

INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ADICIONA EL ARTÍCULO 55 BIS A LA LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN, CON BASE EN LA SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los orígenes del Derecho marítimo, se remontan a la antigüedad, por lo que hablar de la historia de este Derecho, es referirnos a la historia misma de la Civilización y del Comercio.

Los primeros acuerdos para la navegación y el comercio marítimos derivaron de las costumbres que se habrían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas relacionados con los barcos, su tripulación y cargamentos en supuestos de conflicto por virtud de la naturaleza de la actividad.

Muchas de estas costumbres pasaron a formar parte del Derecho romano, sin embargo, sus antecedentes escritos más remotos, datan del año 200 A. C., en el Código de Hamurabi, el instrumento jurídico que constituye la codificación más antigua de la que tenemos conocimiento.

En Atenas, hubo esbozos interesantes sobre el Derecho del mar. Los griegos de la Isla de Rodas dictaron una ley regulando la figura de la echazón del cargamento de un buque, evitando con ello los peligros propios del mar. Esta ley fue adoptada por los romanos con el nombre de Lex Rhodia, que a su vez fue incorporada al Digesto.

En el Derecho Romano se legisló todo lo referente a la actividad marítima en diversos cuerpos jurídicos, tales como el Código justiniano y el Teodosiano. Durante el reinado de los emperadores bizantinos fue publicado el libro de las Basílicas, dedicado exclusivamente al comercio marítimo.

Así, poco a poco las leyes del mar se fueron recopilando, siendo las colecciones más conocidas respecto al Derecho marítimo: las leyes de Olerón, las cuales consisten en una recopilación de usos y costumbres vigentes en las costas marítimas del norte de Francia. Están formados por las decisiones de los Roles de un tribunal constituido a fines del siglo XII en la Isla de Olerón (*en el litoral Atlántico*), dicha compilación data del año 1206; El código de las Partidas, el cual contiene disposiciones relativas a fletamentos, averías, tripulación, responsabilidad. Más tarde apareció la compilación denominada Consulado del Mar, mismo que recogía los usos y costumbres vigentes en el Mar Mediterráneo occidental, y tuvo aplicación en la parte oriental del mismo por los navegantes italianos. Fue publicado en Barcelona, España en el siglo XVI.

Asimismo, el Libro negro del Almirantazgo, creado durante el siglo XIV y XV, el cual constituye una compilación inglesa de normas y leyes destribuidas para regular el tráfico marítimo en su territorio. Para la interpretación y aplicación de las disposiciones jurídicas relativas al Derecho Marítimo se crearon foros especiales como por ejemplo el Tribunal británico del almirantazgo, el cual por cierto aún subsiste.

No obstante lo anterior, las verdaderas fuentes del derecho Marítimo se encuentran básicamente en los usos y costumbres del mar que en la práctica constituye un derecho vivo.

En el siglo XVII, destacan las ordenanzas francesas conocidas como las “Ordenanzas de Colbert” y “Las ordenanzas de la Marina” de 1781. En estas ordenanzas se realizan la primera gran recopilación tanto del comercio terrestre como el marítimo. A este siglo pertenecen también las “Ordenanzas de Bilbao” de 1737, las cuales estarían vigentes hasta la promulgación del Código de 1829. Éstas estaban influidas por las Ordenanzas de Colbert, e incluso las supera en algunos aspectos pues se recogen en un solo cuerpo el derecho mercantil, terrestre y el marítimo

Fueron las Ordenanzas de Bilbao las que sirvieron de base para regular los actos de comercio en México como país, no como colonia, disposiciones que contenían disposiciones tanto de Derecho Mercantil como de Derecho Marítimo, hasta el año de 1884.

En el año 1854, se promulgó el primer Código de Comercio mexicano, conocido con el nombre de "Código de Lares", el cual abarcaba disposiciones sobre el Derecho Marítimo Nacional. Este Código dejó de aplicarse en 1855, aunque posteriormente en tiempos del imperio (1863) fue restaurada su vigencia. En esos intervalos continuaron aplicándose las viejas ordenanzas de Bilbao.

