

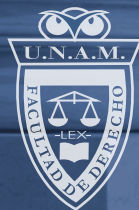
DERECHO MARÍTIMO

UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE DERECHO
DIVISIÓN DE UNIVERSIDAD ABIERTA



GUÍA DE ESTUDIO

Guía de estudio elaborada por:
Mtra. Martha Elena Córdoba Roldán



FACULTAD DE DERECHO DERECHO MARÍTIMO NOVENO O DECIMO SEMESTRE

Datos curriculares:

- **Nombre de la asignatura:** Derecho Marítimo
- **Ciclo:** Licenciatura
- **Plan de estudios:** 2125
- **Orientación:** Derecho Internacional
- **Carácter:** Optativa
- **Créditos:** 7
- **Asignatura precedente:** Derecho Internacional Público
- **Asignatura subsecuente:** Ninguna

Características de los destinatarios:

El alumnado de la carrera de Licenciado en Derecho que se decante por cursar la materia de Derecho Marítimo deberá poseer conocimientos de Derecho Romano, Constitucional, Administrativo, Penal, Derecho Internacional Público y Derecho Internacional Privado, así como los Procesales correspondientes, además de las siguientes Leyes, Orgánica de la Administración Pública Federal, Ley de Navegación y Comercio Marítimos su Reglamento y Ley de Puertos y su Reglamento.

Esquema de evaluación

Criterios de acreditación: Examen final 100%

Duración (horas):

64 horas

Guía de estudio elaborada por:

Mtra. Martha Elena Córdoba Roldán.

Objetivo general de la asignatura

El alumnado analizará el concepto de Derecho Marítimo y su evolución histórica, identificará sus instituciones, tanto nacionales como extranjeras, así como su aplicación y repercusión en nuestro derecho positivo mexicano.

Competencias Generales

Entender las necesidades de sus clientes, y las empresas para construir contratos jurídicos muy bien hechos.

Promover en las corporaciones una cultura Jurídica, y de legalidad, y asesora como todo un profesional para cumplir con las obligaciones fiscales, operacionales, y responsabilidades.

Analizar, y sintetizar la normatividad jurídica para crear estrategias legales apropiadas que beneficien el desarrollo empresarial y el logro de objetivos estratégicos.

Sustentar y apoyar a la empresa con todo el profesionalismo jurídico, en las operaciones diarias, que ha desarrollado gracias a la formación integral de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Competencias Transversales

Utilizar el razonamiento crítico, para argumentar lógica y jurídicamente en todas aquellas manifestaciones sociales y económicas que tiene la empresa.

Promoción, respeto, Protección, y Garantía de los Derechos Humanos y la equidad de Género.

Competencias Específicas

Manejar de conceptos legales que se manejan en una empresa marítima, tramitando los diferentes procesos fundamentándolos bajo el amparo de la normatividad específica federal, estatal y municipal.

Analizar el área jurídica y financiera de una empresa marítima, para anticiparse y salvaguardarla Constitucionalmente de cualquier problema.

Solicitar ante las autoridades el cumplimiento de obligaciones que tenga con terceras personas o instituciones, para garantizar acciones empresariales marítimas productivas y eficientes.

Competencias Jurídicas a Adquirir

Interpretar y aplicar las disposiciones de Derecho Marítimo tanto Nacionales como Internacionales a casos de la vida diaria obteniendo la capacidad de enfrentar nuevas situaciones empleando sus conocimientos de manera especialmente eficaz y conduciéndose con justicia y equidad sin perder de vista los Derechos Humanos.

Enseñanza con Perspectiva de Género y Enfoque Educativo Basado en Derechos Humanos

- Eliminar y rechazar comportamientos, contenidos sexistas y estereotipos que supongan discriminación entre sexos, incluidos aquellos contenidos en libros de texto y materiales educativos.
- Respetar y promover las mismas condiciones en términos de acceso y tratamiento educacional entre los estudiantes, favoreciendo la igualdad de oportunidades de manera permanente.
- Eliminar creencias sexistas asumidas por cualquier persona dentro del salón de clases.
- El personal académico evitará el uso del lenguaje basado en estereotipos o prejuicios de género y exigirá que el alumnado igualmente se conduzca bajo esta premisa.
- Enseñar el contenido temático con énfasis en el respeto, protección, promoción y garantía de la dignidad e integridad de todas las personas.
- Fomentar la cultura por la paz y la solución no violenta de los conflictos.
- Promover la participación y responsabilidad de las y los alumnos en la construcción de un Estado Democrático de Derechos Humanos.
- Desarrollar empatía por las causas de las personas en situación de vulnerabilidad.

Nota: los ejes señalados tienen carácter enunciativo más no limitativo y son parte integral de los temas específicos del programa de estudios, por lo que cada asesor es responsable de respetarlos, protegerlos, promoverlos y garantizarlos en el marco de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales en materia de Derechos Humanos.

Índice temático

Unidad 1. Nociones Generales de Derecho Marítimo

- 1.1 Concepto y Antecedentes de Derecho Marítimo
 - 1.1.1 Concepción jurídica del Derecho Marítimo
 - 1.1.2 Referencias históricas del Derecho Marítimo
 - 1.1.2.1 El código de Manú
 - 1.1.2.2 Las leyes de rodas
 - 1.1.2.3 Las leyes atenienses
 - 1.1.2.4 El derecho romano
 - 1.1.2.5 El medioevo
 - 1.1.2.6 Los “Assises” de Jerusalén
 - 1.1.2.7 Las tablas de Amalfi
 - 1.1.2.8 Roles de Oleron
 - 1.1.2.9 Leyes de Wisby
 - 1.1.2.10 Consulado del Mar
 - 1.1.2.11 Guidon de la Mer
 - 1.1.2.12 Ordenanza Francesa de 1681
 - 1.1.2.13 Ordenanza de Cromwell
 - 1.1.2.14 Ordenanzas de Bilbao
 - 1.1.2.15 El Código de Napoleón y su influencia en legislaciones modernas
- 1.2 Los Espacios Marítimos
 - 1.2.1 Observaciones Generales y Fuentes Aplicables
 - 1.2.2 La Navegación por Aguas Interiores
 - 1.2.3 El Derecho de Paso Inocente por Mar Territorial
 - 1.2.4 La Navegación por la Zona Contigua
 - 1.2.5 La Navegación sobre la Zona Económica Exclusiva y sobre la Plataforma Continental
 - 1.2.6 Los Estrechos Internacionales y la Navegación
 - 1.2.7 La Navegación por Aguas Archipelágicas
 - 1.2.8 Régimen de Navegación por Alta Mar
- 1.3 De los Sujetos de Derecho Marítimo
 - 1.3.1. Gente del Mar y Dotación de los buques
 - 1.3.1.1. Concepto: Dotación y Tripulación
 - 1.3.1.2. Estructura de la Dotación
 - 1.3.1.3. Número de miembros y dotación mínima de seguridad
 - 1.3.1.4. Nacionalidad e Idioma de Trabajo
 - 1.3.2. Capitanes
 - 1.3.2.1. Requisitos de Formación y Competencia
 - 1.3.2.2. Las funciones del Capitán
 - 1.3.2.2.1. Funciones Técnico -Náuticas
 - 1.3.2.2.2. Funciones Laborales
 - 1.3.2.2.3. Funciones Comerciales
 - 1.3.2.2.4. Funciones Públicas
 - 1.3.2.3. Capitán y Patrón
 - 1.3.2.4. La Responsabilidad del Capitán
 - 1.3.3. El Armador
 - 1.3.4. El Gestor Naval
 - 1.3.5. El Agente Marítimo
- 1.4 Riesgos Marítimos
 - 1.4.1. Accidentes de mar y contrato de salvamento

- 1.4.2. Las averías
- 1.5 El Buque y su Estatuto Jurídico
 - 1.5.1. Concepto y Naturaleza Jurídica del Buque
 - 1.5.2. El Arqueo del Buque
 - 1.5.3. La Identificación del Buque: Domicilio, Nombre y Número
 - 1.5.4. La Nacionalidad del Buque
 - 1.5.4.1. Nacionalidad del Buque
 - 1.5.4.2. Los Buques de Estado
 - 1.5.5. Las Banderas de Conveniencia y los Registros Abiertos
 - 1.5.6. La Relación Auténtica entre el Buque y su Estado de Pabellón
 - 1.5.7. Los Registros Nacionales de Buques
 - 1.5.8. El Cambio Temporal de Pabellón
 - 1.5.9. La Propiedad del Buque y sus Modos de Adquisición
 - 1.5.10. Los Contratos de Construcción y Compraventa del Buque
 - 1.5.11. Los Créditos Marítimos Privilegiados
 - 1.5.12. La Hipoteca Naval
 - 1.5.13. El Derecho de Retención

Unidad 2. El Derecho Marítimo Constitucional e Internacional

- 2.1 Normas constitucionales, secundarias y terciarias
- 2.2 Jerarquía de las normas supletorias
- 2.3 Comité Marítimo Internacional
- 2.4 *The Baltic and International Maritime Conference*
- 2.5 Cámara Internacional de Comercio

Unidad 3. El Derecho Marítimo Administrativo

- 3.1 Las autoridades marítimas
- 3.2 Los bienes del dominio marítimo
- 3.3 Los puertos marítimos
- 3.4 El registro marítimo nacional
- 3.5 El régimen administrativo del buque
- 3.6 El derecho de pesca
- 3.7 Actividades aduaneras sanitarias y migratorias
- 3.8 Administración Portuaria en México

Unidad 4. El Derecho Marítimo Civil

- 4.1 Actos realizados en alta mar o en aguas extranjeras
 - 4.1.1 El Capitán como funcionario civil
 - 4.1.2 El Testamento marítimo
 - 4.1.3 Problemas de jurisdicción y competencia
- 4.2 Las Averías
 - 4.2.1 Averías Gastos y Averías Daños
 - 4.2.2 Antecedentes legales sobre Averías
 - 4.2.3 Averías simples y gruesas
 - 4.2.4 Sistema proporcional y sistema diferencial de liquidación, respecto a las averías gruesas de acuerdo con las Reglas de York y Amberes
- 4.3 El Abordaje
 - 4.3.1 Fortuito y Culposos
 - 4.3.2 Arribada forzosa legítima e ilegítima
 - 4.3.3 Normas internacionales sobre abordaje
- 4.4 El Naufragio

4.4.1 Asistencia y Salvamento

Unidad 5. El Derecho Marítimo Mercantil

5.1 Las cosas del comercio marítimo

5.2 Los contratos de comercio marítimo

5.2.1. Contrato de construcción del buque

5.2.2. Contrato de arrendamiento de buque

5.2.3. Transporte marítimo

5.2.4. Contrato de remolque

5.2.5. Compra-venta marítima

5.2.6. Crédito marítimo

5.2.7. Seguro marítimo y el Reaseguro

5.2.8 Practicaje

5.2.9 Préstamo a la Gruesa

Unidad 6. Derecho Marítimo Laboral

6.1 Régimen del trabajo en el mar

6.1.1. Convenios Generales de la OIT

6.1.2. La regulación Internacional el tiempo del trabajo

6.1.3. Las normas mínimas del trabajo en la marina mercante

Unidad 7. Derecho Penal Marítimo

7.1 Los delitos marítimos

7.2 Naturaleza de los delitos marítimos

7.3 Condiciones sociales, y económicas, de los delitos marítimos

7.4 Tipos de delitos marítimos

Unidad 8. Derecho Procesal Marítimo

8.1 Breve historia del Derecho Procesal

8.2 Instituciones procesales marítimas especiales

8.2.1. Salvamento

8.2.2. Abandono del buque a favor del estado

8.2.3. Embargo de buques

8.2.4. Embargo de empresas navales

8.2.5. Venta de buques sujetos a copropiedad

Unidad 9. La Protección del Medio Ambiente Marino

9.1 La CNUDMAR y los Tratados Específicos

9.1.1 Concepto y Límites

9.1.2 Inversión Extranjera en Fronteras Costas

9.1.3 Inversión Extranjera Neutra

9.1.4 Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y Registro Nacional de Inversiones Extranjeras

9.1.5 Procedimientos ante la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y la Afirmativa Ficta

9.2 El Concepto Internacional de Contaminación Marina

9.2.1 Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones

9.2.2 Agencia de Garantía de Inversiones Multilaterales

9.2.3 Acuerdo sobre las Medidas en Materia de Inversiones Relacionadas con el Comercio

9.3. Obligaciones Fundamentales de los Estados

- 9.4. Potestades Legislativas para la Prevención de la Contaminación
- 9.5. Potestades de Ejecución sobre Buques
- 9.6. Garantías Procedimentales
- 9.7. Responsabilidad, Inmunidad y Arreglo de Diferencias
- 9.8. La Prevención de la Contaminación: MARPOL
- 9.9. La Prevención de otras Modalidades de Contaminación Operacional
 - 9.9.1. Contaminación por transferencia de organismos acuáticos
 - 9.9.2. Contaminación por Sistemas Antiincrustantes Tóxicos
 - 9.9.3. Contaminación por Operaciones de Reciclaje de Buques
- 9.10. La Lucha contra la Contaminación Derivada de Accidentes de la Navegación

Unidad 10. Derecho Económico Marino

- 10.1 La Plataforma Continental como Zona Marina
 - 10.1.1 Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental
 - 10.1.2 Derechos del país a que pertenece la Plataforma Continental sobre los espacios marítimos y precontinentales
 - 10.1.3 Problemas jurídicos respecto a la Plataforma Continental
 - 10.1.4 Plataformas Insulares
- 10.2 Zonas Marinas distintas de la Plataforma Continental
 - 10.2.1 Mar Territorial
 - 10.2.2 Aguas Marítimas Interiores
 - 10.2.3 Zona Contigua
 - 10.2.4 Zona Económica Exclusiva
- 10.3 Régimen Jurídico de las Aguas y la Pesca
 - 10.3.1 Ley de Aguas Nacionales
 - 10.3.2 Ley Federal del Mar
 - 10.3.3 Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable

Planeación para el estudio de contenidos

Unidad:	Actividades	Horas recomendadas
Unidad 1. Nociones Generales de Derecho Marítimo	Actividad de Aprendizaje 1. Historia Marítima Actividad de aprendizaje 2. Atribuciones del Estado de Abanderamiento a nivel internacional Actividad de Aprendizaje 3. Registro Público Marítimo Nacional	6
Unidad 2. El Derecho Marítimo Constitucional e Internacional	Actividad de aprendizaje 1. Principios del Derecho Marítimo Actividad de aprendizaje 2. La Autoridad Marítima Nacional Actividad de aprendizaje 3. Concesiones Portuarias	6
Unidad 3. El Derecho Marítimo Administrativo	Actividad de aprendizaje 1. Puertos mexicanos Actividad de aprendizaje 2. Régimen administrativo del buque Actividad de aprendizaje 3. Derecho de Pesca.	6

<p>Unidad 4. El Derecho Marítimo Civil</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Accidentes Marítimos</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. Las funciones del capitán de una embarcación</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. La jurisdicción y competencia marítima</p>	<p>6</p>
<p>Unidad 5. El Derecho Marítimo Mercantil</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. La Compra- Venta marítima</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. Normativa del Transporte Marítimo</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. Normativa del Transporte Marítimo.</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. Conocimiento de los ICOTERMS</p>	<p>7</p>
<p>Unidad 6. Derecho Marítimo Laboral</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. El Trabajo Marítimo</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. La Tripulación de los buques</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. El Trabajo Marítimo</p>	<p>7</p>
<p>Unidad 7. Derecho Penal Marítimo</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Los Conflictos en el Mar</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. Migración o trata de personas por mar</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. Tráfico de Armas por Mar</p>	<p>7</p>

Unidad 8. Derecho Procesal Marítimo	<p>Actividad de aprendizaje 1. El Salvamento Marítimo</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. El embargo de Buques</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. El abandono de buques</p>	7
Unidad 9. La Protección del Medio Ambiente Marino	<p>Actividad de aprendizaje 1. Contaminación</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. El desguace de buques</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. El desguace de buques</p>	7
Unidad 10. Derecho Económico Marino	<p>Actividad de aprendizaje 1. Interés Marítimo</p> <p>Actividad de aprendizaje 2. La Política Marítima Nacional</p> <p>Actividad de aprendizaje 3. La protección de los recursos pesqueros nacionales.</p>	5

Introducción a la asignatura

Históricamente México, a pesar de ser un país que cuenta con fronteras marinas hacia el Pacífico, Golfo de México y Mar Caribe, el desarrollo del derecho marítimo ha sido incipiente, tanto en el desarrollo del poder naval como del poder marítimo; como ejemplo ya el 1°- 10-1939 5° Informe de Gobierno de Lázaro Cárdenas, destacó la necesidad de fortalecer la Marina Nacional, proponiendo, evitar el plano de inferioridad de los asuntos marítimos, coordinar elementos y servicios, establecer una política marítima, iniciar la industria de producción naval, creación de instituciones de crédito marítimo, mejorar las condiciones de la Marina de Guerra y la creación de la Marina Mercante Mexicana.

El conocimiento anterior permitirá que el alumnado desarrolle una mayor competitividad en el mundo laboral, dado que este derecho permea tanto en el ámbito nacional como en el internacional; el objetivo general de la asignatura es el que estos analicen los conceptos de Poder Marítimo, del Poder Naval, Autoridad Marítima, Derecho Marítimo y las diferencias con los conceptos de Derecho del Mar, Derecho de la Navegación y el Régimen jurídico del Buque, considerándose que el cumplimiento de este objetivo le dará al alumno el conocimiento de la transversalidad con otras ciencias del derecho como el Civil, Penal, Administrativo, Laboral, los Procesales, Internacional Público, Internacional Privado, Fiscal, y Aduanero entre otros.

De estas reflexiones, podemos considerar que es a partir de 1958, cuando la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, le estableció a la Secretaría de Marina, el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales, la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables e islas nacionales, así como la promoción, organización e inspección de la Marina Mercante; requisitos para mandos y tripulaciones de naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas; intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones por agua; organizar y administrar el *servicio de policía marítima*; construir, reconstruir y conservar las obras portuarias; intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas y la adquisición o construcción de naves, lo anterior tenía definida la Autoridad Marítima Nacional y el ejercicio de la Gobernanza Marítima.

Sin embargo, en 1976 se deroga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y se promulga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ordenamiento que debilita la Autoridad Marítima Nacional, al segregarle a secretaria de Marina, las atribuciones en materia de Marina Mercante, Operación Portuaria, Obras marítimas, Dragado, Construcción de Puertos y Señalamiento Marítimo, situación que fractura la Autoridad y la Gobernanza Marítima.

Posteriormente en 1982, se lanza a la firma la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual entra en vigor en México, en 1994, este Código de los Mares, provoca la armonización del orden normativo interno relacionado con las cuestiones marítimas, lo que impacta en el artículo 27 constitucional, en sus párrafos primero, tercero, cuarto, quinto y noveno.

A partir del 2019, se ha dado en México una reorganización que impacta en el Derecho del Mar, Marítimo y de la Navegación y permea en diferentes ordenamientos legales como la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de Puertos y sus Reglamentos, reorientación que el estudiantado de la Licenciatura en Derecho conocerá si se decantan por el estudio del Derecho Marítimo.

Forma de trabajo (metodología)

Esta guía de estudio es un documento de apoyo para el desarrollo de los contenidos de la asignatura; en ella están indicados, por unidad, algunas sugerencias bibliográficas y actividades de aprendizaje para adquirir los conocimientos mínimos sobre la materia.

Por ello, es responsabilidad del estudiante:

- **Revisar de manera general la guía** para contextualizar la asignatura y organizar óptimamente el tiempo destinado al estudio de los textos planteados y la solución de las actividades.
- **Leer exhaustiva y cuidadosamente los documentos** que se indican y revisar las páginas electrónicas. Asimismo, realizar, después de cada lectura, resúmenes, cuadros sinópticos, mapas conceptuales y esquemas para facilitar la construcción y aprehensión del conocimiento y detectar los aspectos que deberá consultar y aclarar con su asesor en las sesiones sabatinas en caso de poder asistir a ellas.
- **Realizar las actividades de aprendizaje** que básicamente se orientan a la identificación de los contenidos dentro de los textos señalados. Es importante mencionar que antes de comenzar con el desarrollo de las actividades de aprendizaje es recomendable haber estudiado y leído toda la bibliografía básica sugerida en la unidad.
- **Responder de forma honesta y personal las autoevaluaciones** al final de cada unidad, para observar la comprensión de cada tema, el grado de avance y los contenidos que deben reforzar rumbo al examen final.

Cabe aclarar que esta guía, como su nombre lo indica, es un recurso de apoyo para el estudio de esta asignatura, por tanto, es muy importante que realicen las lecturas, actividades y autoevaluaciones PREVIO a las sesiones presenciales (en caso de asistir a ellas), ya que el objetivo de estas sesiones es únicamente aclarar las dudas y enriquecer el estudio de los temas mediante la retroalimentación con su profesor(a) y compañeros(as).

Unidad 1. Nociones Generales de Derecho Marítimo	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Roma codificó los antecedentes históricos del Derecho Marítimo?</p> <p>2.- ¿El Capitán de Puerto es el representante de la Autoridad Marítima Nacional?</p> <p>3.- ¿El Salvamento de una embarcación es un riesgo marítimo?</p>
Introducción	<p>La actividad marítima nace de civilizaciones que nos precedieron y que observaron en el mar una fuente de riqueza y desarrollo, así, a la par de estos objetivos fue naciendo el derecho marítimo, identificado principalmente por la regulación de la actividad económica en la evolutiva, fijando un espacio tiempo, es durante el periodo romano, donde podemos encontrar una codificación de normas marítimas, no siendo las únicas, ya que otras las conoceremos a lo largo de esta guía.</p> <p>En 1982 con la firma de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, se definen los roles del Estado en la mar, como Ribereño, de Abanderamiento y Rector del Puerto, entonces el Derecho Marítimo, se reconoce como Derecho del Mar, Derecho Marítimo y Derecho de la Navegación.</p> <p>Largo ha sido el lapso de consolidación del Derecho del Mar, Marítimo y de la Navegación; el Estado mexicano en este momento ha dado un paso importante en la consolidación de estos temas al publicar en el DOF. del 7 de diciembre del 2020, el Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos, documento que habla de la consolidación de la Administración Marítima Nacional.</p> <p>El conocimiento de estos temas le ayudará a identificar, el alcance de los contenidos de la materia, con lo que las funciones de asesoría o consultoría marítima serán apegadas a la norma que rige la materia.</p>
Objetivo	<p>El alumnado identificará el concepto de Derecho Marítimo y las cuestiones inherentes a él, su ámbito espacial, material y personal.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio. El alumnado explicará lo relacionado con los orígenes del Derecho del Mar, Marítimo y de la Navegación, describiendo actores y elementos, para que la transversalidad de este conocimiento cimiente su aplicación en el ejercicio profesional.</p>

Desarrollo de contenidos

Del concepto y antecedentes de Derecho Marítimo¹

Se tiene conocimiento de que antes de Cristo existían disposiciones incipientes relacionadas con el derecho marítimo, como cuestiones de arrendamiento de embarcaciones, colisiones marítimas; documentos como el Código de Hammurabi, contemplan la disposición denominada *Locatio conductio*, relacionada con el transporte de mercancías por mar y la responsabilidad del Capitán, los griegos y su ley *Rhoda de Jactu* (Ley de la Echazón) hoy relacionada con el Salvamento Marítimo.²

Las referencias históricas de este derecho nos llevan a conocer que el Código de Manu, dispuso un tratamiento especial para la venta de las mercancías procedentes de ultramar; por su parte las leyes Rhodias, establecieron una reglamentación sobre lo que hoy conocemos como la avería gruesa.

Leyes atenienses relativas a armadores, flete, actividad naval de banqueros, piratería; en cuanto a los Asisies de Jerusalén compiló usos marítimos que aplicaban los cónsules.

Las tablas de Amalfi. Luzbeck, Brunswick, Danzig y Colonia, forman una liga para promover y proteger el comercio marítimo que aplicó las leyes de Wisby y posteriormente promulgo su propio Código que compiló costumbres marítimas, incluyendo las de los Roles de Olerón y las de Wisby

De los espacios marítimos³

Rama del derecho internacional público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino, el cual está dividido en tres tipos de zonas: en primer lugar, las zonas marinas sujetas a la jurisdicción nacional de los Estados, es decir el mar territorial, las aguas marinas interiores, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental e insular; en segundo lugar, el alta mar, que está más allá de las zonas citadas, y donde los Estados gozan de la libertad de navegación, pesca, de sobrevuelo y de tendido de cables y tuberías submarinos; finalmente, la zona de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la jurisdicción nacional la cual, junto con los recursos que en ella se encuentran, son patrimonio común de la humanidad.

La historia del reconocimiento de los espacios marinos tiene su antecedente en:

¹ Cervantes Ahumada, Raúl., *Derecho Marítimo*, México, Porrúa, 2004. Consultada en Biblioteca Antonio Caso de la Facultad de Derecho. UNAM.

² Sáenz, Álvarez, Paula, El Contrato De Salvamento Marítimo. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=316658> el 22 de marzo del 2023.

³ Velázquez Elizarrarás, Juan Carlos, *TRES VERTIENTES DEL DERECHO INTERNACIONAL MARÍTIMO DEL MAR, MARÍTIMO Y DE LA NAVEGACIÓN*, Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-46542015000100022 el 22 de marzo del 2023.

	<p>Primera Conferencia sobre el Derecho del Mar en 1956, donde las Naciones Unidas citaron a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en la ciudad de Ginebra, Suiza.</p> <p>Dicha conferencia concluyó en 1958, con la elaboración de cuatro convenciones relativas a la regulación del mar, a partir de proyectos realizados por la Comisión de Derecho Internacional de la Organización de las Naciones Unidas, (ONU): 1) Zona Contigua 2) Convención sobre el Alta Mar 3) Convención sobre Plataforma Continental 4) Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar</p> <p>Segunda Conferencia: Citada en 1960 en la ciudad de Ginebra, Suiza, no produjo ningún acuerdo internacional, donde las proposiciones de la anchura del mar territorial no alcanzaron el quórum suficiente de dos tercios.</p> <p>Tercera Conferencia: Realizada en 1967, en el cual la Asamblea General de las Naciones Unidas crea el Comité para la utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional, órgano que se encargaría de preparar la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se realizaría en diciembre de 1973, terminando en 1982. La primera sesión se celebró en Caracas, Venezuela y la última en Montego Bay, Jamaica con 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el 30 de abril de 1982.</p> <p>Los espacios marinos definidos por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son:</p> <p><i>Aguas interiores</i> son los ríos, lagos, lagunas esteros, islas rodeadas de arrecifes, bahías, en donde el Estado ribereño tiene plena soberanía.</p> <p><i>Mar territorial</i> señala que la soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y, en el caso del Estado archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de la mar adyacente designada con el nombre de mar territorial.</p> <p><i>Zona Contigua</i>, se define como el espacio marino de 12 millas donde el Estado ribereño ejerce facultades de inspección, migración, aduanero, sanitario, fitosanitario y contaminación.</p> <p><i>Plataforma Continental</i>, Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas en su Convención de 1958 definió: como el lecho y subsuelo de las zonas marinas adyacentes a la costa, pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona, el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las islas.</p> <p><i>Zona Económica Exclusiva</i>, es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado</p>
--	---

	<p>ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención.</p> <p>Con relación a los Estados archipelágicos, estos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.</p> <p><i>Alta Mar</i>, parte del Mar no incluida en el Zona Económica Exclusiva, donde todo Estado exigirá al capitán de un buque que enarbole su pabellón que siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su tripulación o sus pasajeros, preste auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar y se dirija a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepa que necesiten socorro y siempre que tenga una posibilidad razonable de hacerlo.</p> <p><i>Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos</i> y su subsuelo fuera de los límites de la jurisdicción nacional; en esta zona se adoptarán las medidas necesarias para asegurar la eficaz protección de la vida humana, con este objeto, la autoridad establecerá las normas reglamentos y procedimientos apropiados que complementen el derecho internacional existente</p> <p>De las Sujetos de Derecho Marítimo⁴</p> <p>De los conceptos que a continuación se enumeran acerca de los Sujetos del Derecho Marítimo, conocerás las atribuciones y responsabilidades de cada uno de ellos:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Capitán de Puerto, como representante de la Autoridad Marítima Nacional en cada Puerto;B. Capitán del buque: Es la figura central de la expedición marítima, es representante del naviero y sobre quien recae la responsabilidad de la seguridad del buque y de los demás interese embarcados.C. Dotación: Conjunto de personas contratadas por el naviero, que realizan a bordo y durante la navegación los trabajos necesarios para la navegación del buque.D. Maquinista: Persona encargada del funcionamiento de la máquina del buque.E. Mecánicos: ejerce su actividad en barcos dedicados al transporte marítimo de carga y pasajeros o en buques pesqueros. Se encarga de manejar, mantener y reparar todos los sistemas de propulsión y los equipos e instalaciones que hacen funcionar el buque.F. Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar,
--	--

⁴ Cámara de Diputados. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, Artículos 128 a 137. Disponible en: www.diputados.gob.mx el 23 de marzo del 2023.

	<p>aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones;</p> <p>G. Operador: La persona física o moral que, sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que, a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador;</p> <p>H. Patrón del buque: el patrón de buque, en términos de marina el patrón sin más tiene las mismas obligaciones que el capitán del buque y se le exige igual capacidad legal. La diferencia está en los conocimientos técnicos, más abreviados para confiarle un barco pesquero o de cabotaje a un patrón de buque.</p> <p>I. Propietario: la persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.</p> <p>J. Pilotaje o practicaje: Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.</p> <p>Tripulantes: Las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, se considerarán para efectos de esta Ley como tripulantes de los mismos. No se considerarán tripulantes de las embarcaciones y artefactos navales, al personal técnico que realice las funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración; en las embarcaciones pesqueras al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción, capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de recursos pesqueros.</p> <p>Riesgos marítimos⁵</p> <p>Este apartado reviste gran importancia, toda vez que de su contenido se desprende el estudio de dos vertientes la de los riesgos marítimos que suponen el estudio de la investigación de accidentes marítimos como un acto administrativo y la investigación de los Siniestros Marítimos como Seguridad Marítima y por otra parte la de los riesgos de la gente de mar como consecuencia de su actividad marítima, un riesgo marítimo, es el efecto combinado de la frecuencia y gravedad de las consecuencias.</p> <p>Dentro de los accidentes marítimos tenemos la Avería, que es el daño que recibe la embarcación en cualquiera de sus partes o su cargamento, que afecte la carga (LNCM art. 157), de este concepto genérico derivan los relacionados con la avería común o gruesa, los gastos se registrarán de acuerdo con las reglas de York-Amberes, en la avería particular o simple; los gastos estarán a cargo del propietario del bien.</p>
--	---

⁵ Cámara de Diputados. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Artículos 152 a 156. Disponible en: www.diputados.gob.mx el 24 de marzo del 2023.

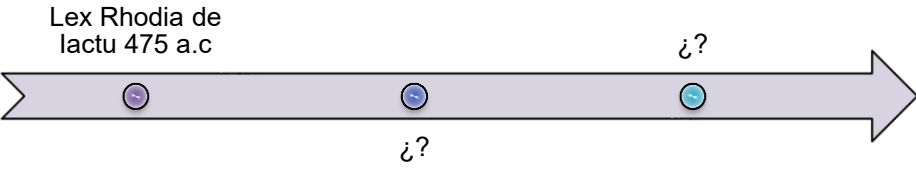
	<p>Por Abordaje o colisión se da entre dos o más buques o embarcaciones ocasionándose daños, resultando un siniestro marítimo.</p> <p>Los siniestros muy graves: Aquellos que entrañan pérdida total, pérdida de vidas humanas o contaminación grave.</p> <p>Siniestros graves: Aquellos que, sin reunir las características del “siniestro muy grave”, entrañan un incendio, explosión, abordaje, varada, contacto, averías por mal tiempo, averías causadas por hielos, grietas en el casco o supuesto defecto del casco, etc., que a su vez provocan.</p> <p>Siniestros menos graves: aquellos que no reúnen las características de los anteriores, pero que, a los efectos de compilar información útil, también comprenden los “sucesos marítimos”, que a su vez comprenden los “sucesos potencialmente peligrosos” y los “cuasi-abordajes</p> <p>Riesgos⁶ que puede presentar el transporte, siendo los principales en aguas internacionales y nacionales, el hundimiento de barcos y también de instalaciones; la colisión de transporte y de diversos objetos; los incendios y explosiones que pueden ocurrir en el transporte.</p> <p>De entre los principales Riesgos Marítimos, se encuentran los relacionados con la protección portuaria y entre estos están los incendios que se pueden producir en el puerto y en las embarcaciones. Los riesgos de la mercancía implican su pérdida total o parte de ella, en este sentido la distribución de los contenedores es importante, puesto que de esto depende la estabilidad del buque. Otros factores son los fenómenos de la naturaleza, como inundaciones de la embarcación; tormentas que pueden ocasionar daños estructurales, pérdida de energía; tsunamis, maremotos y huracanes que pueden ocasionar graves daños a la mercancía, equipos, máquinas, barcos e individuos.</p> <p>En el ámbito nacional la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, dispone, que corresponde a la AMN- SEMAR por medio de su área correspondiente Dirección General Adjunta de Enlace, Implantación, Ordenamientos, Accidentes y Siniestros Marítimos (DIGAOR), determinar si de la información de cualquier evento de accidente o incidente marítimo suscitado en la jurisdicción de cualquier Capitanía de Puerto, se realiza o no, la Investigación sobre Seguridad Marítima, adoptando una vez determinado procedente el nombre de Investigación de Siniestro Marítimo, así como llevar la estadística de los mismos.</p> <p>Dentro del contexto de los riesgos marítimos están los padecimientos derivados de acta actividad en la gente de mar y los accidentes que son causados por hechos como las averías los abordajes,</p> <p>Por lo que hace a los riesgos del trabajo marítimo, la Organización Internacional del Trabajo, (OIT), emitió el Convenio MLC 2006, relacionado con el trabajo de la gente de mar, convenio fija en un sólo</p>
--	--

⁶ *Principales Riesgos Marítimos en aguas internacionales*. Disponible en: <https://www.safelinkmexico.com/cuales-son-los-principales-riesgos-maritimos-en-aguas-internacionales/#:~:text=En%20este%20tipo%20de%20riesgos,pueden%20ocurrir%20en%20el%20transporte>. Consultado el 24 de marzo del 2023.

	<p>instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.</p> <p>El buque y su estatuto Jurídico⁷</p> <p>Se llama buque, barco o embarcación a todo artefacto que pueda navegar, sea con fines militares o comerciales, de investigación u otros, parte importante de este concepto, lo es, conocer la manera en que el Derecho le atribuye derechos y obligaciones.</p> <p>Si bien es cierto constitucionalmente la nación mexicana, ejerce soberanía y derechos soberanos en las zonas marinas mexicanas, esta situación implica que los usuarios de las mismas, con el fin de lograr un buen orden en el mar, cumplan con la normatividad estatal.</p> <p>El control de los buques se encuentra en materia internacional en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la que, al hablar de los roles del Estado en la mar, señala a los estados ribereños (Art. 24) que no pondrán dificultades al paso inocente de buques extranjeros por el mar territorial, salvo las restricciones a la aplicación de esta Convención. Derechos de protección del Estado ribereño (Art. 25) en cuanto a que Estado ribereño podrá tomar en su mar territorial las medidas necesarias para impedir todo paso que no sea inocente.</p> <p>Como Estado de pabellón, (Art. 91), la nacionalidad de los buques será normada por cada estado, el cual determinará los requisitos necesarios para que algún buque pueda enarbolar su pabellón. establecerá, así como para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón.</p> <p>Es un deber del Estado de pabellón⁸, mantener un registro de buques en el que figuren los nombres y características de los que enarbolan su pabellón, con excepción de aquellos buques que, por sus reducidas dimensiones, estén excluidos de las reglamentaciones internacionales generalmente aceptadas; y ejercerá su jurisdicción de conformidad con su derecho interno sobre todo buque que enarbole su pabellón y sobre el capitán, oficiales y tripulación, respecto de las cuestiones administrativas, técnicas y sociales relativas al buque, cada uno antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella en intervalos apropiados, sea examinado por un inspector de buques calificado y lleve a bordo las cartas, las publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos</p>
--	--

⁷ Onu. Convención De Las Naciones Unidas Sobre El Derecho Del Mar. artículos 17 A 32. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf consultado el 30 de marzo del 2023.

