

NECESIDAD DE DIFUNDIR Y PROMOVER EL ESTUDIO DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO

Francisco Xavier MANZANERO ESCUTIA

SUMARIO: I. *Introducción.* II. *Terminología empleada en cuanto al nombre de esta disciplina.* III. *Especialidad del Derecho Marítimo.* IV. *Ubicación del Derecho Marítimo dentro del Derecho Mexicano y sus relaciones con el Derecho Internacional.* V. *Materias comprendidas dentro del estudio de esta disciplina.* VI. *Conclusiones.*

I. INTRODUCCIÓN

No obstante la gran trascendencia e innegable importancia del Derecho Marítimo y a pesar de que México es y ha sido un país envuelto en una intensa actividad marítima, debido principalmente a su privilegiada situación geográfica y a la extrema riqueza de sus recursos naturales, desafortunadamente al Derecho Marítimo, como disciplina, rama o materia de estudio del Derecho en general, no se le ha dado en nuestro país la importancia y el lugar que merece.

Es suficiente con observar, aunque sea someramente, el mapa de la República Mexicana para comprender lo anterior, pues es evidente que un país que cuenta con litorales tan largos que llegan a medir cerca de 10,000 kilómetros, y que tiene mares que en la actualidad y de acuerdo a los espacios marinos reconocidos por el Derecho Interno y por el Derecho Internacional comprenden una superficie aproximada de 2,892,000 kilómetros cuadrados —incluyendo mar territorial, zona contigua y zona económica exclusiva, en términos de las disposiciones aplicables de la Ley Federal del Mar y de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONFEMAR), aprobada en Montego Bay, Jamaica, el 10 de diciembre de 1982 y ratificada por el Senado de la República—, es

y debe ser un país marítimo por excelencia. Además, considerando que México posee una gran riqueza de recursos naturales, principalmente petroleros y pesqueros, resulta obvio y plenamente explicable que nuestro país tenga, como ya se ha dicho, una intensa actividad marítima.

Lo anterior sin considerar que con la celebración del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica por parte de nuestro país, que entró en vigor el 1o. de enero de 1994, se ha incrementado y se incrementará aún más de manera muy considerable el tráfico mercantil con los Estados Unidos de América y con Canadá, cuyo tráfico comercial requiere —por lo que hace al movimiento de carga, productos y mercaderías de mucho volumen y a gran escala—, del transporte marítimo, cuyo estudio evidentemente también es materia propia del Derecho Marítimo.

A manera de ejemplo, basta apuntar que la cátedra de Derecho Marítimo fue fundada aproximadamente por el año de 1952 en la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México y que actualmente sólo se imparte en contadas escuelas de derecho del país, en algunas ocasiones como materia obligatoria, y en otros casos como simple materia optativa, pero en algunas escuelas ni siquiera se considera dentro del plan de estudios, como lamentablemente ocurre con nuestra Escuela Libre de Derecho.

El anterior fenómeno tal vez resulta de algún modo explicable aunque sea sólo parcialmente, mas no justificable, por las siguientes razones: en primer lugar, porque si bien es cierto que existe una profusa doctrina y bibliografía sobre Derecho Marítimo, estas fuentes de conocimiento por regla general no son propias del Derecho Mexicano, sino que en su mayoría son obra de autores y tratadistas extranjeros. Además de lo anterior, encontramos como segunda razón el hecho de que en México en realidad hay muy pocos abogados y maestros interesados en el estudio de esta disciplina, habiendo muy pocos especialistas que cuenten con experiencia en esta importante e interesantísima rama del Derecho.

Como quiera que sea, debe encontrarse una pronta y adecuada solución a esta situación y para ello, desde mi punto de vista muy personal, debería de empezarse por incluir de manera obligatoria el estudio del Derecho Marítimo en todas las escuelas de Derecho

del país, como materia que forme parte integrante del plan de estudios o de las asignaturas que deben cursarse para alcanzar el grado académico de abogado o licenciado en Derecho, según sea el caso, máxime que en México tenemos la posibilidad de contar con bibliografía extranjera y nacional sobre esta materia, aunque esta última sea escasa, y porque igualmente contamos con diversas disposiciones legales, reglamentarias y de otro tipo sobre el particular, como la Ley de Navegación y la Ley de Puertos, así como las diversas convenciones o tratados internacionales aplicables en materia de Derecho Marítimo, algunos de los cuales han sido ratificados por México.

