación de las averías gruesas.
3. De la liquidación de las averías simples.

Si revisamos el libro tercero del Código español de 1885, veremos que su contenido es casi igual que al de nuestro viejo Código en esta materia del comercio marítimo, por lo mismo se puede decir que no sólo es su antecedente, sino que nuestro instrumento jurídico en el caso de este libro prácticamente es una copia de su antecedente.⁸

Ahora bien, nuestro gobierno decidió preparar una legislación marítima específica, orientada al desarrollo de la marina mercante y del comercio marítimo, basado en el Programa del Progreso Marítimo iniciado por el presidente Adolfo Ruiz Cortines, que fue conocido de manera más popular como “La marcha al mar”, y que el presidente Adolfo López Mateos continuara. Para ello, invitó a Raúl Cervantes Ahumada a formular el proyecto de ley para la navegación marítima mercante, quien acababa de preparar para Centroamérica el “Código marítimo uniforme para los países centroamericanos”, por acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y que sirvió de base al proyecto elaborado por él para nuestro país.⁹

La comisión creada por la Secretaría de Marina, allegó más material lo que obligó al autor del proyecto a reelaborarlo, dándole el nombre de “Ordenanzas de la Marina Mercante”, pues según el pro-

⁸ Menéndez Menéndez, Aurelio y Juan Luis Iglesias Prada. “Código de comercio. Libro III. Del comercio marítimo”, *Código de las leyes marítimas*, Madrid, 1980, pp. 45 a 102, es decir del artículo 573 al artículo 869.

⁹ Salgado y Salgado, José Eusebio, *El desarrollo de la marina mercante mexicana y sus problemas internos e internacionales*, México, 1967, p. 167.

pio autor manifiesta, siguió “. . . en dicha terminología una vieja tradición hispano mexicana”.¹⁰

Por su parte el Senado de la República había preparado un anteproyecto sobre el mismo tema, preocupado por la urgente necesidad de poner al día nuestra legislación marítima nacional. A la discusión del mismo fue invitado Cervantes Ahumada, quien lo objetó por los graves errores que tenía, presentando así su proyecto, que se sometió a una Comisión del cuerpo colegiado del Congreso de la Unión, el que lo transformó, al igual que lo hiciera la Cámara de Diputados, dando lugar a la vigente Ley de navegación y comercio marítimos.¹¹

No cabe duda que con la aprobación de dicha Ley por primera vez el Congreso ejerció su facultad establecida en el artículo 73, fracción XIII:

El Congreso tiene facultad:

“XIII. Para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y de guerra. . . ;”¹²

Disposición a través de la cual nuestra Constitución política y su antecedente la Constitución de 1857, le reconocen autonomía plena al derecho marítimo, es decir que no forma parte ni del derecho civil ni del derecho mercantil.

Ahora bien, ¿que puede decirse que ha pasado a partir de ese cambio?, yo considero que mucho, que es cierto que dimos un gran paso en la legislación marítima del país, pero no puedo dejar de reconocer que en muchos puntos el Código de comercio era más amplio en sus disposiciones que la vigente Ley, como ejemplo tenemos lo relativo a los capitanes, oficiales y tripulación del buque; del contrato de fletamento; del seguro marítimo; de los riesgos, daños y accidentes marítimos. De tal suerte que durante sus 73 años de aplicación en el comercio marítimo funcionó adecuadamente, aun cuando es claro que su contenido era insuficiente.

No cabe duda, como dice el gran maestro argentino Atilio Malvagni, nuestra Ley dio un gran paso al haber separado la legislación

¹⁰ Cervantes Ahumada, Raúl, *Ley de navegación y comercio marítimos*, México, Editorial Herrero, S.A., 1964. pp. 11 y 12 .

¹¹ *Idem.* p. 12.