⁸ Organización de las Naciones Unidas. Convención De Las Naciones Unidas Sobre El Derecho Del Mar Artículo 94. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf Consultado el 30 de marzo del 2023.

	<p>de navegación que sean apropiados para la seguridad de su navegación; la regla general dispone que los barcos deben de contar con un número de identificación que será emitido por la Organización Marítimo Internacional, la norma particular dispone la existencia del Registro Público Marítimo Nacional⁹, en este sentido es importante no dejar de observar, las disposiciones que sobre este particular se encuentran en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento</p>																																							
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía</p> <p>Cervantes Ahumada, Raúl, <i>Derecho Marítimo</i>, México, ed. Porrúa, 2001, pp. 9-13.</p> <p>Organización de las Naciones Unidas. <i>Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (CONVEMAR)</i>. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consultado el 13 de diciembre del 2023]</p> <p>Ley de Navegación y Comercio Marítimos. arts.15 al 19. Disponible en: www.diputados.gob.mx</p>	<p>Actividad de Aprendizaje 1. Historia Marítima</p> <p>Objetivo: El alumnado conocerá la evolución de la normativa marítima e identificará el desarrollo del derecho marítimo.</p> <p>Instrucciones: Con base en el libro de Derecho Marítimo de Raúl Cervantes Ahumada pp. 9-13, realice una línea del tiempo en la que describa las normas que han regulado la actividad marítima desde la antigüedad.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Instrumento de Evaluación. Rubrica para evaluar Línea del tiempo</p> <table border="1" data-bbox="500 1115 1425 1719"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Criterios/Desempeño²³</th> <th colspan="4">LINEA-DEL-TIEMPO²³</th> </tr> <tr> <th>Excelente²³</th> <th>Muy-bien²³</th> <th>Bien²³</th> <th>Necesita mejorar²³</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Presentación²³</td> <td>Material a elección del estudiante, datos y personajes con orden lógico y cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía. Presentado en tiempo y forma²³</td> <td>Material de elección del estudiante, datos y personajes con orden cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía²³</td> <td>El material es poco atractivo, pero no presenta faltas de ortografía; contiene datos y personajes de manera organizada pero no es visualmente atractivo.²³</td> <td>El material es poco atractivo, presenta faltas de ortografía, contiene datos y personajes de manera desorganizada que no permite la secuencia lógica y cronológica.²³</td> </tr> <tr> <td>Características²³</td> <td>Describe con claridad la información más sobresaliente de todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas²³</td> <td>Describe con claridad más sobresaliente de casi todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas²³</td> <td>El texto permite una visualización clara de la información, pero las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes.²³</td> <td>Esta cargado de mucho texto que no permite visualizarlo con claridad; y las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes.²³</td> </tr> <tr> <td>Contenido²³</td> <td>La información demuestra que fue leída, analizada y seleccionada con sumo cuidado para revelar su importancia, ubicada con claridad para ser entendida, relacionando causas y efectos.²³</td> <td>La información ha sido elaborada de forma personal pero no se clasifica según su importancia, aunque se ubica para ser entendida.²³</td> <td>La información está elaborada deficientemente, aunque se evita la copia literal.²³</td> <td>Presenta falta de interés en la información; impera el texto copiado.²³</td> </tr> <tr> <td>Calidad del contenido²³</td> <td>Incluye eventos importantes e interesantes. Todos los detalles relevantes están incluidos.²³</td> <td>La mayoría de los eventos incluidos son importantes e interesantes. Solo se omiten uno o dos eventos importantes.²³</td> <td>Algunos eventos incluidos son trivialidades y la mayor parte de los eventos relevantes se omiten.²³</td> <td>Muchos eventos importantes son omitidos y aparecen demasiados eventos triviales.²³</td> </tr> <tr> <td>Cantidad de hechos incluidos²³</td> <td>Contiene al menos 8 o 10 eventos relacionados con el tema.²³</td> <td>Contiene al menos 6 a 7 eventos relacionados con el tema.²³</td> <td>Contiene al menos 5 eventos relacionados con el tema.²³</td> <td>Contiene menos de 5 eventos relacionados con el tema.²³</td> </tr> <tr> <td>Fechas²³</td> <td>Se incluyen fechas precisas y completas en todos los casos.²³</td> <td>Se incluyen las fechas precisas y completas en la</td> <td>Se incluyen las fechas precisas en casi todos los</td> <td>Faltan las fechas completas y precisas en buena parte.</td> </tr> </tbody> </table>	Criterios/Desempeño ²³	LINEA-DEL-TIEMPO ²³				Excelente ²³	Muy-bien ²³	Bien ²³	Necesita mejorar ²³	Presentación ²³	Material a elección del estudiante, datos y personajes con orden lógico y cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía. Presentado en tiempo y forma ²³	Material de elección del estudiante, datos y personajes con orden cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía ²³	El material es poco atractivo, pero no presenta faltas de ortografía; contiene datos y personajes de manera organizada pero no es visualmente atractivo. ²³	El material es poco atractivo, presenta faltas de ortografía, contiene datos y personajes de manera desorganizada que no permite la secuencia lógica y cronológica. ²³	Características ²³	Describe con claridad la información más sobresaliente de todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas ²³	Describe con claridad más sobresaliente de casi todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas ²³	El texto permite una visualización clara de la información, pero las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes. ²³	Esta cargado de mucho texto que no permite visualizarlo con claridad; y las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes. ²³	Contenido ²³	La información demuestra que fue leída, analizada y seleccionada con sumo cuidado para revelar su importancia, ubicada con claridad para ser entendida, relacionando causas y efectos. ²³	La información ha sido elaborada de forma personal pero no se clasifica según su importancia, aunque se ubica para ser entendida. ²³	La información está elaborada deficientemente, aunque se evita la copia literal. ²³	Presenta falta de interés en la información; impera el texto copiado. ²³	Calidad del contenido ²³	Incluye eventos importantes e interesantes. Todos los detalles relevantes están incluidos. ²³	La mayoría de los eventos incluidos son importantes e interesantes. Solo se omiten uno o dos eventos importantes. ²³	Algunos eventos incluidos son trivialidades y la mayor parte de los eventos relevantes se omiten. ²³	Muchos eventos importantes son omitidos y aparecen demasiados eventos triviales. ²³	Cantidad de hechos incluidos ²³	Contiene al menos 8 o 10 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene al menos 6 a 7 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene al menos 5 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene menos de 5 eventos relacionados con el tema. ²³	Fechas ²³	Se incluyen fechas precisas y completas en todos los casos. ²³	Se incluyen las fechas precisas y completas en la	Se incluyen las fechas precisas en casi todos los	Faltan las fechas completas y precisas en buena parte.
Criterios/Desempeño ²³	LINEA-DEL-TIEMPO ²³																																							
	Excelente ²³	Muy-bien ²³	Bien ²³	Necesita mejorar ²³																																				
Presentación ²³	Material a elección del estudiante, datos y personajes con orden lógico y cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía. Presentado en tiempo y forma ²³	Material de elección del estudiante, datos y personajes con orden cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía ²³	El material es poco atractivo, pero no presenta faltas de ortografía; contiene datos y personajes de manera organizada pero no es visualmente atractivo. ²³	El material es poco atractivo, presenta faltas de ortografía, contiene datos y personajes de manera desorganizada que no permite la secuencia lógica y cronológica. ²³																																				
Características ²³	Describe con claridad la información más sobresaliente de todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas ²³	Describe con claridad más sobresaliente de casi todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas ²³	El texto permite una visualización clara de la información, pero las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes. ²³	Esta cargado de mucho texto que no permite visualizarlo con claridad; y las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes. ²³																																				
Contenido ²³	La información demuestra que fue leída, analizada y seleccionada con sumo cuidado para revelar su importancia, ubicada con claridad para ser entendida, relacionando causas y efectos. ²³	La información ha sido elaborada de forma personal pero no se clasifica según su importancia, aunque se ubica para ser entendida. ²³	La información está elaborada deficientemente, aunque se evita la copia literal. ²³	Presenta falta de interés en la información; impera el texto copiado. ²³																																				
Calidad del contenido ²³	Incluye eventos importantes e interesantes. Todos los detalles relevantes están incluidos. ²³	La mayoría de los eventos incluidos son importantes e interesantes. Solo se omiten uno o dos eventos importantes. ²³	Algunos eventos incluidos son trivialidades y la mayor parte de los eventos relevantes se omiten. ²³	Muchos eventos importantes son omitidos y aparecen demasiados eventos triviales. ²³																																				
Cantidad de hechos incluidos ²³	Contiene al menos 8 o 10 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene al menos 6 a 7 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene al menos 5 eventos relacionados con el tema. ²³	Contiene menos de 5 eventos relacionados con el tema. ²³																																				
Fechas ²³	Se incluyen fechas precisas y completas en todos los casos. ²³	Se incluyen las fechas precisas y completas en la	Se incluyen las fechas precisas en casi todos los	Faltan las fechas completas y precisas en buena parte.																																				

⁹ SEMAR. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. Tramites De Registro Público Marítimo Nacional. Disponible en: <https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/acciones-y-programas/tramites-de-unicapam> Consultado el 30 de marzo del 2023.

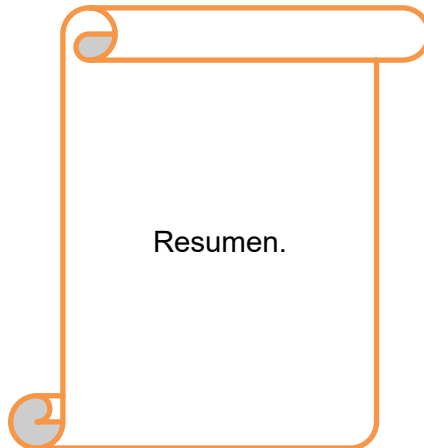
[Consultado el 13 de diciembre del 2023]

Actividad de aprendizaje 2. Atribuciones del Estado de Abanderamiento a nivel internacional

Realice un resumen donde destaque cuáles son las atribuciones del Estado de Abanderamiento a nivel internacional.

Objetivo: El alumnado Identificará los elementos normativos que construyen el Buen Orden en el Mar, mediante el ejercicio de las atribuciones que se le marca al Estado en su Rol de Estado de Abanderamiento.

Instrucciones: De la lectura del artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, referida a la nacionalidad de los buques, elabore un resumen con letra Arial de 12 puntos, con interlineado de 1.5 la extensión será la que considere, aplicando la investigación, análisis, síntesis, comprensión y argumento de lo estudiado.



Actividad de Aprendizaje 3. Registro Público Marítimo Nacional

Objetivo: El alumnado conocerá la composición del Registro Público Marítimo Nacional, para entender el Régimen Administrativo del buque y comprenderá las atribuciones del Registro Público Marítimo Nacional, como parte de la Autoridad Marítima Nacional.

Instrucciones: Revise el contenido del Capítulo II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en los artículos 15 al 19, referido a las facultades del Registro Público Marítimo Nacional y realice un mapa conceptual donde refiera los actos jurídicos marítimos que se deben inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.



Lista de cotejo.

EVALUACION DE UN MAPA CONCEPTUAL				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Tema principal	Identifica ampliamente el tema principal	Identifica medianamente el tema principal	No identifica el tema principal	No realizó la actividad
Esquema	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total en un 80%	El esquema no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Organización	El mapa conceptual se encuentra presentado de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial	El mapa conceptual se encuentra presentado de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial en un 80%	El mapa conceptual no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Conexión de conceptos	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran relacionados unos con otros a través de las palabras clave y/o conectores	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran medianamente relacionados unos con otros a través de palabras clave y/o conectores	No existe lógica entre los conceptos a través de conectores	No realizó la actividad
Ortografía	No tiene errores ortográficos	Tiene de 1 a 3 errores ortográficos	Tiene más de tres errores ortográficos	No realizó la actividad
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas.

(1) La Leyes Rodas, son el antecedente de:	a) () Su pabellón
(2) El paso inocente se da en:	b) () La OMI
(3) Realiza el registro internacional del buque	c) () La echazón
(4) La nacionalidad del buque la determina:	d) () Capacidad de volumen
(5) El Arqueo del Buque determina su	e) () Mar Territorial

Preguntas frecuentes

1.- ¿Cuál es el antecedente histórico del contrato de transporte de mercancías por mar?

R- La *Locatio Conductio* romana, significa colocar o poner a disposición, una cosa que era entregada a otra persona y el *conducere* que significa llevar consigo.

2.- ¿Cuál es el antecedente histórico de la figura del salvamento marítimo?

R- la Ley *rota de Jactu*, que dictaba que en caso de que fuera necesario arrojar toda o parte de la mercancía al mar, por estar la nave en peligro, el daño resultante (echazón) debía repartirse entre los propietarios del barco y los dueños de las mercancías, en la proporción y medida de las propiedades.

3.- ¿Qué es el abanderamiento?

Acto administrativo por el cual se autoriza que un buque, embarcación o artefacto naval enarbole un pabellón nacional.

4.- ¿Qué es el Registro Público Marítimo Nacional?

Organismo donde se inscriben los hechos y actos del Derecho Marítimo.

Para saber más

Manual de Derecho Marítimo. Disponible en:

https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/170662/20%20Manual%20de%20derecho%20mar%C3%ADtimo%20con%20sello.pdf?fbclid=IwAR1XXArzlipf_FVzwoofE5RL4uVfmFERub7ett3E23hTYwx7ZaTm3FjLOIO

Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Porrúa 2004.

Naciones Unidas. *Océanos y el Derecho del Mar*. Consultada en <https://www.un.org/es/global-issues/oceans-and-the-law-of-the-sea>

Organización Internacional del Trabajo. MLC-OIT 2006 Consultada en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:2121210

Riesgos Marítimos. Ley Federal del Trabajo. Consultada en www.diputados.gob.mx

ONU: Acuerdo histórico para proteger el 30% de los océanos. Consultada en <https://www.youtube.com/watch?v=DolrOoldQnQ>

Glosario

Navegación: La actividad que realiza una embarcación, para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados

Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables

Propietario: La persona física o moral titular del derecho real de propiedad de una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, bajo cualquier título legal.

Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes

funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones

Operador: La persona física o moral, que, sin tener la calidad de propietario o naviero, celebra a nombre propio los contratos de utilización de embarcaciones y/o artefactos navales, o del espacio de éstos, que, a su vez, haya contratado con el propietario, naviero o armador.

Pilotaje o practicaje: Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.

Unidad 2. El Derecho Marítimo Constitucional e Internacional	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet</p> <p>1.- ¿El principio de legalidad de los actos administrativos marítimos se establece en?</p> <p>2.- ¿El principio de seguridad jurídica se establece en?</p> <p>3.- ¿La nulidad o anulabilidad de los actos administrativos se encuentra en?</p>
Introducción	<p>La normatividad que rige el Derecho del Mar, Marítimo y de la Navegación en el ámbito internacional y nacional, se encuentra en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR-CONSTITUCION DE LOS MARES) a nivel nacional en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley de puertos y sus respectivos Reglamentos, conforme lo dispone el Derecho de los Tratados, los estados nacionales firmantes de dicha Convención se obligan a armonizar su normativa interna y alinearla con el contenido internacional, para lograr un marco jurídico de conocimiento y aplicación estándar, que permita homologar conceptos y conocimientos.</p> <p>Lo anterior resulta importante ya que esta similitud de conceptos marca la disposición de fuentes marítimas comunes, además del desarrollo de tratados, convenios relacionados con el ámbito marítimo, sea transporte, construcción, contratos y otros que beneficien el desarrollo de la actividad marítima económica mundial.</p> <p>La mejor comprensión y entendimiento de esta Unidad, requerirá que apliques los conocimientos adquiridos de Derecho Constitucional, sobre los principios de legalidad y seguridad jurídica.</p>
Objetivo	<p>El alumnado será capaz de identificar las normas constitucionales y legales reguladoras del Derecho Marítimo y ponderar las funciones de los organismos internacionales responsables de la regulación marina.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio.</p> <p>El alumnado tendrá la capacidad de interpretar las disposiciones internacionales que derivan de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), así como las nacionales que se han enriquecido de ésta. La interpretación de este cúmulo de conceptos será una de las piedras angulares del aprendizaje y posterior aplicación en la vida laboral de la materia.</p>

Desarrollo de contenidos	<p>Normas constitucionales, secundarias y terciarias¹⁰</p> <p>Para conocer el principio de legalidad que aplica la Autoridad Marítima Nacional el cual deriva del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos¹¹ (CPEUM), como ley secundaria se encuentra la Ley Orgánica de la Administración Pública¹² (LOAP); la Ley Federal del Mar¹³ (LFM), la Ley de Navegación y Comercio Marítimos¹⁴ (LNCM), Ley de Puertos¹⁵ (LP) y los reglamentos de la LNCM¹⁶ y de la LP¹⁷, lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua o vías navegables es de jurisdicción federal.</p> <p>Las principales leyes secundarias marítimas son:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Ley Federal del Mar, la cual define, la competencia y jurisdicción del Estado mexicano, con relación a las zonas marinas mexicanas, derivado de lo preceptuado por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.B. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, regula las vías generales de comunicación por agua, la navegación, su protección y los servicios que en ellas se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.C. Ley de Puertos, regula los puertos, las terminales e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios. <p>Jerarquía de las normas supletorias</p> <p>Las normas terciarias del Derecho Marítimo son:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, regula las atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional, de los sujetos del Derecho Marítimo y establece los roles del Estado en la mar.B. Reglamento de la Ley de Puertos, regula las actividades de construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación, protección, formas de administración y prestación de servicios en los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias previstos en la Ley de Puertos, correspondiendo su interpretación para efectos administrativos a la Secretaría.
---------------------------------	---

¹⁰ Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. Porrúa. 2004. pp. 33 -58.

Consultada en la Biblioteca Antonio Caso de la Facultad de Derecho. 1° abril 2023.

¹¹ Cámara de Diputados. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Artículo 27. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹² Cámara de Diputados. *Ley Orgánica De La Administración Pública Federal*. Artículo 30. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹³ Cámara de Diputados. *Ley Federal Del Mar. Zonas Marinas Mexicanas*. Artículo 3 Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹⁴ Cámara de Diputados. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹⁵ Cámara de Diputados. *Ley De Puertos*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹⁶ Cámara de Diputados. *Reglamento De La Ley De Navegación Y Comercio Marítimos*. Consultado en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹⁷ Cámara de Diputados. *Reglamento De La Ley Puertos*. Consultado en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

	<p>Las normas supletorias, se aplican ante la inexistencia de una norma específica para un caso particular, para el caso del Derecho Marítimo, a falta de disposición expresa de las leyes secundarias y las normas terciarias, los Tratados Internacionales se aplicarán:</p> <ul style="list-style-type: none">A. Ley General de Bienes Nacionales¹⁸; (LGBN) establece los bienes que constituyen el patrimonio de la nación, el régimen de dominio público de los bienes de la Federación, en este caso lo que previene el numeral 27 de la CPEUM.B. El Código de Comercio¹⁹, (CC) regula los actos comerciales.C. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito²⁰; (LGTOC) regula las cosas mercantiles los títulos de crédito, emisión, expedición, endoso, aval o aceptación y sus operaciones, los derechos y obligaciones derivados de los actos o contratos que hayan dado lugar a la emisión o transmisión de títulos de crédito y lo corresponda a la naturaleza civil o mercantil de actos o contratos.D. Ley Federal de Competencia Económica²¹; (LFCE) deriva del artículo 28 Constitucional, y su objeto es promover, proteger y garantizar la libre concurrencia y la competencia económica, además de prevenir, investigar, combatir, perseguir, castigar y eliminar los monopolios y prácticas monopólicas, concentraciones ilícitas, barreras a la libre concurrencia y la competencia económica, y restricciones al funcionamiento eficiente de los mercados.E. Ley Federal de Procedimiento Administrativo²²; (LFPA) establece el principio de legalidad para los actos, procedimientos y resoluciones de la Administración Pública Federal.F. Códigos Civil Federal, dispone que, las leyes mexicanas rigen a todas las personas que se encuentren en la República, así como los actos y hechos ocurridos en su territorio o jurisdicción y aquéllos que se sometan a dichas leyes, salvo cuando éstas prevean la aplicación de un derecho extranjero y salvo, además, lo previsto en los tratados y convenciones de que México sea parteG. Código Federal de Procedimientos Civiles; establece Sólo puede iniciar un procedimiento judicial o intervenir en él, quien tenga interés en que la autoridad judicial declare o constituya un derecho o imponga una condena, y quien tenga el interés contrario. <p>El Comité Marítimo Internacional²³ (1897) es la más antigua organización internacional en el ámbito marítimo, su propósito, desde su fundación, ha sido la unificación del Derecho Marítimo Internacional. El Comité ha participado en:</p>
--	---

¹⁸ Cámara de Diputados. *Ley General De Bienes Nacionales*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

¹⁹ Cámara de Diputados. *Código Civil Federal*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023

²⁰ Cámara de Diputados. *Ley General De Títulos Y Operaciones De Crédito*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

²¹ Cámara de Diputados. *Ley Federal De Competencia Económica*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

²² Cámara de Diputados. *Ley Federal Del Procedimiento Administrativo*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 1° de abril del 2023.

²³ Comité Marítimo Internacional. Consultado en <https://comitemaritime.org/> el 3 de abril del 2023

	<p>A. Reglas de la Haya²⁴, normas internacionales que establecen limitaciones al transporte marítimo de mercancías, cuando exista un conocimiento de embarque.</p> <p>B. Las Reglas de York y Amberes sobre averías comunes (1950), consideran normas sobre la regulación de las averías marítimas.²⁵,</p> <p>C. Convenio sobre Salvamento Marítimo²⁶, incorpora el principio de <i>no se paga si no se salva</i>, según el cual al salvador sólo le retribuyen sus servicios sin la operación de salvamento tiene éxito.</p> <p>D. Convenciones sobre Limitación de Responsabilidad²⁷, considera tipos de reclamación, muertes o lesiones personales, a bienes, o daños o buques, bienes o construcciones portuarias;</p> <p>E. Hipotecas; derecho real, préstamo de garantía sobre bien mueble que se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, se rige conforme lo establece el Código Civil Federal.</p> <p>F. Privilegios navales, es el cobro especial de acreedores, derivado de la actividad de los mencionados muebles;</p> <p>G. Embargo preventivo de buques extranjeros en puertos nacionales (1952); mandamiento emitido por un tribunal mercantil que inmoviliza un buque o embarcación.</p> <p>H. Transporte de Pasajeros por Mar; traslado de pasajeros de un lugar a otro por mar.</p> <p>I. Reglas sobre conocimientos de embarque marítimos; conoce sobre la reglamentación del transporte marítimo, dentro del contrato de transporte de las mercancías de un buque en línea regular.</p> <p>J. Conocimientos de embarque electrónicos, la declaración de voluntad, la formulación de la oferta y su aceptación, y el perfeccionamiento del contrato, son elementos presentes en todo contrato y lo son también en la contratación electrónica.</p> <p>El Consejo Marítimo Internacional y del Báltico²⁸,</p> <p>Es una asociación naviera que agrupa a propietarios, gestores navales, agentes de buques, su función principal es establecer un marco normativo aplicable en el ámbito internacional, mediante la participación en foros comerciales marítimos, actualmente representa al 70% de la flota mercante mundial.</p> <p>La Cámara Internacional de Comercio²⁹.</p>
--	---

²⁴ Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo. *Reglas De La Haya*. Consultado en: <https://cameintram.org/wp/normatividad/>

²⁵ Instituto de Investigaciones Jurídicas. UNAM. *Las Reglas De York-Amberes*. Consultado en <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/leyen/cont/50/ens/ens7.pdf> el 3 de abril del 2023

²⁶ Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional Sobre Búsqueda Y Salvamento Marítimos*. (CONVENIO SAR). Consultado en [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) el 3 de abril del 2023

²⁷ Organización Marítima Internacional. *Convenio Sobre Limitación De Responsabilidad Nacida De Reclamaciones De Derecho Marítimo* 1976. Consultado en <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> el 3 de abril del 2023

²⁸ The Baltic and International Maritime Conference. *Mar Y Gerencia*. Consultado en https://www.cameintram.org/documentos/convenciones/CONVENIO_INTERNACIONAL_PARA_LA_UNIFICACION_DE_Ciertas_Reglas_EN_MATERIA_DE_CONOCIMIENTOS_DE_EMBARQUE_Y_PROTOCOLOS.pdf el 3 de abril del 2023

²⁹ Cámara Internacional de Comercio. Consultado en <https://www.iccspain.org/icc/quienes-somos/> el 3 de abril del 2023

Este organismo se fundó en 1919 y su función es coordinar el sistema de Naciones Unidas para prestar asistencia técnica en materia de comercio, con la finalidad de contribuir al desarrollo, productividad y competitividad económica, mediante el diseño y ejecución de una política comercial internacional de fomento y apertura del comercio y la inversión, así como la economía de mercado

Bibliografía sugerida por la autora de la guía

Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, México, ed. Porrúa, 2001.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en: www.diputados.gob.mx [Consultada el 8 de enero del 2024]

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Disponible en: www.diputados.gob.mx [Consultada el 8 de enero del 2024]

Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. Disponible en el DOF del 07-06-2021. Disponible en: <https://www.dof.gob.mx/> [Consultada el 8 de enero del 2024]

Fraga, Gabino, *Derecho Administrativo*,

Actividad de aprendizaje 1. Principios del Derecho Marítimo.

Objetivo: Conocer los principios que fundamentan el Derecho Marítimo Constitucional, nos hará identificar las atribuciones del estado en sus diferentes roles en el mar.

Comprender los principios de legalidad en la aplicación del Derecho Marítimo Nacional.

Instrucciones: De la lectura de los artículos 4 y 16 Constitucionales, elabore un resumen en donde identifique los elementos de los principios de legalidad y como se aplican del Derecho Marítimo Nacional.



EVALUACION DE UN RESUMEN				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable
Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.
Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía.	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.
Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre sí en un solo texto (o en varios textos si es necesario); solo fueron plasmadas las ideas más importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas más importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.

Libro Cuarto
 Capítulo II, La
 concesión del
 Servicio Público.
 Disponible en:
<https://www.upg.mx/wp-content/uploads/2015/10/LIBRO-44-Derecho-Administrativo.pdf>
 [Consultada el 8 de enero del 2024]

Actividad de aprendizaje 2. La Autoridad Marítima Nacional

Objetivo: Identificar las atribuciones de la Autoridad Marítima Nacional, para conocer el alcance de la gobernanza marítima. la gobernanza marítima.

Conocer los principios de legalidad y seguridad jurídica de la actuación de la secretaria de Marina como Autoridad Marítima Nacional.

Instrucciones: De la lectura del Artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LNCM) en concatenación con el 7 de la LNCM, enumere las facultades de la Secretaría (SEMAR), como Autoridad Marítima Nacional, además del 20 del Reglamento Interior de la SEMAR, realice en un cuadro comparativo los roles del Estado en la mar en funciones de Autoridad Marítima Nacional (AMN).

	Facultades de la SEMAR como Autoridad Nacional	de la Marítima	Los roles del Estado en la mar en funciones de Autoridad Marítima Nacional (AMN).
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			

EVALUACION DE UN CUADRO COMPARATIVO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Profundización del tema	Descripción clara y sustancial del cuadro y buena cantidad de detalles	Descripción ambigua del cuadro, algunos detalles que no clarifican el tema.	Descripción incorrecta del cuadro, sin detalles significativos o escasos.	No realizó la actividad
Aclaración sobre el tema	Cuadro bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Cuadro con información bien focalizada pero no suficientemente organizada.	Cuadro con tema impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No realizó la actividad
Presentación	Cuadro sobresaliente y atractivo que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Cuadro simple pero bien organizado con al menos tres errores de ortografía.	Cuadro mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con mas de tres errores de ortografía.	No realizó la actividad
Elementos propios del cuadro comparativo	Los temas centrales se ubicaron en la columna izquierda y en correcto orden y en la parte superior se colocaron las variables y la información fue acertada.	Se ubicaron los temas centrales en la columna izquierda pero las variables no se colocaron de forma ordenada. La información hace referencia al tema.	No se ubicaron o se ubicaron de forma incorrecta los temas centrales y las variables no tienen relación con el tema principal.	No realizó la actividad

Actividad de aprendizaje 3. Concesiones Portuarias

Objetivo: Conocer la teoría de las concesiones y los títulos de concesión que generan para comprender sus implicaciones jurídicas en el uso, explotación y aprovechamiento del Recinto Portuario.

Recordar los mecanismos administrativos de otorgamiento revocación y caducidad las concesiones.

Instrucciones:

Realice un ensayo, donde resalte el procedimiento administrativo de las concesiones. Sugiero la lectura del Libro Cuarto Capítulo II. La concesión del Servicio Público del libro de Derecho Administrativo de Gabino Fraga.

Las características del ensayo son:

Título

Letra Arial 12, interlineado 1.5

Extensión máxima tres cuartillas

Conclusión que exprese tu opinión sobre el tema.



EVALUACION DE UN ENSAYO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Estructura del ensayo	El autor plantea una estructura completa y coherente, con los siguientes elementos: Introducción, discusión, desarrollo y cierre.	En la estructura del ensayo, falta alguno de los elementos solicitados.	El autor presenta una estructura incompleta, en la que dos de los elementos solicitados se encuentran incompletos	No realizó la actividad
Argumento	En el ensayo se observa un hilo conductor adecuado al tema central, que se desarrolla lógicamente y lleva a una discusión amplia y contrastada.	El hilo conductor del ensayo es pertinente y se desarrolla lógicamente sin discutir otras posibilidades	El hilo conductor del ensayo no es pertinente o no se desarrolla lógicamente.	No realizó la actividad
Conclusión y respuestas	Las conclusiones del ensayo se fundamentan claramente en la argumentación y llevan a una propuesta coherente y claramente precisa	Las conclusiones se fundamentan en la argumentación presentada e incluye propuestas viables.	Las conclusiones no coinciden claramente con la argumentación y la propuesta presentada no es todo viable.	No realizó la actividad
Presentación	El ensayo cumple con los lineamientos señalados en cuanto a extensión, diseño de páginas, citas y referencias bibliográficas. No hay errores ortográficos y la redacción es coherente.	El ensayo no cumple con alguno de los lineamientos señalados. No presenta errores de ortografía.	El ensayo presenta fallas en varios de los lineamientos señalados. Se observa descuido en la ortografía y la redacción.	No realizó la actividad

Autoevaluación	
Relacione las siguientes columnas.	
1. CONVEMAR	A. Norma terciaria del derecho marítimo
2. CPEUM	B. Norma secundaria del derecho del mar.
3. Leyes supletorias	C. Establece la propiedad originaria de la Nación.
4. Reglamento	D. Se aplican cuando hay inexistencia de normas específicas.
5. Ley	E. Documento que regula el derecho marítimo internacional.
Preguntas frecuentes	
<p>1. ¿Qué es una norma marítima constitucional? Es una regla que, derivada de un artículo constitucional, aborda la especificidad de un tema, en este caso del Derecho Marítimo.</p> <p>2. ¿Qué es una norma marítima secundaria? Conjunto de reglas o preceptos citados por la autoridad competente para la ejecución de una ley.</p>	
Para saber más	
<p>La Norma Jurídica. Consultada en: https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3260/7.pdf</p> <p>La norma jurídica y sus caracteres. Consultada en: https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/rev-facultad-derecho-mx/article/view/27194/24541</p> <p>Cervantes Ahumada, Raúl. <i>Derecho Marítimo</i> Porrúa. 2004. Consultada en Biblioteca “Antonio Caso”. Facultad de Derecho</p> <p>García Máñez, Eduardo. <i>Introducción al Estudio del Derecho</i>. Consultada en: https://www.studocu.com/es-mx/document/instituto-mexico/derecho-ii/resumen-de-introduccion-al-estudio-del-derecho/9804443</p>	
Glosario	
<p>Norma jurídica: La palabra norma suele usarse en dos sentidos, el amplio normas de carácter obligatorio y no obligatorio, imponen deberes o conceden derechos.</p> <p>Derecho Constitucional: rama del derecho público que se enfoca en el estudio y análisis de las normas jurídicas fundamentales.</p> <p>Ley: Regla o norma establecida por una autoridad superior para regular, de acuerdo con la justicia, algún aspecto de las relaciones sociales.</p> <p>Reglamento: Conjunto de reglas y preceptos dictados por la autoridad competente para la ejecución de una ley.</p>	

Unidad 3. El Derecho Marítimo Administrativo	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Qué es el Derecho Administrativo?</p> <p>2.- ¿Qué es el principio de legalidad?</p> <p>3.- ¿Qué son los actos de autoridad?</p>
Introducción	<p>El Derecho Marítimo Administrativo Internacional, es la respuesta jurídica a los problemas derivados de la internacionalización de la actividad administrativa.</p> <p>Partiendo de este concepto y en la particularidad del Derecho Marítimo, la Organización Marítima Internacional como organismo especializado de las Naciones Unidas, promueve la cooperación entre Estados y la industria del transporte para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación marina.</p> <p>En atención a estos principios los Estados firmantes de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adquieren la obligación de cumplimiento por parte de los demás firmantes de adecuar su legislación interna, considerando las directrices que de ella emanen.</p> <p>En el caso de México, la observancia del principio de legalidad nacional e internacional, contenido es nuestra carta magna y en el control de la convencionalidad por parte del Estado mexicano, enmarcan los principios de legalidad y seguridad jurídica de los actos administrativos relacionados con el Derecho Marítimo.</p>
Objetivo	<p>El alumnado analizará a las autoridades administrativas encargadas de regular y vigilar al Derecho Marítimo.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio.</p> <p>El alumnado conocerá el contenido del Derecho Marítimo Administrativo internacional y nacional, para entender la concatenación con el derecho interno, además de la aplicación y la convencionalidad firmada por México.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Las Autoridades Marítimas.</p> <p>Internacionalmente se considera a la Organización Marítima Consultiva Internacional (OMCI), como organismo especializado de las Naciones Unidas, promueve la cooperación entre Estados, para el transporte</p>

	<p>marítimo, además de la seguridad y protección de la navegación y prevención de la contaminación por los buques, mediante la creación de un marco normativo igualitario para el sector del transporte por agua, mediante la emisión de directivas, que apoyen sus principios fundamentales.</p> <p>La principal función de la Organización Marítima Internacional, como autoridad mundial, es establecer normas para la seguridad y protección marítima y el comportamiento ambiental.</p> <p>En México el titular de la Autoridad Marítima Nacional es el Ejecutivo Federal, quien la ejerce mediante la Secretaría de Marina (SEMAR) y está por la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM).</p> <p>Por definición la Autoridad Marítima Nacional, ejerce la soberanía de la nación para la protección y seguridad marítima y portuaria, el mantenimiento del Estado de derecho, en las zonas marinas mexicanas, costas, puertos, recintos portuarios, terminales, marinas e instalaciones portuarias</p> <p>En 1958 Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, le estableció a la Secretaría de Marina, el ejercicio de la soberanía nacional en aguas territoriales, así como la vigilancia de las costas del territorio, vías navegables e islas nacionales, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Promoción, organización e inspección de la Marina Mercante;b. Requisitos para mandos y tripulaciones de naves mercantes, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;c. Intervenir en todos los problemas relacionados con las comunicaciones por agua;d. Organizar y administrar el <i>servicio de policía marítima</i>;e. Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias;f. Intervenir en todo lo relacionado con faros y señales marítimas, yg. Adquisición o construcción de naves. <p>En 1976-José López Portillo, deroga la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado y promulga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ordenamiento que debilita la Autoridad Marítima Nacional, al segregarle a SEMAR, las atribuciones en materia de Marina Mercante, Operación Portuaria, Obras marítimas y Dragado, Construcción de Puertos y Señalamiento Marítimo</p> <p>Posterior en 2006, la reforma el artículo 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, le establece a la secretaria de Marina de manera clara y específica el ejercicio de la calidad de Autoridad Marítima Nacional y a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la calidad de Autoridad Marítima Mercante.</p> <p>Tiempo después 2017, el 1° de marzo, se crea la Dirección General de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (DGCAPAM), dependiendo de la Subsecretaría de Marina, la que, con fecha, 1° de diciembre, cambia de denominación a Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), dependiendo del C. Secretario de Marina y actualmente de</p>
--	---

	<p>acuerdo a las reorganizaciones administrativas depende de la Subsecretaría de Marina.</p> <p>Actualmente conforme lo dispuso la reforma del 2020 a la Ley Orgánica de la Administración Pública (LOAPF), Ley de Navegación y Comercio Marítimo (LNCM) y la Ley de Puertos (LP), se le asignó a Secretaría de Marina, lo relacionado con Marina Mercante, tráfico marítimo, pilotaje, educación náutica, dragado, ventanilla única para los trámites marítimos, registro público marítimo nacional, protección portuaria, certificación de competencias, permisos, sanciones y autorizaciones para embarcaciones mayores que brindan servicios en las vías navegables mexicanas y la atención a tripulaciones extranjeras desatendida</p> <p>Ahora bien, esta Autoridad Marítima Nacional, atiende los aspectos administrativos de la misma, correspondiendo a la Guardia Costera, el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF Art. 30), que le dispone a la Secretaría de Marina (SEMAR) el ejercicio de la soberanía del Estado en las zonas marinas mexicanas.</p> <p>Según lo dispone la Ley General de Bienes Nacionales, (Art. 6) se consideran bienes del dominio marítimo: Los bienes señalados en los artículos 27, párrafos cuarto, quinto y octavo; 42, fracción IV, y 132 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;</p> <p><i>Artículo 27. La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada</i></p> <p>Párrafo Cuarto.</p> <p><i>Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; ... y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.</i></p> <p>Párrafo Quinto.</p> <p><i>Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; ...</i></p> <p>Párrafo Octavo.</p> <p><i>La Nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las</i></p>
--	--

respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.