Hechos los anteriores comentarios, a continuación pasaré a tratar de una manera muy superficial, elemental y con fines meramente ilustrativos, algunos de los aspectos de la materia que nos ocupa que me parecen de interés, a fin de que se comprenda de la mejor manera y en el lapso más breve que sea posible, el por qué al Derecho Marítimo de manera general se le denomina como tal, el por qué se considera que es un derecho especial, cuál es su situación frente al Derecho Público, frente al Derecho Privado y frente al Derecho Internacional, y finalmente mencionaré cuáles son las principales materias o temas que son objeto de su estudio.

II. TERMINOLOGÍA EMPLEADA EN CUANTO AL NOMBRE DE ESTA DISCIPLINA

La terminología más comúnmente utilizada en todo el mundo respecto de la disciplina que nos ocupa, es precisamente la de Derecho Marítimo, ya sea en español o en otros idiomas como el inglés (*Maritime Law or Admiralty*), o el francés. Igualmente se han empleado otros términos o denominaciones diferentes para referirse a esta misma materia, tales como Derecho de la Navegación, Derecho del Mar e inclusive por ahí algún autor ha usado el término Derecho Oceánico. Sin embargo, en mi opinión lo más correcto y, por lo tanto, lo preferible, es hablar de Derecho Marítimo que es, como ya se ha dicho, el término de aceptación más generalizado y más comúnmente utilizado.

Algunos autores hablan del Derecho de la Navegación y para tal efecto distinguen entre navegación aérea y navegación por

agua, aclarando que por lo que respecta al tema que nos ocupa, el Derecho de la Navegación sólo debe ceñirse, en estricto sentido, a la navegación por agua y, abundando al respecto, igualmente distinguen a la navegación marítima de la navegación fluvial. Lo anterior es correcto pero es preferible hablar de Derecho Marítimo, pues el Derecho de la Navegación no es tan amplio como el Derecho Marítimo que comprende a otros aspectos inherentes a esta disciplina que no están incluidos en estricto sentido en el acto mismo de la navegación, como podrían ser, por ejemplo, los contratos de construcción de barcos, las maniobras portuarias de carga y descarga, etcétera.

Por su parte, otros autores hablan de Derecho del Mar, pero una vez más en estricto sentido no es lo mismo el Derecho Marítimo que el Derecho del Mar, aunque evidentemente ambas ramas guardan muy estrecha relación entre sí. Aquí, de nueva cuenta encontramos que el Derecho Marítimo es, en mi opinión, más amplio que el Derecho del Mar, que básicamente implica el estudio de los diferentes espacios marinos y zonas marinas como podrían ser el mar territorial, cuya extensión es de 12 millas marinas; la plataforma continental; la zona contigua, cuya extensión es de 24 millas marinas; la zona económica exclusiva, cuya extensión es de 200 millas marinas; la zona conocida como alta mar y los fondos marinos.

Naturalmente, las anteriores extensiones son las reconocidas por el Derecho Internacional, a través de la ya citada CONFEMAR, y han sido incorporadas al Derecho Mexicano por la Ley Federal del Mar en los artículos 25, 43, 50 y demás aplicables.

Obviamente el mar es el escenario principal en el que tienen lugar la mayoría de las relaciones, actos y hechos jurídicos materia del estudio del Derecho Marítimo, sin excluir por supuesto a otras aguas o cuerpos de agua navegables como los ríos, canales, lagos, mares interiores, etcétera.

Por lo tanto y sin dejar de reconocer la clara y estrechísima relación que existe entre el Derecho del Mar y el Derecho Marítimo, de nueva cuenta considero que es más recomendable usar el término Derecho Marítimo.

