

Obtención de la nacionalidad de los buques mercantes en México y conflictos de jurisdicción

Alejandro Romero Reyes*

Resumen

Obtención de la nacionalidad de los buques mercantes en México y conflictos de jurisdicción. El presente artículo se propuso como objetivo principal, analizar la regulación de la obtención de la nacionalidad de los buques mercantes, a nivel internacional y nacional. La metodología utilizada será el análisis de la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) que deja al derecho interno los requisitos para que un Estado otorgue su bandera a un buque, en ese sentido se analizó el caso concreto de la legislación mexicana. También se ejemplifica con casos prácticos que han ocurrido en años recientes a los buques Otapan, de bandera mexicana, Prestige, de bandera de Bahamas, y Aurora, de bandera de Países Bajos. Los tres casos son representativos de las complejas relaciones que implica la nacionalidad desde un punto de vista legal, el buque al ser un instrumento de navegación se somete a diversas jurisdicciones. Por los resultados obtenidos se concluye que en México no contamos con una Flota Mercante suficiente, porque en parte la legislación fiscal hace costoso el mantenimiento de una embarcación.

Palabras clave: Alta mar, banderas de conveniencia, cabotaje, costa afuera, pabellón, tripulación.

Abstract

Obtaining of the nationality of the merchant ships in México and jurisdiction conflicts. The principal objective of the present article is to analyze the regulation regarding the granting of nationality to merchant ships, on a national and worldwide level. The methodology used is the analysis of the Convention on the Law of the Sea (CONVEMAR) which leaves the requirements for granting a flag to a ship up to the States internal law. So in this sense, the concrete case of Mexican legislation was analyzed. Also, the analysis is exemplified by practical cases that have occurred in recent years to the ships: Otapan, with Mexican flag, Prestige, with Bahamas flag, and Aurora, with Netherlands flag. These cases are representative of the complex relations that nationality implies from a legal point of view; the ship, being an instrument of navigation, surrenders it to diverse jurisdictions. From the obtained results one concludes that Mexico does not have a sufficient Merchant fleet, partly because fiscal legislation makes costly the maintenance of a craft.

Key words: Cabotage, crew, flags of convenience, high seas, off shore, pavilion.

Résumé

Obtention de la nationalité des navires marchands au Mexique et conflits de juridiction. L'objet principal du présent article est d'analyser la régulation de l'obtention de la nationalité des navires marchands, à niveau international et national. La méthodologie utilisée se base sur l'analyse de la convention sur le droit de la Mer (CONVEMAR) qui pourvoie au droit interne avec les requis pour que chaque état puisse octroyer son drapeau au navire. Dans ce sens le cas concret de la législation mexicaine a été analysé. Des exemples de cas pratiques qui ont eu lieu dans les années récentes sont illustrés pour les navires « Otapan », de drapeau mexicain, « Prestige », de drapeau des Bahamas, et « Aurora », de drapeau des Pays Bas. Les trois cas sont représentatifs des relations complexes qui impliquent la nationalité du point de vue légal, le navire étant un instrument de navigation se soumettant à diverses juridictions. Les résultats obtenus permettent de conclure que le Mexique ne compte pas avec une flotte marchande suffisante, parce que la législation fiscale rend coûteuse la maintenance de l'embarcation.

Mots clefs : Haute mer, drapeaux de convenance, cabotage, hors cote, pavillon, tripulation.

Introducción

La nacionalidad de los buques se encuentra regulada en el ámbito internacional mediante la CONVEMAR y la Convención sobre alta mar de 1958, en México son vigentes las dos, aunque la primera prevalece de conformidad con su artículo 311 numeral 1, en razón de ello se analizará la CONVEMAR, además se debe considerar que actualmente la han ratificado 150 Estados Parte. No omito mencionar la existencia del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de Buques de 1986, que también tiene relación con el tema, sin embargo a la fecha no se encuentra en vigor internacional. En actividades ilícitas se puede dar el caso de buques sin nacionalidad. Por otra parte, en el sector naviero se conoce la existencia de las banderas de conveniencia que se obtienen en países donde se pagan impuestos mínimos o nulos y salarios bajos a la tripulación, este fenómeno afecta a México ya que en la navegación de cabotaje al no contar con un Flota Mercante Mexicana suficiente, se tiene que contratar a buques de bandera extranjera, generalmente de conveniencia que dejan en desventaja a los navieros mexicanos, aunque en la práctica no son tan negativas como parece. Asimismo se analizará la utilización del pasavante de navegación cuando se compra una embarcación en el extranjero para abanderarla como mexicana. Los objetivos particulares de este artículo, son: analizar los efectos y consecuencias legales de la nacionalidad de los buques mercantes. También determinar las causas legales que inhiben al desarrollo de la Flota Mercante Mexicana. Por último se analizarán casos prácticos de conflicto de jurisdicción por la nacionalidad de buques.