Artículo 42. El territorio nacional comprende; IV. La plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes;

Artículo 132. Los fuertes, los cuarteles, almacenes de depósito y demás bienes inmuebles destinados por el Gobierno de la Unión al servicio público o al uso común, estarán sujetos a la jurisdicción de los Poderes Federales en los términos que establezca la ley que expedirá el Congreso de la Unión; más para que lo estén igualmente los que en lo sucesivo adquiera dentro del territorio de algún Estado, será necesario el consentimiento de la legislatura respectiva.

Los puertos marítimos

Se entiende por Puerto: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

El Registro Marítimo Nacional³⁰.

El Registro de los actos y documentos previstos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, le corresponde al Registro Público Marítimo Nacional, que depende de la Secretaría de Marina (SEMAR)- Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM).

El registro abarca, navieros, agentes navieros, u operadores, actos jurídicos que modifiquen o reformen los estatutos sociales de personas morales inscritas, contratos o documentos relativos a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, así como resoluciones judiciales y administrativas, matriculas de embarcaciones o artefactos navales mexicanos, certificado de seguro de responsabilidad civil y que se encuentran en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (Art. 17)

Como hemos visto lo relacionado con la cultura marítima, está enfocado a la seguridad de la vida humana en el mar, premisa que ocupa un lugar destacado lo relacionado con los buques, toda vez que es el instrumento que genera esta seguridad.

Consecuencia de lo anterior, lo es el que la Autoridad Marítima Nacional (AMN), cuente con mecanismos de control desde su construcción, (*las que serán abanderadas como mexicanas*) terminada esta se verificará que se cumplan con los estándares internacionales para la seguridad de la navegación.

³⁰ Cámara de Diputados. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 1° de junio del 2023.

	<p>El régimen administrativo del buque³¹</p> <p>El Derecho de Pesca.</p> <p>Se entiende por pesca la acción de pescar extraer o capturar, o recolectar, por cualquier método o procedimiento, especies biológicas o elementos biogénicos, cuyo medio de vida total, parcial o temporal, sea el agua.</p> <p>En el ámbito internacional, desde los planteamientos de Hugo Grocio en su obra <i>Mare Liberum</i> (La Libertad de los Mares) y su planteamiento de que el mar era tan basto que no había porque prohibir la libertad de pesca, en consecuencia, no había que determinar jurisdicción de los Estados para realizar la actividad pesquera.</p> <p>En la actualidad, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, al haber definido las zonas marinas, estableció los límites de los Estados para el ejercicio de derechos en ellas, como el ejercicio de la pesca, la referida Convención dispone en su numeral 116 el Derecho de Pesca en Alta Mar, espacio que pertenece a todos y ninguno de los países, pero que todos tienen obligación de cuidar y respetar, al tenor de:</p> <p style="text-align: center;"><i>Todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a:</i></p> <ul style="list-style-type: none">a. <i>sus obligaciones convencionales;</i>b. <i>los derechos y deberes, así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan, entre otras disposiciones, en el párrafo 2 del artículo 63 y en los artículos 64 a 67; y</i>c. <i>las disposiciones de esta sección</i> <p>Por su parte la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)³² en apoyo a la aplicación del Código de Conducta para la Pesca Responsable³³ relacionado con la seguridad en el mar en el ámbito del sector pesquero, interviene en la seguridad de los buques pesqueros, y sobre el particular existen los siguientes instrumentos, el Convenio de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros³⁴; el Protocolo de Torremolinos³⁵, el Acuerdo de Ciudad del Cabo, Sudáfrica.³⁶</p> <p>El desarrollo de la pesca en México, aunque en algún momento a la par de otros países, no logro los resultados esperados, por factores generados, como lo es la falta de competitividad, falta de políticas públicas precisas dirigidas a este sector de producción, que englobe la</p>
--	---

³¹ Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*. Porrúa. 2004.. Consultada en la Biblioteca Antonio Caso de la Facultad de Derecho. 1° abril 2023. Pp. 447 a 453.

³² Organización de las Naciones Unidas. *La Organización De Las Naciones Unidas Para La Agricultura Y La Alimentación*. Consultada en: http://www.fao.org/home/es_1 1° abril 2023.

³³ La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. *Qué Es El Código De Conducta De Pesca Responsable*. Consultada en: <https://www.fao.org/3/x9066s/x9066s.pdf>

³⁴ La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación *Convenio Torremolinos Para La Seguridad De Los Buques Pesqueros*. Consultada en: https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx_1 1° abril 2023.

³⁵ Organización Marítima Internacional. *Protocolo Del Convenio De Torremolinos*. Consultada en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>

³⁶ La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. *Acuerdo de Ciudad del Cabo, Sudáfrica 2012*. Consultada en: https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/CapeTownAgreementForFishing.aspx#:~:text=El%20Acuerdo%20de%20Ciudad%20del%20Cabo%20incluye%20requisitos%20internacionales%20obligatorios,comunicaciones%20y%20protecci%C3%B3n%20contra%20incendios_1 1° abril 2023.

construcción de embarcaciones pesquera, así como mecanismos de captura distribución y posterior comercialización. Nuestra flota pesquera es solo sustentable para consumo interno y poco para exportación a niveles de otros países.

En cuanto a la normatividad, la Ley de Pesca y Acuicultura Sustentable (LPAS)³⁷, según su artículo 1° tiene por objeto regular, fomentar y administrar el aprovechamiento de los recursos pesqueros y acuícolas en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.

La intervención en cuestiones pesqueras por parte de la Autoridad Marítima Nacional, se da por parte de la Dirección de Inspección y Vigilancia Pesquera, con fundamento en la Fracción XXII del numeral 8° de la Ley de Pesca y Acuicultura Sustentable, que señala *la propuesta, coordinación y ejecución de la política general de inspección y vigilancia en materia pesquera y acuícola, con relación en la Fracción II del diverso 9° de la Ley que se estudia en el sentido de la coadyuvancia para llevar a cabo la inspección y vigilancia de las actividades pesqueras y acuícolas y coordinarse con la Secretaría o la Secretaría de Marina, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.*

Por otra parte, según la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, toda embarcación requerirá de un despacho de salida del puerto, para el caso de la realización de actividades pesqueras, la Capitanía de Puerto podrá expedir un documento denominado. Despacho vía la Pesca, el cumplimiento de lo que establece dicho documento deberá ser vigilado por la misma capitanía.

Los despachos se expedirán a embarcaciones nacionales y en su caso cuando haya exceso de captura a embarcaciones extranjeras que podrán realizar dicha actividad en la Zona Económica Exclusiva Mexicana.

Actividades, aduaneras, sanitarias y migratorias.



³⁷ Cámara de Diputados. *Ley De Pesca Y Acuicultura Sustentable*. Consultada en: www.diputados.gob.mx 1° abril 2023.

	<p>La Ley Federal del Mar³⁸, (LFM) consigna a la Zona Contigua, como una zona marítima mexicana, donde el Estado Ribereño, puede ejercer atribuciones de jurisdicción y control en materia de seguridad, fiscal. Aduanera, ambiental, de migración y sanitarias</p> <p>La Seguridad Nacional en México, según la ley que la conceptúa, se debe entender como las acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del estado mexicano.</p> <p>La Ley del Servicio de Administración Tributaria, nos dice que este responsable de aplicar la legislación fiscal y aduanera, en cuanto a la Ley Aduanera, esta regula la entrada y salida del territorio nacional Mercancías, los productos, artículos, efectos y cualesquier otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.</p> <p><i>Aduanera</i>, las funciones relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional o a la salida de este, son facultades exclusivas de las autoridades aduaneras, actividad que comprende además cobrar los impuestos y aranceles correspondiente del comercio exterior, así como evitar la entrada o salida de productos prohibidos.</p> <p><i>Ambiental</i>, se entiende por ambiente el conjunto de elementos naturales y artificiales o inducidos por el hombre que hacen posible la existencia y desarrollo de los seres humanos y demás organismos vivos que interactúan en un espacio y tiempo determinado <i>regulado por la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, (LGECPA)</i>, norma que se refiere a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.</p> <p><i>Migración</i>, es facultad exclusiva de la Secretaría de Gobernación³⁹ (SEGOB), fijar los lugares destinados al tránsito de personas y regular el mismo, por <i>puertos marítimos</i>, aéreos y fronteras, previa opinión de las Secretarías de Hacienda y Crédito Público, Comunicaciones y Transportes, Salud, Relaciones Exteriores, Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación y en su caso la de Marina; asimismo consultará a las demás dependencias y organismos que juzgue conveniente</p> <p>La Ley General de Migración (LGM)⁴⁰, establece que la política migratoria del Estado Mexicano es el conjunto de decisiones estratégicas para alcanzar objetivos determinados que con fundamento en los principios generales y demás preceptos contenidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados y convenios internacionales en los que el Estado Mexicano sea parte y la presente Ley, plasman en el Reglamento, normas secundarias, diversos programas y acciones concretas para atender el fenómeno migratorio de México de manera integral, como país de origen, tránsito, destino y retorno de migrantes.</p>
--	---

³⁸ Cámara de Diputados. *Ley Federal Del Mar*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 3 de abril del 2023

³⁹ Cámara de Diputados. *Ley Orgánica De La Administración Pública Federal. Secretaria De Gobernación*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 3 de abril del 2023

⁴⁰ LGM. Consultada en: www.diputados.gob.mx

Sanitaria. Ahora sabemos, de los esfuerzos de nuestra nación para evitar la introducción al país de estupefacientes *por mar*, determinar las substancias que deban considerarse como estupefacientes y en consecuencia hacer la diferencia entre las legales y las ilegales, tenemos a la Ley General de Salud, que las señala en los artículos 234, último párrafo y 244 de esta Ley;

La Administración marítima en México a partir del 2020, delega a la Secretaría de Marina, las facultades relacionadas con la Administración Portuaria al asignarle a la Marina Mercante, Control actividades, tráfico marítimo, pilotaje, educación náutica, dragado, ventanilla única para los trámites marítimos, registro público marítimo nacional, protección portuaria, certificación de competencias, permisos, sanciones y autorizaciones para embarcaciones mayores que brindan servicios en las vías navegables mexicanas y la atención a tripulaciones extranjeras desatendidas.

Lo que se refleja en el Reglamento Interior de la Secretaría que nos ocupa y que en su diverso 6° Apartado B Fracción V y VI referido a las facultades delegables del Titular de la Secretaría, en cuanto al ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y delegables a la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos de la manera siguiente:

VI. Ejercer la Autoridad Marítima Nacional en las materias siguientes:

- a) Administración y control de la marina mercante mexicana;*
- b) Administración y control de los puertos mexicanos, que incluye:
 - 1. Pilotaje;*
 - 2. Remolcadores;*
 - 3. Dragado, y*
 - 4. Permisos, autorizaciones y sanciones;**
- c) Protección marítima y portuaria, en los términos que establezcan los tratados internacionales y las leyes en la materia;*
- d) Administración y fomento de la educación náutica nacional, a través de los mecanismos y planteles de la Secretaría;*

Administración Portuaria en México.⁴¹

Por su parte la reorganización portuaria nacional, agrupó al sector coordinado por la Secretaría de Marina, Empresas de Participación Estatal Mayoritarias denominadas Administraciones Portuarias Integrales, Sociedades Anónimas de Capital Variable, por las hoy Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS), sectorizadas a la Secretaría de Marina.

ASIPONAS, constituidas como empresas públicas prioritarias, se encargan de la planeación, programación, desarrollo, uso,

41

<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/corporativo-apis#:~:text=Administraciones%20del%20Sistema%20Portuario%20Nacional&text=Las%20ASIPONAS%2C%20constituidas%20como%20empresas,Son%20autosuficientes%2C%20productivas%20y%20competitivas.>

aprovechamiento y explotación del puerto en concesión. Son autosuficientes, productivas y competitivas.)

Las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS) son sociedades mercantiles de carácter y control público pero que permiten la participación de inversionistas privados; son organismos descentralizados que cuentan con sus respectivos organismos de gobierno a cargo de la planeación, programación y desarrollo del puerto.

Por su parte el Reglamento de la Ley de Puertos (RLP), nos dice que la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios.

Bibliografía sugerida por la autora de la guía

Instituto de Investigaciones estratégicas de la Armada de México. El futuro del desarrollo Marítimo y Portuario de México. Disponible en: https://cesnav.uninav.mx/cesnav/NINVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_08-17.pdf [Consultado el 8 de enero del 2024]

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Disponible en: www.diputados.gob.mx arts. 267 y siguientes. [Consultado el 8 de enero del 2024]

RIU Jurídicas. La modernización del sector pesquero, en el Régimen

Actividad de aprendizaje 1. Puertos mexicanos

La descripción de la competencia portuaria es indispensable para conocer el desarrollo económico de los puertos mexicanos.

Objetivo: Identificar la importancia de los principales puertos mexicanos.

Instrucciones: De la consulta del artículo Desarrollo Marítimo y Portuario en México, destaque en un resumen las aportaciones portuarias al desarrollo de México.



EVALUACION DE UN RESUMEN				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable
Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.
Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.
Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.

Jurídico de la Pesca en México. Disponible en: <http://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/9872>
 [Consultado el 8 de enero del 2024]

Actividad de aprendizaje 2. Régimen administrativo del buque

Objetivo: Conocer los elementos de seguridad que debe comprobar cada buque.

Conocer el régimen administrativo del buque, contempla la obtención de los certificados, planes y programas que le expida la Autoridad Marítima Nacional (AMN), que avalen su seguridad.

Instrucciones: de la lectura de los artículos 267 y siguientes del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, realice una lista de cotejo de los certificados que se deben expedir a las embarcaciones mexicanas.

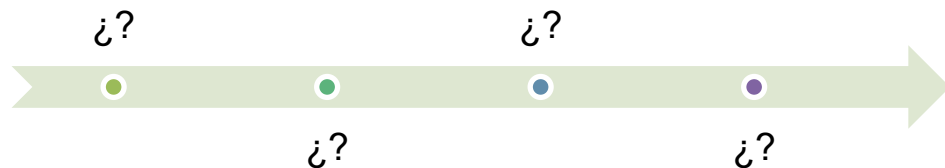
EVALUACION DE UNA LISTA DE COTEJO	
Escala	Descripción
5	Se evidencia comprensión total del problema. Incluye todos los elementos requeridos en la actividad.
4	Se evidencia comprensión del problema. Incluye un alto porcentaje de los elementos requeridos en la actividad.
3	Se evidencia comprensión parcial del problema. Incluye algunos elementos requeridos en la actividad.
2	Las evidencias indican poca comprensión del problema. No incluye los elementos requeridos en la actividad.
1	No se comprendió la actividad planteada
0	No realizó la actividad

Actividad de aprendizaje 3 Derecho de Pesca

Objetivo: Conocer el régimen de la pesca en México, en sus diferentes etapas.

Identificar la regulación del derecho de pesca, de embarcaciones nacionales e internacionales, resulta indispensable para la comprensión de dicha actividad en zonas marinas mexicanas.

Instrucciones: De la lectura del capítulo la modernización del sector pesquero, en el Régimen Jurídico de la Pesca en México. realice una línea del tiempo donde mencione la evolución de esta actividad.



LINEA DEL TIEMPO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Bien	Necesita mejorar
Presentación	Material a elección del estudiante, datos y personajes con orden lógico y cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía. Presentado en tiempo y forma	Material de elección del estudiante, datos y personajes con orden cronológico, visualmente atractivo en colores e imágenes. Sin faltas de ortografía	El material es poco atractivo, pero no presenta faltas de ortografía; contiene datos y personajes de manera organizada pero no es visualmente atractivo.	El material es poco atractivo, presenta faltas de ortografía, contiene datos y personajes de manera desorganizada que no permite la secuencia lógica y cronológica.
Características	Describe con claridad la información mas sobresaliente de todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas	Describe con claridad la información más sobresaliente de casi todas las fechas o periodos identificados; así como de los personajes usando frases e imágenes representativas	El texto permite una visualización clara de la información, pero las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes.	Esta cargado de mucho texto que no permite visualizarlo con claridad; y las imágenes no son representativas de las fechas y los personajes importantes.
Contenido	La información demuestra que fue leída, analizada y seleccionada con sumo cuidado para revelar su importancia, ubicada con claridad para ser entendida, relacionando causas y efectos.	La información ha sido elaborada de forma personal pero no se clasifica según su importancia, aunque se ubica para ser entendida.	La información está elaborada deficientemente, aunque se evita la copia literal	Presenta falta de interés en la información, impera el texto copiado.
Calidad del contenido	Incluye eventos importantes e interesantes. Todos los detalles relevantes están incluidos.	La mayoría de los eventos incluidos son importantes e interesantes. Solo se omiten uno o dos eventos importantes	Algunos eventos incluidos son trivialidades y la mayor parte de los eventos relevantes se omiten.	Muchos eventos importantes son omitidos y aparecen demasiados eventos triviales.
Cantidad de hechos incluidos	Contiene al menos 8 o 10 eventos relacionados con el tema	Contiene al menos 6 a 7 eventos relacionados con el tema	Contiene al menos 5 eventos relacionados con el tema	Contiene menos de 5 eventos relacionados con el tema
Fechas	Se incluyen fechas precisas y completas en todos los casos	Se incluyen las fechas precisas y completas en la mayoría de los casos	Se incluyen las fechas precisas en casi todos los eventos	Faltan las fechas completas y precisas en buena parte de los eventos

Autoevaluación

Subraye la respuesta correcta.

(1) Lugar habilitado para la recepción y abrigo de embarcaciones	a) Puerto b) Costa c) Terminal Portuaria d) Administración Portuaria Integral
(2) El regimen administrativo del buque es de jurisdicción	a) Estatal b) Municipal c) Internacional d) Federal
(3) La Administración Portuaria en México, depende de:	a) Coordinación de Puertos y Marina Mercante. b) Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos. d) Dirección General Adjunta de Capitanías de Puerto. e) Subsecretaría de Marina.
(4) Son empresas públicas prioritarias	a) Cooperativas pesqueras. b) Administradoras del Sistema Portuario Nacional. c) Administradoras Portuarias Integrales. d) Capitanías de Puerto.

(5) Autorización para explotación de un bien del dominio público	a) Permiso infinito a un entre privado. b) Permiso temporal de un entre privado. c) Autorización para navegar. d) Concesión
--	--

Preguntas frecuentes

1.- ¿Qué es una ASIPONA?

La Administración del Sistema Portuario Nacional, son empresas públicas prioritarias, autosuficiente, productiva y competitiva, encargada de la planeación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto en concesión.

2.- ¿Qué es una terminal Portuaria?

Es la unidad física y funcional por excelencia de un puerto. En ellas se concentra la oferta de servicios necesaria para cumplir la función más elemental de un puerto, consistente en transferir mercancía del lado marítimo al terrestre

3.- ¿Qué es una concesión?

Autorización que otorga un ente del sector público a otro de iniciativa privada con el objetivo de explotar un bien o servicio de dominio o titularidad pública durante un tiempo determinado a cambio del pago.

Para saber más

SEMAR. Mapa Capitanías de Puerto. Consultada en:
<https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/articulos/mapa-de-las-capitanias-de-puerto>

SEMAR. Trámites de Registro Público Marítimo Nacional. Consultada en:
<https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/acciones-y-programas/tramites-de-registro-publico-y-agentes-navieros>

OMI. Sistema de asignación de número OMI a los buques para su identificación. Consultada en:
<https://www.imo.org/es/ourwork/msas/paginas/imo-identification-number-scheme.aspx>

SEMAR. Trámites UNICAPAM. Consultada en:
<https://www.gob.mx/semar%7Cunicapam/acciones-y-programas/tramites-de-unicapam>

FAO. La Pesca Marítima Y El Derecho Del Mar Un Decenio De Cambio. Consultada en:
<https://www.fao.org/3/u9345s/u9345s01.pdf>

Universidad de la Rioja. "Mare Liberum": Hugo Grocio, Entre La Defensa Del Colonialismo Y Los Derechos De Los Otros. Consultada en:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4120361>

FAO- El Sector Pesquero Y La Seguridad En El Mar. Consultada en:
<https://www.fao.org/3/mk073s/mk073s.pdf>

FAO. Código De Conducta Para La Pesca Responsable. Consultada en:
<https://www.fao.org/documents/card/fr/c/5f4ed490-ee50-5ecb-a7f7-02dbbe4510d8>

Glosario

Hinterland: se refiere a la región al interior del país hacia la cual el puerto sirve como punto de enlace, en general por vía terrestre, pero también puede ser la navegación de cabotaje hacia otros puertos del país próximos a su ubicación.

Foreland: son las regiones al exterior del país hacia las cuales el puerto sirve como punto de conexión por vía marítima. Usualmente incluye a las regiones exteriores que se conectan mediante navegación de altura.

Propiedad del recinto portuario: esta generalmente es pública, aunque algunos países permiten que exista propiedad privada sobre los puertos. En el caso de México, no es posible la existencia de puertos privados según lo dispuesto en la Ley General de Bienes Nacionales.

Nivel de autonomía de la administración portuaria: la administración portuaria puede estar dirigida desde un organismo centralizado que tome las decisiones para todos los puertos o cada puerto puede contar con un órgano de gobierno que tome sus propias decisiones sobre la administración y el desarrollo portuario.

Carácter de la administración portuaria: esta se define según la cantidad de participación privada que se admite. La administración puede ser un organismo completamente público, puede ser una institución de carácter mercantil pública que admita la participación privada o puede ser una empresa completamente privada. Al proceso de transferir la administración de los puertos a instituciones mercantiles se le ha denominado comercialización o corporativización.

Función de la administración portuaria: se refiere a las atribuciones que desempeña el organismo de administración del puerto en la prestación de los servicios portuarios, se identifican tres modelos funcionales reconocidos por sus nombres en inglés:

Service port: son los puertos en los que la administración portuaria es dueña de la infraestructura y equipamiento del puerto y es la encargada de la prestación de los servicios.

Tool port: la administración del puerto es propietaria de la infraestructura y el equipamiento portuario, pero concede a empresas la operación de los servicios.

Landlord: la administración del puerto concede los espacios del recinto para que otras empresas desarrollen infraestructura, equipen las instalaciones y presten los servicios portuarios.

Bienes del Dominio Público: El dominio público es un régimen especial de derecho público que tiende a la tutela o protección de los bienes muebles e inmuebles del Estado o de origen público, por los elevados fines a los que están afectos, como son el uso común o los servicios públicos, o bien por su valor cultural. Denominamos bienes del dominio público al conjunto de muebles e inmuebles propiedad del Estado o sujetos a su administración y control, afectos a la prestación de un servicio público, al uso común, o por su valor cultural; la ley los declara inalienables, imprescriptibles e inembargables. Los atributos de los bienes de dominio público se contemplan principalmente en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley General de Bienes Nacionales. Tales atributos o características consisten en lo siguiente: Inalienabilidad.- Fuera del comercio Imprescriptibilidad.- No está sujeto a prescripción. Inembargabilidad.- No pueden ser embargados por lo que establece la ley. Imposibilidad de deducir acciones reivindicatorias o posesorias por parte de particulares. Otorgamiento de concesiones sin generar derechos reales. Su fundamento jurídico lo encontramos en el Artículo 27, párrafos cuarto, quinto y octavo, 42, fracción IV de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y Artículo 3 de la Ley General de Bienes Nacionales.

Bienes de uso común: El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el derecho internacional; el mar territorial hasta una distancia de

doce millas (22,224 metros) de acuerdo con lo dispuesto por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella emanen y el derecho internacional. Salvo lo dispuesto en el párrafo siguiente, la anchura del mar territorial se medirá a partir de la línea de bajamar a lo largo de las costas y de las islas que forman parte del territorio nacional.

En los lugares en que la costa del territorio nacional tenga profundas aberturas y escotaduras o en las que haya una franja de las islas a lo largo de la costa situadas en su proximidad inmediata, podrá adoptarse como método para trazar la línea de base la que ha de medirse el mar territorial el de las líneas de base rectas que unan los puntos más adentrados en el mar.

El trazado de esas líneas no se apartará de una manera apreciable de la dirección general de la costa, y las zonas de mar situadas del lado de tierra de esas líneas podrán trazarse hacia las elevaciones que emergen en bajamar, cuando sobre ellas existan faros o instalaciones que permanezcan constantemente sobre el nivel del agua, o cuando tales elevaciones estén total o parcialmente a una distancia de la costa firme o de una isla que no exceda de la anchura del mar territorial.

Las instalaciones permanentes más adentradas en el mar, que formen parte integrante del sistema portuario, se considerarán como parte de la costa para los efectos de la delimitación del mar territorial.

Las aguas marítimas interiores, o sea aquellas citadas en el interior de la línea de base del mar territorial o de la línea que cierra las bahías, las playas marítimas, entendiéndose por tales las partes de tierra que por virtud de la marea cubre y descubre el agua, desde los límites de mayor reflujó hasta los límites de mayor flujo anuales; la zona federal marítimo terrestre; los cauces de las corrientes y los vasos de los lagos, lagunas y esteros de propiedad nacional; las riberas y zonas federales de las corrientes; los puertos, bahías, radas y ensenadas, los caminos, carreteras y puentes que constituyan vías generales de comunicación con sus servicios auxiliares y demás auxiliares partes integrantes en la ley federal de la materia; las presas, dique, y sus vasos, canales, bordos u zanjas, construidos por la irrigación, navegación y otros usos de utilidad pública, con sus zonas de protección y derechos de vía, o riberas en la extensión que, en cada caso, fije la dependencia a la que por la el corresponda el ramo, de acuerdo con las disposiciones legales aplicables, los diques, muelles, escolleras, malecones y demás obras de los puertos, cuando sean de uso público, las plazas, paseos y parques público cuya construcción o conservación esté a cargo del Gobierno Federal; los monumentos artísticos e históricos y las construcciones levantas por el Gobierno Federal en lugares públicos para ornato o comodidad de quienes lo visiten; los monumentos arqueológicos inmuebles, y los demás bienes considerados de uso común por otras leyes.

Unidad 4. El Derecho Marítimo Civil	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Cuáles son las atribuciones del capitán de una embarcación?</p> <p>2.- ¿Cuáles son los espacios marinos reconocidos por el Derecho Internacional del Mar?</p> <p>3.- ¿Cuáles son los actos civiles que se pueden realizar en el mar?</p>
Introducción	<p>Derecho Civil se define como el conjunto bilateral de normas externas, heterónomas y coercibles, que tienen como fin la regulación de la conducta humana, concepto que podemos adjuntar con la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual definió los roles del Estado en la mar, como Estado ribereño, Estado de pabellón y Estado rector del puerto, se identificaron con precisión las atribuciones de estos en cada espacio marino.</p>
Objetivo	<p>El alumnado será capaz de contrastar las características de los actos civiles celebrados en altamar o aguas extranjeras con lo realizados en tierra.</p> <p>Objetivo ideal de la guía. El alumnado conocerá los actos civiles que se realizan en la alta mar o en aguas extranjeras, su regulación y el marco jurídico que los rige.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Actos realizados en alta mar o en aguas extranjeras</p> <p>Según lo define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el Alta Mar las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico, se conocen como alta mar.</p> <p>Este espacio marino cuenta con las siguientes características, existe concede como libertades, la navegación, el sobrevuelo, el tendido de cables, construcción de islas artificiales, las relacionadas con la pesca, investigación científica, que son ejercidas por todos los Estados, teniendo debidamente en cuenta los intereses de cada uno de esos Estados, en su ejercicio de la libertad de la alta mar, así como los derechos previstos en esta Convención con respecto a las actividades en la Zona de los Fondos Marinos y Oceánicos.</p> <p>En este orden de ideas, se resalta que el Alta Mar, solo puede ser usado con fines pacífico, que ningún Estado puede reivindicarse su soberanía y recientemente ha sido objeto de atención por parte del Tratado Global de</p>

	<p>los Océanos firmado por los Estados miembros de las Naciones Unidas para mantener el 30% de este espacio marítimo libre de contaminación.</p> <p>El Capitán como funcionario civil ⁴²</p> <p>El capitán, tiene el mando supremo del buque y es un funcionario con autoridad pública para preservar el orden dentro del buque, es el responsable de la nave, la tripulación, los pasajeros y carga en caso de peligro, además tiene la facultad de emitir de actos declarativos, en cuanto a testamentos marítimos y en cuanto a la jurisdicción y competencia de los actos que se llegaran a presentar, recordemos que según el derecho internacional del mar, los buques deben cumplir con la normativa de las aguas del Estado en que naveguen, así como se deberá respetar el pabellón de la bandera de la embarcación.</p> <p>El Testamento Marítimo.⁴³</p> <p>Testamento Marítimo se escribe por duplicado, en alta mar, a bordo de navíos de la Marina Nacional sean de guerra o mercante, en presencia de dos testigos y el capitán del navío, quienes deberán fecharlo y firmarlo. El capitán del navío conservará los ejemplares entre los papeles más importantes de la embarcación y cuando el buque arribe a puerto en donde haya representación consular mexicana, el propio capitán depositará un ejemplar, que debe estar fechado y sellado, más una copia de la nota en que se hizo constar el otorgamiento en el diario de la embarcación.</p> <p>Este testamento sólo producirá efectos jurídicos si el testador fallece dentro de la travesía o dentro de un mes, contado desde su desembarque en algún lugar donde conforme a la ley mexicana o extranjera haya podido ratificar u otorgar de nuevo su última disposición.</p> <p>Jurisdicción y Competencia Marítima.⁴⁴</p> <p>En el Derecho Marítimo Mexicano, la doctrina se encuentra rezagada en cuanto a los cambios normativos, pero a la lectura de la parte conducente en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar CONVEMAR- Art. 27), se encontró que menciona sobre la:</p> <p>Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero</p> <p>1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:</p> <p>a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño;</p>
--	--

⁴² Mundo Marítimo. ¿Cuáles Son Las Facultades Del Capitán De Un Buque? Consultada en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/cuales-son-las-facultades-del-capitan-de-un-buque> el 3 de mayo del 2023.

⁴³ Secretaría de Relaciones Exteriores. *Testamento Marítimo*. Consultada en: https://consulmex.sre.gob.mx/sanpedrosula/index.php/bienvenida-y-directorio/68_ el 3 de mayo del 2023

⁴⁴ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *JURISDICCION Y COMPETENCIA MARITIMA*. Consultada en https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf el 3 de mayo del 2023

	<p>b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial;</p> <p>c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o</p> <p>d) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas.</p> <p>2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.</p> <p>3. En los casos previstos en los párrafos 1 y 2, el Estado ribereño, a solicitud del capitán y antes de tomar cualquier medida, la notificará a un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón y facilitará el contacto entre tal agente o funcionario y la tripulación del buque. En caso de urgencia, la notificación podrá hacerse mientras se tomen las medidas.</p> <p>4. Las autoridades locales deberán tener debidamente en cuenta los intereses de la navegación para decidir si han de proceder a la detención o de qué manera han de llevarla a cabo.</p> <p>5. Salvo lo dispuesto en la Parte XII o en caso de violación de leyes y reglamentos dictados de conformidad con la Parte V, el Estado ribereño no podrá tomar medida alguna, a bordo de un buque extranjero que pase por su mar territorial, para detener a ninguna persona ni para practicar diligencias con motivo de un delito cometido antes de que el buque haya entrado en su mar territorial, si tal buque procede de un puerto extranjero y se encuentra únicamente de paso por el mar territorial, sin entrar en las aguas interiores.</p> <p>Por su parte el diverso 28 de la Convención que se cita, en cuanto a: Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros:</p> <p>1. El Estado ribereño no debería detener ni desviar buques extranjeros que pasen por el mar territorial, para ejercer su jurisdicción civil sobre personas que se encuentren a bordo.</p> <p>2. El Estado ribereño no podrá tomar contra esos buques medidas de ejecución ni medidas cautelares en materia civil, salvo como consecuencia de obligaciones contraídas por dichos buques o de responsabilidades en que éstos hayan incurrido durante su paso por las aguas del Estado ribereño o con motivo de ese paso.</p> <p>3. El párrafo precedente no menoscabará el derecho del Estado ribereño a tomar, de conformidad con sus leyes, medidas de ejecución y medidas cautelares en materia civil en relación con un buque extranjero que se</p>
--	---

	<p>detenga en su mar territorial o pase por él procedente de sus aguas interiores.</p> <p>Averías⁴⁵</p> <p>Para el caso de las averías, el abordaje y el naufragio en el ámbito internacional, conoceremos lo relacionado con la reparación del daño, a este respecto la Organización Marítima Internacional (OMI), estableció en 1967 un Comité Jurídico encargado de conocer conflictos relacionados con situaciones causadas por estas figuras, dicho Comité hoy es un órgano auxiliar permanente que determina las responsabilidades de quienes ocasionan daños sea solo a buques o de tal envergadura que ocasionen catástrofes ambientales</p> <p>Uno de los sucesos que origino y por el que se ha desarrollado la labor de responsabilidad e indemnización causada por daños cometidos como en el desastre del buque petrolero <i>Torrey Canyon</i>.</p> <p>A raíz de lo anterior, es necesario determinar quiénes pueden ser los responsables de los daños debidos a las acciones que estamos comentando ya existían procedimientos consolidados para satisfacer va a hacer estas reclamaciones por ejemplo en el caso de la avería y en el caso del abordaje, pero no se había presentado una catástrofe ambiental del tamaño de la ocasionada por la embarcación <i>Torrey Canyon</i>.</p> <p>Ahora bien, en 1969 se crea el Convenio Internacional sobre la responsabilidad nacida de daños debido a la contaminación por hidrocarburos⁴⁶, con el objeto de garantizar el pago de una indemnización adecuada a las víctimas y asegurar que la responsabilidad recaía en el propietario del buque.</p> <p>Los límites de la responsabilidad, aunque determinados no consideraban también otro tipo de indemnizaciones es decir podían considerar daños, pero no consideraban el daño ocasionado por la contaminación por lo que fue necesario en el año 2003 adoptar el protocolo sobre la constitución de un fondo complementario de indemnización de daños debido a la contaminación por hidrocarburos.</p> <p>La Organización Marítima Internacional (OMI), consideró que debía establecer una responsabilidad relacionada con los pasajeros y su equipaje estableciendo un régimen de responsabilidad por daños sufridos por pasajeros que viajan en buques, el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros declara al transportista responsable de los daños o pérdidas sufridos por esta figura si el incidente es culpa del transportista o si se debe a una negligencia el mínimo de responsabilidad.</p>
--	---

⁴⁵ Cámara de Diputados. Ley De Navegación Y Comercio Marítimos. *Riesgos Y Accidentes De La Navegación*. Averías. Art. 157. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 3 de mayo del 2023.

⁴⁶ Organización Marítima Internacional. *Convenio Internacional Sobre La Responsabilidad Nacida De Daños Debido A La Contaminación Por Hidrocarburos*. Consultada en: <https://www.imo.org/es/ourwork/legal/paginas/liabilityandcompensation.aspx#:~:text=El%20Convenio%20internacional%20sobre%20responsabilidad,en%20el%20propietario%20del%20buque> el 5 de mayo del 2023.