III. ESPECIALIDAD DEL DERECHO MARÍTIMO

Si uno estudia con detenimiento todas y cada una de las instituciones, figuras, contratos o situaciones que son materia del Derecho Marítimo, de manera necesaria se concluirá que se trata de un Derecho con rasgos muy especiales o particulares. Por esta razón, la doctrina dominante acepta y concluye que esta rama del derecho está influenciada e investida de un elocuente particularismo o especialidad. Como ejemplo de lo anterior, basta citar algunos aspectos como los contratos de fletamento en todas sus modalidades, la operación y funcionamiento de las sociedades clasificadoras, los contratos de construcción de barcos, así como el equipo y avituallamiento de ellos, los ajustes para el caso de averías a la gruesa, reglas de navegación, abordajes, operaciones de rescate para el caso de naufragios, contratos de remolque, contratos de seguro marítimo en todas sus modalidades, limitación de responsabilidad, etcétera.

Consecuentemente, debe concluirse que el Derecho Marítimo es un derecho especial, pero esto no significa que por tal razón carezca de importancia en cuanto a su estudio y práctica, sino todo lo contrario.

IV. UBICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO DENTRO DEL DERECHO MEXICANO Y SUS RELACIONES CON EL DERECHO INTERNACIONAL

Uno de los temas sobre los que más se ha escrito y discutido dentro del derecho en general, es la distinción entre Derecho Privado y derecho Público, siendo conocidas por todos los estudiosos del Derecho las diferentes teorías que se han elaborado para tratar de explicar dicha distinción, tales como la Teoría Romana conocida con el nombre de Teoría de Interés en Juego, la Teoría de la Naturaleza de la Relación o Teoría del Plus-Valor, etcétera.

Naturalmente ninguna de las posturas que nos ocupan resuelve de manera satisfactoria la cuestión de la distinción entre el Derecho Privado y el Derecho Público, pero lo que sí es innegable es que dicha distinción, que tiene su fundamento en aspectos teóricos, reviste una importancia práctica fundamental para fines didácticos y de sistematización del derecho.

Con base en lo anterior, tradicionalmente en nuestro sistema jurídico se ha distinguido al Derecho Privado del Derecho Público. En efecto, dentro del Derecho Privado encontramos, a nivel interno, básicamente al Derecho Civil y al Derecho Mercantil y, a nivel internacional, al Derecho Internacional Privado. Por otro lado, dentro del Derecho Público encontramos, a nivel interno, al Derecho Constitucional, al Derecho Administrativo, al Derecho Penal y al Derecho Procesal, en tanto que a nivel internacional, encontramos al Derecho Internacional Público.

Hemos hecho alusión a las anteriores nociones elementales, para tratar de encuadrar dentro del Derecho Positivo Mexicano e igualmente con fines meramente didácticos y de sistematización, al Derecho Marítimo.

En el caso específico del Derecho Marítimo, encontramos que es una disciplina difícil de encuadrar en forma radical, tajante y definitiva dentro de la anterior clasificación, toda vez que el Derecho Marítimo tiene rasgos que son comunes tanto a las disciplinas del Derecho Privado como a las de Derecho Público, en el entendido de que tal identidad se da igualmente por lo que hace a las normas del Derecho Internacional.

A las normas del Derecho Marítimo tradicionalmente se les ha encuadrado, en cuanto a su estudio e inclusive en cuanto a su regulación, dentro del Derecho Mercantil que, como ya se ha dicho, forma parte del Derecho Privado. Igualmente, muchísimas normas de Derecho Marítimo por su naturaleza misma deben ser consideradas y de hecho lo son, en cuanto a su estudio y regulación, como normas de Derecho Administrativo el cual, reiteramos, forma parte del Derecho Público.

Lo anterior es aplicable a nivel interno, pero a nivel internacional encontramos también que muchos casos, actos y situaciones jurídicas que se presentan dentro del ámbito del Derecho Marítimo, son regulados en algunos casos por normas de Derecho Internacional Privado y en algunos otros por normas de Derecho Internacional Público.

No obstante todo lo anterior y en síntesis, podemos afirmar que a nivel interno, el Derecho Marítimo puede ser considerado tanto dentro del Derecho Mercantil, como dentro del Derecho Adminis-

trativo, no debiendo perderse nunca de vista el hecho de que como lo he sostenido a lo largo de este trabajo, el Derecho Marítimo en sí es una rama completa e independiente del Derecho, informada por principios especiales y particulares y, por lo tanto, el Derecho Marítimo merece un tratamiento y estudio individual como disciplina jurídica.