Material y métodos

La presente investigación es básicamente documental, fundamentada en la CONVEMAR, así como en las siguientes leyes nacionales: Ley de Navegación y Comercio

Marítimos, Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, Código Penal Federal, Ley del Impuesto al Activo, Ley de Inversión Extranjera, Ley Federal de Derechos para el ejercicio Fiscal 2006 y Proyecto sobre la Ley para el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. También se entrevistó a un marino mercante mexicano. El método empleado fue el deductivo que consistió en analizar los requisitos generales de la regulación internacional para la obtención de la nacionalidad de los buques mercantes, a los requisitos particulares que establece la regulación nacional y las diversas leyes que inciden en la Flota Mercante Mexicana.

Resultados

Régimen jurídico nacional e internacional

Tradicionalmente, se ha definido a la nacionalidad como el vínculo jurídico-político que une a un individuo con un Estado, sin embargo, dicha definición queda superada ya que los buques y aeronaves cuentan con una nacionalidad para que un Estado ejerza jurisdicción sobre ellos. En el caso de los buques mercantes, la CONVEMAR establece en su artículo 91, lo siguiente:

Artículo 91. Nacionalidad de los buques.

1. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque.
2. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón.

El artículo anterior, deja al derecho interno de los Estados los requisitos relativos a la obtención del registro de un buque para conceder su pabellón. En el caso de México tenemos la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que regula la obtención de la nacionalidad mexicana entre los artículos 10 a 14; esencialmente establecen los requisitos para que a solicitud del propietario o naviero puedan abanderar embarcaciones y artefactos navales como mexicanos, previo cumplimiento de las normas de inspección y certificación correspondientes, Por lo anterior, se hará la inscripción del barco en el Registro Público Marítimo Nacional.

Una realidad mexicana en la industria naval es que no se cuenta con astilleros para construcción de buques, (exceptuando los de la Armada de México que tienen otra regulación); así, cuando un naviero mexicano compra una embarcación en el extranjero, y deba traerla a un puerto mexicano para su abanderamiento, en ese intermedio debe obtener un pasavante de navegación para un solo viaje a nuestro país, cuyo trámite se puede realizar ante la autoridad consular mexicana.

Por otra parte, el artículo 13 de la ley en comento, establece que se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la ley.
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional.
- III. Las decomisadas por autoridades mexicanas.
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa.
- V. Las que sean propiedad del Estado mexicano.

En la fracción I, se actualiza la hipótesis normativa de la nacionalidad mexicana de un buque, cuando el propietario cumple con los

requisitos de la Ley y el Reglamento de la Ley de Navegación anterior (aún vigente, hasta en tanto no se expida uno nuevo de conformidad con el artículo 4 transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

En la fracción II, ocurre que en ocasiones hay buques que quedan abandonados en zonas marinas mexicanas, por distintas causas, principalmente por insolvencia del propietario, sí en un tiempo determinado nadie los reclama, pasan a ser bienes propiedad de la nación.

Respecto a la fracción III, se actualiza en los supuestos de decomiso, por ejemplo, cuando una embarcación es asegurada por utilizarse como un medio en la comisión de algún ilícito, generalmente en el tráfico de narcóticos o personas, debiendo respetarse los derechos de terceros de buena fe, en cuanto a la propiedad de la embarcación.

Relativo a la fracción IV, la buena presa es una figura del derecho marítimo de guerra, mediante la cual, una embarcación puede ser detenida y hecha propiedad de algún Estado beligerante. En la historia contemporánea de México dentro del contexto de la Segunda Guerra Mundial, se registran casos de buques que fueron incautados a alemanes e italianos en 1941; por decreto del entonces presidente Manuel Ávila Camacho, e incluso algunos de los propietarios interpusieron juicios de amparo, de los que derivó una tesis aislada de jurisprudencia que lleva por título: "Barcos extranjeros, incautación de". Esencialmente la Suprema Corte de Justicia de la Nación resolvió que era legal la incautación de los barcos con base al derecho de angaria.