¹² *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Editorial Porrúa, S.A., 1989, pp. 56 y 64.

marítima de aquella del Código de comercio, pero su posición científica no mejoró, pues tienen graves faltas como aquella que nos plantea en el artículo 1º, donde deja fuera a aquellos buques que participando en el proceso navegatorio no practican el comercio marítimo, así como muchos actos ligados con ellos, ejemplo de lo cual nos lo dan las dragas.¹³

Tampoco ha sido feliz y oportuna la distribución de sus materias, ya que, a pesar de que de su propio orden temático se desprende que hay una parte administrativa y otra de derecho privado, incluye en la primera disposiciones que corresponden a la segunda, como el caso del salario que se genera por el salvamento marítimo del buque y la carga, o viceversa, aquella obligación del astillero de recabar previamente de la autoridad marítima el permiso para construir el buque, lo que francamente corresponde a la primera y no a la segunda, donde se ha colocado.¹⁴

Además, Cervantes Ahumada, de quien todos los profesores de derecho marítimo en México somos alumnos, autor del proyecto original, nos señala sobre la Ley, tal como fuera aprobada, que:

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.¹⁵

Luego pues, la Ley de navegación y comercio marítimos deja de lado muchas figuras sobre las cuales hay un total vacío, como ejemplo podemos citar aquel que notoriamente llama la atención, ya que no se ha cuidado en forma debida lo relativo a los contratos de utilización de los buques, ya que se olvida por completo de la existencia del fletamento a tiempo (*time charter*), del cual no se ocupa para nada, ni legislación alguna en nuestro país, a pesar de que en México hay muchas instituciones públicas y privadas que lo emplean diariamente.¹⁶

¹³ Malvagni, Atilio, "Derecho de la navegación latinoamericana", *La marina mercante iberoamericana 1967*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1967, pp. 549 y 550.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, pp. 25 y 26.

¹⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio, *El fletamento a tiempo y por viaje de un buque tanque*, México, Petróleos Mexicanos, 1989, p. 93.

Asimismo, tampoco se ocupa del contrato de transporte de buques por mar o remolque, a pesar de que algunas autoridades digan lo contrario, ya que a lo que se refiere la Ley de navegación y comercio marítimos es al “servicio de remolque”, o sea el que se presta a los buques en los puertos nacionales para atracar o desatracar, amarrar o desamarrar, u otras maniobras conexas.¹⁷

Por otra parte, la Ley tiene varios defectos de técnica y metodología jurídicas a lo largo de su articulado, que sería largo enumerar, pero para no dejar de lado esta problemática citaremos algunos ejemplos de ello. En primer término tenemos el caso de la terminología empleada, muchas veces no es la apropiada o correcta, así le llama al titular del negocio marítimo “naviero”, cuando éste es el propietario del buque, es decir el que ejerce el derecho de propiedad sobre tal bien, debiéndole llamar “armador”, o sea la persona que hace navegar un buque por cuenta y riesgo propios, sea o no su propietario, de otra manera dicho, la persona que explota comercial y marítimamente la embarcación.

Tal problemática nos viene del derecho anglosajón, ya que en el idioma inglés tanto el naviero, como el armador se designan con un solo término *shipowner*, sin embargo, hoy día los tribunales ingleses y norteamericanos solicitan que se les aclare en las demandas si el *shipowner* es el naviero o propietario del buque que está actuando como armador, o bien se trata del armador no propietario que lo tiene bajo el contrato de arrendamiento o locación a casco desnudo (*bareboat charter*).

Al agente marítimo, representante del armador fuera de su sede, le designa también consignatario de buques, con lo que nos lleva a confundirlo con el consignatario de las mercancías, término que exclusivamente se deja hoy día para éste y no para aquél. También en otras ocasiones les llama agentes del naviero, con lo que vemos desconoce el significado de la terminología.¹⁸

Otro grave error de técnica jurídica lo tenemos en el artículo 233, donde se hace un reenvío a una Ley que se está derogando:

Aún cuando la póliza se haya extendido contra todo riesgo, salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y

¹⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio, “La legislación marítima mexicana”, *Pemex-Lex*, México, Petróleos Mexicanos, núms. 7-8, enero-febrero de 1989, p. 11.

¹⁸ *Idem*, pp. 11 y 12.

daños motivadas por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio.¹⁹

Esto es realmente absurdo, pues un jurista señalaría la inconveniencia de efectuar un reenvío a una disposición que se está derogando, como nos lo indica el artículo 2º transitorio de la Ley vigente:

“Se derogan los artículos del libro tercero del Código de Comercio [entre los cuales se encuentran precisamente el 831] y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento”.²⁰

En todo caso, si tal disposición se creía necesaria, debió incluirse en el mismo artículo 233 como sigue:

Aún... por cualquiera de las causas siguientes:

- I. Cambio voluntario de derrotero de viaje, o de buque, sin expreso consentimiento de los aseguradores;
- II. Separación espontánea de un convoy, habiéndose estipulado que iría en conserva con él;
- III. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro;
- IV. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento o al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores y fletadores;
- V. Riesgos de guerra;
- VI. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas;