Ahora bien, por lo que hace a las relaciones del Derecho Marítimo con el Derecho Internacional en general, encontramos que el Derecho Internacional de manera irrefutable tiene y ejerce una tremenda influencia sobre el Derecho Marítimo. Esto se origina por la circunstancia de la clara y marcada nota internacionalista de las relaciones jurídicas que regula el Derecho Marítimo, lo cual ha hecho posible que cada vez con mayor frecuencia existan conjuntos de normas de Derecho Marítimo en forma de convenios internacionales abiertos a la ratificación y adhesión de los gobiernos de los diversos países marítimos del mundo, dentro de los cuales obviamente se encuentra México.

Existen varios tratados bilaterales en materia de Derecho Marítimo, pero cabe destacar por su importancia a diversos Convenios Internacionales que han ayudado en gran medida a la unificación del Derecho Marítimo a nivel internacional, sin dejar de nombrar la importante y loable labor que realizan diversos organismos internacionales oficiales, tales como el Comité Marítimo Internacional y algunos otros que se mencionarán más adelante.

De manera ejemplificativa, a continuación se hará referencia a algunos de los mencionados Convenios Internacionales en materia de Derecho Marítimo, algunos de los cuales han sido ratificados por nuestro país:

1. Unificación de Reglas en Materia de Abordaje (1910).
2. Unificación de Reglas en Materia de Asistencia y Salvamentos Marítimos (1910, modificado parcialmente en 1967).
3. Unificación de Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque (1924).
4. Convención Internacional celebrada en 1924 como un esfuerzo para desarrollar un sistema internacional relativo a la asignación de responsabilidades entre transportistas de carga

por mar y propietarios de carga, que culminó con las Reglas de la Haya en 1924, que entraron en vigor en 1931.

5. Unificación de Reglas Relativas a Inmunidad de Buques Propiedad del Estado (1926-1934).
6. Unificación de Reglas sobre Embargo Preventivo de Buques (1952).
7. Reglas conocidas como "Visby", expedidas en 1968 con la finalidad de modificar a las Reglas de la Haya. Las modificaciones contenidas en las Reglas Visby están en vigor en aquellos países cuyos gobiernos las han ratificado.
8. Reglas sobre Averías a la Gruesa, conocidas como Reglas York-Amberes (1974).
9. Nueva Convención para el Transporte de Mercaderías por Mar, conocidas como Reglas de Hamburgo (1978). Las Reglas de Hamburgo entraron en vigor un año después de la fecha en que se depositó el vigésimo instrumento gubernamental de ratificación de las mismas, en cuyo momento sustituyeron a las Reglas de la Haya-Visby, pero única y exclusivamente por lo que hace a los países que ratificaron las Reglas de Hamburgo.

Las Reglas de Hamburgo, a enero de 1993, habían sido ratificadas por veinte países que no tienen el carácter de auténticas potencias marítimas a nivel internacional, dentro de los que se encuentran Barbados, Botswana, Chile, Egipto, Hungría, Kenia, Lituania, Marruecos, Nigeria, Rumania, Senegal, Sierra Leona, Tanzania, Tunes, Uganda y Zambia.

Al 31 de julio de 1998, México no había ratificado aún tales Reglas.

10. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, adoptado en la ciudad de Hamburgo en 1979.
11. Convenio de Transporte Marítimo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de España (1980).
12. Convenio de Transporte Marítimo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Reino de los Países Bajos, firmado en la Haya en 1984.