Con fecha 2 de Febrero de 1929, se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, interior del Puerto y Fluvial de la República.

El 11 de Diciembre de 1930, se publica en el Diario Oficial de la Federación, la Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional.

El 21 de Noviembre de 1963, se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, Ley que deroga los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio, que contenía lo relativo al Derecho Marítimo.

Asimismo, con fecha 29 de Diciembre de 1970, se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley que crea a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, con el objeto de regular las actividades de los puertos nacionales.

Con fecha 8 de Enero de 1981, se crea la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

El 19 de Julio de 1993, se publica la Ley de Puertos, mediante la cual se abroga la Ley que crea a la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos y se deja sin efectos el artículo 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación por cuanto hace a puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como a servicios portuarios.

Se crea la citada Ley con el fin de regular los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

El 23 de Noviembre de 1993, se expide la Ley de Navegación y se publica el 4 de Enero de 1994.

Con esta disposición se abrogan las siguientes disposiciones: La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, del 8 de Enero de 1981, y sus reformas; Ley Sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, interior del Puerto y Fluvial de la República, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 2 de Febrero de 1929; La Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional; La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con excepción de los artículos 222 al 232 y 234 al 250; Los artículos 1º fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y los artículos 19, en lo que se oponga a la Ley, 21, fracciones XIII y XVI a XVIII, 641 a 944, 1043, fracciones III, V, VII y VIII, y 1044 del Código de Comercio.

El 1º de Junio de 2006, se publica en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se expide la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la cual entró en vigor el 1º de Julio de ese mismo año.

Por virtud de dicha Ley, se deroga la Ley de Navegación publicada el 4 de Enero de 1994 y sus reformas de 23 de Enero de 1998 y 26 de Mayo del 2000, así como la Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial de la Federación del 21 de Noviembre de 1963.

Respecto a los antecedentes del Derecho Marítimo en materia constitucional, tenemos a las Cortes de Cádiz, aprobada el 19 de marzo de 1812, la cual señalaba lo siguiente:

Artículo 222.- Los secretarios del despacho serán siete, a saber: El secretario del despacho de Estado. El secretario del despacho de la Gobernación del Reino para la Península e Islas adyacentes. El secretario del despacho de la Gobernación del Reino para Ultramar. El secretario del despacho de Gracia y Justicia. El secretario del despacho

de Hacienda. El secretario del despacho de Guerra. El secretario del despacho de Marina. Las Cortes sucesivas harán en este sistema de secretarías del despacho la variación que la experiencia o las circunstancias exijan.

Artículo 261.- Toca a este Supremo Tribunal:

Primero. Dirimir todas las competencias de las audiencias entre sí en todo el territorio español, y las de las audiencias con los tribunales especiales, que existan en la Península e Islas adyacentes. En Ultramar se dirimirán éstas últimas según lo determinaren las leyes.

Artículo 278.- Las leyes decidirán si ha de haber tribunales especiales para conocer de determinados negocios.

Destacan también los Sentimientos de la Nación del 14 de septiembre de 1813, que establecelo siguiente:

Artículo 16. Que nuestros Puertos se franqueen a las Naciones extranjeras amigas, pero que éstas no se internen al Reino por más amigas que sean, y sólo haya Puertos señalados para el efecto, prohibiendo el desembarco en todos los demás señalando el 10 por 100 u otra gabela a sus mercancías.

Otra muestra la tenemos en la Constitución Federal de los Estados Unidos Mexicanos del 4 de octubre de 1824, que establece en su artículo 137, 6° las atribuciones de la Corte Suprema para conocer de los asuntos marítimos, numeral que reza:

Artículo 137. Las atribuciones de la Corte suprema de justicia son las siguientes.

.....

6 o De las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, y contrabandos; de los crímenes cometidos en alta mar.

Asimismo, en su artículo 142, determina que a los tribunales de circuito corresponde conocer de las causas de almirantazgo, presas de mar y tierra, contrabandos, crímenes cometidos en alta mar.