En cualquiera de estos casos, los aseguradores harán suyo el premio, siempre que hubiere empezado a correr el riesgo.²¹

Ahora bien, las ocasiones en que ha sido necesario modificar o reglamentar la ley vigente, tampoco han sido afortunadas u oportunas, por ejemplo las publicadas en el *Diario Oficial* de la Federación de 22 de diciembre de 1975, las podemos calificar de simple “parche jurídico” incongruente e incompleto, ya que si se examinan detenidamente, podrá verse que son una burda copia, notoria y textual, de varios artículos de la Ley de vías generales de comunicación de 30 de diciembre de 1939, así como del Reglamento de operación en los puertos de Administración Estatal, del 26 de abril de 1975.

¹⁹ “Ley de navegación y comercio marítimos”, *Código de comercio y leyes complementarias*. . . , p. 532.

²⁰ *Idem*, p. 543.

²¹ *Código de Comercio* . . . , p. 190.

Respecto de la reforma publicada en el *Diario Oficial* de la Federación del 29 de diciembre de 1982, relativa a la hipoteca marítima, debemos recordar aquellos graves errores que destacó Ramón Esquivel Ávila en su ponencia "Derecho Marítimo", en el Coloquio sobre la reforma de la legislación mercantil.²²

1. La hipoteca naval pasó del 7º al 8º lugar dentro de los privilegios marítimos, aclarando además que no se trata ya de un privilegio, pues lo saca de su listado, sino de un crédito con garantía real.

2. Los convenios adoptados internacionalmente sobre la hipoteca naval: Convención internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, del 10 de abril de 1926, y la del mismo nombre del 27 de mayo de 1967, le dan a la hipoteca el 6º lugar dentro de los privilegios marítimos. Cosa que se reafirma en el artículo 5º del Proyecto de articulado de un convenio sobre privilegios marítimos e hipoteca naval, adoptado en el V Periodo de Sesiones del Grupo Intergubernamental Mixto OMI/UNCTAD de expertos en privilegios marítimos e hipoteca naval y cuestiones conexas, celebrado del 12 al 20 de diciembre de 1988. Desde luego, México no es parte de tales convenios.²³

3. No se le da en la Ley el marco obligacional que le corresponde, como se hace en otros derechos, porque se presupone la aplicación de derecho común, sin tener que fundamentar tal presunción jurídicamente. Como se hace en otros países latinos, así en España existe la Ley de Hipoteca Naval del 21 de agosto de 1893; el Código de comercio panameño de 1916, regula todo lo relativo a la figura, capítulo V, "De la hipoteca naval", título IV, "Del crédito marítimo y de sus respectivos privilegios", del libro segundo, "Del comercio marítimo", artículos 1512 a 1526; la Ley de navegación argentina, del 15 de enero de 1973, sección 5a. "De la

²² Esquivel Ávila, Ramón, "Reforma a la Legislación Mercantil. Derecho Marítimo". *La reforma de la legislación mercantil...*, pp. 179 a 181.

²³ Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes et Protocole de signature, Bruxelles, 10 avril 1926, et Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, Bruxelles, 27 mai 1967. *Conventions Internationales de Droit Maritimes. Textes*, Bruselas, Comité Marítimo, 1979, pp. 41 a 46 y 111 a 117.

Última lectura del Proyecto de articulado de un convenio sobre privilegios marítimos e hipoteca naval. Nota presentada por las Secretarías de la OMI y la UNCTAD. *JIGE (VI)/2*. Londres, Organización Marítima Internacional, 1º de marzo de 1989, pp. 4 y 5.

hipoteca naval”, del capítulo IV, “Del crédito naval”, del título III, “Del ejercicio de la navegación y del comercio por agua”, hace lo mismo; finalmente, el Código de comercio chileno, cuyo libro III, “De la navegación y el comercio marítimo”, fuera reformado por la Ley 18 680 publicada en el *Diario Oficial* de 11 de enero de 1988, así como la Ley 3 500 sobre hipoteca de naves derogada por tal ley, incluye en su título III, “De los privilegios y de la hipoteca naval”, lo relativo a esta importante figura jurídica que el derecho civil facilitara al derecho marítimo.²⁴

Ejemplos todos los anteriores que nos hablan de la necesidad de que nuestra ley contenga una regulación más amplia de la institución de la hipoteca naval, además acorde con la realidad nacional e internacional.