13. Convenio entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Argentina sobre Transporte Marítimo (1984).
14. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, aprobado por el Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional el 20 de noviembre de 1981, cuyas enmiendas fueron promulgadas mediante Decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 12 de enero de 1988.
15. Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, adoptado en Ginebra, Suiza, en 1986, promulgado por Decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 17 de marzo de 1988.
16. Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC) adoptado en Ginebra, Suiza, en 1972, promulgado por Decreto publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 28 de agosto de 1989.
17. Decreto por el que se aprueba el Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América, que modifica al Acuerdo de Cooperación entre los dos gobiernos sobre la Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y otras Sustancias Nocivas del 24 de julio de 1980, concluido por canje de notas efectuado el 6 de diciembre de 1980 y el 20 de marzo de 1989, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 8 de febrero de 1990. El Decreto Promulgatorio de dicho Acuerdo de Cooperación se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el día 25 de enero de 1991.
18. Decreto por el que se aprueba el Acuerdo entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América sobre Búsqueda y Rescate Marítimo, del 7 de agosto de 1989, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 9 de febrero de 1990.
19. Decreto por el que se aprueba el Convenio número 166 y la recomendación número 174 sobre la Repatriación de la Gente de Mar, adoptados en la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en Ginebra, Sui-

za, el 7 de octubre de 1987, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 10 de agosto de 1990. El Decreto Promulgatorio del Convenio número 166 sobre la Repatriación de la Gente de Mar, se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el día 26 de marzo de 1991.

20. Decreto por el que se aprueba el Convenio número 164 sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente de Mar, adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo en Ginebra, Suiza, el 8 de octubre de 1987, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 7 de agosto de 1990. El Decreto Promulgatorio de dicho Convenio se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el día 25 de enero de 1991.
21. Decreto Promulgatorio del Convenio número 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en Puerto, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el día 25 de enero de 1991.
22. Decreto de Promulgación del Convenio Internacional de Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos, adoptado en la Ciudad de Bruselas, Bélgica, el 18 de diciembre de 1971. Dicho Decreto Promulgatorio se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el 9 de agosto de 1994.
23. Decreto de Promulgación del Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, cuyo Decreto Promulgatorio se publicó en el *Diario Oficial de la Federación* el 25 de agosto de 1994.
24. Decreto por el que se aprueba el texto de la Resolución A.735 (18) aprobada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional el 4 de noviembre de 1983, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 12 de enero de 1995.
25. Decreto de Promulgación del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos, 1990, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.

26. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
27. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1969, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
28. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1984 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
29. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1971, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
30. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
31. Decreto de Promulgación del Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre las Líneas de Carga, 1966, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de febrero de 1995.
32. Decreto de Promulgación de la Resolución A.735 (18), mediante el cual se enmiendan los artículos 16, 17 y 19 (b) del Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 8 de septiembre de 1995.
33. Decreto por el que se aprueban las enmiendas al Convenio Constitutivo y al Acuerdo de Explotación por la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por

Satélite (INMARSAT), publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 6 de noviembre de 1995.

34. Decreto de Promulgación del Tratado sobre Límites Marítimos entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 28 de enero de 1998.

35. Decreto por el que se aprueba el Convenio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República Argentina para Evitar la Doble Imposición e Impedir la Evasión Fiscal en Materia de Impuestos sobre la Renta Provenientes de la Operación de Buques y Aeronaves en el Transporte Internacional, publicado en el *Diario Oficial de la Federación* el 19 de junio de 1998.

Para concluir este apartado, también cabe mencionar, por su importancia, a diversos organismos internacionales que han contribuido y siguen contribuyendo a la unificación internacional del Derecho Marítimo. Entre ellos destacan el Comité Marítimo Internacional, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD), Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO).

V. MATERIAS COMPRENDIDAS DENTRO DEL ESTUDIO DE ESTA DISCIPLINA

A fin de que se tenga una mejor panorámica y una más clara perspectiva del amplísimo contenido del Derecho Marítimo y de la gran variedad de materias específicas y particulares que son objeto de su estudio, a continuación y con una intención meramente enunciativa, más no limitativa, mencionaré algunos de los temas y materias de estudio de esta disciplina, en el entendido de que el orden en que los mismos son expuestos no significa necesariamente su orden de importancia:

1. Concepto de Derecho Marítimo y referencias históricas de esta disciplina.

2. Espacios marítimos.
3. Autoridades marítimas.
4. Régimen administrativo aplicable a los puertos marítimos, incluyendo aspectos sanitarios, de aduanas, migratorios, de normatividad, concesiones, permisos, etcétera.