Otro antecedente que pone de manifiesto la importancia de los asuntos en materia marítima la tenemos en las Bases Orgánicas de la República Mexicana de 1843, de carácter centralista, señala en su artículo 118, las atribuciones de la Corte Suprema de Justicia en los asuntos marítimos, numeral que a la letra dice:

“Artículo 118.- Son facultades de la Corte Suprema de Justicia:

...

VII. Conocer de las causas llamadas de almirantazgo, presas de mar y tierra, y crímenes cometidos en alta mar”.

En 1847, se regresa a los principios básicos de la constitución de 1824, por lo que la Reforma Liberal de 1855 de Don Benito Juárez, da lugar a la Constitución de 1857, en cuyo artículo 97 fracción II, se dispone que:

Artículo 97.- Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

I. ...

II. De las que versen sobre derecho marítimo.

Finalmente, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917, se establece de manera clara que el Congreso cuenta con la facultad de dictar las normas jurídicas relativas al Derecho Marítimo.

En efecto, el artículo 73 constitucional refiere que:

Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

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

Por su parte, el artículo 104 de la Carta Magna, dispone expresamente que los tribunales de la Federación conocerán de las controversias que surjan respecto al Derecho Marítimo, al señalar que:

Artículo 104.- Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

II.-De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo;

Países como Chile, Panamá y Venezuela cuentan con Tribunales marítimos, al servicio los 365 días del año, las 24 horas del día, en cambio, en México no existe dentro de la Rama Judicial la especialidad de Derecho Marítimo, situación que pone en desventaja a nuestro país frente a otros en donde ya se ha implementado la jurisdicción Marítima al interior del órgano judicial.

En México, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la que se encarga de los asuntos marítimos de carácter administrativo, y en caso de las controversias judiciales se recurre a los tribunales civiles y mercantiles de las circunscripciones judiciales respectivas.

La especialización judicial se ha venido explicando desde la óptica de la división o distribución del trabajo, de forma que se crean tribunales especializados para conocer determinadas materias que requieren por parte del órgano jurisdiccional conocimientos cualificados o especiales.

Debido a que el derecho marítimo al poseer sus propias doctrinas, principios e instituciones que lo convierten en una rama independiente dentro de la ciencia del derecho, necesita para su aplicación un órgano jurisdiccional privativo que tenga a su vez competencia en la resolución de conflictos surgidos del comercio marítimo para obtener como resultado una ágil, correcta, pronta y cumplida aplicación de la ley.

Es aquí donde se requiere la institución jurídica del tribunal marítimo, con jurisdicción y competencia para la resolución de controversias surgidas de la actividad marítima, con competencia en las aguas donde el Estado ejerce su soberanía y las cuales sirven de tránsito para ese comercio, tanto nacional como internacional; entre sujetos específicos como lo son el armador, el capitán, la tripulación, los transportistas, los cargadores, los destinatarios, pasajeros, agentes de buques, aseguradores y terceras personas afectadas a esta actividad marítimo comercial.

En este tribunal se le daría poder al juez y capacidad para administrar justicia y aplicarla en casos determinados cuando así sea conveniente, lo cual se traduce en que todo juez marítimo, posea los mismos poderes y facultades de los demás jueces, solo que en este caso dirigidos a resolver conflictos concernientes a su jurisdicción marítima derivados del tráfico y comercio marítimo.

En la actualidad, no obstante que nuestra Constitución federal hace referencia al Derecho Marítimo no existen tribunales ni Juzgados especializados en el área marítima en nuestro país, sin embargo, considerando su importancia debe establecerse la jurisdicción especializada en Derecho Marítimo.

Es indudable que México tiene un alto potencial en el comercio mundial por la vía marítima, con una participación cada vez mayor a consecuencia de los tratados de libre comercio que ha signado nuestro país, y particularmente en el Golfo de México tenemos una gran industria consta afuera, en la producción de hidrocarburos y gas, cuyo desarrollo principal es en base a los buques obligándonos a estar preparados legalmente.