En cuanto a la fracción V; el Estado mexicano puede ser propietario de embarcaciones, como por ejemplo, las que SCT utiliza para fines de administración pública en el mantenimiento del señalamiento marítimo costa afuera.

Un buque solo puede ostentar una nacionalidad, por lo que queda prohibido que posea dos o más nacionalidades, y en caso de que utilice dos o más banderas se le considerará como buque sin nacionalidad

frente a un tercer Estado, tal y como lo contempla el artículo 92, numeral 2 de la CONVEMAR.

Cabe preguntarse, ¿puede haber buques sin nacionalidad? Sí ocurre, generalmente se da en casos de embarcaciones menores o lanchas rápidas utilizadas para el transporte ilegal de narcóticos o personas, en algunos de estos casos no se registran o su registro es irregular.

Efectos de la nacionalidad de los buques mercantes

La nacionalidad de un barco presenta interés de tres clases (Enríquez 1998):

- 1) El Estado otorga favores particulares a las embarcaciones nacionales.
- 2) El Estado vigila los buques nacionales.
- 3) La calidad de la embarcación puede servir para determinar la ley aplicable.

Por lo que hace a esos favores particulares a embarcaciones nacionales, resulta natural que el Estado busque incentivar a su marina mercante a través de apoyos concretos que se traduzcan en un aumento cualitativo y cuantitativo de su flota, con lo que las economías de escala derivadas de la industria de la navegación se vean también apoyadas (Enríquez 1998).

El efecto más importante de la nacionalidad de las embarcaciones, es que el Estado que haya otorgado su bandera ejercerá jurisdicción en materia penal, civil, laboral, administrativa, etc., cuando el buque se encuentre navegando en zonas marinas de ese Estado y alta mar, así como en aguas jurisdiccionales de otro Estado, a excepción de que se comentan infracciones a las leyes del Estado ribereño donde se encuentre, por lo que podrá ser detenida la embarcación. Por ejemplo, si un buque de bandera extranjera derrama hidrocarburos en alguna zona marina de otro Estado, éste podrá detenerlo y

sancionarlo, no importando que el buque posea nacionalidad diferente.

En el caso mexicano el documento probatorio de la nacionalidad de un buque es el certificado de matrícula que tendrá vigencia indefinida, cuyo original siempre debe permanecer a bordo, aunque también se puede cancelar por alguno de los siguientes motivos:

- 1) Falta de condiciones de seguridad para la navegación.
- 2) Por naufragio, incendio, encallamiento, etc., que imposibiliten navegar por más de un año.
- 3) Destrucción o pérdida total.
- 4) Cuando el poseedor o propietario dejen de ser mexicano, excepto en embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.
- 5) Por buena presa.
- 6) Por resolución judicial.
- 7) Por dimisión de bandera.

Lo anterior, esencialmente es acorde al artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Cabe comentar, que si un buque es utilizado en actos de piratería, cualquier buque de guerra de otro Estado podrá detenerlo, inclusive en alta mar. En cuanto a la pérdida o conservación de la nacionalidad de un buque pirata, esta cuestión se rige por el derecho interno del Estado que la haya concedido. En el caso de México la legislación no previene la pérdida de nacionalidad.

Pabellones de conveniencia

La nominación de banderas o pabellones de conveniencia deriva de la traducción "Flags of Convenience" (sintetizado también por sus siglas FOCs), calificación que se le dio a este

tipo de matriculación. Se les llama también buques con bandera de complacencia, de necesidad y en el lenguaje convencional de los organismos internacionales son conocidos como buques de libre matrícula o de sistemas de registros abiertos (Blas 1987). En esta categoría de países se encuentran: Panamá, Liberia, Vanuatu, Islas Marshall, Bahamas, Honduras, Malta, Chipre, Liberia, entre otros.