	<p>En 1990 se adopta el protocolo al Convenio de Atenas (<i>México no es signatario</i>), que aumenta la cuantía de la indemnización considerando también muerte o lesiones personales.</p> <p>El abordaje, es la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.</p> <p>Naufragio, es el hundimiento, destrucción o pérdida de una embarcación que se encontraba navegando.</p> <p>Asistencia y salvamento.</p> <p>Convenio de Salvamento Marítimo de 1979.⁴⁷</p> <p><i>Contrato de Salvamento (Art. 161 LNCM)</i>, Por operación de salvamento se entenderá toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras zonas marinas, en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo.</p> <p><i>Convenio sobre Búsqueda y Rescate y Salvamento Marítimos. 79</i>, Crea el servicio de búsqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras, establece centros y subcentros coordinadores de salvamento.</p> <p>Tras la adopción del Convenio SAR, 1979, el Comité de seguridad marítima dividió los océanos del mundo en 13 zonas de búsqueda y salvamento, en cada una de las cuales los países correspondientes tienen una zona de búsqueda y salvamento delimitada de la cual son responsables.</p> <p>En los contratos de utilización de embarcaciones, dispuesto en los artículos 107 y siguientes (LNCM), las partes se refieran a nombres de pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al clausulado de dichas pólizas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional, salvo que parte de dicho clausulado se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos, cruzada entre las partes; se entenderá que dichas pólizas fueron modificadas en los términos de la referida correspondencia.</p> <p>En la particularidad el 108 (LNCM), previene que, si un contrato aún no ha sido firmado por ambas partes, pero de la correspondencia cruzada entre ellas se derivan los términos del mismo y las partes han empezado a ejecutarlo, se entenderá que el contrato existe y es válido en los términos en que las partes lo hayan convenido en su correspondencia.</p>
--	---

⁴⁷ Organización Marítima Internacional. *Convenio De Salvamento Marítimo De 1979*. Consultado en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> el 5 de mayo del 2023

	<p>Contratos marítimos de utilización de embarcaciones⁴⁸ son: (Art. 111 LNCM)</p> <p>I. De arrendamiento a casco desnudo; II. De fletamento por tiempo; III. De fletamento por viaje; IV. De transporte marítimo de mercancías; V. De transporte marítimo de pasajeros; VI. De remolque transporte; y</p> <p>Contrato de fletamento (Art. 119 LNCM). El Contrato de Fletamento tiene un origen histórico antiguo, el cual se remonta aproximadamente a 1780 a. C. con el Código del Reino de Hammurabi y continúa con un recorrido de someras compilaciones en diversos contextos históricos, como lo fue el gran Imperio Romano, hasta llegar a la época de las Ordenanzas de la Marina Francesa de 1681.</p> <p>Este contrato se clasifica en fletamento por tiempo y por viaje, en el primero de los nombrados (Art. 120 LNCM), en el fletamento por <i>tiempo</i> el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete, el fletamento <i>por viaje</i>, el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes, (Art. 124 LNCM).</p> <p>El fletante se obligará además de lo señalado en el artículo anterior, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento, el fletante conservará la gestión náutica y comercial de la embarcación y deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento.</p> <p>En caso de incumplimiento de esta obligación, deberá pagar la totalidad del flete y responsabilizarse por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.</p>
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía</p> <p>OMI. Convenios. Disponible en: https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Accidentes Marítimos</p> <p>Objetivo: Conocer la normatividad internacional y nacional que regula los accidentes marítimos. Identificar los accidentes que pueden suceder en el mar y conocer su regulación jurídica.</p> <p>Instrucciones: De la lectura de los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI), realice un mapa mental de los Convenios firmados por el Estado mexicano, relacionados con los accidentes en el mar.</p>

⁴⁸ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Contratos Marítimos De Utilización De Embarcaciones*. Consultada en: www.diputados.gob.mx arts. 120 a 158. El 5 de mayo del 2023.

[Consultado el 9 de enero del 2024]

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Disponible en:
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

[Consultado el 9 de enero del 2024]

Organización Marítima Internacional. Responsabilidad e indemnización.

Disponible en:
<https://www.imo.org/es/ourwork/legal/paginas/liabilityandcompensation.aspx>

[Consultado el 9 de enero del 2024]

Secretaría de Relaciones Exteriores. Testamento Marítimo. Disponible en:
www.sre.gob.mx

[Consultado el 9 de enero del 2024]

CONVEMAR. Disponible en:
https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf arts. 27 y 28.

[Consultado el 9 de enero del 2024]

Convenio

- ¿?
- ¿?

Convenio

- ¿?
- ¿?

Convenio

- ¿?
- ¿?

Actividad de aprendizaje 2. Las funciones del capitán de una embarcación.

Objetivo: Conocer el alcance jurídico de un testamento realizado en el mar. Describir las atribuciones del capitán en cuanto al acto declarativo del Testamento Marítimo.

Instrucciones: De la consulta de la página de la Secretaría de Relaciones Exteriores en lo relativo al testamento marítimo, describa los efectos jurídicos de dicho acto en la normativa nacional e internacional.



Actividad de aprendizaje 3. La jurisdicción y competencia marítima

Objetivo: Conocer la aplicación de la Jurisdicción civil y penal en buques extranjeros en zonas marinas mexicanas.

Definir la normativa aplicable a la jurisdicción internacional con relación a buques extranjeros y buques nacionales, servirá para conocer sus particularidades.

Instrucciones: De la lectura de los artículos 27 y 28 DE LA Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) realiza un ensayo donde identifiques la procedibilidad de la Jurisdicción civil en relación con buques extranjeros y de la Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero.

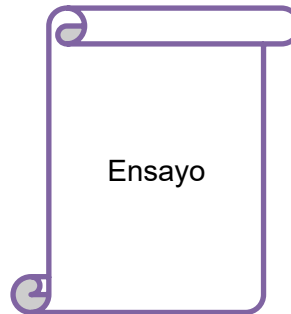
Las características del ensayo son:

Título

Letra Arial 12, interlineado 1.5

Extensión máxima tres cuartillas

Conclusión que exprese tu opinión sobre el tema



EVALUACION DE UN ENSAYO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Estructura del ensayo	El autor plantea una estructura completa y coherente, con los siguientes elementos: Introducción, discusión, desarrollo y cierre.	En la estructura del ensayo, falta alguno de los elementos solicitados.	El autor presenta una estructura incompleta, en la que dos de los elementos solicitados se encuentran incompletos	No realizó la actividad
Argumento	En el ensayo se observa un hilo conductos adecuado al tema central, que se desarrolla lógicamente y lleva a una discusión amplia y contrastada.	El hilo conductor del ensayo es pertinente y se desarrolla lógicamente sin discutir otras posibilidades	El hilo conductor del ensayo no es pertinente o no se desarrolla lógicamente.	No realizó la actividad
Conclusión y respuestas	Las conclusiones del ensayo se fundamentan claramente en la argumentación y llevan a una propuesta coherente y claramente precisa	Las conclusiones se fundamentan en la argumentación presentada e incluye propuestas viables.	Las conclusiones no coinciden claramente con la argumentación y la propuesta presentada no es todo viable.	No realizó la actividad
Presentación	El ensayo cumple con los lineamientos señalados en cuanto a extensión, diseño de páginas, citas y referencias bibliográficas. No hay errores ortográficos y la redacción es coherente.	El ensayo no cumple con alguno de los lineamientos señalados. No presenta errores de ortografía.	El ensayo presenta fallas en varios de los lineamientos señalados. Se observa descuido en la ortografía y la redacción.	No realizó la actividad

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas.

(1) Avería gruesa.	a) Asesora la entrada y salida del puerto. ()
(2) Naufragio.	b) Amenaza a la embarcación y su carga. ()
(3) Práctico.	c) Pérdida de una embarcación en el mar. ()
(4) Abanderamiento.	d) Lugar donde se deben registrar buques con bandera nacional ()
(5) Registro Público Marítimo Nacional	e) Pérdida de una embarcación en el mar ()

Preguntas frecuentes

1.- *¿Qué son las Aguas Internacionales?*

Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar son aquellas partes de los mares y océanos que no forman parte de la Zona Económica Exclusiva, del Mar Territorial o Aguas Interiores de un país.

En Derecho Internacional conoce como “alta mar, altamar, o mar internacional”, a la masa de agua marina que constituye un patrimonio común de la humanidad y zona de libre tránsito, pesca y explotación para todos los Estados, donde tienen el derecho de navegar, sobrevolar y realizar investigaciones científicas en libertad y sin ser molestadas por otra nación en tiempos de paz; mientras que, en tiempos de guerra, quedan suspendidos dichos derechos a los beligerantes. El concepto jurídico de altamar también comprende el lecho del mar, el subsuelo y el espacio aéreo que gravita sobre ellas.

2.- *¿Cómo fue el Desastre del Torrey Canyon.?*

El Torrey Canyon, fue el primero de los grandes superpetroleros, capaz de transportar una carga de 120 000 toneladas de petróleo, y que se hundió en el sur de la costa de Inglaterra en 1967, provocando un desastre ecológico.

Para saber más					
Derrame	de	petróleo	Torrey	Canyon	Uniliver 1967
https://www.youtube.com/watch?v=zmGvuBAHc-Q					
La catástrofe del Erika, símbolo de la mundialización 1999					
https://www.youtube.com/watch?v=UC4vTJva1u8					
Prestige, el barco basura: cronología de un desastre anunciado 2002.					
https://www.youtube.com/watch?v=ofJqBBIAQyQ					
Glosario					
<p><i>Administrador Portuario:</i> Es la persona natural o jurídica, nacional o extranjera, pública, privada o mixta, que tiene la titularidad legal o contractual, para realizar actividades de administración de la infraestructura y superestructura marítima portuaria, incluyendo terminales marítimas.</p> <p><i>Actividades marítimas:</i> Se considera todas aquellas actividades que se efectúan en el Mar Territorial, Zona Contigua, Zona Económica Exclusiva, suelo y Subsuelo pertenecientes a la Plataforma Continental, y en las costas y puertos de la República, relacionadas con la navegación de altura, de cabotaje, de pesca y científica, con buques nacionales y extranjeros, o con la investigación y extracción de los recursos del mar y de la plataforma.</p> <p><i>Área de jurisdicción portuaria:</i> Es la zona donde se realizan las operaciones portuarias.</p> <p><i>Arribada forzosa:</i> Urgencia de un buque para ingresar a un puerto, con prioridad sobre otras naves, cuando por circunstancias que signifiquen o representen peligro para las personas transportadas en ella, el propio buque y/o la carga que se encuentra en sus bodegas o la preservación del medio ambiente así lo demanden o que la nave misma presente desperfectos en su funcionamiento.</p>					

Unidad 5. El Derecho Marítimo Mercantil	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Cuál es la naturaleza jurídica de los Contratos Mercantiles Marítimos?</p> <p>2.- ¿Cuáles son los Contratos Mercantiles Marítimos?</p>
Introducción	<p>La transversalidad del derecho marítimo impacta de entre otros en el derecho mercantil, ya que siendo su carácter eminentemente económico los contratos como el de construcción del buque, la compraventa marítima, el salvamento, el remolque, el de seguro, el reaseguro, el crédito y el practicaje, tienen particularidades que en esta unidad conoceremos.</p> <p>Lo anterior, toda vez que al crearse obligaciones que pueden estar sujetas a condiciones, resulta relevante el conocimiento de su naturaleza jurídica, y de los efectos que producirán en la esfera de derechos de los que en los mismos intervienen.</p>
Objetivo	<p>El alumnado será capaz de identificar los actos mercantiles que se pueden realizar en alta mar o aguas internacionales.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio.</p> <p>El alumnado identificará la naturaleza jurídica y los alcances de las obligaciones y disposiciones contractuales realizadas en las aguas internacionales o el alta mar.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Las cosas del comercio marítimo⁴⁹</p> <p>La introducción a este tema, lo es del conocimiento de la Ley General de Bienes Nacionales (LGBN art. 3), esta ley reglamentaria del artículo 27 constitucional⁵⁰ nos establece la propiedad originaria de la nación, derivando en las leyes que de este numeral emanan cuales son las cosas del comercio marítimo.</p> <p>La Ley de Navegación y Comercio Marítimo⁵¹ define en su artículo 2° Fracción III, al comercio marítimo, como las actividades que se realizan mediante la explotación comercial y marítima de embarcaciones y artefactos navales con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de</p>

⁴⁹ Cámara de Diputados. Ley General de Bienes Nacionales. Art. 3 Consultada en: www.diputados.gob.mx_el 5 de mayo del 2023.

⁵⁰ Cámara de Diputados. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 27. Consultada en www.diputados.gob.mx el 5 de mayo del 2023.

⁵¹ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Art. 2 Consultada en: www.diputados.gob.mx el 5 de mayo del 2023.

	<p>exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.</p> <p>Los contratos del Comercio Marítimo.</p> <p>Teoría de los contratos⁵² se relaciona con las fuentes de las obligaciones dispuestas en el numeral 1792 (CCF), que nos dice que el Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones, bajo el tenor que se enuncia el diverso 1793 del (CCF), nos dice que los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos, toman el nombre de contratos.</p> <p>En este orden de ideas, el diverso 1794 del ordenamiento que se cita, establece que para la existencia de un contrato⁵³ se requiere el consentimiento, el objeto materia del contrato, por su parte el 1795 (CCF), dispone que el contrato puede ser invalidado, por incapacidad legal de las partes o de una de ellas; Por vicios del consentimiento; porque su objeto, o su motivo o fin sea ilícito; Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.</p> <p>El mismo ordenamiento se dispone que son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la ley y que la incapacidad de una de las partes no puede ser invocada por la otra en provecho propio, salvo que sea indivisible el objeto del derecho o de la obligación común.</p> <p>El Código de Comercio⁵⁴, (Art. 75 Fracc. XV y XVI), la ley reputa como actos de comercio, todos los contratos relativos al comercio marítimo⁵⁵ y a la navegación interior y exterior y los contratos de seguros de toda especie.</p> <p>Además de las obligaciones y los elementos contractuales que ya conocemos, la propiedad de una embarcación en construcción (LNCM Art.82) se trasladará al adquirente, cuando quede terminada su construcción, si el naviero aporto los materiales para su construcción se considerará de su propiedad desde que inicie la construcción.</p> <p>Contrato de construcción del buque⁵⁶</p> <p>Es el contrato de ejecución de obra cuando tiene por objeto la construcción de un buque. Por tanto, cabe en sus grandes variedades de obra simple y de obra con suministro, siendo esta última la más frecuente. El precio puede pactarse a tanto alzado o por ajuste.</p> <p>Hay una variedad poco utilizada: construcción por economía; en ella, el naviero adquiere por su cuenta los materiales necesarios y contrata directamente con los técnicos la construcción del buque.</p>
--	---

⁵² Los contratos de comercio marítimo. Consultada en https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4654162&fecha=6/03/1992

⁵³ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Contrato De Construcción Del Buque*. Consultada en: www.diputados.gob.mx arts. 80 a 83.

⁵⁴ Cámara de Diputados. *Código De Comercio*. art. 75 Fraccs. XV y XVI. Consultada en: www.diputados.gob.mx

⁵⁵ Cámara de Diputados. Código Civil Federal. *Elementos De Existencia Del Contrato*. Art. 1795. Consultada en: www.diputados.gob.mx

⁵⁶ Enciclopedia Jurídica. *Contrato De Construcción Del Buque*. 2020. Consultada en: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/contrato-de-construccion-de-buque/contrato-de-construccion-de-buque.htm> el 25 de noviembre del 2023.

En la práctica, la modalidad habitual es la construcción a forfait, en la que el naviero se reserva el derecho de vigilar la construcción del barco valiéndose de los servicios de una sociedad de clasificación de buques. Al fin y al cabo, al naviero le interesa conseguir un buque que pueda merecer una determinada clasificación.

Cualquiera de estos contratos constituye, una forma de adquisición originaria de la propiedad de un buque.

Contrato de arrendamiento del buque⁵⁷(LNCM art. 114)

En este contrato el arrendador se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta. Para efectos de esta Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.

Transporte Marítimo⁵⁸

El contrato de transporte de mercancías es aquél mediante el cual el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato.

Respecto del contrato de transporte marítimo internacional, el instrumento más difundido y en vigor, desde el 2 de junio de 1931, es la *Convención Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque (Bruselas, 1924, conocidas como reglas de "La Haya")*, enmendada por dos protocolos aprobados en 1968 y 1979, hoy conocidas por como la Haya- Wisby.

Ahora bien, en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías, (Art.128 LNCM), el naviero o el operador se obligan ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

El contrato de transporte marítimo de mercancías (Art. 129 LNCM), constará en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador. El conocimiento de embarque será además el título representativo de mercancías y constancia de recibo de éstas a bordo de la embarcación.

En los servicios de transporte multimodal en que un segmento sea de transporte marítimo, el operador deberá expedir en el momento en que tome las mercancías bajo su custodia, el documento en que conste el contrato celebrado, mismo que podrá ser o no negociable, a elección del expedidor.

⁵⁷ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Transporte Marítimo*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 22 de noviembre del 2023.

⁵⁸ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DEL BUQUE*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 22 de noviembre del 2023.

Las condiciones pactadas en el contrato de transporte marítimo de pasajeros las reglas serán imperativas (Art. 138 LNCM), en este contrato el naviero o el operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato (Art. 139 LNCM), debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo.

Contrato de remolque.

Contrato de Remolque⁵⁹ (Art. 148 LNCM), regula la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto de un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora, mediante el suministro de toda o parte de la fuerza de tracción, (Art. 59. Fracc. I) El servicio portuario de remolque maniobra es aquél que se presta para auxiliar a una embarcación en las maniobras de fondeo, entrada, salida, atraque, desatraque y enmienda, dentro de los límites del puerto, para garantizar la seguridad de la navegación interior del puerto y sus instalaciones; (Art. 59 LP), se prestará por personas físicas o morales con permiso de la Secretaría o que hayan celebrado el contrato respectivo con el Administrador Portuario.

Compra venta marítima⁶⁰.

Toda compraventa marítima (art. 254 LNCM). estará regida por la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, por la Convención sobre la Representación en la Compraventa Internacional de Mercancías, y de modo supletorio por el Código de Comercio y el Código Civil Federal. Contrato de crédito: es una operación financiera en la que una persona (el acreedor) realiza un préstamo por una cantidad determinada de dinero a otra persona (el deudor) y en la que este último, se compromete a devolver la cantidad solicitada en el tiempo o plazo definido, además de pagar intereses devengados, seguros y costos asociados si los hubiere, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato de dicho préstamo.

Crédito Marítimo⁶¹

El crédito o privilegio marítimos (LNCM Arts. 91 a 100) otorgan al acreedor privilegiado, el derecho de ser preferido en el pago frente a otros acreedores.

Seguro marítimo y el Reaseguro y el Practicaje⁶².

⁵⁹ Sciarra Caubarrere, Dr. Alejandro, *Revista De Derecho Marítimo Portuario Número 1- Año 2017*. Consultado en: <https://www.sciarra.com.uy/publicaciones/el-contrato-de-remolque-rdmp-ano-2017-a-sciarra.pdf> 10 de junio del 2023.

⁶⁰. Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Arts 255 a 257. *Compra Venta Marítima*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 11 de mayo del 2023.

⁶¹ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Privilegios Marítimos*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 11 de mayo del 2023.

⁶²Enciclopedia jurídica. *Seguro Marítimo Y El Reaseguro, Practicaje* Consultado en: <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/reaseguro-mar%C3%ADtimo/reaseguro-el-mar%C3%ADtimo.htm#:~:text=El%20asegurador%20se%20asegura%20a,se%20convierte%20en%20un%20reasegurado> el 11 de mayo del 2023.

Los seguros marítimos (Art. 186 LNCM), recaen sobre embarcaciones y accesorios mercancías, este contrato es consensual (Art. 188 LNCM), por escrito en póliza o certificado de seguro.

En el reaseguro marítimo, el asegurador, contratando con un reasegurador, se convierte en un reasegurado. Se dice que hay reaseguro particular cuando éste cubre los riesgos de una expedición marítima concreta.

Se habla reaseguro cuando hay compromiso así el asegurador reasegurado por tal convenio puede admitir todos los seguros que se le ofrezcan; cuando el asegurador se obligue a dar una participación determinada al reasegurador en todos los contratos de seguro que realice y cualquiera que sea la suma asegurada.

Los prácticos⁶³ civiles son capitanes de la marina mercante, de alta cualificación, que tienen como objetivo “asesorar” en las maniobras náuticas a los capitanes y comandantes de buques en el momento de su entrada y salida de puerto, con la finalidad de garantizar la seguridad del buque, del puerto, de las instalaciones portuarias, del medio ambiente y de la vida humana.

El practicaje civil es un servicio universal y obligatorio para buques de arque superior a 500 GT, o para todos aquellos barcos que transporten mercancías peligrosas.

Hay que destacar que durante el servicio de practicaje corresponde al capitán del buque el mando y la dirección de las maniobras que se efectúen, y que el práctico lleva a cabo un asesoramiento al capitán y los oficiales. Adicionalmente, el Servicio de Practicaje debe entenderse como un eslabón fundamental en la cadena de seguridad y protección del entorno marítimo, por lo que debe participar en todas aquellas decisiones que afecten a la seguridad y explotación del puerto.

Préstamo a la gruesa⁶⁴

Denominado también préstamo a riesgo marítimo es aquel cuya garantía puede recaer en el casco del buque o sus aparejos, pertrechos o maquinaria, e incluso en la carga que transporta. Su reembolso, tanto del principal como de sus intereses, se hace depender de la llegada a puerto de los efectos sobre los que se ha hecho o del valor obtenido por ellos en caso de siniestro. Aún con diferencias esenciales, ofrece ciertas analogías con el seguro marítimo. En la práctica, el préstamo a la gruesa está en desuso.

⁶³ Villa Caro, Raúl. Practicaje. Importancia del Practicaje en el sector marítimo, Consultado en: <https://exponav.org/blog/puertos-y-buques/importancia-del-practicaje-en-el-sector-maritimo/> el 24 de noviembre del 2023.

⁶⁴Fundación MAPFRE. *Préstamo A La Gruesa*. Consultado el 15 de mayo del 2023. <https://www.fundacionmapfre.org/publicaciones/diccionario-mapfre-seguros/prestamo-a-la-gruesa/> el 24 de noviembre del 2023.

Bibliografía sugerida por la autora de la guía

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 27.
Disponible en:
www.diputados.gob.mx
[Consultado el 9 de enero de 2024]

Código Civil Federal.
Disponible en:
www.diputados.gob.mx
[Consultado el 9 de enero de 2024]

Convención Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque.
Disponible en:
<https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/PROT.%20REGLAS%20ODE%20WISBY.pdf>
[Consultado el 9 de enero de 2024]

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
Disponible en:
www.diputados.gob.mx
[Consultado el 9 de enero de 2024]

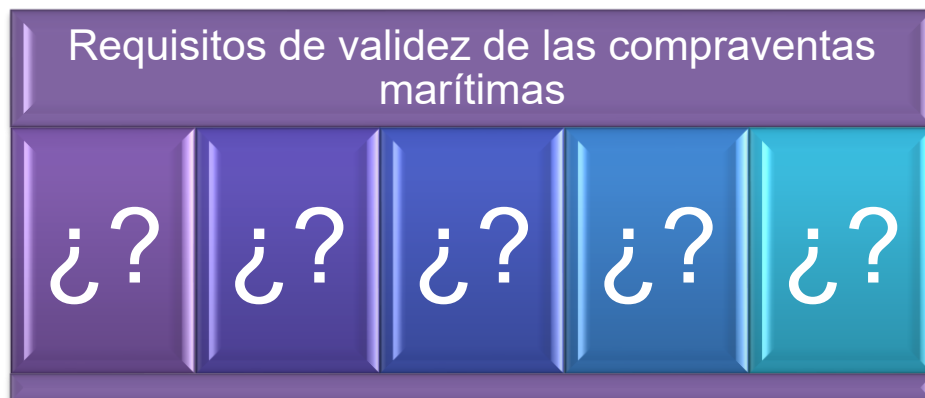
Convenio de Salvamento Marítimo de 1979.

Actividad de aprendizaje 1. La Compra- Venta marítima

Objeto. Conocer los elementos de las compraventas marítimas, e identificar sus efectos jurídicos.

Identificar la naturaleza jurídica de los contratos de compraventa marítima, y su ámbito de validez.

Instrucciones. Para la elaboración de la actividad consulte el Título Octavo de las compraventas marítimas, arts. 254 y la Convención Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque y realice una lista de cotejo de los requisitos de validez de las compraventas marítimas.



Actividad 2 Normativa del Transporte Marítimo.

Objetivo: Conocer la regulación del transporte marítimo y sus efectos en la economía mundial.

Reconocer la normativa del transporte marítimo, para identificar la aplicación y efectos de esta.

Instrucciones. De la lectura de Convención Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque, realice un resumen resaltando los requisitos y efectos del conocimiento de embarque.



Disponible en:
[https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20de%201979%2C%20adoptado,una%20organizaci%C3%B3n%20de%20b%C3%BAqueda%20y](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx#:~:text=El%20Convenio%20de%201979%2C%20adoptado,una%20organizaci%C3%B3n%20de%20b%C3%BAqueda%20y)
 [Consultado el 9 de enero de 2024]

Convenio sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías.
 Disponible en:
<https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/v1057000-cisg-s.pdf>
 [Consultado el 9 de enero de 2024]

Importancia del Practicaje en el sector marítimo.
 Disponible en:
<https://exponav.org/blog/puertos-y-buques/importancia-del-practicaje-en-el-sector-maritimo/>
 [Consultado el 9 de enero de 2024]

Facturama, Blog. Tipos de INCOTERMS vigentes.
 Disponible en:

EVALUACION DE UN RESUMEN				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable
Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.
Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.
Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.

Actividad de aprendizaje 3. Conocimiento de los ICOTERMS

Objetivo. Conocer como influyen los ICOTERMS, dentro del proceso de compromisos que adquieren las figuras del importador y el exportador, en la transacción con relación a costos y sus responsabilidades.
 Identificar lo relacionado con la cadena del transporte.

Instrucciones de la lectura de tipos de INCOTERMS, en Facturama, Blog. Tipos de INCOTERMS vigentes, elabore un mapa conceptual en donde identifique los INCOTERMS, su concepto, composición, tipos y efectos.



<https://facturama.mx/blog/cuales-son-los-tipos-de-incoterms-vigentes-en-2022/#:~:text=Los%20Incoterms%20son%20t%C3%A9rminos%20establecidos,exportador%20y%20del%20importador%2C%20respectivamente.>
 [Consultado el 9 de enero de 2024]

EVALUACION DE UN MAPA CONCEPTUAL				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Tema principal	Identifica ampliamente el tema principal	Identifica medianamente el tema principal	No identifica el tema principal	No realizó la actividad
Esquema	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total en un 80%	El esquema no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Organización	El mapa conceptual se encuentra presentado de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial.	El mapa conceptual se encuentra presentando de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial en un 80%.	El mapa conceptual no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Conexión de conceptos	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran relacionados unos con otros a través de las palabras clave y/o conectores	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran medianamente relacionados unos con otros a través de palabras clave y/o conectores.	No existe lógica entre los conceptos a través de conectores.	No realizó la actividad
Ortografía	No tiene errores ortográficos	Tiene de 1 a 3 errores ortográficos	Tiene más de tres errores ortográficos.	No realizó la actividad
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas

1.- Responsable de operar el Servicio de Búsqueda y Rescate:	A. SEMAR B. SCT C. SEGOB D. Protección Civil
2.- Las compraventas marítimas se rigen por:	A. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar B. Convención Internacional de Mercaderías C. Código de Comercio D. Código Mercantil
3.- El contrato de seguro marítimo tiene como característica principal:	A. Ser unilateral B. Ser colectivo C. Ser consensual D. Ser notariado
4.- El Salvamento Marítimo es:	A. Un contrato B. Una obligación C. Un pacto D. Una concesión
5.- La búsqueda, y rescate auxilia a:	A. Barcos B. Contenedores C. Mercancía D. Personas

Preguntas frecuentes

¿Qué es el Salvamento Marítimo?

Es el proceso de recuperación de un buque y su carga después de un naufragio.

¿Qué es la búsqueda y rescate?

Las operaciones de búsqueda y rescate tienen como fin salvaguardar la vida humana en la mar, mediante la localización de personas, rescate, asistencia médica, evacuaciones marítimas o aéreas y apoyo a embarcaciones.

¿En México, quien realiza la búsqueda y rescate de personas?

La Armada de México, cuenta con 20 Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima.

¿Qué son los INCOTERMS?

Los INCOTERMS son términos establecidos para acordar los derechos y obligaciones de cada una de las partes durante una operación comercial internacional, se utilizan para definir la responsabilidad por las mercancías en el transcurso del envío.

Para saber más

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989.

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4654162&fecha=6/03/1992

Búsqueda y Salvamento.

<https://www.imo.org/es/OurWork/Safety/Paginas/SearchandRescue-Default.aspx>

¿Qué son los actos de comercio y los contratos mercantiles en general?

https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4654162&fecha=6/03/1992

Glosario

Contenedor: Unidad apropiada para embarcar o almacenar carga en unidades menores, paquetes, piezas o materiales, que separa y protege su contenido contra pérdidas o daños y dimensiones y dispositivos estándar que permiten su truncanje en transporte por mar, siendo éste rígido o desmontable.

Contrato de carga en general: Es aquel por el cual una de las partes, el transportador, se obliga, a cambio de un precio o flete, llevar una cosa a un lugar determinado, designado por la otra, el cargador.

Contrato de fletamento parcial: Es el contrato mediante el cual el fletador solamente dispondrá de uno o más espacios determinados. Dentro de este contrato, el fletante debe emplear la diligencia razonable para poner el buque en condiciones de navegabilidad, en el tiempo y lugar convenidos y cumplir con las prestaciones comprometidas frente al fletador.

Contrato de fletamento por viaje: Es aquel por el cual el fletante de un buque determinado, lo pone a disposición del fletador, para realizar una travesía o viaje determinado indicando el puerto de salida y llegada del buque, mediante la suscripción del respectivo contrato o póliza de fletamento. A los demás efectos le son aplicables las normas relativas al fletamento a tiempo.

Unidad 6. Derecho Marítimo Laboral	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Qué es el régimen marítimo laboral?</p> <p>2.- ¿Quién es la gente de mar?</p> <p>3.- ¿Cuáles son los derechos y obligaciones de patronos y trabajadores marítimos?</p>
Introducción	<p>El 90 por ciento del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial, que a su vez depende de la gente de mar para la explotación de los buques.</p> <p>La gente de mar esencial para el comercio internacional y el sistema económico global. Transporte marítimo primer sector globalizado.</p> <p>Marinos de diferentes nacionalidades son contratados a bordo de buques registrados en otro Estado, que pertenecen a un armador que a veces no tiene ni la nacionalidad del buque ni la de alguno de los marinos.</p>
Objetivo	<p>El alumnado explicará las relaciones laborales que surgen entre los dueños de las embarcaciones y las personas que trabajan en los mismos.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio.</p> <p>El alumnado distinguirá los derechos laborales que rigen a la gente de mar en materia internacional y en la nacional, mediante el conocimiento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo y la Ley Federal del Trabajo, a efecto de identificar las diferencias y los ámbitos de competencia, de cada ordenamiento.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Régimen del trabajo en el mar⁶⁵</p> <p>El Estado del pabellón es responsable de adoptar y poner en práctica las medidas que garanticen la seguridad en el mar, en especial a las condiciones de trabajo, independientemente de la nacionalidad de los marinos o del armador.</p> <p>En el Derecho Internacional laboral, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, (MLC, 2006)⁶⁶, fue adoptado por los representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores en una Conferencia Internacional del Trabajo de la OIT extraordinaria, en febrero de 2006, a fin de fijar</p>

⁶⁵ Revista de Estudios Marítimos y Sociales. *El Trabajo Marítimo En México*. Consultado en: https://estudiosmaritimossociales.org/wp-content/uploads/2016/05/remss-nc2ba-1_p156-159-2.pdf el 20 de mayo del 2023

⁶⁶ Organización Internacional del Trabajo. *Convenio Sobre El Trabajo Marítimo (MLC 2006)*. Consultado en: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang-es/index.htm> el 20 de mayo del 2023

	<p>estándares internacionales para la primera industria verdaderamente global. Conocida como la “Carta de derechos de los marineros”, el Convenio es único en su incidencia tanto para los marineros como para los armadores de calidad.</p> <p>El exhaustivo Convenio fija en un sólo instrumento el derecho de marinos y marineros a condiciones de trabajo decentes en casi todos los aspectos de su entorno laboral y vital, incluyendo, entre otros, la edad mínima, los acuerdos laborales, las horas de descanso, el pago de salarios, las vacaciones anuales pagadas, la repatriación a término de contrato, la atención médica a bordo, el uso de servicios privados autorizados de contratación y colocación, el alojamiento, la alimentación y el servicio de comidas, la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros.</p> <p>El instrumento fue concebido para ser aplicado globalmente, siendo de fácil comprensión y actualización y de aplicación uniforme, para convertirse en el “cuarto pilar” del régimen normativo internacional garante de un transporte marítimo de calidad y para complementar los convenios fundamentales de la Organización Marítima Internacional (OMI), que tratan de la seguridad y protección de los buques y de la protección del medio ambiente marino.</p> <p>Operar en un ambiente de trabajo más seguro y solidario aumenta la capacidad de la gente de mar de evitar y responder a sucesos en el mar que podrían afectar a los buques y a su tripulación, a la carga y al medio marino.</p> <p>Convenios Generales de la OIT⁶⁷</p> <p>El Consejo de Administración de la OIT había establecido que ocho convenios eran «fundamentales». Estos abarcan temas que son considerados principios y derechos fundamentales en el trabajo: la libertad de asociación y la libertad sindical, y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil; y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación.</p> <p>Tras la adopción del Protocolo de 2014 al Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930, un noveno instrumento de la OIT fue calificado como “fundamental”, En consecuencia, la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998, ha sido modificada en este sentido y el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, de 1981 (núm. 155) y el Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y la salud en el trabajo, de 2006 (núm. 187) se consideran ahora convenios fundamentales.</p>
--	---

⁶⁷ Organización Internacional del Trabajo. Convenios Y Recomendaciones. Consultada en: <https://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/conventions-and-recommendations/lang-es/index.htm> el 18 de marzo del 2023.

	<p>Los cuatro convenios de gobernanza son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">• Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81) y su Protocolo de 1995.• Convenio sobre la política del empleo, 1964 (núm. 122)• Convenio sobre la inspección del trabajo (agricultura), 1969 (núm. 129)• Convenio sobre la consulta tripartita (normas internacionales del trabajo), 1976 (núm. 144) <p>La regulación internacional del tiempo de trabajo⁶⁸</p> <p>Una de las preocupaciones más antiguas de la legislación del trabajo ha sido la regulación del tiempo de trabajo. Ya a principios del siglo XIX, se reconocía que trabajar demasiadas horas constituía un peligro para la salud de los trabajadores y sus familias. El primer convenio de la OIT, adoptado en 1919, limitaba las horas de trabajo. Actualmente, las normas de la OIT sobre el tiempo de trabajo confieren el marco para la regulación de las horas de trabajo, de los períodos de descanso semanales, y de las vacaciones anuales con goce de sueldo, del trabajo nocturno y del trabajo a tiempo parcial. Estos instrumentos garantizan una elevada productividad, al tiempo que se protege la salud física y mental de los trabajadores. Las normas sobre el trabajo a tiempo parcial se han convertido en instrumentos de creciente importancia para tratar cuestiones tales como la creación de empleo y la promoción de la igualdad entre hombres y mujeres.</p> <p>Las normas mínimas del trabajo en la marina mercante⁶⁹</p> <ol style="list-style-type: none">1. Normas de seguridad, incluidas normas de capacidad de la tripulación, horas de trabajo y dotación, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana a bordo de los buques.2. Un régimen apropiado de seguridad social;3. Condiciones de empleo y de vida a bordo;4. Ejercer una jurisdicción o control efectivos sobre los buques matriculados en su territorio respecto de:<ol style="list-style-type: none">a. Normas de seguridad, incluidas normas en materia de capacidad de la tripulación, horas de trabajo a bordo y dotación prescritas por la legislación nacional;b. Aplicación del régimen de seguridad social prescrito por la legislación nacional;c. Condiciones de empleo y de vida a bordo prescritas por la legislación nacional o determinadas por los tribunales
--	--

⁶⁸ Organización Internacional del Trabajo. *Tiempo de Trabajo*. Consultado en: <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/working-time/lang-es/index.htm> el 24 de noviembre del 2023.

⁶⁹ Organización Internacional del Trabajo. *C147-Convenio Sobre La Marina Mercante* https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C147 Consultado el 24 de noviembre del 2023.