No debemos olvidar que la soberanía de una nación se extiende a sus costas y un poco más allá, situación que debe quedar plasmada en su cuerpo jurídico para que las demás naciones conozcan cuáles son las reglas que deben seguirse en las áreas que constituyen el cuerpo físico de la nación.

En nuestro país, contamos con una ley de puertos actualizada, una ley de navegación y comercio marítimos que esta mostrando apenas los efectos de su promulgación en el 2006, hay intentos serios por reactivar la marina mercante mexicana, sin embargo hace falta una autoridad jurisdiccional que conozca, tramite y resuelva las causas que surjan como consecuencia del comercio y tráfico marítimo en las Zonas Marinas Mexicanas, permitiendo especializar a juzgadores en esta materia, para estructurar un sistema legal y específico de conflictos marítimos sin tener que recurrir a aplicaciones supletorias de otras materias como ocurre actualmente en nuestro país.

Al crearse los tribunales marítimos, los litigios originados de la actividad marítima serán resueltos por estos, permitiendo a través de jueces especializados en la materia una mayor eficacia en la impartición de justicia de cuestiones específicas dentro de las zonas marinas mexicanas.

En nuestra opinión, la enorme cantidad y diversidad de juicios que son tramitados ante los juzgados y tribunales del orden civil, justifica la creación de un tribunal marítimo para conocer de los asuntos mercantiles marítimos; ya que la ley aplicable en los litigios marítimos es la Ley Procesal Civil y Mercantil como también el Código de Comercio o el Código Laboral que en su contenido se regulan situaciones relacionadas con este aspecto, lo cual no es adecuado por estar dispersas estas regulaciones.

Tales afirmaciones nos hacen arribar a lo siguiente:

El carácter particularista del Derecho Marítimo que tiene esta disciplina jurídica a través de su evolución histórica universal y nacional, producto además de las necesidades cada vez más evidentes del comercio a través de las rutas marítimas, lo caracterizan como un derecho independiente de otras disciplinas del Derecho, por ello en nuestro país su separación del Código de Comercio y de la Ley General de Vías de Comunicación y su especificación en las Constituciones que han regido la vida jurídica de nuestro país.

También debemos destacar su sistema de resolución de conflictos entre particulares o entre éstos y la autoridad marítima, el cual se dirige más a la conciliación de los intereses en conflicto que a la controversia, y que procura más que el ejercicio de la justicia en su sentido estricto, la solución del conflicto en aras de la continuación de la actividad marítima.

En atención a todo lo anterior, deviene incuestionable la necesidad de que en el Poder Judicial existan juzgadores especializados en el rubro marítimo para resolver las controversias de la propia actividad, motivo por el cual resulta imperativo para el buen cauce de los procedimientos en los que se ha de aplicar el Derecho Marítimo que se contemple en la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación los juzgados con competencia para la interpretación y aplicación del Derecho Marítimo, lo cual consideramos sin duda, generará una atmósfera de confianza en torno a la administración de justicia en los temas marítimos, amén de que con ello, estaríamos dando cumplimiento al artículo 104 fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que establece: “Corresponde a los tribunales de la Federación conocer:... II.- de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo”.

Finalmente, vale la pena destacar que con la aprobación de la presente iniciativa de reforma a la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, será un paso firme para que los marinos mercantes vean concretadas sus aspiraciones de contar con un Poder Judicial que ventile de manera especializada todas y cada una de las controversias que versen sobre el Derecho Marítimo.

Por lo anteriormente expuesto, me permito someter a consideración de esta Honorable Soberanía el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

ÚNICO.- Se adiciona un artículo 55 Bis a la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, para quedar como sigue:

55 Bis. Los jueces de distrito en materia marítima conocerán:

I. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo, y

II. De los juicios de amparo que se promuevan contra leyes y demás disposiciones de observancia general en materia marítima, en términos de la Ley de Amparo.

TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

SEGUNDO.- La creación de los tribunales marítimos se arreglará al presupuesto y marco legal del Poder Judicial Federal.

Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores, a 25 de Noviembre de 2010.

Atentamente

Sen. Sebastián Calderón Centeno