Las características de los pabellones de conveniencia, es que en esos países la obtención de la bandera se otorga con requisitos sencillos, se cubren impuestos mínimos y la tripulación generalmente carece de garantías de seguridad social. Incluso, en el caso de Panamá el abanderamiento se puede obtener acudiendo a una embajada o consulado de ese país, los impuestos que se pagan por lo mucho ascienden a mil dólares americanos. Sin embargo, las banderas de conveniencia no son del todo negativas, en el aspecto laboral la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, otorga certificados de condiciones laborales aceptables a empresas navieras con buques que enarbolan banderas de conveniencia. Por ejemplo, en una entrevista a un ingeniero mecánico naval, egresado de una Escuela Mercante Mexicana, comentaba que él trabajaba para una empresa chilena propietaria de barcos que navegaban con bandera de conveniencia; a él lo tenían registrado en el Instituto Mexicano del Seguro Social.

Es cierto que en la seguridad social de las tripulaciones depende de la política laboral de cada empresa naviera, así como de los certificados de condiciones laborales aceptables que expide la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, hasta en tanto no entre en vigor el Convenio Internacional sobre Trabajo Marítimo, auspiciado por la OIT en el 2005, en el cual se establece uniformidad en las condiciones laborales de la gente de mar. Otro ejemplo, de empresas navieras responsables son las de Noruega, ya que para ellos es un desprestigio adeudar salarios o pagar salarios mínimos a

sus tripulaciones, independientemente de que el buque enarbole pabellón de conveniencia.

Flota Mercante Mexicana

La Flota Mercante Mexicana es el conjunto de embarcaciones y artefactos navales dedicados al transporte de carga y pasajeros así como abastecedores de servicios costa afuera que ejerzan o intervengan en el comercio marítimo, registrados como mexicanos, exceptuando los buques de guerra.

Hasta el año 2004, en México se tenía un registro de 229 buques de la flota mayor propiedad de navieras mexicanas (Anónimo 2005), sin embargo varias de esas embarcaciones sirven para el servicio de abastecimiento en tráfico de cabotaje y aún así son insuficientes.

Una realidad de la Flota Mercante Mexicana es que no hay buques de bandera mexicana que participen en el tráfico de altura; por ejemplo, no se tiene registrado ningún buque porta-contenedores, cuando irónicamente en el 2004, a través de los puertos mexicanos, se movieron 1,903,845 contenedores (Anónimo 2005).

Un factor decisivo que inhibe, a los navieros mexicanos a abanderar sus buques como mexicanos, es el pago de impuestos, especialmente el Impuesto al Activo cuya tasa es de 1.8%, lo que hace elevado el costo de mantener la embarcación como nacional.

Considerando que hay países como Panamá que cuentan con 11,000 buques registrados como flota mayor (Carreira 2005), nuestra Flota Mercante Mexicana es escasa e insuficiente para cubrir el servicio de cabotaje, principalmente el que se desarrolla en la Sonda de Campeche y en el Pacífico para el transporte y abastecimiento de hidrocarburos, por lo que se tiene que contratar embarcaciones de bandera extranjera, con tripulación extranjera y con la omisión del pago del Impuesto al Activo; consecuentemente, en el caso de que fueran embarcaciones mexicanas el seguro de no es contratado con aseguradoras mexicanas.

A lo anterior, debemos sumar que nuestra Ley de Inversión Extranjera, en su artículo 7, fracción III, inciso v), permite la inversión del 49% de capital extranjero en sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones de navegación interior y de cabotaje, exceptuando cruceros turísticos, así como la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria. Es decir, se permite inversión extranjera en empresas nacionales dedicadas al cabotaje.

Para incentivar la renovación de la Flota Mercante Mexicana, la Ley Federal de Derechos para el ejercicio fiscal 2006 dispuso en su artículo 204-A, la creación de un Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante, denominado "FONDEMAR", que tiene como objetivo general apoyar a las empresas navieras mexicanas en el otorgamiento de garantías parciales ante las instituciones financieras, para conseguir el financiamiento derivado de operaciones de crédito relacionadas a la compra, construcción o modernización de barcos de cabotaje para el servicio costa afuera.

Para lograr el fin anterior, el Presupuesto de Egresos de la Federación para el ejercicio Fiscal de 2006, contempla sesenta millones de pesos, los cuales provienen de la recaudación de recursos obtenidos por el pago de los derechos portuarios.