	<p>competentes mediante decisiones igualmente obligatorias para los armadores y la gente de mar;</p> <ul style="list-style-type: none">d. Comprobar que existen medidas de control efectivo de aquellas otras condiciones de empleo y de vida a bordo sobre las cuales no tiene una jurisdicción efectiva, según procedimientos establecidos por acuerdo entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar, constituidas de conformidad con las disposiciones esenciales del Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948, y del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949; d) a asegurar:e. Existencia de procedimientos adecuados—subordinados a la supervisión general de la autoridad competente, previa consulta tripartita entre esta autoridad y las organizaciones representativas de armadores y de la gente de mar en los casos apropiados—para el enrolamiento de la gente de mar en los buques matriculados en su territorio y para el examen de las quejas que se presenten a este respecto;f. Procedimientos adecuados—subordinados a la supervisión general de la autoridad competente.g. Asegurar que la gente de mar enrolada en buques matriculados en su territorio posee la calificación o la formación adecuada para realizar las tareas para las que ha sido contratada.h. Llevar a cabo una encuesta oficial en cada caso de accidente grave en el que se vean implicados buques matriculados en su territorio, particularmente cuando haya habido heridos o pérdida de vidas humanas; el informe final de dicha encuesta debería normalmente hacerse público. <p>México y los Trabajadores de los buques⁷⁰</p> <p>En México desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 123, regula el derecho laboral, de este numeral se derivan sus leyes reglamentarias, como son la Ley Federal del Trabajo, la Ley del Seguro Social, Ley del Infonavit, Normas Oficiales Mexicanas, entre otras.</p> <p>La Ley Federal de Trabajo, contiene los lineamientos de las relaciones laborales y establece las obligaciones y derechos que tienen tanto los patrones como los trabajadores.</p> <p>Dentro de la gran cantidad de disposiciones que establece la Ley Federal del Trabajo están los Trabajos Especiales, que en sus artículos 181 al 353-U contiene los capítulos relacionados con los trabajadores que laboran en los buques o embarcaciones que ostenten bandera mexicana. Maniobras de servicio público de carga, descarga, estiba, desestiba, alijo, chequeo, pilotaje, amarre, acarreo, almacenaje, transbordo de carga y</p>
--	--

⁷⁰ Cámara de Diputados. Ley Federal del Trabajo. arts. 187 a 214. *Trabajadores De Los Buques*. Consultado en: <https://vlex.com.mx/vid/trabajadores-buques-articulos-187-560624394> .

	<p>equipaje, y trabajos complementarios o conexos que se efectúen abordo o en tierra.</p> <p>El representante del patrón será el capitán, el salario se podrá pagar en moneda extranjera del país cuando se encuentre el buque en puerto extranjero y deberá cumplir las condiciones laborales como dar a los trabajadores alojamiento, proporcionar los alimentos, repatriar al trabajador, entre otras obligaciones. Las percepciones podrán pactarse por unidad de tiempo, por unidad de obra o de cualquier otra forma.</p> <p>Por lo que hace a las vacaciones se tienen derecho a 12 días de vacaciones por el primer año de servicios, y aumentará 2 días por cada año hasta llegar a 24, posteriormente se aumentará 2 días para cada 5 años.</p> <p>La Autoridad Marítima Nacional y el Derecho Marítimo Laboral.⁷¹</p> <p>Le corresponde a la Secretaría de Marina (SEMAR) (Art. 8 LNCM Fracc. XXV. 9 Fracc. VIII), en el sentido de coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral; así como Recibir y tramitar ante las autoridades correspondientes las reclamaciones laborales de los tripulantes y los trabajadores de las embarcaciones.</p> <p>En este orden de ideas (Art. 33 LNCM) nos dice Corresponde a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social por sí, o en colaboración con la Secretaría, (SEMAR_AMN), supervisar por medio de inspecciones, el cumplimiento de las disposiciones nacionales e internacionales respecto a las condiciones mínimas de trabajo de los tripulantes mexicanos a bordo de embarcaciones y artefactos navales mexicanos o, tratándose de embarcaciones y artefactos navales extranjeros, cuando se encuentren en puertos mexicanos o en el mar territorial y aguas interiores.</p> <p>Los Convenios que se relacionan, consignan derechos de la gente de mar, para la seguridad de la vida humana en el mar.⁷²</p> <p>Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolan su pabellón cumplan las disposiciones del III CONVEMAR.</p> <p>Protocolo 78 del Convenio SOLAS: optimizar las disposiciones de seguridad de la vida humana en el mar y en especial lo referente a los buques tanque, prescribiendo, para su observancia obligatoria la instalación de equipos mejorados a bordo de las embarcaciones.</p>
--	--

⁷¹ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *La Desatención En Materia De Tripulaciones Extranjeras*. arts. 33 a 35 Consultada en: www.diputados.gob.mx .el 1° de junio del 2023.

⁷² Organización de las Naciones Unidas. Organización Marítima Internacional. *Convenio Solas. Seguridad De La Vida Humana En El Mar*. Consultado en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> el 1° de junio del 2023.

	<p>Protocolo 88 del Convenio SOLAS: Introduce un nuevo sistema de reconocimientos y certificación que armonizará con otros dos convenios:</p> <p>Líneas de Carga de 1966. Convención 66 sobre Líneas de Carga: Establece la obligación de que todo buque que no ha sido inspeccionado, marcado, y provisto de un Certificado internacional de francobordo (1966) o cuando corresponda, de un Certificado internacional de exención de francobordo, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, no puede realizar actividades de navegación.</p> <p>Protocolo 88 sobre Líneas de Carga: Establece principios y reglas uniformes con relación a los límites autorizados para la inmersión de los buques que realizan viajes internacionales, en atención a la necesidad de garantizar la seguridad de la vida humana y de los bienes en la mar.</p> <p>MARPOL 73/78 Principal Convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino, por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentes</p> <p>Convenio sobre el Reglamento para prevenir abordajes 1972: la regla 10 proporciona orientación para determinar la velocidad de seguridad, el riesgo de abordaje y la conducta de los buques dentro o en la proximidad de los dispositivos de separación del tráfico.</p> <p>Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores- CSC 1972: Mantiene elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y la manipulación de contenedores.</p> <p>Convenio sobre Búsqueda y Rescate y Salvamento Marítimos. 79, Seguridad de la Vida Humana en el Mar.</p> <p>SUA Convención 88 Y SUA Protocolo 88: Garantiza que se impongan las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques, como apoderarse de ellos por la fuerza, ejercer violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos.</p>
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía</p> <p>Régimen del trabajo en el mar. Disponible en: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang-es/index.htm</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. El Trabajo Marítimo</p> <p>Objetivo: Conocer las convergencias y divergencias de las disposiciones laborales marítimas internacionales y laborales.</p> <p>Identificar las convergencias y divergencias entre la Ley Federal del Trabajo y el Convenio del Trabajo Marítimo ambas disposiciones.</p> <p>Instrucciones: En un cuadro de doble vía, compare las disposiciones del Convenio del Trabajo Marítimo (MLC 2006) con los puntos sustanciales de la Ley Federal del Trabajo, en lo correspondiente a los trabajadores de los buques. Para elaborar tu actividad consulta el Convenio del Trabajo</p>

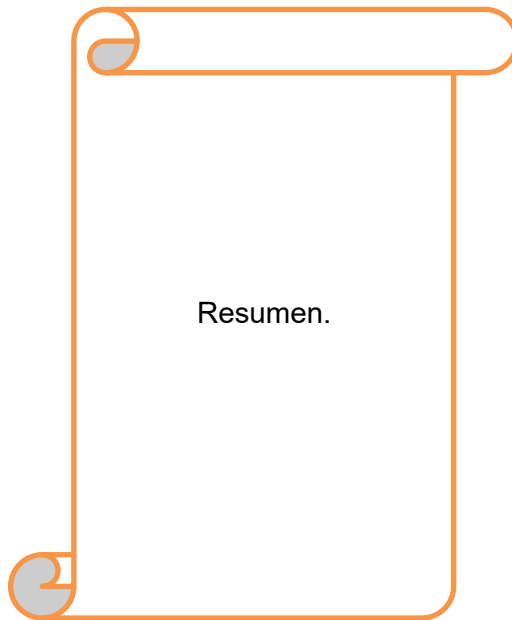
<p>[Consultado el 9 de enero de 2024]</p> <p>El Convenio MLC. 2006. Disponible en: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219764/lang-es/index.htm [Consultado el 9 de enero de 2024]</p> <p>Ley Federal del Trabajo y los trabajos especiales. Disponible en: https://www.cofide.mx/blog/los-trabajos-especiales-de-la-ley-federal-del-trabajo [Consultado el 9 de enero de 2024]</p> <p>Convenio de Formación Titulación y Guardia de la Gente de mar (SCTW), Consultada en OMI-Convenios. Disponible en: https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx [Consultado el 9 de enero de 2024]</p>	<p>Marítimo (MLC 2006) y la Ley Federal del Trabajo en lo relacionado a los trabajos especiales.</p> <div data-bbox="763 304 1185 871" data-label="Diagram"></div> <p>Actividad de aprendizaje 2. La Tripulación de los buques</p> <p>Objetivo: Conocer la preparación de las Tripulaciones mercantes en el ámbito internacional y en el nacional.</p> <p>Describir la preparación de los tripulantes de los buques, en este caso lo relacionado con las de la Marina Mercante, resulta indispensable para prevenir riesgos marítimos.</p> <p>Instrucciones: A partir de la lectura del Convenio de Formación Titulación y Guardia de la Gente de mar (SCTW), y lo relacionado con los trabajos especiales en la Ley Federal del Trabajo, le aportará elementos para elaborar un resumen en donde destaque lo relacionado con los requisitos esenciales de formación de las tripulaciones de las embarcaciones mercantes, turísticas, de recreo y otras.</p> <div data-bbox="787 1470 1144 1837" data-label="Image"></div>
---	---

Actividad de aprendizaje 3. El Trabajo Marítimo

Objetivo: Conocer la normativa laboral marítima laboral internacional y nacional.

Conocer las regulaciones laborales internacionales incluidas en los tratados internacionales, permitirá analizar el estado de este Derecho Laboral Marítimo, en la legislación mexicana.

Instrucciones: de la lectura del Convenio de Formación. Titulación y Guardia de la gente de mar, (SCTW), realice un resumen de las principales funciones de las tripulaciones, en los barcos.



Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas.

El Derecho Marítimo Laboral se rige por:	A. Artículo 123 Constitucional B. Condiciones Generales de Trabajo C. El contrato laboral D. La Ley Federal del Trabajo
Las personas que prestan sus servicios a bordo de las embarcaciones se consideran:	A. Marineros B. Capitanes C. Tripulación D. Dotación del Buque
Convenio que regula las funciones de las Tripulaciones:	A. SOLAS B. IMDG C. SCTW D. MARPOL
Convenio Internacional que regula el Trabajo Marítimo:	A. Convenio SAR B. SCTW- TORREMOLINOS C. Convenio de Intervención D. Convenio MLC
Francobordo	A. Distancia vertical que media entre la cara inferior de la cubierta de trabajo en el costado hasta la línea de flotación. B. Es la distancia que emerge sobre el agua, entre la línea de flotación y la cubierta. C. Línea imaginaria que separa la obra viva de la obra muerta. D. Viga estructura que va de la proa a la popa de un barco

Preguntas frecuentes

1.- ¿Qué es el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT, 2006 (MLC, 2006)?
 Conocido como la "Carta de derechos de los marineros", el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006_o MLC, 2006 es un Convenio internacional del trabajo adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT), persigue lograr condiciones de trabajo decentes para marinos y marineros y, al mismo tiempo, asegurar los intereses económicos a través de una competencia justa entre armadores.

2.- ¿Por qué es importante el MLC, 2006?

En primer lugar, porque reúne en un sólo instrumento los estándares internacionales mínimos para garantizar un trabajo decente para los más de 1,2 millones de marineros que hay en el mundo, cuyo trabajo es esencial para el comercio internacional, además de constituir un tipo de turismo y actividad recreativa cada vez más importante.

Para saber más

Convenio sobre el trabajo marítimo en videos e imágenes.

http://www.youtube.com/playlist?list=PL8itJ-8Cfpcy3yOwhygJ5v1fo8C6iE_IF

El Convenio sobre el trabajo marítimo, a toda máquina.

http://www.youtube.com/playlist?list=PL8itJ-8Cfpcy3yOwhygJ5v1fo8C6iE_IF

Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (núm. 22) Consultada en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C022

Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidentes de la gente de mar, 1936 (num.55) Consultada en

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:3956208

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:3956208

Convenio sobre el bienestar de la gente de mar, 1987 (núm. 163) Consultada en

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:3956208

Convenio sobre la protección de la salud y asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164) Consultada en

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:3956208

Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166) Consultada en

https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:13101:0::NO::P13101_COMMENT_ID:3956208

Glosario

Gente de Mar. Personal civil, marinos mercantes y en general a toda persona que desempeña un trabajo relacionado con el mar.

Pescador: Persona que pesca por oficio o por afición puede ser pesca, captura y acuícola.

Pesca: realización, durante largas horas, de tareas extenuantes en el mar, que con frecuencia se convierte en un medio hostil, utilizando equipo peligroso, simples o complejos, para capturar, clasificar y almacenar pesca.

Trabajadores Portuarios: Se entiende por trabajador portuario, todo aquel que realiza funciones de carga y descarga de mercancías y demás faenas propias de la actividad portuaria, tanto a bordo de naves y artefactos navales que se encuentran en los puertos de la República, como en los recintos portuarios.

Unidad 7. Derecho Penal Marítimo	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Cuál es el concepto de delito?</p> <p>2.- ¿Cuáles son los delitos marítimos?</p> <p>3.- ¿Quién conoce de los delitos marítimos?</p>
Introducción	<p>La mayor parte del comercio marítimo se realiza por mar, actividad que resulta atractiva para que los delincuentes cometan delitos.</p> <p>La III Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y el Convenio SUA 2005, conocido como el Tratado internacional denominado Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima, el cual data de 1988⁷³, conciben al terrorismo marítimo como un acto de interferencia ilícita en contra la seguridad de la navegación. La amenaza que significa el terrorismo marítimo es lo que da importancia a este tema, no se tiene ya que, si bien los casos de ocurrencia no son muchos, pueden transformarse en un peligro potencial que cause daño a la seguridad del tráfico de personas y mercancías por vía marítima</p>
Objetivo	<p>El alumnado analizará las conductas que pueden ser constitutivas de delitos en el Derecho Marítimo.</p> <p>Objetivo ideal de la guía de estudio.</p> <p>El alumnado estará en posibilidad de conocer las particularidades de los delitos marítimos a nivel internacional y nacional.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Los delitos marítimos⁷⁴.</p> <p>El Derecho Marítimo Penal, regula el derecho punitivo del Estado a los delitos cometidos en las zonas marinas en las que cada Estado en su rol de ribereño tiene potestades soberanas, conductas que el mismo Estado castiga con penas y medidas de seguridad, según la gravedad de la conducta.</p> <p>Los delitos marítimos, como lo veremos en líneas posteriores, son una naturaleza especial, que nos hace pensar en la creación de tribunales específicos para su resolución, en virtud de que deberá abordarse la</p>

⁷³ *Convenio Para La Represión De Actos Ilícitos Contra La Seguridad De La Navegación Marítima*. Consultado en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx#:~:text=Tales%20actos%20consisten%20en%20apoderarse,que%20pueden%20destruirlos%20o%20da%C3%B1arlos> el 23 de noviembre del 2023.

⁷⁴ BARRADA CARMONA, Patricia. *Aplicación Del Estado De Derecho En Los Mares Nacionales*. CESNAV. 2021. Consultado en: https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/do_01-21.pdf el 21 de junio del 2023

	<p>gravedad y los espacios donde se realicen, entonces se deben conocer las especificidades de cada uno de los tipos penales.</p> <p>Independiente de la atribución del Tribunal Internacional del Derecho del Mar⁷⁵, cada Estado establece en su legislación penal lo relacionado con los delitos marítimos, que se cometan es las aguas donde ejerzan su jurisdicción.</p> <p>Naturaleza de los delitos marítimos:⁷⁶</p> <p>La naturaleza de los delitos marítimos reviste un horizonte amplio de análisis, los motivos de estas conductas pueden ser económicos, sociales u otros, sin embargo, el resultado es la violación de un precepto jurídico.</p> <p>La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece la jurisdicción marítima estatal.</p> <p>La Convención de Ginebra sobre Alta Mar, del 24 de febrero al 27 de abril de 1958, establece el derecho de persecución de embarcaciones que estén cometiendo conductas ilícitas en el mar.</p> <p>Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima de 1988 (Convenio SUA) y sus tres protocolos, que tratan con más detalle ciertos tipos de usos delictivos del mar y de conductas perpetradas en él.</p> <p>Convención sobre la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios del Océano Pacífico Occidental y Central (2000)⁷⁷</p> <p>Existen otros tratados versan sobre cuestiones que no son de índole “penal-marítima”, pueden ser aplicables a ilícitos que ocurran tanto en el mar como en tierra.</p> <p>Corte Internacional de Justicia⁷⁸ ha hecho lo propio analizando normas de derecho internacional aplicables en el mar, en particular con respecto a las reclamaciones de derecho marítimo y la delimitación de las zonas marítimas.</p> <p>El Tribunal Internacional del Derecho del Mar, ha interpretado las disposiciones de la CONVEMAR, como las relacionadas con cuestiones y controversias sobre la pesca y el estatuto de ciertos buques, como los de guerra.</p>
--	--

⁷⁵ Organización de las Naciones Unidas. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. *Tribunal Internacional Del Mar*. Consultado en: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/1605-22023_Itlos_Selbstst_Sp.pdf el 21 de junio del 2023.

⁷⁷ La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. *CONVENCIÓN SOBRE LA CONSERVACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS POBLACIONES DE PECES ALTAMENTE MIGRATORIOS DEL OCEANO PACÍFICO OCCIDENTAL Y CENTRAL*. <https://www.fao.org/3/y5438s/y5438s.pdf> el 21 de junio del 2023

⁷⁸ Organización de las Naciones Unidas. *CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA*. Consultado en <https://www.un.org/es/iccj/> el 15 de junio del 2021.

	<p>Los laudos dictados en algunos arbitrajes internacionales también han sido decisivos para aclarar o pormenorizar la aplicación de normas en el entorno marítimo, entre otras cosas, dando detalles concretos sobre el debido ejercicio del derecho de persecución.</p> <p>En México aún y cuando la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dispone (Art. 3 LNCM) que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo., En este orden de ideas, del análisis de la estructura del Poder Judicial de la Federación, advertimos que no existe un Tribunal o Sala Marítima que en específico conozca de estos delitos.</p> <p>Sin embargo, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha atendido lo relacionado con el Derecho Marítimo Penal, emitiendo tesis aisladas, como la denominada la Persecución de los Delitos en la Zona Económica Exclusiva.⁷⁹</p> <p>Las amenazas marítimas, afectan las principales rutas de navegación, cometidas no solo por la Delincuencia Transnacional Organizada, sino también por mafias más pequeñas, no pueden comprobar que la pesca indiscriminada, que el terrorismo, el robo de embarcaciones, contrabando, terrorismo, tráfico de personas, armas, la pesca ilegal, actos que dejan grandes ganancias a esta delincuencia.</p> <p>Condiciones sociales, y económicas, de los delitos marítimos.⁸⁰ La Delincuencia Organizada⁸¹ ha diversificado sus operaciones, habrá que resaltar que actualmente con las medidas migratorias adoptadas por los Estados Unidos de Norteamérica, sus fronteras terrestres cuentan con mayor seguridad, motivo por el cual se han vuelto los ojos al mar, aumentando las operaciones ilícitas en nuestras zonas marinas mexicanas.</p> <p>Lo relatado no deja margen a considerar que la comisión de estos hechos tenga una conciencia social, es decir perpetrados por gente que usa los recursos que obtiene para subsistir.</p> <p>La inmensidad del mar es cómplice de estos hechos, puesto que las grandes extensiones que conforman las zonas marinas presentan dificultad de vigilancia, lo ideal sería que todos respetaran las jurisdicciones marítimas estatales, sin embargo, la desmedida ambición</p>
--	--

⁷⁹ SCJN. *PERSECUCIÓN DE LOS DELITOS EN LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA*. Disponible en https://www.scjn.gob.mx/sites/default/files/cronicas_pleno_salas/documento/2016-11/cr_pers_del_0.pdf el 15 de junio del 2021.

⁸⁰ Condiciones sociales, y económicas, de los delitos marítimos. *LA INFLUENCIA DEL AMBIENTE COSTERO SOBRE LA OCURRENCIA DEL DELITO EN EL MAR*. Consultada en https://www.researchgate.net/publication/336662435_La_influencia_del_ambiente_costero_sobre_la_ocurrencia_del_delito_en_el_mar el 15 de junio del 2021.

⁸¹ Cámara de Diputados. *LEY FEDERAL CONTRA LA DELINCUENCIA ORGANIZADA*. Consultada en <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFCDO.pdf> el 20 de agosto del 2023

	<p>de algunos por ejemplo los que cazan a la especie totoaba⁸², alimento de la vaquita marina, para comercializar en Asia su buche, por la falsa creencia de que este funciona como estimulante sexual.</p> <p>Los tiburones, las ballenas, el pepino de mar y otras especies son objeto de esta indiscriminada explotación, situación que repercute en el ámbito social, económico y de seguridad nacional, generan problemas de seguridad nacional</p> <p>La respuesta de la comunidad internacional, para afrontar estos conflictos en la mar, se establecen en tratados, acuerdos, convenciones, así como mecanismos para enfrentar estas amenazas, pero ¿está el estado mexicano preparado para enfrentar estas amenazas?, aún y cuando el gasto social se ha visto aumentado considerablemente, siempre existen regiones olvidadas.</p> <p>Tipos de delitos marítimos.⁸³</p> <p>Conductas definidas como “terrorismo marítimo” en el Convenio SUA 1988 / 2005, dentro del concepto de terrorismo marítimo se contemplan los actos de violencia contra un buque, su tripulación, o bienes y personas a bordo de ellos que, directa o indirectamente, pongan en peligro la seguridad de la navegación marítima o que afecte las instalaciones o servicios de la misma, además del apoderamiento de un buque o el ejercicio del control del mismo “mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación</p> <p>Se considera piratería cualquiera de los actos siguientes: (Art. 101 CONVEMAR)</p> <p>a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos: Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;</p> <p>Robo de embarcaciones: Al no ser tripulados, los barcos autónomos, tienen definidas sus rutas, el gobierno del mismo se encuentra a distancia, por lo que será prácticamente imposible, que quienes pretendan robar la embarcación o la carga puedan desviar su curso y consumir el ilícito.</p> <p>Tráfico de Estupeficientes. Artículo 108 Tráfico ilícito de estupeficientes y sustancias psicotrópicas Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupeficientes y sustancias psicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales. Todo Estado que</p>
--	--

⁸² National Geographic en español. *Totoaba: El Pez Más Caro Del Mundo Habita En El Mar De Cortés Y Está En Peligro De Extinción*. Consultada en: <https://www.ngenespanol.com/animales/totoaba-donde-vive-y-por-que-es-el-pez-mas-car-del-mundo/> el 20 de agosto del 2023

⁸³Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar. *Tipos De Delitos Marítimos* Consultada en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf el 20 de agosto del 2023

	<p>tenga motivos razonables para creer que un buque que enarbola su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias psicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico.</p> <p>Prohibición del transporte de esclavos.</p> <p>Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque sea cual fuere su pabellón, quedará libre <i>ipso facto</i>.</p> <p>Por su parte (Art. 27 CONVEMAR) en cuanto a la <i>Jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero</i>:</p> <p>1. La jurisdicción penal del Estado ribereño no debería ejercerse a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial para detener a ninguna persona o realizar ninguna investigación en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, salvo en los casos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Cuando el delito tenga consecuencias en el Estado ribereño;b) Cuando el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden en el mar territorial;c) Cuando el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; od) Cuando tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas. <p>2. Las disposiciones precedentes no afectan al derecho del Estado ribereño a tomar cualesquiera medidas autorizadas por sus leyes para proceder a detenciones e investigaciones a bordo de un buque extranjero que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.</p> <p>En el Código Penal Federal.⁸⁴</p> <ul style="list-style-type: none">• De los delitos establecidos en los siguientes ordenamientos:<ul style="list-style-type: none">A. De los previstos en el presente Código:<ul style="list-style-type: none">I. Terrorismo, previsto en los artículos 139 al 139 Ter y terrorismo internacional previsto en los artículos 148 Bis al 148 Quáter;III. Contra la salud, previsto en los artículos 194 y 195, párrafo primero; de la Ley General de Salud.IX. Tráfico de menores o de personas que no tienen capacidad para comprender el significado del hecho, previsto en el artículo 366 Ter;
--	--

⁸⁴ Cámara de Diputados. *Código Penal Federal*. Consultado en: www.diputados.gob.mx el 20 de agosto del 2023

	<p>XI. Robo de vehículos, previsto en el artículo 376 Bis y posesión, comercio, tráfico de vehículos robados y demás comportamientos previstos en el artículo 377;</p> <p>XV. Contra el ambiente, previsto en los artículos 414, 415, 416, 418, 419 y 420;</p> <p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> • I. Acopio y tráfico de armas, previstos en los artículos 83 Bis y 84, de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos⁸⁵; • II. Tráfico de personas, previsto en el artículo 159, de la Ley de Migración⁸⁶; • III. Tráfico de órganos, previsto en los artículos 461, 462 y 462 Bis, de la Ley General de Salud,⁸⁷ • IV. Trata de personas, previsto en los artículos 10 al 38 de la Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los delitos en Materia de Trata de Personas y para la Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos⁸⁸ • V. Introducción clandestina de armas de fuego que no están reservadas al uso exclusivo del Ejército, Armada o Fuerza Aérea, previsto en el artículo 84 Bis, de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos;
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía</p> <p>Las leyes que fueron consultadas se encuentran en Cámara de Diputados. Leyes Federales de México. Disponible en: www.diputados.gob.mx</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Los Conflictos en el Mar</p> <p>Objetivo: Conocer las actividades ilícitas que se cometen en el mar.</p> <p>Instrucciones: Identifique en un mapa conceptual, los conceptos de los delitos marítimos, puede apoyarse en la lectura de contenidos en artículos 83 Bis y 84, de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos; 194 y 195, párrafo primero; de la Ley General de Salud; 366 Ter; del Código Penal Federal; 83 Bis y 84y 84 BIS de la Ley Federal de Armas de Fuego y Explosivos.</p>

⁸⁵ Cámara de Diputados. *Ley Federal De Armas De Fuego Y Explosivos*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 20 de agosto del 2023.

⁸⁶ Cámara de Diputados. *Ley De Migración Ley General Para Prevenir, Sancionar Y Erradicar Los Delitos En Materia De Trata De Personas Y Para La Protección A Las Víctimas De Esos Delitos*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 20 de agosto del 2023.

⁸⁷ Cámara de Diputados. *Ley General De Salud*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 20 de agosto del 2023.

⁸⁸ Cámara de Diputados. *Ley para Prevenir, Sancionar y Erradicar los delitos en Materia de Trata de Personas y para la Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos*. Arts. 10 a 38. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 20 de agosto del 2023.

[Consultado el 24 de noviembre del 2023]



Actividad de aprendizaje 2. Migración o trata de personas por mar

Objetivo: Conocer la definición de migración y sus características, con el tipo penal de la trata de personas.

Descubrir la línea entre la migración por mar y la trata de personas.

Instrucciones: De la lectura de la Fracción XVIII del artículo 3° de la Ley de Migración, extraiga el concepto de “migrante”, para que lo confronte con lo que dispone el Código Penal Federal en su artículo 193; respecto de la trata de personas, así como lo relacionado con lo que establece la Ley General para Prevenir, Sancionar y erradicar los delitos en materia de trata de personas y para la protección y asistencia a las víctimas; de estos analice los elementos para conocer la diferencia entre migración y trata de personas, así como los artículos 10 al 38 de la Ley General para Prevenir, Sancionar y Erradicar los delitos en Materia de Trata de Personas y para la Protección y Asistencia a las Víctimas de estos Delitos.



Actividad de aprendizaje 3. Tráfico de Armas por Mar

Objetivo: Conocer los ilícitos de tráfico de armas por mar, que más dañan a las naciones.

Instrucciones: De la revisión de la CONVEMAR, realice un cuadro sinóptico, donde enumere los conflictos en el mar, que la misma establece.

Conflictos en el mar por tráfico de armas

1

2

3

4

5

EVALUACION DE UN CUADRO SINOPTICO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Profundización del tema	Descripción clara y sustancial del tema y buena cantidad de detalles	Descripción ambigua del tema, algunos detalles que no clarifican el tema	Descripción incorrecta del tema, sin detalles significativos y escasos.	No realizó la actividad
Aclaración del tema	Cuadro sinóptico bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Cuadro sinóptico bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Cuadro sinóptico impreciso y de poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No realizó la actividad
Alta calidad de diseño.	Cuadro sinóptico sobresaliente y atractivo que cumple con los criterios de diseño planteados, sin errores de ortografía	Cuadro sinóptico simple pero bien organizado con al menos tres errores de ortografía	Cuadro sinóptico mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con mas de tres errores de ortografía.	No realizó la actividad

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas

<p>La Seguridad Nacional es:</p>	<p>A. Acciones destinadas de manera inmediata y directa a mantener la integridad, estabilidad y permanencia del Estado Mexicano-</p> <p>B. Función a cargo de la Federación, el Distrito Federal, los Estados y los Municipios, que comprende la prevención de los delitos; la investigación y persecución para hacerla efectiva,</p> <p>C. Ejercicio de la autoridad en un cierto territorio, que recae en el pueblo,</p> <p>D. Grupo social con una cierta estructura y con miembros que se organizan para cometer acciones delictivas.</p>
<p>La Delincuencia Organizada es:</p>	<p>A. Violencia inspirada en las diferentes ideologías dentro de una religión, o entre grupos en una nación o comunidad.</p> <p>B. Actos u omisiones del estado</p> <p>C. Grupo social estructurado con miembros que se organizan para cometer acciones delictivas.</p> <p>D. Grupo que se caracteriza por los homicidios.</p>
<p>Son delitos marítimos:</p>	<p>A. Los contenidos en el Código Penal del Mar</p> <p>B. Solo los cometidos n el mar territorial mexicano</p> <p>C. La piratería, el terrorismo, el tráfico ilícito de drogas, el tráfico ilícito de migrantes, el robo de hidrocarburos, pesca ilegal, entre otros.</p> <p>D Realizar actividades con materiales o residuos peligrosos que dañen la salud pública, la flora y fauna silvestre, los recursos naturales o los ecosistemas. Descargar contaminantes a la atmósfera, que ocasionen daños a los recursos naturales.</p>
<p>Se considera Terrorismo:</p>	<p>A. Actos que causan miedo.</p> <p>B. Actos cometidos por terroristas.</p> <p>C. Sistema de Terror</p> <p>D. Actos de coacción contra gobiernos para obtener beneficios políticos o ideológicos.</p>
<p>La Piratería se comete por:</p>	<p>A. Buque de estado.</p> <p>B. Un buque particular.</p> <p>C. La tripulación o pasajeros de un buque</p> <p>D. Solo por la tripulación.</p>

Preguntas frecuentes

1.- ¿Que son las amenazas a la seguridad nacional?

Se define como amenaza al acto generado por el poder de otro Estado, o por actores no estatales, que puede vulnerar de modo particularmente grave las aspiraciones, intereses y objetivos nacionales del Estado mexicano. Las amenazas pueden ser: tradicionales o emergentes.

2.- ¿Que son los riesgos a la seguridad nacional?

Los riesgos se refieren a la probabilidad de que en un lapso determinado se produzcan daños a los intereses nacionales debido a la interacción de fenómenos políticos, económicos y sociales con la intervención de agentes no estatales o desastres de origen natural o antropogénico. Se trata de una condición que pone a prueba la capacidad de respuesta de la nación y que puede ser potenciada por sus vulnerabilidades.

La Ley de Seguridad Nacional no establece de manera expresa un catálogo de riesgos a la Seguridad Nacional, toda vez que éstos no tienen un carácter permanente, puesto que deben ser actualizados periódicamente dependiendo de los fenómenos coyunturales que impacten en el país, ya sea que provengan del ámbito interno o externo, por lo que son definidos de manera anual en la Agenda Nacional de Riesgos, misma que es aprobada en el seno del Consejo de Seguridad Nacional (CSN).

Para saber más

La Delincuencia Marítima.

<https://www.interpol.int/es/Delitos/Delincuencia-maritima/Los-delitos>

Derecho del Mar. Apuntes sobre el sistema legal.

<https://forointernacional.colmex.mx/index.php/fi/article/download/562/552>

Convenio para la represión de actos ilícitos contra la navegación.

<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/SUA-Treaties.aspx#:~:text=Tales%20actos%20consisten%20en%20apoderarse,que%20pueden%20destruirlos%20o%20da%C3%B1arlos>

Glosario

Amenazas a la seguridad nacional:

Actos tendentes a consumir espionaje, sabotaje, terrorismo, rebelión, traición a la patria, genocidio, en contra de los Estados Unidos Mexicanos dentro del territorio nacional;

Actos de interferencia extranjera en los asuntos nacionales que puedan implicar una afectación al Estado Mexicano;

- Actos que impidan a las autoridades actuar contra la delincuencia organizada;
- Actos tendentes a quebrantar la unidad de las partes integrantes de la Federación, señaladas en el artículo 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;
- Actos tendentes a obstaculizar o bloquear operaciones militares o navales contra la delincuencia organizada;
- Actos en contra de la seguridad de la aviación;
- Actos que atenten en contra del personal diplomático;

- Todo acto tendente a consumir el tráfico ilegal de materiales nucleares, de armas químicas, biológicas y convencionales de destrucción masiva;
- Actos ilícitos en contra de la navegación marítima;
- Todo acto de financiamiento de acciones y organizaciones terroristas;
- Actos ilícitos en contra del fisco federal a los que hace referencia el artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales.
- Actos tendentes a obstaculizar o bloquear actividades de inteligencia o contrainteligencia, y
- Actos tendentes a destruir o inhabilitar la infraestructura de carácter estratégico o indispensable para la provisión de bienes o servicios públicos.

Barco (o Buque) Pirata: Buque destinado por las personas bajo cuyo mando efectivo se encuentra a cometer cualquiera de los actos a que se refiere el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

Unidad 8. Derecho Procesal Marítimo	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Cuáles son las Instituciones Procesales Marítimas?</p> <p>2.- ¿Qué es el arbitraje marítimo?</p> <p>3.- ¿Qué es la hipoteca marítima?</p>
Introducción	<p>La observancia de los principios de legalidad y seguridad jurídica en el mar, otorgan confianza a quienes desarrollan actividades económicas en las zonas marinas mexicanas respecto del cumplimiento de las leyes y reglamentos del Estado.</p>
Objetivo	<p>El alumnado conocerá las instituciones procesales que integran el Derecho Marítimo, así como sus casos específicos.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>Breve historia del Derecho Procesal</p> <p>Describe el proceso y los aspectos jurídicos del embargo y retención de embarcaciones o carga y de ejecución de una hipoteca marítima, con el fin de establecer una normatividad nacional, armonizada con las normas internacionales.</p> <p>La Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM Art. 264) señala que a los procesos y procedimientos de naturaleza marítima regulados en este título se les aplicarán de modo supletorio, las normas del Código de Comercio, y, en su defecto, las del Código Federal de Procedimientos Civiles.</p> <p>Los tribunales federales y la Secretaría, en sus respectivos ámbitos de competencia, serán los facultados para conocer de los procesos y procedimientos regulados por esta Ley, y por lo dispuesto en los Tratados Internacionales, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral. La elección de la ley aplicable será reconocida de acuerdo con lo previsto por esta Ley y en su defecto por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en ese orden.</p> <p>En la interpretación de los tratados internacionales y de las reglas internacionales referidas por esta Ley, las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del derecho marítimo. De igual manera lo harán, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptados, las resoluciones y actos administrativos</p>

	<p>tomarán en consideración que el contrato o cláusula pactados, correspondan al contenido obligacional, tal y como se acepten en el ámbito internacional.</p> <p>Para la interpretación de cualquier fuente de derecho marítimo, tanto las autoridades judiciales y administrativas, como las partes interesadas en el asunto en trámite, podrán libremente aportar dictámenes jurídicos no vinculantes de asociaciones del ramo, ya sean nacionales o extranjeras. El valor de los dictámenes jurídicos aportados por las partes quedará a la prudente apreciación de la autoridad.</p> <p>Salvo lo previsto expresamente en esta Ley, los plazos en ella señalados serán computados en días hábiles.</p> <p>El Arbitraje internacional⁸⁹, es un medio pacífico de solución de controversias en el ámbito del Derecho Internacional, mediante el cual los estados en conflicto se someten la resolución de su controversia a un árbitro o a una comisión arbitral, designadas por ellos mismos.</p> <p>Los escenarios marítimos donde pueden presentarse controversias son variados, como ejemplo está el contrato de Fletamento, la Avería Gruesa y otros, lo relacionado con esta controversia se encuentra dispuesto en las Reglas de Hamburgo, estas reglas regular aspectos del transporte marítimo.</p> <p>Las reglas se refieren a los documentos, que deben contener las obligaciones del porteador, del cargador y lo relacionado para reclamar daños y perjuicios.</p> <p>Instituciones procesales marítimas especiales⁹⁰</p> <p>Salvamento, el salvamento marítimo responde a emergencias en el mar, para salvaguardar bienes y proteger al medio ambiente marino.</p> <p>Abandono del buque a favor del Estado⁹¹</p> <p>Para declarar el abandono de una embarcación se realiza el procedimiento de la Ley de navegación y Comercio Marítimos (Arts. 87 a 90), que estable que será la Capitanía de Puerto, la que declare el abandono de embarcaciones a favor del Estado cuando: no realice operaciones en un plazo de 10 días hábiles; de encontrarse fuera de los límites del puerto será de 30 días hábiles; si transcurre el tiempo del amarre temporal y la prórroga si queda varada o se va a pique sin que se lleve a cabo su salvamento; en este contexto mientras no haya declaratoria de abandono, el propietario no perderá esa calidad.</p> <p>Esta figura, crea un derecho real. además de señalar los derechos y obligaciones de las partes, los elementos son: Constitución en escritura</p>
--	--

⁸⁹ Malpica Lamadrid, Luis, *SIIA PÚBLICO*. Consultada en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/918/24.pdf> 5 de noviembre del 2023.