Sobre el particular, es decir, sobre el régimen de disposiciones administrativas aplicables al Derecho Marítimo, de manera meramente ejemplificativa y para demostrar la variedad y especialización de la disciplina que nos ocupa, me permito hacer referencia a las siguientes publicaciones:

a) Norma Oficial Mexicana NOM-032-SCT2/1995, para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, especificaciones y características para la construcción y reconstrucción de contenedores cisterna destinados al transporte multimodal de materiales de las clases 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 10 de diciembre de 1997.

Es importante considerar esta norma oficial mexicana, pues en lo atinente al transporte multimodal, naturalmente podría darse el caso de que algún segmento de tal transporte fuese por mar y, por lo tanto, se caería dentro del ámbito del estudio del Derecho Marítimo.

- b) Norma Oficial Mexicana NOM-012-SCT4-1994, lineamientos para la elaboración del plan de contingencias para embarcaciones que transportan mercancías peligrosas, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 29 de mayo de 1998;
- c) Norma Oficial Mexicana NOM-021-SCT4-1995, condiciones que deben cumplir las embarcaciones para el transporte de productos petroquímicos, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 15 de junio de 1998;
- d) Norma Oficial Mexicana NOM-011-SCT4-1994, especificaciones técnicas que deben cumplir las anclas para uso en embar-

- caciones, publicada en el *Diario Oficial de la Federación* el 10. de julio de 1998;
- e) Reglas por las que se establece el Sistema de Organización del Tráfico Marítimo en los accesos al puerto de Veracruz, Ver., publicadas en el *Diario Oficial de la Federación* el 17 de julio de 1998;
- f) Reglas mediante las que se establece el Sistema de Organización del Tráfico Marítimo en el puerto de Salina Cruz, Oax., y zonas adyacentes, publicadas en el *Diario Oficial de la Federación* el 20 de julio de 1998.
5. Estudio de los buques y demás embarcaciones, incluyendo su naturaleza jurídica, su régimen administrativo de bandera, matrícula y registro, así como su clasificación realizada por las sociedades especializadas en la materia, conocidas como sociedades clasificadoras.
 6. Modos de adquisición de propiedad del buque, incluyendo contratos de financiamiento que normalmente son garantizados mediante hipotecas constituidas sobre la propia nave, así como contratos de construcción de buques.
 7. Sujetos de Derecho Marítimo, incluyendo a los diversos intereses que podrían estar en juego, como los propietarios del buque, armador o naviero; propietarios de la carga; fletadores, capitán, tripulación, pilotos, estibadores, aseguradores, reaseguradores, corredores, etétera.
 8. Contratos de fletamento en todas sus modalidades, como fletamentos por viaje determinado o por tiempo determinado, o fletamentos de casco desnudo, entre otros,
 9. Régimen aplicable al transporte de carga y mercaderías por mar, con base en un conocimiento de embarque, incluyendo todo el régimen de riesgos que esto implica y las operaciones portuarias de carga y descarga.
 10. Averías particular y a la gruesa, incluyendo el fenómeno de la echazón.
 11. Naufragio, abordaje y arribada forzosa.
 12. Operaciones de remolque en sus distintas modalidades.

13. Régimen especial aplicable para el seguro marítimo, incluyendo el estudio de la gran variedad de diferentes pólizas de este tipo de seguro.
14. Limitación de responsabilidad.
15. Estudio de las situaciones que pueden presentarse en el caso de contaminación de los espacios marinos, ya sea por derramamiento de petróleo o de otras sustancias nocivas.
16. Estudio de las diferentes convenciones internacionales en materia de Derecho Marítimo, incluyendo el estudio mismo de los diferentes organismos internacionales especializados en Derecho Marítimo.
17. Régimen laboral especial y de riesgo de trabajo en el que se ven involucrados los diversos sujetos que intervienen en las relaciones de Derecho Marítimo.
18. Régimen de los gravámenes (embargos o hipotecas) constituidos sobre carga y/o barcos.