4. Se establece, absurdamente, la posibilidad de que el gravamen hipotecario ocupe el primer lugar frente a otros privilegios, siempre que el acreedor hipotecario otorgue fianza u otra garantía que cubra a los privilegios superiores en rango. Dicha garantía deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, con la autorización de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, Hacienda y Crédito Público y del Trabajo y Previsión Social, autorización que requiere de tiempo para contar con ella, sin que se haya tomado en cuenta que el uso del crédito requiere ser inmediato.

No debe olvidarse el que los créditos crecen día con día en valor, con lo que ello llevaría a la necesaria puesta al día de tal fianza, lo que será difícil de llevar a cabo, además de que al otorgarla estamos ya recargando los gastos financieros de la hipoteca marítima. Por otra parte, se le olvidó al legislador que el primer crédito privilegiado, es decir el de los trabajadores, es irrenunciable por disposición constitucional, artículo 123, así como por la Ley federal del trabajo vigente, lo que puede en un momento dado hacer imposible, prácticamente, el que la hipoteca marítima ocupe el primer lugar entre los privilegios marítimos.²⁵

²⁴ Menéndez Menéndez, Aurelio y Juan Luis Iglesias Prada, “Ley de hipoteca naval, de 21 de agosto de 1893”, *Código de las leyes marítimas...*, pp. 1729 a 1739; “Código de comercio de Panamá del año de 1916”, *La marina mercante iberoamericana 1967...*, pp. 806 y 807; *Ley de navegación y legislación concordante*, Buenos Aires, La Ley, S.A., 1978, pp. 64 a 66; Cornejo Fuller, Eugenio, et al., *Código de comercio. Libro III de la navegación y el comercio marítimos*, Valparaíso, Ansieta, Cornejo y Guzmán, 1988, pp. 25 a 30.

²⁵ Ver el trabajo de investigación de tesis de: Acosta García, Miguel y Gustavo Chávez Servín, *La hipoteca naval en México*, México, ENEP Acatlán, UNAM, 1988, III y 320 pp.

Ahora bien, respecto de su reglamentación, tenemos el que no se inscriban en el Registro Público Marítimo Nacional aspectos que lo requieren para que haya sobre ellos el control necesario, pero sobre todo, para garantizar la acción de terceros de buena fe, nos referimos, entre otros muchos, al uso de los contenedores, barcazas o gabarras, plataformas de exploración o explotación.

El registro, además, parece ser una institución creada simplemente para fines estadísticos, pues no se refieren las disposiciones asentadas en la ley al efecto jurídico de la inscripción en el Registro y las consecuencias de su falta, es decir, que no surte efectos contra terceros, artículos 96 y 97 de la ley, a pesar de que su reglamento específico si lo señale en su artículo 4º, que los actos y documentos ahí inscritos pueden oponerse a terceros, ya que al rebasar el ámbito que le corresponde a un reglamento, su alcance puede ser impugnado.

Luego, ha llegado el momento de elaborar una nueva legislación marítima en nuestro país, que a partir de las bases constitucionales respectivas, sea uniforme y única, y no se tenga que acudir, como hoy día lo hace cualquiera a tantas leyes y reglamentos, pudiéndose destacar las siguientes:

1. Ley orgánica de la administración pública federal, de 24 de diciembre de 1976.
2. Ley de vías generales de comunicación, de 30 de diciembre de 1939.
3. Ley para el servicio de cabotaje, interior del puerto y fluvial de la república, de 4 de enero de 1929, y su reglamento del 7 de agosto de 1941.
4. Reglamento de Yates, de 18 de julio de 1940.
5. Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales, de 30 de abril de 1946.
6. Reglamento de operación en los puertos de administración estatal, de 2 de abril de 1975.
7. Reglamento del servicio de pilotaje, de 14 de febrero de 1980.
8. Reglamento del registro público marítimo nacional, de 21 de agosto de 1980.
9. Ley para el desarrollo de la marina mercante mexicana, de 22 de diciembre de 1980, y su reglamento de los capítulos tercero, cuarto y quinto, norma de la reserva de carga, de 15 de septiembre de 1981.

10. Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional del 6 de julio de 1989.

11. Reglamento del padrón de abanderamiento mexicano, de 26 de febrero de 1986.

12. Ley federal del mar del 18 de diciembre de 1985.

13. Ley general de bienes nacionales, de 23 de diciembre de 1981, y su reglamento de la zona federal marítimo-terrestre y de los terrenos ganados al mar, de 14 de junio de 1982.