⁹⁰ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. *Disposiciones Procesales Marítimas*. Arts. 264 a 267 Consultada en: www.diputados.gob.mx 5 de noviembre del 2023.

⁹¹ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos Amarre. Arts. 87 a 90 *Abandono Y Desguace De Embarcaciones*. Consultada www.diputados.gob.mx 5 de noviembre del 2023.

	<p>pública, inscripción en el Registro Público Marítimo, señalamiento de los efectos respecto de terceros, cumplimiento de los elementos de las obligaciones, consentimiento, objeto; sobre bien o bienes determinados, enajenables e inscribibles. Sólo puede hipotecar el que puede enajenar.</p> <p>Derechos del acreedor: Enajenación, preferencia.</p> <p>Obligaciones del deudor: Conservar el bien; no realizar actos que perjudiquen derechos del acreedor.</p> <p>Derechos del deudor: Posesión y disposición del bien hipotecado y percibir frutos.</p> <p>Los créditos marítimos <i>“son aquellos generados por la navegación y explotación del buque, y tienen esa categoría al ser reconocidos por mandato normativo</i></p> <p>Hipoteca Marítima⁹²</p> <p>Se podrá constituir hipoteca (Art. 101 LNCM), sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción. La hipoteca marítima podrá ser constituida tanto por el propietario de la embarcación como por un tercero a su favor.</p> <p>Para la constitución de las hipotecas marítimas se estará a lo establecido por esta Ley y a falta de disposición expresa en ella, a lo ordenado en el Código Civil Federal esta deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor público, o cualquier otro fedatario público de acuerdo con la legislación del Estado extranjero en que se haya constituido, e inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.</p> <p>El gravamen real de hipoteca (Art. 102 LNCM) pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos (Art. 91 LNCM)</p> <p><i>Los privilegios marítimos otorgan al acreedor privilegiado, el derecho de ser preferido en el pago frente a otros acreedores, de conformidad con lo dispuesto por la presente Ley, según el orden siguiente:</i></p> <p><i>I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;</i></p> <p><i>II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;</i></p> <p><i>III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;</i></p>
--	--

⁹² Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos *HIPOTECA MARÍTIMA*. Arts 101 a 106 Consultada en: www.diputados.gob.mx el 24 de agosto del 2023.

IV. Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje; y

V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida, o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la misma.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores y tendrá preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación.

La hipoteca marítima se extiende (Art. 103 LNCM)

- I. A la embarcación;
- II. A los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación; y
- III. A las mejoras de la embarcación.

La hipoteca constituida a favor de un crédito que devengue intereses no garantiza en perjuicio de terceros, además del capital, sino los intereses de un año. Lo anterior, a menos que se haya pactado expresamente que garantizará los intereses por más tiempo, con tal de que no exceda el término para la prescripción de los intereses y de que se haya asentado esta estipulación en el Registro Público Marítimo Nacional.

Sin consentimiento del acreedor hipotecario, el propietario de la embarcación hipotecada no podrá gravarlo, ni darlo en fletamento o arrendamiento, o pactar pago anticipado de rentas o fletes por un término que exceda la duración de la hipoteca, bajo la pena de nulidad del contrato en la parte que exceda de la expresada duración.

En caso de pérdida o deterioro grave de la embarcación (Art. 104 LNCM), el acreedor hipotecario está legitimado para ejercer sus derechos sobre los restos náufragos y además sobre:

- I. Indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados a la embarcación o artefacto naval;
- II. Los importes debidos a la embarcación por avería común;
- III. Indemnizaciones por daños ocasionados a la embarcación o artefacto naval, con motivo de servicios prestados; e •
- IV. Indemnizaciones de seguro.

La acción hipotecaria prescribirá en tres años (Art. 105 LNCM), contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza. Para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el título respectivo de esta Ley y supletoriamente a lo dispuesto en el Código Federal de Procedimientos Civiles.

La cancelación de la inscripción de una hipoteca (Art. 106 LNCM) sólo podrá ser realizada por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial.

	<p>Embargo preventivo de buques⁹³</p> <p>El embargo preventivo de buques es una medida cautelar que busca asegurar una reclamación marítima todavía no resuelta por un tribunal ordinario o arbitral, únicamente en virtud de un crédito marítimo, pero no en virtud de otro crédito, que solo puede ser autorizado por un juez competente de acuerdo con la legislación nacional.</p> <p>La Organización de las Naciones Unidas, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, regularon lo relacionado con el tráfico marítimo, como son el embargo preventivo de buques, los privilegios marítimos y la hipoteca naval.</p> <p>Admisión del embargo (Art. 269 LNCM),</p> <ol style="list-style-type: none">I. Pérdidas o daños por la utilización de la embarcación;II. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la utilización de la embarcación;III. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de una embarcación que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;IV. Daño o amenaza de daño por la embarcación al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño;V. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente una embarcación hundida, naufragada, embarrancada o abandonada, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de ésta, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de una embarcación y el mantenimiento de su tripulación;VI. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de una embarcación formalizado en póliza de arrendamiento o de otro modo;VII. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la embarcación formalizado en conocimiento de embarque, boleto o de otro modo;VIII. La pérdida o los daños causados a las mercancías -incluidos los equipajes- transportadas a bordo de la embarcación;
--	--

⁹³ Cámara de Diputados. Ley de Navegación y Comercio Marítimos, *Embargo Preventivo De Buques*. Consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=gK9ZtKKYzSE> 1 octubre 2023

	<p>IX. La avería gruesa;</p> <p>X. El remolque;</p> <p>XI. El practicaaje;</p> <p>XII. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo - incluidos los contenedores- suministrados o servicios prestados a la embarcación para su utilización, gestión, conservación o mantenimiento;</p> <p>XIII. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la embarcación;</p> <p>XIV. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;</p> <p>XV. Los sueldos y prestaciones debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo de la embarcación incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;</p> <p>XVI. Los desembolsos hechos por cuenta de la embarcación o de sus propietarios;</p> <p>XVII. Las primas de seguro -incluidas las de protección e indemnización- pagaderas por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta en relación con la embarcación;</p> <p>XVIII. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la embarcación;</p> <p>XIX. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión de la embarcación;</p> <p>XX. Toda controversia entre copropietarios de la embarcación acerca de su utilización o del producto de su explotación;</p> <p>XXI. Créditos garantizados con hipoteca o prenda; y</p> <p>XXII. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de embarcaciones.</p> <p>Embargo de empresas navales⁹⁴</p>
--	--

⁹⁴ Administración Del Sistema Portuario Nacional (Asipona Ensenada), *Embargo De Empresas Navales*. Consultada en: <https://www.puertoensenada.com.mx/esps/0000747/autoridades-maritimas-y-portuarias-y-comunidad-portuaria> el 30 de agosto del 2023.

	<p>El embargo precautorio (Art. 274 LNCM), se decretará sin audiencia de la contraparte, y se ejecutará sin notificación previa. Si la medida se decretó antes de iniciarse el juicio, quedará insubsistente si no se interpone la demanda dentro de los cinco días hábiles siguientes a que fue practicada, y se restituirán las cosas al estado que guardaban antes de dictarse la medida.</p> <p>El solicitante del embargo responderá de los daños y perjuicios que se causen por el decreto de la misma, si no promoviere el proceso correspondiente dentro de los cinco días hábiles siguientes, o si tramitado éste, la sentencia es desestimatoria.</p> <p>Será competente para conocer del embargo precautorio el Juez de Distrito del lugar donde se encuentre la embarcación o del puerto de desembarque de las mercancías, según sea el caso.</p> <p><i>Ensenada, Baja California a 11 de septiembre de 2020.- Como parte de las acciones de las Autoridades Marítimas y Portuarias para atender el tema de guarda y resguardo del buque "TRIUMPH", se llevó a cabo una mesa de trabajo convocada por el Capitán Regional de Puerto en su calidad de Autoridad Marítima Nacional y presidida por el Comandante de la 2ª Región Naval, en las instalaciones de la Administración Portuaria Integral de Ensenada (APIENS), donde se abordaron los temas de interés común con el objetivo de establecer un marco de colaboración conjunta para implementar estrategias que garanticen una respuesta eficaz.</i></p> <p><i>El buque carguero "TRIUMPH" quedó atracado al muelle 1 de API en 2017 después de solicitar un arribo forzoso en el puerto con el fin de realizar reparaciones en la maquinaria, sin embargo, en 2018 una empresa griega solicitó un embargo precautorio contra la empresa Triumph Maritime Limited, impidiendo que zarpara hacia su destino. Sin embargo, la embarcación contiene cerca de 270 mil litros de combustible y alrededor de 47 mil toneladas de bauxita.</i></p> <p><i>Con base en lo anterior, las autoridades federales atendiendo la urgente necesidad de dar una solución en conjunto con representantes de empresas maniobristas, de remolque, cesionarios, agencias consignatarias y pilotos del Puerto de Ensenada, establecieron los siguientes acuerdos: la Capitanía Regional de Puerto será quien lleve a cabo la coordinación general de la operación, los Pilotos de Puerto estarán a cargo de las maniobras de atraque con los remolcadores, las empresas maniobristas y prestadores de servicios operarán la descarga de la bauxita y del combustóleo (IFO), la Aduana Marítima facilitará la autorización correspondiente a la carga y accesos del personal operativo y la Administración Portuaria Integral, asignará la posición de atraque y área de almacenamiento.</i></p> <p>Venta de buques sujetos a copropiedad⁹⁵</p>
--	--

⁹⁵ UNAM. Quintana Adriano, Elvia Arcelia, *Empresas Mercantiles Marco Jurídico*. Consultada en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/15/7180/9.pdf>

En esta figura, los copropietarios quedan obligados, en la proporción de la propiedad, así como al mantenimiento y reparaciones del buque y a todos los acuerdos tomados por la mayoría de los propietarios.

Bibliografía sugerida por la autora de la guía.

OMI Convenios. Convenio internacional sobre el Salvamento marítimo (SAR). Disponible en: <https://www.imo.org/es/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx> [Consultado el 11 de enero de 2024]

LNCM. Embargo de embarcaciones. Disponible en: <https://mexico.justia.com/federales/leyes/ley-de-navegacion-y-comercio-maritimos/titulo-noveno/capitulo-ii/Arts.268a274> [Consultado el 11 de enero de 2024]

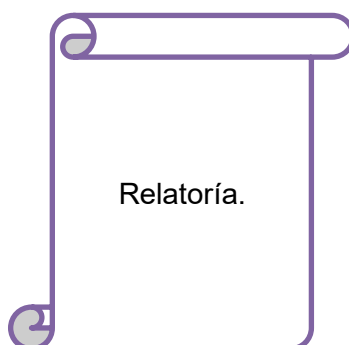
LNCM. Amarre, abandono y desguace de embarcaciones. Art. 89 Fracciones I a IV. Disponible en: www.diputados.com.mx [Consultado el 11 de enero de 2024]

Actividad de aprendizaje 1. El Salvamento Marítimo

Objetivo: Describir el alcance del contrato de Salvamento Marítimo.

Identificar el Convenio SAR, para conocer lo relacionado con el Salvamento Marítimo.

Instrucciones: de la lectura del extracto del Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo realice la relatoría del contenido del Convenio.



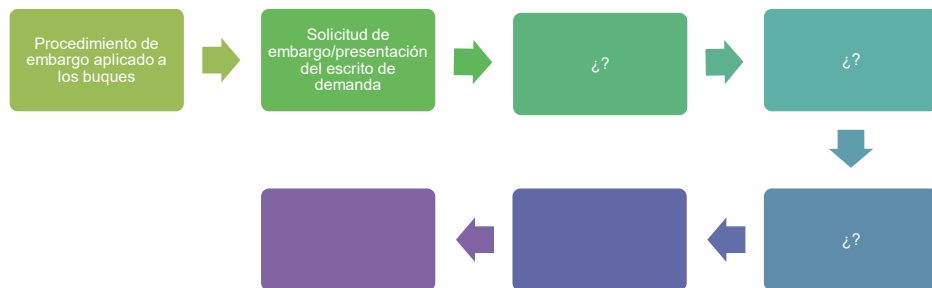
EVALUACION DE UNA RELATORIA				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Deficiente
Configuración estructural	Presenta con claridad un título personal acorde con el texto base, información del relator, fechas y referencias bibliográficas	Presenta título personal del trabajo acorde con el texto base, información del relator, fechas y referencias bibliográficas	Presenta los elementos del trabajo, pero no con suficiente claridad o se apartan del tema base.	No realizó la actividad o los elementos estructurales no se relacionan con el tema base
Cualidades textuales	Presenta un orden lógico entre las ideas en todos los párrafos. Se adecua claramente a la temática abordada y es representativa del texto asignado. El manejo de la ortografía y la puntuación facilita la lectura de la relatoría.	Presenta un orden entre las ideas en casi todos los párrafos. Se adecua a la temática abordada y es representativa del texto asignado. El manejo de la ortografía y la puntuación facilita la lectura de la relatoría.	Presenta orden entre la mayoría de las ideas. Se adecua parcialmente con el tema. La ortografía y la puntuación dificulta la lectura continua.	No realizó la actividad o no presenta orden entre las ideas. Presenta múltiples errores en ortografía y la puntuación dificulta la lectura.
Descripción y argumentación	El proceso de construcción de la estructura lógica del autor del texto evidencia el proceso de comprensión llevado a cabo. Se evidencia la creatividad en la sinterización de los aportes presentados.	El proceso de construcción de la estructura lógica del autor del texto evidencia el proceso de comprensión llevado a cabo. Se percibe la creatividad de los aportes presentados.	No se identifica ciertamente la lógica autor que refleje la comprensión del tema.	No realizó la actividad o no se encuentra lógica o creatividad en la construcción del texto por el autor.

Actividad de aprendizaje 2. El embargo de Buques

Objetivo: Entender la naturaleza jurídica del embargo de buques mediante el desarrollo del procedimiento.

Describir el procedimiento de embargo de buques, para entender su naturaleza jurídica.

Instrucciones: De la lectura de los artículos, 268 a 274 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, realice un mapa conceptual del procedimiento de embargo aplicado a los buques.



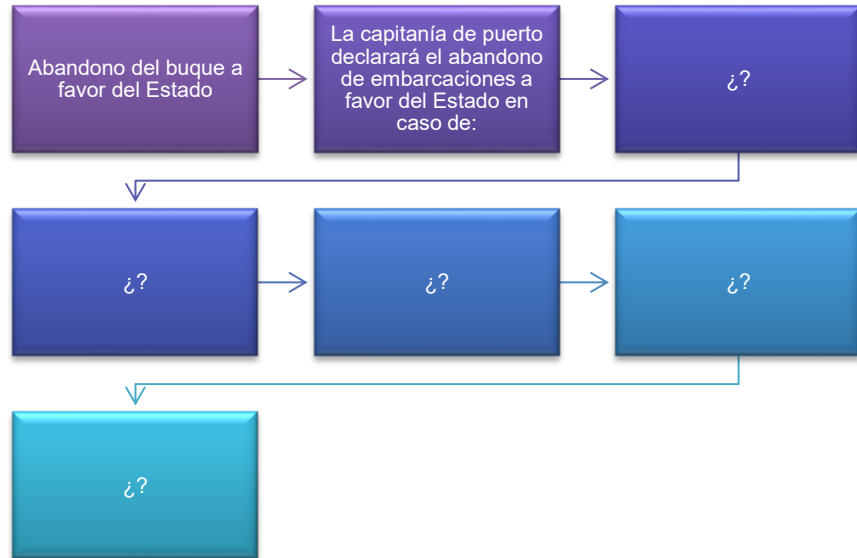
EVALUACION DE UN MAPA CONCEPTUAL				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Tema principal	Identifica ampliamente el tema principal	Identifica medianamente el tema principal	No identifica el tema principal	No realizó la actividad
Esquema	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total	Utiliza palabras clave y los muestra con cuadros, óvalos y limpieza total en un 80%	El esquema no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Organización	El mapa conceptual se encuentra presentado de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial.	El mapa conceptual se encuentra presentado de manera original, ordenada de manera jerárquica, lógica y secuencial en un 80%.	El mapa conceptual no tiene relación con el tema solicitado	No realizó la actividad
Conexión de conceptos	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran relacionados unos con otros a través de las palabras clave y/o conectores	Clasificación de conceptos presentados de manera lógica; estos se encuentran medianamente relacionados unos con otros a través de palabras clave y/o conectores.	No existe lógica entre los conceptos a través de conectores.	No realizó la actividad
Ortografía	No tiene errores ortográficos	Tiene de 1 a 3 errores ortográficos	Tiene más de tres errores ortográficos.	No realizó la actividad
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad

Actividad de aprendizaje 3. El abandono de buques

Objeto: Conocer el procedimiento del abandono del buque a favor del Estado.

Identificar las etapas del abandono de buque a favor del Estado.

Instrucciones. - De la lectura de la Fracción VI del artículo 80 referido al abandono de buques a favor de la Nación y del 89 Fracciones I a IV, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, elabore un diagrama de flujo del proceso de abandono del buque a favor del Estado.



Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas.

1.- El embargo de buques es:	A. Una medida cautelar. B. Una resolución judicial. C. Una sentencia. D. Un recurso
2.- El salvamento de buques es:	D. La búsqueda y rescate de personas. E. La asistencia a una embarcación. F. Rescate de un derrelicto G. El impedimento de un derrame.
3.-El abandono de buque es:	A. Declaracion del armador a favor del capitán. B. Abandono a favor de los acreedores. C. Abandono solo de los fletes en el barco. D. Abandono de buque y fletes.
4.- El Tribunal Internacional del Mar, conoce de:	A. Violaciones a la CONVEMAR. B. Violaciones a la Carta de San Francisco. C. Violaciones al Estatuto de Roma. D. Violaciones a los Convenios de Ginebra

Preguntas frecuentes

1.- ¿Qué es la acción?

Se puede entender la acción procesal como una potestad jurídica de un sujeto de derecho, ya sea persona física o moral, pública, privada o del derecho social, en virtud de la cual se provoca la función jurisdiccional, ya sea como parte atacante o como parte atacada, durante todo el proceso, e incluso en las vías impugnativas o de ejecución

2.- ¿Qué es el abandono del buque a los acreedores?

Acción mediante la cual el armador o propietario de un buque se libera de su responsabilidad por los actos debidos a la falta de negligencia del capitán, mediante el abandono del buque y de los fletes a favor de sus acreedores.

Existe también El abandono a los aseguradores o declaración mediante la cual el asegurado, propietario del buque, cede al asegurador sus derechos sobre el buque a cambio de recibir de este, en caso de siniestro, la totalidad de la suma asegurada. Es procedimiento típico del Derecho Marítimo, sólo aplicable en los casos expresamente admitidos por la Ley.

3.- ¿Qué es el Tribunal Internacional del Mar?

Órgano independiente que nace con la CONVEMAR, para conocer y resolver lo relativo a la aplicación de la Convención.

Para saber más

Tribunal Internacional del Mar.

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/brochure/1605-22023_Itlos_Selbstd_Sp.pdf

¿Qué es el embargo?

<https://www.youtube.com/watch?v=PKanoXxm1A>

¿Qué es la capacidad?

Aptitud para adquirir un derecho, o para enajenarlo o disfrutarlo.

¿Qué es la dación en pago?: Acto jurídico por el cual el deudor entrega al acreedor una prestación diferente de la debida, con el consentimiento de éste.

¿Que son los Derechos Reales?

Facultad correspondiente a una persona sobre una cosa específica y sin sujeto individualmente determinado contra quien aquélla pueda dirigirse. Los derechos reales son clasificados de absolutos, los personales de relativos. Estos no existen sino en las relaciones de ciertas personas entre sí, a aquellos pueden ser opuestos a todo el mundo, sin excepción. Los derechos personales tienen por objeto una cosa, valen erga omnes, e imponen consiguientemente, a toda la obligación siempre negativa de representar el derecho del titular, el derecho real solo se puede definir como una relación entre un hombre y una cosa, porque las relaciones jurídicas sólo son concebidas entre personas y no entre personas y cosas.

Glosario

Embargo:

Intimación judicial hecha a un deudor para que se abstenga de realizar cualquier acto susceptible de producir la disminución de la garantía de un crédito debidamente especificado. El embargo constituye una limitación del derecho real o un derecho personal. Tratándose de una institución procesal es claro que la clasificación del derecho en real y personal no es aplicable en modo alguno al embargo. Con la palabra embargo se denomina también la prohibición de la venta, y exportación de las armas, municiones y toda la clase de pertrechos de guerra de una o más naciones decretadas, en relación con ellas, por un Estado no beligerante.

Hipoteca: Es el derecho real que se tiene sobre bienes inmuebles dejados como garantía de un crédito hipotecario

Inscripción: Acto en virtud del cual se hace constar en un registro público por medio de declaración o documento reconocidos, como eficaces para tal fin, la existencia de cualquier acto, derecho o carga, relativos al estado civil de las personas o de los bienes. En las inscripciones del Registro Público de la Propiedad Federal se expresará la procedencia de los bienes, su naturaleza, ubicación y linderos, el nombre del inmueble si lo tuviere, su valor y las servidumbres que reporte, tanto activas como pasivas, así como las referencias en relación con los expedientes respectivos.

Interés Jurídico: Esta locución tiene dos acepciones, que son: a) la pretensión que se encuentra reconocida por las normas del derecho subjetivo mediante el ejercicio de la acción judicial.

Notificación: Acto mediante el cual, con las formalidades preestablecidas con se hace saber una resolución judicial o administrativa a la persona a la que se le reconoce como interesada en su conocimiento o se le requiere para que cumpla con acto procesal. El Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal (artículos 110 a 128) regula las siguientes especies de notificación: personal, por cédula por edictos, por correo, por telégrafo, por el Boletín Oficial y en los estrados del Juzgado o Tribunal. Las notificaciones hechas en forma distinta de la establecida legalmente son nulas, pero si la persona notificada se hubiere manifestado en juicio sabedora de la diligencia, la notificación surtirá efectos, como si hubiera sido legítimamente hecha. (artículo 76 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal).

Unidad 9. La Protección del Medio Ambiente Marino	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>¿Qué es la contaminación?</p> <p>¿Qué son los agentes contaminantes?</p> <p>¿Cuáles son los Convenios Marítimos relacionados con la contaminación marina?</p>
Introducción	<p>La contaminación⁹⁶, es la introducción de contaminantes nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos.</p> <p>El Tratado Global de los Océanos es el primer tratado legalmente relacionado con el proceso de los océanos en 20 años, y es el primero en enfocarse específicamente en la protección de vida marina en alta mar.</p>
Objetivo	<p>El alumnado explorará la Regulación Internacional sobre la Protección al Medio Ambiente Marino y la Responsabilidad que implica.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>La CNUDMAR⁹⁷ y los Tratados Específicos.</p> <p>La Organización Marítima Internacional (OMI) es el órgano especializado de la Organización de las Naciones Unidas, responsable de la seguridad y protección de la navegación, así como de prevenir la contaminación del mar por los buques, cuya función principal es establecer un marco normativo para la seguridad y la protección al medio ambiente marino que ha de observarse en el transporte marítimo.</p> <p>El Estado mexicano es miembro fundador de la OMI, para lo cual depositó el instrumento de adhesión el 21 de septiembre de 1954, siendo parte contratante de 34 Convenios y 20 Códigos, emitidos por citada organización, por lo que se tiene la obligación de dar cumplimiento a los compromisos y responsabilidades internacionales adquiridos en materia marítima.</p> <p>El Estado mexicano a fin de incrementar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino, tiene la obligación de desarrollar una estrategia de implantación que vele por el cumplimiento de aquellas obligaciones internacionales en materia marítima contraídos, relativos a:</p>

⁹⁶ National Geographic. Contaminación Marina, Causas Y Métodos De Lucha. Consultado en <https://www.nationalgeographic.es/medio-ambiente/contaminacion-marina> el 25 de septiembre del 2023

⁹⁷ Organización de las Naciones Unidas. *Tratados* Consultada <https://www.imo.org/es/ourwork/legal/paginas/unitednationsconventiononthelawofthesea.aspx> el 25 de septiembre del 2023

	<ol style="list-style-type: none">1. La seguridad de la vida humana en el mar;2. La prevención de la contaminación por los buques;3. Las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;4. Las líneas de carga;5. El arqueo de buques; y6. Las reglas para prevenir los abordajes <p>El Estado mexicano, como miembro de la OMI y en ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional, con fundamento en los artículos 7 y 8, fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) realiza la Implantación de los Instrumentos Internacionales en materia de seguridad marítima y protección al medio marino por conducto de:</p> <ol style="list-style-type: none">A. Secretaría de Marina.B. Subsecretaría de Marina.C. Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM).D. Dirección de Enlace de Asuntos Marítimos, Implantación y Ordenamiento, a través de la Subdirección de Implantación de los Instrumentos Internacionales. <p>Inversión extranjera en fronteras y costas⁹⁸</p> <p>Para conocer los planes de inversión que se haga entre países, atendemos al principio de reciprocidad en cuanto a la normativa marítima y la relacionada con la contaminación, así como al contenido de los tratados internacionales firmados por los estados que pretendan invertir en México, en el caso particular que nos ocupa que es lo relacionado con la contaminación tenemos que las regulaciones ambientales se encuentran ligadas de manera exponencial.</p> <p>Se menciona el caso de la inversión de México y Chile, que en este rubro resulto exitosa, por los intereses de ambos países y la similitud de la su normatividad, así bajo este principio de reciprocidad, tenemos la garantía de facilitar el ingreso de inversiones extranjeras que fomentaran la competitividad en el mercado interno, generaran fuentes de trabajo, introdujeran nuevas tecnologías, y en general dinamizaran la economía.</p> <p>Data México con datos de la Secretaría de Economía⁹⁹, informa sobre este particular:</p>
--	--

⁹⁸ CEPAL. *Comisión Económica Para América Y El Caribe*. Consultada en: https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/4948/S050272_es.pdf el 2 de octubre del 2023.

⁹⁹ Data México. Secretaría de Economía. (SE) *Transporte Por Aguas Interiores*. Consultada en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/industry/inland-water-transportation> el 2 de octubre del 2023.

Transporte Marítimo

RAMA INDUSTRIAL (4831)

\$1,398 MX PRODUCTO INTERNO BRUTO 2023-T1

92 UNIDADES ECONÓMICAS SEMA NOVIEMBRE 2023

Confidencial INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (EN US\$ MIL)

Acerca de Transporte Marítimo

En el primer trimestre de 2023 se registró un producto interno bruto de \$1,398 MX, evidenciando una caída de 1.97% con respecto al trimestre anterior.

Según datos del Censo Económico 2019, la producción bruta total fue de \$3,2904 MX, con estados con mayor producción bruta total fueron Tamaulipas (\$3,7796 MX) y Quintana Roo (\$3,9946 MX).

Por su parte, el ingreso total alcanzó los \$3,5474 MX en 2019, siendo las entidades con mayores ingresos Tamaulipas (\$3,3744 MX) y Quintana Roo (\$2,7646 MX).

Las actividades económicas son afines si requieren conocimientos o insumos similares. En 2019 en Transporte Marítimo las entidades federativas que poseen una mayor afinidad fueron Nayarit (0.73), Chihuahua (0.52), Sonora (0.52), Coahuila de Zaragoza (0.48) y Baja California (0.47).

Transporte por Aguas Interiores

RAMA INDUSTRIAL (4832)

\$1,398 MX PRODUCTO INTERNO BRUTO 2023-T1

184 UNIDADES ECONÓMICAS SEMA NOVIEMBRE 2023

US\$0 INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA (EN US\$ MIL)

Acerca de Transporte por Aguas Interiores

En el primer trimestre de 2023 se registró un producto interno bruto de \$1,398 MX, evidenciando una caída de 1.97% con respecto al trimestre anterior.

Según datos del Censo Económico 2019, la producción bruta total fue de \$4,048 MX, con estados con mayor producción bruta total fueron Chiapas (\$2,454 MX) y Quintana Roo (\$2,524 MX).

Por su parte, el ingreso total alcanzó los \$4,638 MX en 2019, siendo las entidades con mayores ingresos Chiapas (\$2,454 MX) y Quintana Roo (\$2,524 MX).

Las actividades económicas son afines si requieren conocimientos o insumos similares. En 2019 en Transporte por Aguas Interiores las entidades federativas que poseen una mayor afinidad fueron Baja California Sur (0.61), Sonora (0.61), Chihuahua (0.6), Nuevo León (0.56) y Coahuila de Zaragoza (0.56).

Inversión Extranjera Neutra¹⁰⁰

Permite como sociedad mexicana, constituida o por constituirse, allegarse de capital foráneo para expandir sus operaciones, mediante la emisión de acciones o partes sociales con carácter de inversión neutra; la transmisión de acciones o partes sociales a un fideicomiso de inversión neutra con alguna institución fiduciaria o mediante la inversión de las sociedades financieras internacionales para el desarrollo en el capital de sociedades mexicanas

Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.

La Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras¹⁰¹
Interviene para obtener la autorización necesaria para que la inversión extranjera participe en más del 49% del capital social de sociedades que se dediquen a las actividades económicas señaladas en el artículo 8 de la

¹⁰⁰ *Inversión Extranjera Neutra*. Disponible en: <https://e.economia.gob.mx/tramites/autorizacion-para-la-utilizacion-de-la-inversion-neutra/> 2 de noviembre del 2023.

¹⁰¹ Secretaría de Economía. *Comisión Nacional De Inversiones Extranjeras*. Disponible en: <https://www.gob.mx/tramites/ficha/autorizacion-de-la-comision-nacional-de-inversiones-extranjeras/SE1089> 2 de noviembre del 2023.

	<p>Ley de Inversión Extranjera; o en sociedades constituidas cuando sus activos rebasen el monto que anualmente determina la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras (actualmente el monto se establece en la Tercera Resolución General, publicada el 7 de mayo de 2020 en el Diario Oficial de la Federación) de acuerdo con el artículo 9 de la Ley de Inversión Extranjera.</p> <p>Registro Nacional de Inversiones Extranjeras¹⁰².</p> <p>El Registro Nacional de Inversiones Extranjeras es el área del Gobierno federal responsable de contabilizar los flujos de inversión extranjera en nuestro país, vigila el cumplimiento de las disposiciones en materia de inversión extranjera y tuviera una fuente de información que permitiera conocer el comportamiento de este tipo de inversiones en el país.</p> <p>Procedimientos ante la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras y la Afirmativa Ficta¹⁰³</p> <p>Según lo dispone, EL Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras (RLIERNIEL26 a 29 BIS)</p> <p>Los asuntos sometidos a consideración de la Comisión se resolverán en sesión de los integrantes de ésta, o a través de la opinión por escrito de cada uno de ellos o del Comité de Representantes,</p> <p>Las reuniones de titulares de la Comisión podrán ser convocadas por el Presidente de dicho órgano intersecretarial o, en su caso, por su Secretario Ejecutivo. La convocatoria se realizará por escrito, deberá contener el orden del día y dirigirse a cada miembro de la Comisión por lo menos con ocho días hábiles de anticipación a la celebración de la reunión. Para que la Comisión se considere reunida deberá estar presente, cuando menos, la mitad de los titulares. Si la reunión no pudiese celebrarse el día fijado, se hará una segunda convocatoria señalando en ella tal circunstancia.</p> <p>Las sesiones del Comité de Representantes podrán ser convocadas y presididas por el secretario ejecutivo o, en su caso, por el secretario técnico. La convocatoria se realizará por escrito, deberá contener el orden del día y dirigirse a cada miembro del Comité, por lo menos con ocho días hábiles de anticipación a la celebración de la reunión. Para que el Comité de Representantes se considere reunido deberá estar presente, cuando menos, la mitad de los representantes y resolverá por mayoría de votos de los presentes. Si la reunión no pudiese celebrarse el día fijado, se hará una segunda convocatoria señalando en ella tal circunstancia.</p>
--	--

¹⁰² *Registro Nacional de Inversiones Extranjeras*. Disponible en: <https://e.economia.gob.mx/tramites/autorizacion-para-la-utilizacion-de-la-inversion-neutral/> el 5 de noviembre del 2023.