Los anteriores son algunos de los más importantes temas o materias de estudio del Derecho Marítimo, en el entendido de que varios de ellos son tan amplios en su contenido y alcance que a veces podrían llegar a ser incluso objeto de estudio de un curso completo.

VI. CONCLUSIONES

Después de haber leído las anteriores líneas, se comprende clara y diáfana el por qué de la elección de su título. En efecto, de la lectura de los apartados que anteceden, se concluye ineluctablemente que en realidad sí existe la necesidad de difundir y promover el estudio del Derecho Marítimo en México, lo cual no puede ni debe ser aplazado por más tiempo.

Ésta es, a mi modo de ver, la principal y más importante conclusión a que podemos llegar, no sin antes dejar de mencionar algunas otras conclusiones que no por ser de menor trascendencia deben pasar inadvertidas sino que, por el contrario, deben ser consideradas todas ellas en conjunto con la conclusión principal asentada líneas arriba.

Tales otras conclusiones son las siguientes:

1. El Derecho Marítimo es una rama completa del Derecho en General y, por lo tanto, debe ser materia de atención especial y de un estudio independiente.
2. No obstante lo anterior, a nivel interno el Derecho Marítimo contiene y está integrado por normas especiales tanto de Derecho Mercantil como de Derecho Administrativo y, por consiguiente, en un momento determinado podría encuadrarse como formando parte de tales ramas del Derecho.
3. Por su marcada nota internacionalista, el Derecho Marítimo se ve cada vez más influenciado y más estrechamente relacionado con el Derecho Internacional, siendo este fenómeno explicable por la celebración de un gran número de tratados y convenciones internacionales sobre diversas materias del Derecho Marítimo, que han contribuido a la unificación de esta rama del Derecho a nivel internacional.
4. México ha ratificado algunos de dichos instrumentos de Derecho Internacional.
5. El Derecho Marítimo es una materia jurídica de un contenido muy amplio y variado, pero a pesar de esto el Derecho Marítimo está investido e informado de un claro principio de especialidad.
6. Es pues necesario difundir y promover el estudio del Derecho Marítimo para que cada vez haya más abogados interesados y especializados en el estudio, conocimiento y práctica de tal rama del Derecho, máxime si consideramos y tomamos en cuenta que México está jugando actualmente un papel preponderante en el panorama marítimo internacional.

En efecto, un abogado mexicano especialista en Derecho Marítimo reconocido a nivel mundial, como es el doctor Ignacio Luis Melo Ruiz, fue designado Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, logrando la sede para México por un periodo de dos años que empezó el 1o. de enero de 1998 y culminará el 31 de diciembre de 1999.

Sobre el particular, cabe señalar que el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo fue fundado en Santa María de la Rabida, Huelva (España) el 24 de octubre de 1997 y que es un organismo reconocido a nivel internacional, pues en 1991 firmó un Convenio de Cooperación con el Comité Marítimo Internacional y en 1993 fue admitido como organismo consultor no gubernamental en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD).

Además, en marzo de 1997 se emprendieron gestiones con la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), a fin de que se le reconozca al Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo la categoría de organismo consultor oficial, siendo sus objetivos básicos y directrices los siguientes:

- i) El estudio y divulgación del Derecho Marítimo en el ámbito de los países de habla hispana y portuguesa;
- ii) La promoción de la unificación legislativa marítima en dicha área;
- iii) El fomento del arbitraje en los asuntos marítimos;
- iv) La Cooperación en los esfuerzos de unificación y de armonización del Derecho Marítimo con otros organismos públicos y privados que persiguen los mismos fines; y
- v) El estudio y divulgación de la Historia del Derecho Marítimo.

Expuesto todo lo anterior y aún bajo el riesgo de recibir críticas por ser reiterativo, nuevamente insisto en que ahora más que nunca debe dársele al Derecho Marítimo y a su estudio la verdadera importancia que tiene. Debe incluirse el estudio de esta disciplina como una materia obligatoria en todas las Escuelas de Derecho del país y no sólo en aquellas que geográficamente estén ubicadas en entidades federativas que estén cercanas a las costas y, por consiguiente, con posible o más frecuente actividad marítima, ya que la importancia y gran amplitud de esta rama del Derecho así lo requiere.