Actualmente, el mayor naviero mexicano es la empresa paraestatal PEMEX; sin embargo, varios de sus buques han cumplido su vida útil, por lo tanto se encuentran en proceso de desincorporación, aunque en la práctica más parece desmantelamiento de la flota petrolera, ya que a la fecha no hay un plan de renovación de compra de buques-tanque, sin omitir mencionar que a últimas fechas la paraestatal ha hecho contrataciones de embarcaciones en régimen de fletamento a casco desnudo; sin embargo, es mejor tener embarcaciones propias a pagar rentas a armadores extranjeros.

Otra empresa naviera importante entre 1955-2000 fue Transportación Marítima

Mexicana, S.A de C.V. En 1955 un grupo de empresarios privados mexicanos, establecieron Transportes Marítimos Mexicanos y fundaron Transportación Marítima Mexicana, S.A. empresa 100% de capital mexicano, en la que a partir de 1962 el gobierno mexicano participó con un 30% (Anónimo 1982). En la actualidad ya no es una empresa con capital 100% mexicano ya que cuenta con capital privado nacional e internacional; el giro principal de la empresa mencionada es ofrecer servicios costa afuera, además ya no realiza tráfico de altura en servicio de línea regular de carga, cuando en algún tiempo llegó a tener buques de carga tipo multipropósito.

Entre los beneficios de contar con una Flota Mercante Mexicana se encuentran, en primer lugar, evitar el pago de fletes a navieras extranjeras. México pierde al año 30 mil millones de dólares por concepto de fletes y de seguros marítimos que paga a empresas de otros países, entre otras retribuciones (Salgado 2006). Otro beneficio sería que en caso de ser buques mexicanos, tendrían que contratar a tripulantes mexicanos por nacimiento, muchos de ellos son preparados en las escuelas de marina mercante que hay en el país. Incluso es una obligación constitucional establecida en el artículo 32, párrafo cuarto, robustecido por el artículo 25 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Asimismo, los seguros de casco y maquinaria de los buques nacionales serían contratados exclusivamente con aseguradoras mexicanas, de conformidad con la obligación que establece el artículo 3, fracción II, numeral 3, de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Casos prácticos de conflictos de jurisdicción por nacionalidad

En esta sección se analizarán casos de tres buques:

Buque Otapan, bandera de México.

En 1999, el barco azufrero Otapan arribó al

puerto de Ámsterdam para realizar reparaciones en un astillero, concretamente quitar el asbesto del casco. La tripulación realizó la operación anterior, sin las medidas de prevención ambiental que regula la legislación de los Países Bajos, lo anterior provocó una detención y sanción de las autoridades ambientales de aquel país a la embarcación y tripulación.

Uno de los argumentos de la empresa naviera para liberar de responsabilidad al buque era cuestionar la jurisdicción del gobierno de Países Bajos, porque consideraban por una creencia errónea, que no tenía jurisdicción para sancionar a la embarcación, ya que portaba bandera mexicana y se le tenía que considerar territorio mexicano; sin embargo, dicho criterio era equivocado, porque de acuerdo a la Ley de Navegación mexicana de 1994, en su artículo 4 que regía en ese entonces, las embarcaciones mexicanas que navegaban en aguas de jurisdicción extranjera se sometían a las leyes del país donde se encontraban, es decir, la norma conflictual mexicana permitía el reenvío y por ende, sí era competente la autoridad del país europeo. En la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, subsiste en esencia el mismo criterio de la norma conflictual mencionada, con fundamento en el artículo 5.

Buque Prestige, bandera de Bahamas

En noviembre del 2002, el buque petrolero Prestige registrado en Bahamas considerado como bandera de conveniencia, sufrió un siniestro que ocasionó derrame de hidrocarburos en las costas de Galicia, España. Derivado de lo anterior los pescadores, hoteleros, restauranteros, etc. sufrieron pérdidas económicas. El resarcimiento de daños económicos por la contaminación, estuvo a cargo, en parte, de un organismo intergubernamental llamado Fondo Internacional de Indemnización por Derrame de Hidrocarburos en el Mar de 1992; conocido por sus siglas en inglés como

FIDAC/92.

El problema fue que el propietario del Prestige era la compañía griega Mare Shipping, la cual sólo poseía ese barco con registro de Bahamas, el buque era administrado por una compañía griega que a su vez fletaba a casco desnudo (arrendamiento sin tripulación, ni avituallamiento) a una compañía petrolera suiza.