14. Ley federal del trabajo, de 23 de diciembre de 1969.

15. Ley aduanera, de 28 de diciembre de 1981, y su reglamento, de 17 de junio de 1982.

16. Ley para promover la inversión mexicana y regular la inversión extranjera, de 26 de febrero de 1973, y su reglamento, de 15 de mayo de 1989.

17. Ley general del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, de 23 de diciembre de 1987, y su reglamento, de 8 de junio de 1988.²⁶

A estas disposiciones necesariamente se habrán de agregar los convenios o tratados internacionalmente de carácter marítimo, debidamente ratificados por nuestro Gobierno, y que por ende nos obligan, sean éstos bilaterales o multilaterales, que hoy día pasan ya los cincuenta.²⁷

Ahora bien, si tomamos en cuenta que hay empresas de participación estatal mayoritaria, que actúan en el medio marítimo, éstas deberán de aplicar además sus propias leyes, reglamentos y normas que les rigen de manera específica, como ejemplo podemos recordar aquí los casos de Petróleos Mexicanos, Compañía de Subsistencias Populares, Fertilizantes Mexicanos, Comisión Federal de Electricidad y otras que sería largo enumerar.

Todo lo cual nos haría pensar que tenemos una legislación sobre derecho marítimo completísima, pero no es así, si tomamos en cuenta, que ni la Ley de navegación y comercio marítimos está completa, como ya lo hemos visto.

Por ello al celebrar hoy el centenario de vigencia de nuestro viejo Código de comercio, tenemos que señalar que nuestra marina mercante no se ha desarrollado como se esperaba al emitirse la Ley de navegación y comercio marítimos, para ello damos a continuación un cuadro ejemplificativo de los últimos seis años:

²⁶ Este aspecto lo trataré en "La legislación marítima mexicana"... pp. 5 a 14 (en preparación).

²⁷ *Ibidem*.

Cuadro Núm. 1: Desarrollo de la marina mercante mexicana*

| Años ^a | Unidades | T.R.B. ^b | Edad promedio años | Tonelaje en construcción ^c |
|-------------------|----------|---------------------|--------------------|---------------------------------------|
| 1983 | 94 | 1,263,607 (61) | 10.9 | 188,010 (41) |
| 1984 | 95 | 1,232,541 (63) | 11.0 | 181,400 (69) |
| 1985 | 97 | 1,341,748 (56) | 12.3 | 170,000 (71) |
| 1986 | 97 | 1,316,480 (58) | 11.8 | 224,456 (61) |
| 1987 | 89 | 1,215,170 (64) | 11.3 | 234,504 (53) |
| 1988 | 90 | 1,177,148 (69) | 11.4 | 188,026 (36) |

Interpretando el cuadro podemos concluir que el tonelaje de la marina mercante nacional registrada en el pabellón mexicano, de buques de más de 1,000 toneladas de registro bruto, ha caído a una cifra casi equivalente a la que se poseía en 1982, y con un promedio de edad desmejorada, ya que para ese mismo año era de 9.7 años. El sector que más bajas ha resentido es el privado, por lo que el sector estatal ha visto aumentar su participación.²⁸

Por otra parte, el famoso proyecto de abanderamiento previsto a través del padrón de abanderamiento mexicano ha sido un fracaso total, ya que de 33 barcos registrados en él con 513,145 toneladas de registro bruto, muy pocos han obtenido el pabellón nacional en definitiva, además de que 10 de esas embarcaciones fueron ya vendidas a armadores extranjeros, sin que se hayan aplicado las sanciones previstas para ello en el Reglamento del padrón de abanderamiento mexicano, es decir la devolución de los beneficios y exenciones de que disfrutaron durante el tiempo que estuvieron inscritos en el padrón.²⁹

Asimismo, al 1º de enero de 1988 existían 29 buques con 413,293 toneladas de registro bruto bajo pabellones de libre regis-

* Fuente: "México", *La marina mercante iberoamericana 1988*, Buenos Aires, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 1988, p. 157.

^a Cada año está referido al 1º de enero.

^b T.R.B. tonelaje de registro bruto y la cifra entre paréntesis es el porcentaje estatal.

^c La cifra entre paréntesis es el porcentaje de la construcción en astilleros nacionales.

²⁸ "México". *La marina mercante iberoamericana 1988...*, p. 157.

²⁹ *Idem*, pp. 162 y 163.

"Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano". *Código de comercio y leyes complementarias...*, p. 584, artículo 30.

tro o de registro abierto, antes llamados de conveniencia, aun cuando las empresas Transportación Marítima Mexicana (TMM) y Tecomar, tenían registrados buques en el pabellón británico y en el pabellón de la República Federal de Alemania respectivamente. Prácticamente el 70% de los buques antes citados estaban registrados en los pabellones de Panamá y Liberia.³⁰

Luego puede decirse que, prácticamente, descontando los buques vendidos, teníamos bajo pabellón extranjero 413,293 toneladas de registro bruto, que sumados a los que tenemos bajo pabellón nacional, nuestra marina mercante al 1º de enero de 1988 tenía 1,590,441 toneladas de registro bruto, siendo una lástima que poco menos de la tercera parte de nuestra marina mercante se halle bajo pabellón extranjero, 27%, además de que su edad promedio sea mucho más baja que la registrada en nuestro país: 8.9 años.³¹

Entre las muchas causas de la salida de embarcaciones de nuestro pabellón, podemos citar como principales las siguientes:

1. Crisis económica, derivada de la elevada deuda externa.
2. Pago de salarios más bajos en los pabellones de libre registro.
3. Costos de operación más bajos en tales banderas.
4. Inexistencia de leyes laborales y marítimas en esos países.
5. Inexistencia de seguridad social en tales Estados.
5. Inexistencia de impuestos en esas naciones.
7. Cuotas de registro bajas en los registros abiertos.
8. Posibilidad de lucro excesivo y facilidades comerciales en tales países.³²

Con lo que tenemos que reconocer de nueva cuenta, que urge una legislación marítima y uniforme al día que propenda al desarrollo de la marina mercante mexicana, y por ende al fortalecimiento del comercio marítimo, con ello celebraremos más apropiadamente este primer centenario del Código de comercio. Pero, es necesario, para completar esa moderna legislación, la creación de los tribunales marítimos en nuestro país, y que ya no se tenga que recurrir, como ahora, a tribunales extranjeros para resolver

³⁰ "Barcos iberoamericanos bajo otros pabellones". *La marina mercante iberoamericana 1988* . . . , pp. 232 a 243.

³¹ *Ibidem*.

³² Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques de 7 de febrero de 1986", *Anuario mexicano de relaciones internacionales 1987*, 36 pp. (en prensa).

nuestras diferencias, todo por la inexistencia de tales órganos jurisdiccionales.

Para concluir, podemos afirmar que:

1. Debe reformarse la legislación marítima, con autonomía plena
2. Deben realizarse estudios doctrinales que fundamenten las reformas legislativas.
3. No debe improvisarse, ni copiar modelos extranjeros, de fácil copia pero ajenos a nuestra realidad.
4. Deben llevarse a cabo investigaciones acuciosas por expertos maritimistas para lograr el fin deseado.
5. Deben escucharse, haciéndolos formar parte de las comisiones de estudio, a los profesores de derecho marítimo nacionales, atendiendo sus recomendaciones y llevando a cabo las reformas que se proponen, siguiendo los textos preparados por tales profesores. En este sentido podemos recordar el éxito obtenido en Argentina y Chile con la Ley de navegación y el nuevo libro III del Código de comercio de esos países, elaborados precisamente por profesores de la talla de Atilio Malvagni, Eugenio Cornejo Fuller, José Tomás Guzmán Salgado, Ricardo San Martín Padovani y José Domingo Ray.
6. Deben crearse, como complemento indispensable, los tribunales marítimos encargados de aplicar esa moderna legislación.

De esta suerte se darán los pasos decisivos para alcanzar una legislación marítima avanzada y completa, fortalecida con la existencia de tribunales marítimos.

Por ser, haber sido y seguir siendo México un país marítimo por naturaleza, gracias a su ubicación geográfica en medio de los dos grandes océanos, Atlántico y Pacífico, estamos obligados a legislar adecuadamente en todo lo marítimo, con lo que podremos decir como Justo Sierra O'Reilly al concluir sus Lecciones de Derecho Marítimo Internacional, escritas en 1854:

Conquistando para sí la nación mexicana todos los derechos marítimos que hasta aquí hemos recorrido, obtendrá al fin el lugar que le corresponde, y una vez cimentados sólidamente podremos sus hijos decirle, llenos de profunda emoción, lo que el romano a la libertad de su patria: esto perpetúa.