¹⁰³ Cámara de Diputados, Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras. Arts. 26 a 29 *Procedimientos Ante La Comisión Nacional De Inversiones Extranjeras Y La Afirmativa Ficta*. Consultada en www.diputados.gob.mx el 22 de noviembre del 2024

	<p>En la reunión celebrada en segunda convocatoria se resolverá sobre los asuntos indicados en el orden del día, cualquiera que sea el número de representantes presentes.</p> <p>Los miembros del Comité de Representantes podrán designar a un director general o equivalente como suplente, para que asista a las reuniones de dicho órgano. Una vez celebrada la reunión de titulares de la Comisión o del Comité de Representantes deberá remitirse el acta de la reunión a cada uno de los integrantes de dichos órganos, dentro de los siete días hábiles siguientes a la fecha de celebración de la misma.</p> <p>Afirmativa ficta.</p> <p>Según una tesis de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, el silencio administrativo debe interpretarse en sentido negativo o positivo según sea el caso; el sentido de la respuesta debe colegirse de lo que está contemplado en la ley pertinente de manera expresa o bien de lo que pueda deducirse de su interpretación jurídica. Esto quiere decir que no debe interpretarse como positiva la respuesta de la autoridad sólo porque no haya contestado, es necesario ver antes lo que dice la ley.</p> <p>El Concepto Internacional de Contaminación Marina¹⁰⁴</p> <p>La contaminación es la introducción de contaminantes nocivos que no son habituales en un ecosistema determinado. Algunos de los contaminantes más comunes derivados de la actividad humana son los plaguicidas, herbicidas, fertilizantes químicos, detergentes, hidrocarburos, aguas residuales, plásticos y otros sólidos.</p> <p>Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones¹⁰⁵ (CIADI).</p> <p>El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones es la institución líder a nivel mundial dedicada al arreglo de diferencias relativas a inversiones internacionales. Posee amplia experiencia en este ámbito, dado que ha administrado la mayoría de los casos de inversión internacional. Los Estados han acordado que el CIADI sea el foro destinado al arreglo de diferencias entre inversionistas y Estados en la mayoría de los tratados internacionales de inversión, así como en numerosos contratos y legislación en materia de inversión.</p> <p>Agencia de Garantía de Inversiones Multilaterales</p> <p>El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (MIGA) fue creado en 1988 para promover la inversión extranjera directa en los países en desarrollo, apoyar el crecimiento económico, reducir la pobreza y mejorar la vida de las personas. MIGA cumple este mandato ofreciendo seguros contra riesgos políticos (garantías) a inversores.</p>
--	---

¹⁰⁴ Organización Marítima Internacional. Convenio MARPOL 73 /78. Consultado en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> el 20 de noviembre del 2023

¹⁰⁵ CIADI. *Centro Internacional De Arreglo De Diferencias Relativas A Inversiones*. Consultado en <https://icsid.worldbank.org/es/acerca> el 20 de noviembre del 2023

	<p>Acuerdo sobre las Medidas en Materia de Inversiones Relacionadas con el Comercio¹⁰⁶ (MIC)</p> <p>La Organización Mundial de Comercio, se ocupa de las normas mundiales por las que se rige el comercio entre naciones, para que el comercio sea fluido, previsible y libre posible, esta tiene diversas funciones: administra un sistema mundial de normas comerciales, funciona como foro para la negociación de acuerdos comerciales, se ocupa de la solución de las diferencias comerciales entre sus Miembros y atiende a las necesidades de los países en desarrollo.</p> <p>El Acuerdo de Uruguay, aplica al comercio de mercancías, en el sentido de no aplicar medidas prohibidas como las relacionadas con la materia de las inversiones en el comercio, este acuerdo posibilita a los miembros hacer consultas sobre el tema central del acuerdo</p> <p>Obligaciones Fundamentales de los Estados¹⁰⁷</p> <p><i>1. Los Estados (Art. 194 CONVEMAR), tomarán, individual o conjuntamente según proceda, todas las medidas compatibles con la Convención necesarias para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino procedente de cualquier fuente, utilizando a estos efectos los medios más viables de que dispongan y en la medida de sus posibilidades, y se esforzarán por armonizar sus políticas al respecto.</i></p> <p>2. Los Estados tomarán todas las medidas necesarias para garantizar que las actividades bajo su jurisdicción o control se realicen de forma tal que no causen perjuicios por contaminación a otros Estados y 120 su medio ambiente, y que la contaminación causada por incidentes o actividades bajo su jurisdicción o control no se extienda más allá de las zonas donde ejercen derechos de soberanía de conformidad con esta Convención.</p> <p>3. Las medidas que se tomen con arreglo a esta Parte se referirán a todas las fuentes de contaminación del medio marino. Estas medidas incluirán, entre otras, las destinadas a reducir en el mayor grado posible:</p> <ul style="list-style-type: none">a) La evacuación de sustancias tóxicas, perjudiciales o nocivas, especialmente las de carácter persistente, desde fuentes terrestres, desde la atmósfera o a través de ella, o por vertimiento;b) La contaminación causada por buques, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar, prevenir la evacuación intencional o no y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, la operación y la dotación de los buques;
--	---

¹⁰⁶ Medidas en Materia de Inversiones Relacionadas con el Comercio. Disponible en https://unctad.org/system/files/official-document/ditctab20122_es.pdf pp. 53

¹⁰⁷ Organización de las Naciones Unidas CONVEMAR. *Obligaciones De Los Estados*. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

	<p>c) La contaminación procedente de instalaciones y dispositivos utilizados en la exploración o explotación de los recursos naturales de los fondos marinos y su subsuelo, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos;</p> <p>d) La contaminación procedente de otras instalaciones y dispositivos que funcionen en el medio marino, incluyendo en particular medidas para prevenir accidentes y hacer frente a casos de emergencia, garantizar la seguridad de las operaciones en el mar y reglamentar el diseño, la construcción, el equipo, el funcionamiento y la dotación de tales instalaciones o dispositivos.</p> <p>4. Al tomar medidas para prevenir, reducir o controlar la contaminación del medio marino, los Estados se abstendrán de toda injerencia injustificable en las actividades realizadas por otros Estados en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con esta Convención.</p> <p>5. Entre las medidas que se tomen de conformidad con esta Parte figurarán las necesarias para proteger y preservar los ecosistemas raros o vulnerables, así como el hábitat de las especies y otras formas de vida marina diezmadas, amenazadas o en peligro</p> <p>Potestades Legislativas para la Prevención de la Contaminación¹⁰⁸</p> <p>El derecho de iniciar leyes o decretos compete (Art. 71 CPEUM):</p> <ol style="list-style-type: none">I. Al Presidente de la República;II. A los Diputados y Senadores al Congreso de la Unión;III. A las Legislaturas de los Estados y de la Ciudad de México; yIV. Los ciudadanos en un número equivalente, por lo menos, al cero punto trece por ciento de la lista nominal de electores, en los términos que señalen las leyes. <p>La Ley del Congreso determinará el trámite que deba darse a las iniciativas.</p> <p>El Estado mexicano a fin de incrementar la seguridad de la navegación y la protección del medio marino, tiene la obligación de desarrollar una estrategia de implantación que vele por el cumplimiento de aquellas obligaciones internacionales en materia marítima contraídos, relativos a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. La seguridad de la vida humana en el mar;2. La prevención de la contaminación por los buques;3. Las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar;4. Las líneas de carga;
--	--

¹⁰⁸ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. *Derecho De Iniciar Leyes*. Consultada en: www.diputados.gob.mx el 22 de noviembre del 2023.

	<p>5. El arqueo de buques; y</p> <p>6. Las reglas para prevenir los abordajes</p> <p>A. Armonizar de la legislación nacional con los instrumentos internacionales en materia marítima.</p> <p>Líneas de acción:</p> <p>1.1. Proponer iniciativas o reformas de Ley y/o Reglamentos que incorporen las obligaciones internacionales en materia marítima.</p> <p>1.2. Emitir documentos normativos-administrativos, tales como Decretos, Acuerdos, Circulares, Normas, Programas, Políticas, Bases, Lineamientos, Manuales y Reglas.</p> <p>B. Cumplir y observar las obligaciones internacionales.</p> <p>Líneas de acción:</p> <p>2.1 Adoptar las medidas administrativas y operativas necesarias para implantar, aplicar, ejecutar y cumplir con las obligaciones como Estado Ribereño, de Abanderamiento y Rector del Puerto.</p> <p>2.2 Supervisar el cumplimiento de las obligaciones internacionales.</p> <p>2.3 Evaluar periódicamente los procesos, procedimientos administrativos y controles internos para detectar deficiencias.</p> <p>2.4 Aplicar medidas de mejora continua en el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades internacionales como Estado Ribereño, de Abanderamiento y Rector del Puerto.</p> <p>2.5 Fomentar en el sector marítimo nacional e internacional el cumplimiento de sus responsabilidades.</p> <p>2.6 Impulsar la participación y colaboración del sector marítimo nacional e internacional para el fortalecimiento del ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Garantías Procedimentales¹⁰⁹.</p> <p>En México, las garantías procedimentales se encuentran en los ordenamientos que rigen la convivencia en sociedad, el cumplimiento del estado de derecho., la observancia del principio de legalidad y seguridad jurídica, siendo la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Carta garante de estos y que, acompañada por sus leyes reglamentarias, le garantizan a nacionales y extranjeros que naveguen o realicen actividades en las zonas marinas mexicanas.</p> <p><i>A ninguna ley (Principio de Legalidad- Art. 14 CPEUM) se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna. Nadie podrá ser privado de la libertad o de sus propiedades, posesiones o derechos, sino mediante juicio seguido ante los tribunales previamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento y conforme a las</i></p>
--	--

¹⁰⁹ Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Art. 16. PRINCIPIO DE LEGALIDAD. Disponible en: www.diputados.gob.mx Consultado el 22 de noviembre del 2023.

	<p><i>Leyes expedidas con anterioridad al hecho. En los juicios del orden criminal queda prohibido imponer, por simple analogía, y aún por mayoría de razón, pena alguna que no esté decretada por una ley exactamente aplicable al delito de que se trata. En los juicios del orden civil, la sentencia definitiva deberá ser conforme a la letra o a la interpretación jurídica de la ley, y a falta de ésta se fundará en los principios generales del derecho.</i></p> <p><i>Nadie (Principio de Seguridad Jurídica - Art. 16 CPEUM) puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento. En los juicios y procedimientos seguidos en forma de juicio en los que se establezca como regla la oralidad, bastará con que quede constancia de ellos en cualquier medio que dé certeza de su contenido y del cumplimiento de lo previsto en este párrafo.</i></p> <p>Responsabilidad, Inmunidad y Arreglo de Diferencias¹¹⁰</p> <p>La resolución de las controversias marítimas¹¹¹ antes de acudir a las jurisdiccionales, se establecen en la CONVEMAR, en 21 artículos (279-299) y los anexos V, VI, VII, y VIII (73 artículos), más la Sección 5 referida al arreglo de controversias relativas a los fondos marinos. Guiada por la Carta de las Naciones Unidas, dispone que los inconformes deberán acudir a los medios pacíficos de solución de controversias en el ámbito internacional sean diplomáticos o jurídicos a su elección.</p> <p>En la normativa nacional, como ha quedado establecido es de jurisdicción federal (Art. 4 LNCM), todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, o vías navegables, la navegación y el comercio marítimos en las aguas marinas interiores y en las zonas marinas mexicanas y, en general todos los actos y hechos que en ellas se lleven a cabo.</p> <p>La Sección 5, referida en el MARPOL¹¹² a las Reglas Internacionales y Legislación Nacional para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio ambiente marino, el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques (MARPOL 73/ 78), como principal instrumento internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino, por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentes, lo que a continuación se menciona:</p> <p>Anexo I: Reglas para prevenir la contaminación por hidrocarburos.</p>
--	---

¹¹⁰ CONVEMAR. Convenio MARPOL 73/78 Sección V. Consultada en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf el 22 de noviembre del 2023.

¹¹¹ Castro Villalobos, José Humberto, *Solución De Controversias En El Derecho Del Mar*. Consultada en: <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/juridica/article/view/11382> el 23 de noviembre del 2023.

¹¹² La Prevención de la Contaminación: MARPOL 73/78 Consultada en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx) el 23 de noviembre del 2023.

Anexo II: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel.

Anexo III: Reglas para prevenir la contaminación por sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos.

Anexo IV: Reglas para prevenir la contaminación por las aguas sucias de los buques.

Anexo V: Reglas para prevenir la contaminación por las basuras de los buques.

El Protocolo de 1997 al Convenio MARPOL introdujo el:

- *Anexo VI: Reglas para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques. **No esta ratificado por México.***

Los Anexos III y IV buscan reglamentar, prevenir y contener la contaminación ocasionada por las sustancias perjudiciales transportadas por mar en bultos o por los mismos buques, para minimizar el riesgo de dañar el medio ambiente marino.

- A. Sustancias Perjudiciales: sustancias consideradas contaminantes del mar según el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- B. Bulto: formas de contención especificadas en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas para las sustancias perjudiciales.
- C. Aguas Sucias: desagües y otros residuos procedentes de cualquier inodoro o urinario, de lavabos, de espacios que transportan animales vivos, y otras aguas residuales cuando son mezcladas con las antes mencionadas.

La Prevención de otras Modalidades de Contaminación Operacional¹¹³



¹¹³Organización Marítima internacional, *Contaminación Operacional*. Consultada en: <https://www.imo.org/es/OurWork/Environment/Paginas/OilPollution-Default.aspx> el 16 de noviembre del 2023.

	<p>La contaminación operacional por hidrocarburos y las consideraciones del MARPOL, derivaron en un inicio la exigencia de que los buques petroleros se dotaran de tanques de lastre separados, posteriormente la exigencia a partir de 1996, estuvieran provistos de doble casco.</p> <p>Contaminación por transferencia de organismos acuáticos¹¹⁴</p> <p>El Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004 entró en vigor en todo el mundo el 8 de septiembre de 2017. La Organización Marítima internacional (OMI) responde a continuación a preguntas que se formulan frecuentemente sobre este Convenio y sus disposiciones, así como detalla qué significa la entrada en vigor para el transporte marítimo internacional.</p> <p>Desde el 8 de septiembre de 2017 los buques deben gestionar su propia agua de lastre para suprimir o neutralizar los organismos acuáticos o patógenos antes de que el agua de lastre sea descargada en un nuevo lugar. De esta manera se puede prevenir tanto la propagación de los organismos acuáticos como de agentes patógenos potencialmente perjudiciales. La Organización Marítima Internacional es el organismo especializado de las Naciones Unidas que se ocupa de la seguridad y la protección del transporte marítimo internacional y de la prevención de la contaminación del medio ambiente, incluida la protección de la atmósfera de cualquier efecto perjudicial del transporte marítimo.</p> <p>Contaminación por Sistemas Antiincrustantes Tóxicos.¹¹⁵</p> <p>En el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, la regulación del transporte marítimo internacional surge como una necesidad para responder a los retos que impone la Protección del Medio Marino. Sin embargo, algunos Estados presentan dificultades en el cumplimiento de Convenios internacionales o normativas adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) para la Protección del Medio Marino.</p> <p>Particularmente, se revisaron las Directrices para el control y la gestión de la contaminación biológica de los buques y su relación con el proyecto Asociaciones <i>Glofouling</i>, incluido los efectos adversos del uso de sistemas antiincrustantes y los biocidas que puedan contener.</p> <p>Como resultados preliminares, se identificaron los desafíos que este proyecto mundial implica para los Estados, constructores de buques, compañías de mantenimiento y limpieza de buques, la academia, autoridades portuarias, instalaciones de reparación, dique seco y reciclaje de buques, fabricantes y proveedores de pinturas antiincrustantes y otras partes interesadas.</p>
--	---

¹¹⁴ Organización Marítima internacional, *implantación Del Convenio Sobre La Gestión Del Agua De Lastre*. Consultada en: <https://www.imo.org/es/MediaCentre/HotTopics/Pages/Implementing-the-BWM-Convention.aspx> el 16 de noviembre del - 2023.

¹¹⁵ Ramírez Cabrales. Fabián. Velásquez Munera Juan Carlos. *El Proyecto Asociaciones Glofouling Y Los Sistemas Antiincrustantes: Retos Para La Protección Del Medio Marino*. Consultada en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Derrotero/2017/vol10/no11/11.pdf> el 20 de noviembre del 2023.



	<p>Se concluye que los retos de la comunidad marítima internacional están vinculados a la capacidad de los Estados y <i>stakeholders</i> en aumentar los conocimientos científicos, desarrollar la capacidad de investigación y transferir tecnología marina para mitigar la contaminación biológica marina de buques.</p> <p>Contaminación por Operaciones de Reciclaje de Buques.¹¹⁶</p> <p>Además de tener un grave impacto sobre la salud de los trabajadores, el desguace de buques es una industria altamente contaminante. Grandes cantidades de sustancias cancerígenas y tóxicas (PCB, PVC, PAH, OTC, mercurio, plomo, isocianatos, ácido sulfúrico, etc.) no sólo intoxican a los trabajadores, sino que también se vierten en el suelo y en las aguas costeras. Un buque de tamaño medio contiene hasta 7 toneladas de asbesto que a menudo se vende en las comunidades locales después del desguace. Como la mayoría de los astilleros no tienen sistemas de gestión de residuos o instalaciones para evitar la contaminación, el desguace de buques tiene un grave impacto sobre el entorno, las comunidades locales, la pesca, la agricultura, la flora y la fauna. Naturalmente, esto provoca graves daños medioambientales con efectos a largo plazo para el medio ambiente, la salud pública y la salud en el trabajo.</p> <p>La Lucha contra la Contaminación Derivada de Accidentes de la Navegación.¹¹⁷</p> <p>Los Accidentes de Navegación pueden ser el resultado de varios factores diferentes, que pueden variar según las circunstancias, de entre los que se encuentran:</p> <ul style="list-style-type: none">• Errores humanos.• Problemas mecánicos.• Sistemas de seguridad defectuosos o erróneos.• Condiciones marítimas y/o meteorológicas.• Conductas delictivas o criminales. <p>En la particularidad que de entre los accidentes de los accidentes de la navegación se encuentran la avería, el abordaje, el naufragio y considerando que el Derecho del Mar, Marítimo y de la Navegación y su reglamentación tienen la finalidad de salvaguardar la vida humana en el mar y prevenir la contaminación marina, para la consecución de estos fines han emitido Convenios que guían a los firmantes para combatirla tanto de la Carta de San Francisco (ONU) como a la CONVEMAR.</p>
--	---

¹¹⁶ Organización Internacional del Trabajo, *El Desguace De Buques: Un Trabajo Peligroso*. Consultada en: https://www.ilo.org/safework/areasofwork/hazardous-work/WCMS_356549/lang-es/index.htm#:~:text=Adem%C3%A1s%20de%20tener%20un%20grave,%2C%20%C3%A1cido%20sulf%C3%BArico%2C%20etc el 20 de noviembre del 2023.

¹¹⁷ Naucher, *La Contaminación Y Los Accidentes De La Navegación*. Consultada en: <https://www.naucher.com/algunos-aspectos-de-la-contaminacion-por-accidentes-maritimos/>. el 20 de noviembre del 2023.

	<p>Los tratados internacionales firmados sobre el tema por el Estado mexicano son¹¹⁸:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) (DOF-8 de agosto de 1970). 2. Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/1966) (DOF-24 de octubre de 1970). 3. Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (TONNAGE/1969) (DOF-6 de octubre de 1972). 4. Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional, 1965 (FAL/1965) (DOF- 2 de abril de 1975). 5. Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LC/1972) (DOF-16 julio de 1975). Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION/1969) (DOF-25 de mayo 1976). 7. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG/1972) (DOF-26 de mayo 1976). 8. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/1974) (DOF-9 de mayo de 1977). 9. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973 (INTERVENTION/PROT 1973) (DOF-19 de mayo de 1980). 10. Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT 1978) (DOF-2 de septiembre de 1983). 11. Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 1973/1978) (DOF- 8 de julio de 1992). 12. Código del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978. 13. Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel. 14. Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel.
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía.</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Contaminación</p> <p>Objetivo Conocer los efectos de la contaminación ocasionada por los sistemas antiincrustantes.</p>

¹¹⁸ Secretaría de Relaciones Exteriores. *Tratados Internacionales Marítimos Firmados Por México. Convenios Marítimos*. Consultado en: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/gobiernos-convenios-maritimos>. el 20 de noviembre del 2023.

<p><i>El Proyecto Asociaciones Glofouling Y Los Sistemas Antiincrustantes: Retos Para La Protección Del Medio Marino.</i> Disponible en: https://biblat.unam.mx/hevila/Derrotero/2017/vol10/no11/11.pdf [Consultado el 15 de enero de 2024]</p> <p>Organismo Internacional de Energía Atómica, IAEA, <i>Contaminación Del Mar Y Las Costas.</i> Disponible en: https://www.iaea.org/es/temas/contaminacion-del-mar-y-las-costas [Consultado el 15 de enero de 2024]</p>	<p>Instrucciones. De la lectura <i>El proyecto asociaciones glofouling y los sistemas antiincrustantes: retos para la protección del medio marino</i>, extraiga la definición de los siguientes conceptos:</p> <p><i>Glofouling</i>, sistemas antiincrustantes, contaminación biológica y buques.</p> <table border="1" data-bbox="500 394 1448 600"> <thead> <tr> <th>Concepto.</th> <th>Definición.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Glofouling.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sistemas antiincrustantes.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contaminación biológica.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Buques.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Actividad de aprendizaje 2. El desguace de buques</p> <p>Objeto. Conocer y proponer opciones para combatir la contaminación. Identificar el nivel de contaminación que provoca el desguace de los barcos.</p> <p>Instrucciones de la lectura del artículo el <i>Desguace de los Buques un trabajo peligroso</i>, realice un resumen donde destaque la problemática ambiental que genera esta actividad.</p> <div data-bbox="808 968 1089 1234" style="border: 2px solid orange; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;">  <p>Resumen.</p> </div> <p>Actividad de aprendizaje 3. Contaminación Biológica</p> <p>Objeto: Definir los agentes contaminantes, para el desarrollo de acciones. Identificar las sustancias que contaminan los mares y océanos para buscar soluciones.</p> <p>Instrucciones: De la lectura del artículo <i>Contaminación del Mar y Costas</i>, identifique en un resumen los agentes contaminantes.</p> <div data-bbox="818 1566 1092 1833" style="border: 2px solid green; border-radius: 15px; padding: 10px; text-align: center; margin: 10px 0;">  <p>Resumen.</p> </div>	Concepto.	Definición.	Glofouling.		Sistemas antiincrustantes.		Contaminación biológica.		Buques.	
Concepto.	Definición.										
Glofouling.											
Sistemas antiincrustantes.											
Contaminación biológica.											
Buques.											

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas.

Agua de lastre	A. Estabiliza los buques. B. Francobordo. C. Línea de flotación. D. Quilla.
Sistemas antincrustantes	A. Conjunto de disposiciones. B. Algas y moluscos. C. Revestimiento a los buques. D. Disminuyen la velocidad del buque.
Desguace de buques.	A. Proceso de restauración del buque. B. Proceso de registro del buque. C. Proceso de desmantelamiento del buque. D. Proceso de abandono del buque.
Agentes de la Contaminación Biológica Marina.	A. Jabones de baño, detergentes, lociones, fijadores. B. Fármacos, jeringas, torundas. C. Aguas negras, agua de lluvia, agua estancada. D. Virus, Bacterias, fertilizantes, plásticos.
Estas ponen en peligro la vida humana:	A. Mercancías peligrosas. B. Gases asfixiantes. C. Contenedores mal flejados. D. Barcos quimiqueros

Preguntas frecuentes

1.- ¿Qué es el Convenio sobre la gestión del agua de lastre?

El Convenio sobre la gestión del agua de lastre o Convenio BWM (nombre completo Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004) es un tratado adoptado por la Organización Marítima Internacional para ayudar a detener la propagación de los organismos acuáticos y agentes patógenos potencialmente perjudiciales en el agua de lastre.

2.- ¿Cuándo entró en vigor el Convenio BWM?

El Convenio BWM entró en vigor el 8 de septiembre de 2017 en todo el mundo. ¿A qué buques se aplica el Convenio? El Convenio se aplica a los buques registrados en Estados Contratantes del Convenio BWM, que toman y utilizan agua de lastre durante viajes internacionales.

3.- ¿A qué buques se aplica el Convenio?

El Convenio se aplica a los buques registrados en Estados Contratantes del Convenio BWM, que toman y utilizan agua de lastre durante viajes internacionales.

4.- ¿Qué ocurre con los buques que enarbolan pabellón de un Estado que no ha ratificado el Convenio BWM?

Estos buques no deberán tener, en principio, los certificados pertinentes. No obstante, los Estados rectores de Puerto que son Partes esperarán que el buque cumpla con las prescripciones del Convenio, a fin de garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

Para saber más

- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias, 1972 (LC/1972) (DOF-16 julio de 1975).
- Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (INTERVENTION/1969) (DOF-25 de mayo 1976).
- 7. Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 (COLREG/1972) (DOF-26 de mayo 1976).
- 8. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/1974) (DOF-9 de mayo de 1977).
- 9. Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en Caso de Contaminación del Mar por Sustancias Distintas de los Hidrocarburos, 1973 (INTERVENTION/PROT 1973) (DOF-19 de mayo de 1980).
- Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, 1972 (CSC/1972) (DOF-28 de agosto 1989).
- Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de las Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (LLMC/1976) (DOF-9 de agosto de 1994).
- 19. Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Navegación Marítima, 1988 (SUA/1988) (DOF-9 de agosto 1994).
- 20. Protocolo correspondiente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, 1969 (DOF-9 de agosto de 1994).
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/PROT1978 y 1988) (DOF-6 de febrero de 1995).
- Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1969 (CLC/PROT 1992)(DOF-6 de febrero de 1995).
- Protocolo de 1988 relativo al Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966 (LL/PROT 1988) (DOF-6 de febrero de 1995).
- Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a la Contaminación por Hidrocarburos, 1971 (FUND/PROT) (DOF-6 de febrero de 1995).
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques, 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 1973/1978) ANEXO V (DOF- 29 de octubre de 1998).

Glosario

Carga en contenedores: Materiales, efectos o bienes que se movilizan en el puerto, empacados, envasados, atados o en piezas sueltas y a granel dentro de un contenedor. Carga general o fraccionada Mercancías empacadas, envasadas, embaladas, atadas o en piezas. Carga líquida a granel Productos líquidos sin embalaje que no pueden separarse en unidades para su manipulación.

Carga peligrosa: Mercancías que por su composición pongan en peligro al ser humano, instalaciones, buques, otras cargas o a la ecología, clasificadas como tal, por organismos especializados en la materia como la OMI, entre otros.

Carga sólida a granel: Es cualquier materia ni líquida ni gaseosa, constituida por una combinación de partículas, gránulos o trozos más grandes de materias, generalmente de composición homogénea.

Control ambiental: La fiscalización, seguimiento y aplicación de medidas para la conservación del ambiente.

Daño ambiental: Toda pérdida, disminución, deterioro o perjuicio que se ocasione al ambiente o a uno o más de sus componentes, en contravención a las normas legales. El daño podrá ser grave cuando ponga en peligro la salud de grupos humanos, ecosistema o especies de flora y fauna e irreversible, cuando los efectos que produzca sean irreparables y definitivos.

Desastre ambiental: Todo acontecimiento de alteración del medio ambiente, de origen natural o inducido, o producido por acción humana, que por su gravedad y magnitud ponga en peligro la vida o las actividades humanas o genere un daño significativo para los recursos naturales, produciendo severas pérdidas al país o a una región.

Ecoeficiencia: Forma de producir o de prestar un servicio, con énfasis en la disminución de costos económicos y ambientales, así como de la intensidad del uso de los recursos, a través del ciclo de vida del producto o servicio, respetando la capacidad de carga de los ecosistemas

Impacto ambiental: Cualquier alteración significativa, positiva o negativa, de uno o más de los componentes del ambiente, provocados por acción humana o fenómenos naturales en un área de influencia definida.

Unidad 10. Derecho Económico Marino	
Evaluación diagnóstica	<p>Responda los siguientes reactivos, en caso de no conocer la respuesta realice una búsqueda exhaustiva en internet.</p> <p>1.- ¿Cuáles son los intereses marítimos de la nación?</p> <p>2.- ¿Cuál es la política marítima mexicana?</p> <p>3.- ¿Cuál son las políticas públicas relacionadas con el desarrollo económico marítimo?</p>
Introducción	<p>Hemos hablado de la transversalidad del Derecho Marítimo con otras ciencias del derecho, sin dejar de lado ninguno de los ámbitos en los que permea, y el Derecho Económico representa la conjunción de lo que hemos aprendido de este maravilloso mundo que abarca el derecho marítimo.</p> <p>A partir de la primera unidad y las subsecuentes descubrimos que el factor económico del desarrollo de este derecho ha sido uno de los motores que han permitido el avance marítimo de la humanidad hasta nuestros días, donde ya contamos con normativas como la CONVEMAR, ampliamente comentada a lo largo de esta guía, así como avances importantes como hoy lo es la navegación automatizada.</p>
Objetivo	<p>El alumnado aplicará las reglas del Derecho Económico Marítimo a los procesos de producción, circulación, distribución y consumo y explotación racional de la riqueza marina de México.</p>
Desarrollo de contenidos	<p>La Plataforma Continental como Zona Marina¹¹⁹</p> <p>Al igual que con la ZEE (Zonas Económicas Exclusivas) este espacio marítimo es uno de los más modernos. La CONVEMAR la define como el lecho y el subsuelo que se extienden más allá del mar territorial hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. Se utilizan dos criterios para definirla:</p> <p>a) Un criterio geográfico para aquellos Estados que puedan probar que su margen continental (es decir la prolongación natural de su territorio) se extiende hasta (o más allá) las 200 millas marinas y,</p> <p>b) un criterio de distancia para aquellos Estados cuya composición no le permite demostrar que su territorio se prolonga hasta las 200 millas marinas.</p>

¹¹⁹ Mundo Multilateral. *Los Espacios Marítimos De Los Estados*. Consultado en: <https://www.embajadaabierta.org/post/mundo-multilateral-9-los-espacios-mar%C3%ADtimos-de-los-estados> el 20 de noviembre del 2023.

	<p>En esta zona los Estados no ejercen soberanía, sino que tienen, al igual que en la ZEE, derechos de soberanía para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos y no vivos. Se trata de derechos exclusivos, es decir que, si el Estado ribereño no explora la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin expreso consentimiento de dicho Estado.</p> <p>Por tratarse del lecho y el subsuelo, los derechos sobre la plataforma continental no afectan a la condición jurídica de la columna de agua ni a la del espacio aéreo sobre tales aguas, es decir, no deberá afectar a la navegación ni a otros derechos y libertades de los demás Estados.</p> <p>La Declaración Truman¹²⁰ de 1945, proclamó el dominio del Estado ribereño y exclusividad de exploración y explotación de los recursos minerales de su plataforma continental, derivado de lo anterior el 29 de abril de 1958, la Conferencia aprobó cuatro convenciones distintas, que se abrieron a la firma hasta el 31 de octubre de 1958 y luego quedaron abiertas a la adhesión de todos los Miembros de las Naciones Unidas, así como de otros Estados y de organismos especializados invitados por la Asamblea General a pasar a ser partes:</p> <p>La Convención sobre el mar territorial y la zona contigua (que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964), la Convención sobre la Alta Mar (que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962), la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar (que entró en vigor el 20 de marzo de 1966) y la Convención sobre la plataforma continental (que entró en vigor el 10 de junio de 1964). Además, se aprobó un Protocolo de firma facultativo sobre la jurisdicción obligatoria en la solución de controversias, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962.</p> <p>La Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas en su Convención de 1958 la definió como: El lecho y subsuelo de las zonas marinas adyacentes a la costa, pero situadas fuera de la zona del mar territorial, hasta una profundidad de 200 metros o, más allá de ese límite, hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona, el lecho del mar y el subsuelo de las regiones submarinas análogas, adyacentes a las costas de las islas.</p> <p>La Convención de Ginebra sobre Plataforma Continental.</p> <p>Derechos del país a que pertenece la Plataforma Continental sobre los espacios marítimos y pre-continentales. Sobre este espacio marino la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM art. 27) establece:</p> <p><i>Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los</i></p>
--	--

¹²⁰ Harry S. Truman, *Declaración Truman*. Consultada en: <https://cemerl.org/enciclopedia/e-que-es-doctrina-truman-av-el-21-de-noviembre-del-2023>.

zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

... el dominio de la Nación es inalienable e imprescriptible y la explotación, el uso o el aprovechamiento de los recursos de que se trata, por los particulares o por sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, no podrá realizarse sino mediante concesiones, otorgadas por el Ejecutivo Federal, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes,

Las normas legales relativas a obras o trabajos de explotación de los minerales y substancias a que se refiere el párrafo cuarto, regularán la ejecución y comprobación de los que se efectúen o deban efectuarse a partir de su vigencia, independientemente de la fecha de otorgamiento de las concesiones, y su inobservancia dará lugar a la cancelación de éstas. El Gobierno Federal tiene la facultad de establecer reservas nacionales y suprimirlas.

Problemas jurídicos respecto a la Plataforma Continental.

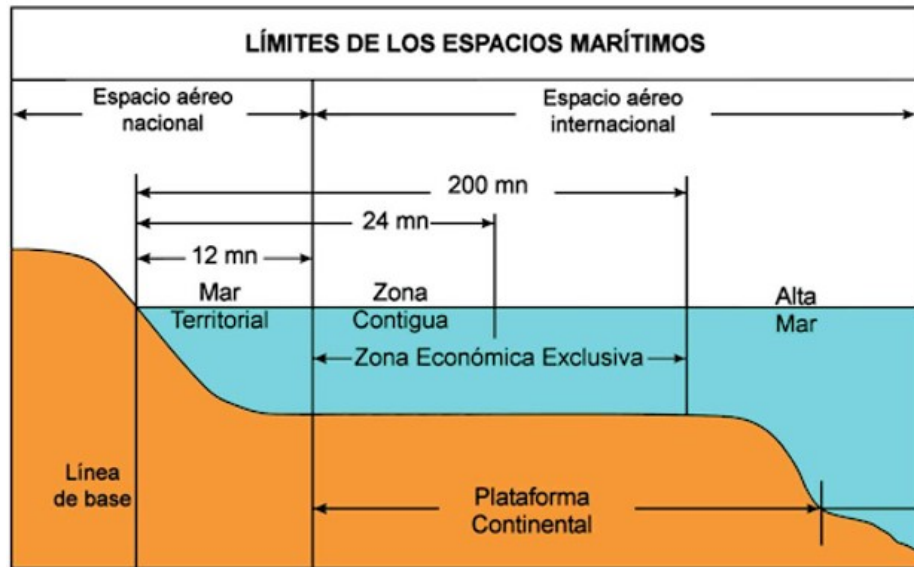
La CONVEMAR dispone la posibilidad de que la Plataforma Continental de los Estados puedan extenderse más allá de las 200 millas marinas en el caso de aquellos Estados que puedan demostrar que la prolongación natural de su territorio se extiende más allá de ese límite hasta un máximo de 350 millas marinas. En esos casos ese será el límite exterior del margen continental.

A estos efectos la CONVEMAR creó la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC) cuyo rol fundamental es la determinación de los límites exteriores de la plataforma continental más allá de las 200 millas marinas. Se trata de un órgano técnico y se encuentra compuesto por 21 expertos por los Estados parte de la CONVEMAR.

Los Estados que tienen la intención de establecer tal límite deben realizar una presentación ante la CLPC con datos científicos y técnicos que avalen tal pretensión.

	<p>Las presentaciones son analizadas en primer lugar por subcomisiones que luego presentan sus recomendaciones ante el plenario de la CLPC que las puede aprobar o desechar.</p> <p>En caso de que las apruebe por mayoría de dos tercios de los miembros presentes y votantes se entrega la recomendación al Estado ribereño y al secretario general de la ONU. Los límites de la plataforma continental que el Estado ribereño determine de conformidad a las recomendaciones de la CLPC serán definitivos y obligatorios.</p> <p>La CLPC es un órgano técnico que emite recomendaciones, no es un tribunal. No se trata de un órgano con capacidad para dirimir disputas de soberanía o con relación a áreas pendientes de delimitación en Estados con costas adyacentes o enfrentadas. Debido a esto el reglamento de la CLPC establece que “en el caso de que exista una controversia territorial o marítima la Comisión no considerará ni calificará la presentación hecha por cualquiera de los Estados parte en esa controversia”. Al realizar una presentación, los Estados deberán informar sobre la existencia de una controversia a la CLPC y, consecuentemente, esta no podrá analizar el área controvertida a menos que cuente con el consentimiento de todas las partes de la controversia.</p> <p>Como ejemplos la presentación de la Argentina, que informó de la existencia de una disputa con el Reino Unido por las Islas Malvinas, Georgias del Sur, Sandwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes y el Reino Unido realizó su presentación donde la Argentina protestó por esas zonas, razón por la cual la CLPC se abstuvo de analizar y realizar recomendaciones al respecto.</p> <p>Plataformas Insulares.¹²¹</p> <p>Isla es la porción de tierra rodeada enteramente por agua, a las que la CONVEMAR (Régimen de las Islas art. 121) establece:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Una isla es una extensión natural de tierra, rodeada de agua, que se encuentra sobre el nivel de ésta en pleamar.2. Salvo lo dispuesto en el párrafo 3, el mar territorial, la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serán determinados de conformidad con las disposiciones de esta Convención aplicables a otras extensiones terrestres.3. Las rocas no aptas para mantener habitación humana o vida económica propia no tendrán zona económica exclusiva ni plataforma continental. <p>Zonas Marinas distintas de la Plataforma Continental.</p>
--	---

¹²¹ Organización de las Naciones Unidas. CONVEMAR. *Las Islas*. Art. 121. Consultada en https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf el 12 de julio del 2021. 1



Mar Territorial.

En este espacio el Estado puede adoptar leyes y reglamentos sobre cualquier materia, pero no puede dificultar y obstaculizar el paso inocente de los buques de terceros Estados.

En el mar territorial, a diferencia de las aguas interiores, todos los buques tienen el derecho de paso inocente, es decir la posibilidad de entrar, atravesar y salir por el mar territorial de forma rápida e ininterrumpida, sin afectar la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño.

Durante este paso los buques, salvo los buques de guerra o del Estado con fines no comerciales se encuentran sometidos a la jurisdicción del Estado de su bandera, salvo cuando se cometa un delito y este tenga consecuencias en el Estado ribereño o, que pueda perturbar la paz del Estado ribereño o el buen orden en el mar territorial o, cuando el capitán del buque o un agente diplomático o consular del Estado de la bandera del buque lo solicite o, cuando sean necesarias medidas para evitar el tráfico ilícito de estupefacientes.

Aguas Marítimas Interiores.