El gobierno español demandó a la Sociedad de Clasificación del buque ante una Corte de Nueva York, aunque a la fecha aún no hay sentencia. Este caso provocó que la Unión Europea implementara medidas más estrictas para la navegación en buques petroleros y los grupos de ambientalistas emprendieran una campaña para que se realice una revisión más exhaustiva de buques con bandera de conveniencia.

Buque Aurora, bandera de Países Bajos

En el 2004, el buque clínica Aurora pretendía arribar al puerto de Buenos Aires, Argentina, con el objetivo de subir al barco a mujeres con embarazo no deseado para abortar en alta mar. Los responsables del barco consideraban que no se le podía sancionar al buque porque en Países Bajos la legislación permite el aborto, sin embargo, hubo protestas en ese país ante la eventual arribada, por lo que el buque solamente prestó servicios de consultas médicas e información preventiva de embarazo.

En caso de ocurrir una situación similar en México, para ejercer jurisdicción penal, será conforme al Código Penal Federal; tenemos que partir de dos supuestos, si la embarcación es mexicana y el delito se comete en alta mar, nuestro país puede ejercer jurisdicción de conformidad con el artículo 5, fracción I; en el segundo caso, sí el buque es extranjero el fundamento de la jurisdicción serían los artículos 2 y 4 del mencionado código, que en esencia establecen su aplicación si los delitos se cometieron en el extranjero, tomado en consideración que el buque en alta mar es una ficción extraterritorial de un Estado, el delito se estaría cometiendo en el extranjero.

Discusión

El beneficio de contar con una Flota Mercante Mexicana tendría repercusión positiva en varios aspectos económicos, ahorro de pago de fletes a navieros extranjeros, contratación de tripulación mexicana, pago de impuestos como buques mexicanos, contratación de seguros con empresas mexicanas y empleos en las distintas industrias relacionadas al ramo. La carencia de una Flota Mercante Mexicana se debe en gran parte al pago del Impuesto al Activo y a la falta de estímulos fiscales. Actualmente el Congreso de la Unión analiza un proyecto sobre la Ley para el Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, con el objetivo de contar con buques mexicanos que participen principalmente en el tráfico de cabotaje y/o permitir renovar la flota de buques a navieros mexicanos, creando un doble registro y permitiendo incentivos fiscales como reducción del cobro de derechos portuarios en 75%; transitoriamente la acreditación del 35% del valor del combustible contra el Impuesto Sobre la Renta; sin embargo, lamentablemente se excluye a los barcos de investigación y a los pesqueros, cuando ambos sectores son polos de desarrollo económico; se debería de aprovechar la ocasión, como una medida para apoyar a estos sectores tomando en consideración que tenemos extensas zonas de mar territorial y zona económica exclusiva.

Agradecimientos

A Derek Joe Brockett y a Aitor Aizpuru por su apoyo en la traducción al inglés y francés del resumen, respectivamente. A Esmeralda García Ladrón de Guevara por la revisión y comentarios a una versión previa del manuscrito.

Referencias

- Anónimo. 1982. El México de hoy y del mañana. Fomento Industrial Somex, Auge Editorial, México, 310 pp.
- Anónimo. 2005. Anuario estadístico. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 47 pp.
- Blas, S. 1987. Compendio de Derecho de la Navegación. Ediciones de Palma, Argentina, 543 pp.
- Carreira, F. 2005. Divulgación de aspectos técnicos y jurídicos del seguro marítimo de transportes, Consultado el 15 de agosto de 2006, disponible en: www.asesoresaduanales.net/Conferencias/Presentaciones%20Lic%20Fernando%20Carreira/Aseguradoras.ppt
- Enríquez, J.D. 1998. El buque: una introducción al estudio del estatuto jurídico de las embarcaciones, México, 470 pp.
- Salgado, E. 2006. Promoverán marinos mercantes amparo contra la Ley de Navegación. Fuente: www.t21.biz. Consultado el 9 de junio de 2006, disponible en: www.transportesxxi.com.mx/Snoticias/search_display/display_story/search_display_1.php?story_id=3264

Recibido: 20 de septiembre de 2006.

Aceptado: 6 de febrero de 2007.