Son todas aquellas aguas que se encuentran dentro de la línea de base del Estado hasta el mar territorial del Estado. Aquí también se encuentran los puertos, las dársenas y los estuarios. El concepto de "aguas interiores" en el derecho del mar no incluye a las aguas situadas dentro del territorio terrestre ni aquellas aguas sin salida al mar (lagos, lagunas, etcétera).

En aguas interiores se desarrollan la pesquería de bagre, carpa, charal, langostino, lobina, mojarra y trucha, entre otras; en embalses tienen lugar actividades de pesca deportivo-recreativa y acuicultura, que contribuyen al sustento económico y nutricional de comunidades locales.

	<p>Zona Contigua.</p> <p>En esta zona los Estados no ejercen soberanía, sino que tienen derechos de soberanía sobre los recursos naturales y a su vez tienen derecho de fiscalizar la actividad de los buques con fines de prevención y sanción en relación con sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios y sanitarios.</p> <p>Sin embargo, los hechos que pueden ser susceptibles de estas sanciones deben haberse producido en el territorio o en el mar territorial del Estado ribereño.</p> <p>Zona Económica Exclusiva</p> <p>Sobre este espacio, los demás Estados gozan de la libertad de navegación, sobrevuelo, tendido de cables y tuberías submarinas, entre otros, y deberán tener cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplir con sus leyes y reglamentos dictados por él.</p> <p>México cuenta con una Zona Económica Exclusiva muy importante, en ella se capturan alrededor de 1.5 millones de toneladas de especies que alimentan a los mexicanos y nos permite también comercializarlas en el extranjero.</p> <p>Es muy importante resaltar que cuando un país cumple con el total de toneladas que necesita pescar, le da permiso a embarcaciones extranjeras para que pesquen en su Zona Económica Exclusiva, es decir, comparte sus recursos.</p> <p>Las Zonas Económicas Exclusivas permiten a los países delimitar los espacios para la pesca con el fin de evitar la sobre explotación de los recursos y garantizar su conservación.</p> <p>Alta Mar.</p> <p>Este espacio marítimo se encuentra definido por el derecho internacional, especialmente por la CONVEMAR, por exclusión. Se trata de la parte del mar que no pertenece al mar territorial ni a las aguas interiores de un Estado ni a la ZEE.</p> <p>En esta zona los Estados gozan de las más amplias libertades establecidas por el derecho internacional, a saber: libertad de navegación, libertad de sobrevuelo, libertad de tender cables y tuberías submarinas, libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional, libertad de pesca (no es absoluta, debe ser realizada garantizando la conservación de los recursos vivos) y libertad de investigación.</p>
--	--

	<p>Tratado de los Océanos¹²²</p> <p>Miembros de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) aprobaron en marzo el texto del Tratado Global de los Océanos, o Tratado BBNJ (<i>Biodiversity Beyond National Jurisdiction</i>), que protegerá todas las partes del mar en el planeta. Hoy este acuerdo fue adoptado de manera formal.</p> <p>Es considerado el marco legal de la historia para proteger y regular las áreas marinas que se encuentran fuera de las jurisdicciones nacionales, que representan el 60% de los océanos en todo el mundo.</p> <p>El acuerdo considera regular la exploración y explotación de los recursos genéticos. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), define como recursos genéticos acuáticos todo “el material genético (especies, subespecies, poblaciones, individuos, gametos, genes, alelos y ADN) de todos los organismos acuáticos de valor real o potencial”.</p> <p>Régimen Jurídico de las Aguas y la Pesca</p> <p>En el marco referencial internacional encontramos en el texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)</p> <p>El marco jurídico relacionado con las aguas mexicanas nos refiere al artículo 28 Fracción IV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. (LOAPF), que establece que, a la secretaria de Relaciones Exteriores, le corresponde:</p> <p style="text-align: center;">IV.- Intervenir en las cuestiones relacionadas con los límites territoriales del país y aguas internacionales;</p> <p>Por su parte, la Ley de Aguas Nacionales¹²³ (LAN, art. 1°), dispone que:</p> <p style="text-align: center;"><i>La presente Ley es reglamentaria del Artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de aguas nacionales; es de observancia general en todo el territorio nacional, sus disposiciones son de orden público e interés social y tiene por objeto regular la explotación, uso o aprovechamiento de dichas aguas, su distribución y control, así como la preservación de su cantidad y calidad para lograr su desarrollo integral sustentable.</i></p>
--	--

¹²² González, Fernanda, *La Onu Hace Oficial Un Nuevo Acuerdo Para Proteger Los Océanos Del Mundo*. Consultado en <https://es.wired.com/articulos/onu-hace-oficial-un-nuevo-acuerdo-para-proteger-los-oceanos-del-mundo> el 20-11-2023.

¹²³ Cámara de Diputados. *LEY DE AGUAS NACIONALES*. Art. 1°. Consultada en www.diputados.gob.mx el 20 de noviembre de 2023.

	<p>La pesca en la Zona Económica Exclusiva, los Estados ribereños, podrán cuando exista un excedente de pesca en la Zona Económica Exclusiva, permitir que otros estados lo hagan.</p> <p>El Derecho de Pesca en Alta Mar.</p> <p>Todos los Estados tienen derecho a que sus nacionales se dediquen a la pesca en la alta mar con sujeción a:</p> <p>a) Sus obligaciones convencionales; (CONVEMAR art. 116)</p> <p>b) Los derechos y deberes, así como los intereses de los Estados ribereños que se estipulan, entre otras disposiciones, en el párrafo 2 del artículo 63 y en los artículos 64 a 67; y</p> <p>c) Las disposiciones de esta sección.</p> <p>Conservación de los recursos vivos de la alta mar. (CONVEMAR. Art.119)</p> <p>1. Al determinar la captura permisible y establecer otras medidas de conservación para los recursos vivos en la alta mar, los Estados:</p> <p>a) Tomarán, sobre la base de los datos científicos más fidedignos de que dispongan los Estados interesados, medidas con miras a mantener o restablecer las poblaciones de las especies capturadas a niveles que puedan producir el máximo rendimiento sostenible con arreglo a los factores ambientales y económicos pertinentes, incluidas las necesidades especiales de los Estados en desarrollo, y teniendo en cuenta las modalidades de la pesca, la interdependencia de las poblaciones y cualesquiera normas mínimas internacionales, sean subregionales, regionales o mundiales, generalmente recomendadas;</p> <p>b) Tendrán en cuenta los efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a mantener o restablecer las poblaciones de tales especies asociadas o dependientes por encima de los niveles en los que su reproducción pueda verse gravemente amenazada.</p> <p>Ley Federal del Mar.</p> <p>La Ley Federal del Mar es la ley secundaria del artículo 27 constitucional, de jurisdicción federal, que regula a las zonas marinas mexicanas, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la Nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos. Sus disposiciones son de orden público, en el marco del sistema nacional de planeación democrática</p> <p>Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable.</p> <p>La Ley establece las bases para la ordenación, la conservación, la protección, la repoblación y el aprovechamiento sustentable de los</p>
--	---

	<p>recursos pesqueros y acuícolas, así como la protección y rehabilitación de los ecosistemas en que se encuentran dichos recursos.</p>																														
<p>Bibliografía sugerida por la autora de la guía</p> <p>Vargas Suárez, Rubén Alfonso, <i>Factores De Desarrollo De Los Intereses Marítimos Mexicanos</i>, UNINAV, 2021. Disponible en: http://repositorio.uninav.edu.mx/xmlui/bitstream/handle/123456789/964/9-40%20factores%20intereses%20maritimos.pdf?sequence=1&isAllowed=y [Consultado el 15 de enero de 2024]</p> <p>Tte. Nav. SAIN L. Cont., Salinas Villar, José Israel, <i>La Política Nacional Marítima: Un Nuevo Reto Para La SEMAR</i>, En Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. julio-septiembre de 2022. Volumen 43. Número 3. ISSN: 1870-5480. Disponible en: http://repositorio.uninav.edu.mx/xmlui/bitstream/handle/123456789/3840/75-98%20Politica%20nacional%20mariti</p>	<p>Actividad de aprendizaje 1. Interés Marítimo</p> <p>Objetivo: Identificar los intereses marítimos nacionales. Distinguir los intereses marítimos para conocer las áreas de desarrollo.</p> <p>Instrucciones: De la lectura del artículo <i>Factores de Desarrollo de los Intereses Marítimos</i>, realice un resumen donde señale los principales intereses marítimos nacionales.</p> <div style="text-align: center; border: 2px solid orange; padding: 20px; width: fit-content; margin: 20px auto;"> <p>Resumen.</p> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 20px;"> <thead> <tr> <th colspan="5" style="text-align: center;">EVALUACION DE UN RESUMEN</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">Criterios/Desempeño</th> <th style="width: 20%;">Excelente</th> <th style="width: 20%;">Muy bien</th> <th style="width: 20%;">Regular</th> <th style="width: 25%;">Mejorable</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Organización</td> <td>Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.</td> <td>Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado</td> <td>Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.</td> <td>No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.</td> </tr> <tr> <td>Aspecto y ortografía</td> <td>Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.</td> <td>Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía</td> <td>Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.</td> <td>No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.</td> </tr> <tr> <td>Elementos propios del resumen</td> <td>El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.</td> <td>Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.</td> <td>El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.</td> <td>No presenta resumen o es una copia de algún texto.</td> </tr> <tr> <td>Bibliografía</td> <td>Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%</td> <td>Presenta fuentes de información adecuada al 80%</td> <td>Presenta fuentes de información adecuada al 60%</td> <td>No realizó la actividad o no presenta bibliografía.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Actividad de aprendizaje 2. La Política Marítima Nacional</p> <p>Objetivo: Identificar las áreas de desarrollo marítimo nacional. Conocer la Política Marítima Nacional, para identificar áreas de desarrollo nacional.</p>	EVALUACION DE UN RESUMEN					Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable	Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.	Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.	Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.	Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.
EVALUACION DE UN RESUMEN																															
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable																											
Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.																											
Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.																											
Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.																											
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.																											

ma.pdf?sequence=1&isAllowed=y
 [Consultado el 15 de enero de 2024]

Cámara de Diputados. Ley General De Pesca Y Acuicultura Sustentable.

Disponible en: www.diputados.gob.mx
 [Consultado el 15 de enero de 2024]

Instrucciones: De la lectura del artículo La Política Nacional Marítima, Un nuevo reto de la SEMAR, realice un ensayo donde destaque, la vinculación entre los Intereses Públicos, Intereses Marítimos, Políticas Pública, Plan Nacional de Desarrollo y Política Marítima, para identificar la visión del estado en el desarrollo marítimo.



EVALUACION DE UN ENSAYO				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Mejorable	Sin realizar
Estructura del ensayo	El autor plantea una estructura completa y coherente, con los siguientes elementos: Introducción, discusión, desarrollo y cierre.	En la estructura del ensayo, falta alguno de los elementos solicitados.	El autor presenta una estructura incompleta, en la que dos de los elementos solicitados se encuentran incompletos	No realizó la actividad
Argumento	En el ensayo se observa un hilo conductor adecuado al tema central, que se desarrolla lógicamente y lleva a una discusión amplia y contrastada.	El hilo conductor del ensayo es pertinente y se desarrolla lógicamente sin discutir otras posibilidades	El hilo conductor del ensayo no es pertinente o no se desarrolla lógicamente.	No realizó la actividad
Conclusión y respuestas	Las conclusiones del ensayo se fundamentan claramente en la argumentación y llevan a una propuesta coherente y claramente precisa	Las conclusiones se fundamentan en la argumentación presentada e incluye propuestas viables.	Las conclusiones no coinciden claramente con la argumentación y la propuesta presentada no es todo viable.	No realizó la actividad
Presentación	El ensayo cumple con los lineamientos señalados en cuanto a extensión, diseño de páginas, citas y referencias bibliográficas. No hay errores ortográficos y la redacción es coherente.	El ensayo no cumple con alguno de los lineamientos señalados. No presenta errores de ortografía.	El ensayo presenta fallas en varios de los lineamientos señalados. Se observa descuido en la ortografía y la redacción.	No realizó la actividad

Actividad de aprendizaje 3. La protección de los recursos pesqueros nacionales

Introducción: El desarrollo marítimo de un país, se basa en el cuidado de su medio ambiente.

Objeto: Conocer la normativa nacional de protección a los recursos pesqueros y acuícolas.

Instrucciones: De la lectura del artículo 2° de la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables, en un resumen identifica los puntos sustanciales de las bases para la ordenación, conservación, protección, repoblación y aprovechamiento de los recursos pesqueros mexicanos.

EVALUACION DE UN RESUMEN				
Criterios/Desempeño	Excelente	Muy bien	Regular	Mejorable
Organización	Resumen bien organizado y claramente presentado, así como de fácil seguimiento.	Resumen bien focalizado, pero no suficientemente organizado	Resumen impreciso y poco claro, sin coherencia entre las partes que lo componen.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o no es un texto coherente.
Aspecto y ortografía	Resumen sobresaliente que cumple con los criterios de diseño planteados sin errores de ortografía.	Resumen simple pero bien organizado con pocos errores de ortografía	Resumen mal planteado que no cumple con los criterios de diseño planteados y con bastantes errores de ortografía.	No presenta resumen o es una copia de algún texto o tiene muchos errores ortográficos.
Elementos propios del resumen	El resumen fue breve y las ideas se relacionan entre si en un solo texto (o en varios textos si es necesario) solo fueron plasmadas las ideas mas importantes que responden a las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	Se seleccionaron las ideas más importantes e incorpora algunas secundarias innecesarias y no se relacionaron coherentemente, el resumen carece de sentido en alguna parte. No responden a la mayoría de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	El resumen es extenso y no se distinguen las ideas mas importantes de las ideas secundarias. Responde a muy pocas de las preguntas guías planteadas para elaborar el resumen del planteamiento del problema.	No presenta resumen o es una copia de algún texto.
Bibliografía	Presenta fuentes de información de forma adecuada al 100%	Presenta fuentes de información adecuada al 80%	Presenta fuentes de información adecuada al 60%	No realizó la actividad o no presenta bibliografía.

Autoevaluación

Relacione las siguientes columnas

Interés Marítimo	A. Uso del Mar B. Uso del Poder naval C. Uso costero D. Uso del mar.
Interés Nacional Marítimo	A. Relacionado con la soberanía. B. Relacionado con el rol de Estado Rector del Puerto. C. Relacionado la integridad del territorio. D. Relacionado con la explotación del mar.
Desarrollo Marítimo	A. Relacionado con el Desarrollo regional. B. Relacionado con el Transporte Marítimo. C. Relacionado con el Comercio Internacional. D. Relacionado con la actividad económica costera.
Política Pública	A. Relacionada con la actividad marítima nacional. B. Relacionada con procesos de planeación. C. Relacionada con la solución de problemas públicos. D. Relacionada con decisiones del Estado
Política Marítima	A. Abarca solo el interés naval. B. Abarca solo el interés marítimo. C. Abarca el Poder Naval y el Poder Marítimo. D. Abarca la marina de guerra.

Preguntas frecuentes

1.- ¿Quién ejerce jurisdicción en Alta Mar?

En esta zona ningún Estado tiene soberanía ni ejerce jurisdicción.

2.- ¿Qué es el Poder Naval?

Conjunto de medios que la Armada de México emplea para defender los intereses de la nación

3.- ¿Qué es el Poder Marítimo?

Capacidad de un Estado para hacer uso del mar.

Para saber más

Delimitación espacios marítimos.

<https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3558/4264>

Manual de delimitación de fronteras marítimas

https://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationstexts/Handbook%20on%20the%20delimitation%20of%20maritime%20boundary_Spa.pdf

El territorio insular de México.

<https://www.inegi.org.mx/temas/territorioinsular/>

Desarrollo sustentable de las zonas costeras y marinas.

<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/19284>

Glosario

Objetivos Nacionales. La dimensión racional que le es propia a la acción política, creando un referencial que sea capaz de orientar el camino histórico de un pueblo a la vez que establece los parámetros de evaluación de las acciones del gobierno.

Poder marítimo. El conjunto de medios que comprende el concepto de intereses marítimos constituye la fuerza que impulsa al desarrollo nacional en el ámbito marítimo, dichos medios están representados por las actividades marítimas.

Industria Naval. La industria de la construcción y reparación naval es de gran importancia y juega un papel preponderante para el desarrollo marítimo de un país, ya que incide de manera directa en el desarrollo socioeconómico, incentivando a las actividades de transporte marítimo, pesquera, turística, petrolera y de desarrollo científico, entre otras.

Estrategias de aprendizaje

Las estrategias de aprendizaje se definen como el conjunto de actividades, técnicas y medios que son útiles para potencializar un aprendizaje significativo. En este apartado le explicamos cómo realizar algunas de las actividades o tareas que se deberán elaborar a lo largo de la asignatura.

Ensayo

Es un escrito en prosa en el que se expresa un punto de vista acerca de un problema o tema, con la intención de persuadir a otros. Para ello es importante tener ideas y razones consistentes, además de lograr expresarlas elocuentemente.

En su ensayo puede expresar abiertamente sus ideas y opiniones, estar a favor o en contra de una disciplina o tema expresados. Debe cuidar que la intención de la comunicación que ha entablado sea clara para quien lo lea, con el fin de que su mensaje sea captado sin dificultad.

Todo ensayo se compone básicamente de la siguiente estructura:

- **Introducción.** Describe la problemática y objetivo de su tema.
- **Desarrollo.** Explica de manera profunda sus ideas y da respuesta a las interrogantes, que inviten a la reflexión de quien lo lee. Recuerde siempre sustentar su trabajo con las fuentes que consultaste.
- **Conclusiones.** Retoma lo que planteo inicialmente y aporta soluciones y sugerencias con la intención de dar pie a que pueda continuarse sobre la misma temática en otras situaciones o por otras personas.
- **Bibliografía.** Se indican las fuentes de consulta que sirvieron para recabar la información y sustentar su propuesta.

Resumen

Es la forma abreviada de un texto original al que no se le han agregado nuevas ideas; representa en forma objetiva, pero más acotada, los contenidos de un texto o escrito en particular. El resumen se deriva de la lectura de comprensión y constituye una redacción escrita a partir de la identificación de las ideas principales de un texto respetando las ideas del autor. Se realiza una descripción abreviada y precisa para dar a conocer lo más relevante de un tema. El resumen permite repetir literalmente las ideas ajenas (aunque también puede utilizar sus propias palabras), siempre y cuando la presentación sea coherente y se hagan las citas correspondientes; el fin es comunicar las ideas de manera clara, precisa y ágil.

Al elaborar un resumen no debe incluir interpretaciones, críticas o juicios propios, ni omitir los elementos fundamentales del tema original. Elaborarlo implica desarrollar su capacidad de síntesis y la habilidad para redactar correctamente.

Para realizarlo, considere lo siguiente:

- Haga una lectura general y total.

- Seleccione las ideas principales.
- Elimine la información poco relevante.
- Redacte el informe final conectando las ideas principales.

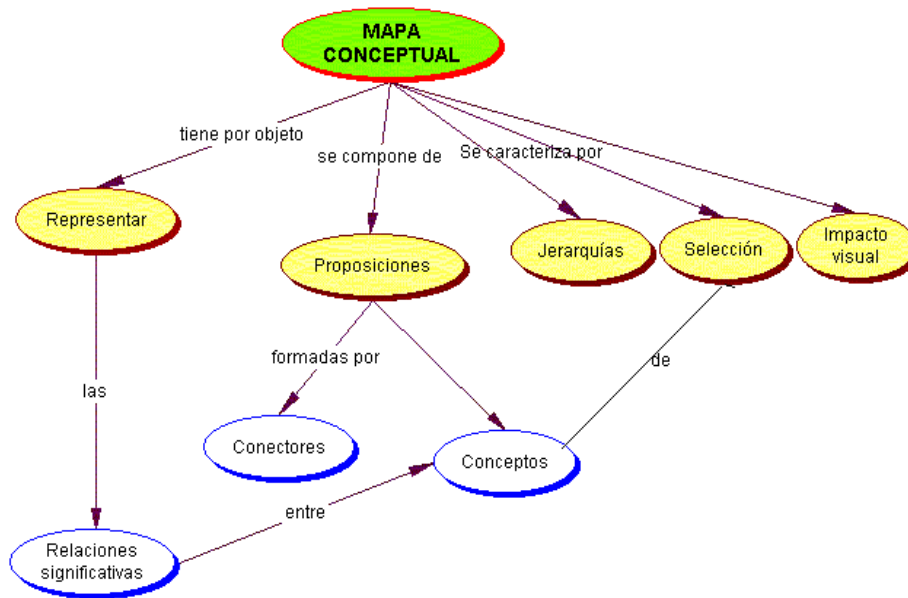
Mapa conceptual

Es un esquema gráfico que se integra por la selección, jerarquización de conceptos y relación entre ellos; generando una visión de conjunto del concepto principal. Recuerde que un concepto es la representación mental de la realidad –tangible o intangible–, por ejemplo: concepto de amor o democracia.

Para elaborar un mapa conceptual:

- Identifique los conceptos con los que va a trabajar estableciendo niveles de análisis
- Establezca niveles de análisis y la relación entre los conceptos.
- Ordénelos, de lo abstracto y general, al más concreto y específico, situando los conceptos en el diagrama.
- Coloque conectores para enlazar los conceptos, éstos son muy importantes, pues en ellos se comprueba si comprendió el tema.
- Revise su mapa, observe si todas las conexiones de conceptos y enlaces tienen coherencia y expresan su comprensión del texto.

Observe el siguiente ejemplo:



Ejemplo de un mapa conceptual [mapa conceptual]. (s.f.). Tomado de <http://www.facmed.unam.mx/emc/computo/mapas/mapaconceptual.htm>

Cuadro sinóptico

Esta herramienta permite sintetizar la información de manera ordenada y jerárquica, tiene la posibilidad de irse ampliando a medida que aparecen más datos dentro del documento. Con esta herramienta es posible extraer una serie de palabras clave/tema que permitan desarrollar las ideas o teorías que contenga el texto.

Al elaborar un cuadro sinóptico se deben incluir solamente las ideas principales en forma breve y concisa; localice los conceptos centrales de manera ordenada y sistemática y relaciónelos elaborando un esquema que los contenga; amplíe las ideas principales con ideas subordinadas.

Para elaborar un cuadro sinóptico, tome en cuenta lo siguiente:

- Organice la información de lo general a lo particular, de izquierda a derecha, en orden jerárquico.
- Utilice llaves para clasificar la información.

Cuadro comparativo

Es utilizado para organizar y sistematizar la información; está formado por un número variable de columnas en las que se lee la información en forma vertical y se establece la comparación entre los elementos de estas.

Con esta herramienta se pueden identificar las semejanzas y diferencias entre dos o más objetos o eventos para llegar a una conclusión. Facilita la organización de ideas trascendentes y secundarias de una temática. Para realizarlo,

- Identifique los elementos que se compararán.
- Defina los parámetros de comparación.
- Identifique las características de cada objeto o evento.
- Anote las semejanzas y diferencias de los elementos comparados.
- Elabore sus conclusiones.

Ejemplo:

Características	Sólido	Líquido	Gaseoso
Movimiento	Vibran	Se mueven desordenadamente	Se mueven libremente
Fluidez	Nula	Tienen fluidez	Tienen fluidez
Fuerza de cohesión	Bastante	Poca	Nula

Forma	Definida	Adopta la forma del recipiente	Adopta la forma del recipiente
Volumen	Definido	Definido	Indefinido
Comprensibilidad	Nula	Poca	Bastante

Cuestionarios

Instrumento de investigación apoyado en preguntas de carácter abierto para dar libertad al estudiante para redactar; no se limitan las alternativas de respuesta a un solo documento ya que las respuestas pueden sustentarse con los textos que se manejan, complementarios o del propio interés del estudiante.

Constituyen la fuente de consulta para el estudio general de la materia:

Bibliografía básica

Arroyo Martínez, Ignacio, Compendio De Derecho Marítimo, 5ª Ed., España, Tecnos, 2014.

Castañeda Rivas, María Leoba, Derecho Marítimo Entorno Jurídico Hoy, México, Facultad De Derecho – Universidad Nacional Autónoma De México, 2013.

Facultad De Derecho - UNAM, Enciclopedia Jurídica de la Facultad de Derecho de la UNAM, Porrúa, México, 2018.

International Court of Justice, Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras (Nicaragua v. Honduras), 8 de octubre de 2007.

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Camouco” Case (France v. Panama), 7 de febrero de 2000

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Tomimaru” case (Japan v. Russian Federation), 6 de agosto de 2007.

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Volga” case (Russian Federation v. Australia), 23 de diciembre de 2002(Nicaragua v. Honduras), 8 de octubre de 2007.

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Camouco” Case (France v. Panama), 7 de febrero de 2000

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Tomimaru” case (Japan v. Russian Federation), 6 de agosto de 2007.

International Tribunal for the Law of the Sea, The “Volga” case (Russian Federation v. Australia), 23 de diciembre de 2002.

Instituto de Investigaciones Jurídicas, Anuario Mexicano de Derecho Internacional, México, IJ-UNAM.

Pulido Begines, Juan Luis, Curso de Derecho de la Navegación Marítima, España, 2015.

Bibliografía complementaria

Arroyo Martínez, Ignacio, Curso De Derecho Marítimo, 5ª Ed., España, Eusko Jaurlaritza, 2001.

Cervantes Ahumada, Raúl, Derecho Marítimo, 2ª ed., México, Porrúa, 2004.

Diez De Velasco, Manuel, Instituciones de Derecho Internacional Público, Madrid, Tecnos, 2004.

Danjón, Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, Tomo 1, España, INS ED REUS, 1931.

- DANJÓN Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, Tomo 2, España, INS ED REUS, 1931.
- Danjón Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, Tomo 3, España, INS ED REUS, 1931.
- Danjón Daniel, Tratado de Derecho Marítimo, Tomo 4, España, INS ED REUS, 1931.
- Herdegen, Matthias, Derecho Internacional Público, México, UNAM, 2005.
- Gennings, Robert, Oppenheim's International Law, E.U.A., Oxford University Press, 2008.
- Matilla Alegre, Rafael, Internacionalidad del Derecho Marítimo y Jurisdicción Internacional, España, Universidad de Deusto, 1999.
- Namihas, Sandra, Derecho del Mar – Análisis de la Convención de 1982, Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2001.
- Shaw, Malcom, International Law, E.U.A, Cambridge, 2003.
- Vallarta Marrón, José Luis, Derecho Internacional Público, México, Porrúa, 2006.

Documentos publicados en internet

- Admiralty and Maritime Law Guide, USA, 2016 <http://www.admiraltylawguide.com/>
- Admiralty Law, Canada, 2016 <http://www.admiraltylaw.com/index.php>
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- ENCINA INSFRÁN, Francisco Ariel, Historia del Derecho Marítimo, México, Orden Jurídico Nacional, 2010.
<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Publicaciones/CDs2010/CDMaritimo/pdf/DM4.pdf>
- Le Droit Maritime et le Droit de la mer, France, 2016. <http://www.cluster-maritime.fr/fr/node/591>
- Tribunal Internacional del Derecho del mar <https://www.itlos.org/>

Sitios electrónicos de interés

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. <http://www.aldf.gob.mx/>

Biblioteca Benjamín Franklin <https://mx.usembassy.gov/es/educacion-y-cultura/american-spaces-en-mexico/biblioteca-benjaminfranklin/>

Biblioteca del Congreso de Estados Unidos. <https://www.loc.gov/>

Biblioteca Jurídica Virtual, <http://biblio.juridicas.unam.mx/>

Biblioteca Virtual UNAM/, <http://bibliotecas.unam.mx//>

Cámara de Diputados, <http://www.diputados.gob.mx>

Dialnet/ Repositorio de revistas científicas, <http://dialnet.unirioja.es/>

Diario Oficial de la Federación, <http://www.dof.gob.mx/>

H. Congreso de la Unión, <http://www.congreso.gob.mx/>

Instituto de Investigaciones Jurídicas, <http://www.juridicas.unam.mx>

Orden Jurídico Nacional, <http://www.ordenjuridico.gob.mx/>

Organización de las Naciones Unidas. <http://www.un.org/es/index.html>

Organización de los Estados Americanos. <http://www.oas.org/es/>

Suprema Corte de Justicia de la Nación, <https://www.scjn.gob.mx/Paginas/Inicio.aspx>

Bibliografía sugerida por la autora de la guía

Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, México, ed. Porrúa, 2001, pp. 9-13.

Código Civil Federal. Disponible en: www.diputados.gob.mx [Consultado el 9 de enero de 2024]

Convenio de Formación Titulación y Guardia de la Gente de mar (SCTW), Consultada en OMI-Convenios. Disponible en: <https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> [Consultado el 9 de enero de 2024]

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Disponible en: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf [Consultado el 9 de enero del 2024]

Convención Internacional sobre la Unificación de ciertas Reglas Relativas al Conocimiento de Embarque. Disponible en: <https://aplicaciones.sre.gob.mx/tratados/ARCHIVOS/PROT.%20REGLAS%20DE%20WISBY.pdf> [Consultado el 9 de enero de 2024]

Convenio de Salvamento Marítimo de 1979. Disponible en: [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx#:~:text=El%20Convenio%20de%201979%2C%20adoptado,una%20organizaci%C3%B3n%20de%20b%C3%BAsqueda%20y](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx#:~:text=El%20Convenio%20de%201979%2C%20adoptado,una%20organizaci%C3%B3n%20de%20b%C3%BAsqueda%20y) [Consultado el 9 de enero de 2024]

Convenio sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. Disponible en: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/es/v1057000-cisg-s.pdf> [Consultado el 9 de enero de 2024]

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 27. Disponible en: www.diputados.gob.mx [Consultado el 9 de enero de 2024]

El Convenio MLC. 2006. Disponible en: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/WCMS_219764/lang--es/index.htm [Consultado el 9 de enero de 2024]

El Proyecto Asociaciones Glofouling Y Los Sistemas Antiincrustantes: Retos Para La Protección Del Medio Marino. Disponible en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Derrotero/2017/vol10/no11/11.pdf> [Consultado el 15 de enero de 2024]

Facturama, Blog. Tipos de ICOTERMS vigentes. Disponible en:

<https://facturama.mx/blog/cuales-son-los-tipos-de-incoterms-vigentes-en-2022/#:~:text=Los%20Incoterms%20son%20t%C3%A9rminos%20establecidos,exportador%20y%20del%20importador%2C%20respectivamente.> [Consultado el 9 de enero de 2024]

Fraga, Gabino, *Derecho Administrativo*, Libro Cuarto Capítulo II, La concesión del Servicio Público. Disponible en:

<https://www.upg.mx/wp-content/uploads/2015/10/LIBRO-44-Derecho-Administrativo.pdf>
[Consultada el 8 de enero del 2024]

Importancia del Practicaje en el sector marítimo.

Disponible en: <https://exponav.org/blog/puertos-y-buques/importancia-del-practicaje-en-el-sector-maritimo/> [Consultado el 9 de enero de 2024]

Instituto de Investigaciones estratégicas de la Armada de México. El futuro del desarrollo Marítimo y Portuario de México.

Disponible en:

https://cesnav.uninav.edu.mx/cesnav/ININVESTAM/docs/trabajos_investigacion/ti_08-17.pdf

[Consultado el 8 de enero del 2024]

Ley Federal del Trabajo y los trabajos especiales. Disponible en:

<https://www.cofide.mx/blog/los-trabajos-especiales-de-la-ley-federal-del-trabajo>

[Consultado el 9 de enero de 2024]

Ley General De Pesca Y Acuicultura Sustentable. Disponible en: www.diputados.gob.mx

[Consultado el 15 de enero de 2024]

Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Disponible en: www.diputados.gob.mx [Consultado el 13 de diciembre del 2023]

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Disponible en: www.diputados.gob.mx

[Consultada el 8 de enero del 2024]

OMI. Convenios. Disponible en:

<https://www.imo.org/es/About/Conventions/Paginas/ListOfConventions.aspx> [Consultado el 9 de enero del 2024]

OMI Convenios. Convenio internacional sobre el Salvamento marítimo (SAR). Disponible en:

<https://www.imo.org/es/about/Conventions/Pages/International-Convention-on-Salvage.aspx>

[Consultado el 11 de enero de 2024]

Organización de las Naciones Unidas. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. (CONVEMAR).

Disponible en:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf

[Consultado el 13 de diciembre del 2023]

Organismo Internacional de Energía Atómica, IAEA, *Contaminación Del Mar Y Las Costas*.

Disponible en: <https://www.iaea.org/es/temas/contaminacion-del-mar-y-las-costas>

[Consultado el 15 de enero de 2024]

Organización Marítima Internacional. Responsabilidad e indemnización. Disponible en: <https://www.imo.org/es/ourwork/legal/paginas/liabilityandcompensation.aspx>
[Consultado el 9 de enero del 2024]

Régimen del trabajo en el mar. Disponible en:
<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang-es/index.htm>
[Consultado el 9 de enero de 2024]

Reglamento Interior de la Secretaría de Marina. Disponible en el DOF del 07-06-2021.
Disponible en: <https://www.dof.gob.mx/>
[Consultada el 8 de enero del 2024]

Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
Disponible en: www.diputados.gob.mx arts. 267 y siguientes.
[Consultado el 8 de enero del 2024]

RIU Jurídicas. La modernización del sector pesquero, en el Régimen Jurídico de la Pesca en México. Disponible en: <http://ru.juridicas.unam.mx/xmlui/handle/123456789/9872>
[Consultado el 8 de enero del 2024]

Secretaría de Relaciones Exteriores. Testamento Marítimo. Disponible en: www.sre.gob.mx
[Consultado el 9 de enero del 2024]

Vargas Suárez, Rubén Alfonso, *Factores De Desarrollo De Los Intereses Marítimos Mexicanos*, UNINAV, 2021. Disponible en:
<http://repositorio.uninav.edu.mx/xmlui/bitstream/handle/123456789/964/9-40%20factores%20intereses%20maritimos.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consultado el 15 de enero de 2024]

Tte. Nav. SAIN L. Cont., Salinas Villar, José Israel, *La Política Nacional Marítima: Un Nuevo Reto Para La SEMAR*, En Revista del Centro de Estudios Superiores Navales. julio-septiembre de 2022. Volumen 43. Número 3. ISSN: 1870-5480. Disponible en:
<http://repositorio.uninav.edu.mx/xmlui/bitstream/handle/123456789/3840/75-98%20Política%20nacional%20maritima.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Consultado el 15 de enero de 2024]

Para realizar las actividades de aprendizaje de la guía, se utilizó la bibliografía básica, bibliografía complementaria, documentos publicados en internet y sitios electrónicos de interés del temario de la materia, así como la bibliografía sugerida por el autor de la misma.

Respuesta de las autoevaluaciones

<p>Unidad 1</p> <p>Opción múltiple</p> <p>1.-4 2.-3 3.-1 4.-5 5.-2</p>	<p>Unidad 2</p> <p>Opción múltiple</p> <p>1.-5 2.-4 3.-2 4.-3 5.-1</p>
<p>Unidad 3</p> <p>Subraya la respuesta</p> <p>1.-Puerto 2.-Estatal 3.-Coordinación de Puertos Y Marina Mercante. 4.- Administradoras del Sistema Portuario Nacional 5.-Concesión</p>	<p>Unidad 4</p> <p>Opción múltiple</p> <p>1.-3 2.-1 3.-4 4.-5 5.-2</p>
<p>Unidad 5</p> <p>Opción Múltiple</p> <p>1.-A 2.-B 3.-C 4.-A 5.-D</p>	<p>Unidad 6</p> <p>Opción Múltiple</p> <p>1.-D 2.-C 3.-C 4.-D 5.-D</p>
<p>Unidad 7</p> <p>Opción Múltiple</p> <p>1.-A 2.-C 3.-C 4.-D 5.-C</p>	<p>Unidad 8</p> <p>Opción Múltiple</p> <p>1.-A 2.-B 3.-D 4.-A 5.-B</p>

Unidad 9	Unidad 10
Opción Múltiple 1.-A 2.-C 3.-C 4.-D 5.-A	Opción Múltiple 1.-D 2.-D 3.-D 4.-D 5.-C

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas
Rector

Dra. Patricia Dávila Aranda
Secretaria General

Mtro. Tomás Humberto Rubio Pérez
Secretario Administrativo

Mtro. Hugo Alejandro Concha Cantú
Abogado General

FACULTAD DE DERECHO

Dr. Raúl Contreras Bustamante
Director

DIVISIÓN DE UNIVERSIDAD ABIERTA

Dr. Tito Armando Granados Carrión
Jefe de División



SUAYED Facultad de Derecho
DUA
División de Universidad Abierta