

CON PUNTO DE ACUERDO, POR EL CUAL SE SOLICITA AL PODER JUDICIAL POR CONDUCTO DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA ANALICE LA NECESIDAD Y, EN SU CASO, DETERMINE LA VIABILIDAD DE CREAR UN TRIBUNAL ESPECIALIZADO EN MATERIA MARÍTIMA, A CARGO DE LA DIPUTADA MARIANA DUNYASKA GARCÍA ROJAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PAN

La que suscribe, diputada **Mariana Dunyaska García Rojas**, en nombre del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con fundamento en los artículos 58, 59 y 60 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, me permito presentar a la consideración de esta Soberanía, proposición con punto de acuerdo por la que **se solicita al Poder Judicial por conducto del Consejo de la Judicatura que valore la posibilidad de crear un Tribunal Especializado en Materia Marítima**, al tenor de las siguientes:

Consideraciones:

I. Preámbulo

El tránsito del medioevo a la modernidad fue desarrollado en el marco de cambios sociales, demográficos, políticos, jurídicos y económicos especialmente entrelazados. La conformación de los Estados modernos estuvo asociada a la revitalización comercial¹ - que tuvo precedentes bajomedievales, pero lejos de las dimensiones que adquiriría en la modernidad -, que impulsó la reapertura y desarrollo de nuevas rutas para el tráfico de mercancías. De ahí que estos "primitivos Estados modernos"², en gran medida fueran consolidados bajo la política económica del mercantilismo, asociada no sólo a la actividad comercial, sino a la explotación de las primeras grandes potencias europeas, sobre los territoriales en los que impusieron su dominio.

Ante estas nuevas condiciones económicas, políticas y sociales, se impuso la necesidad de desarrollar también novedosas instituciones jurídicas, tanto para regular las relaciones de derecho internacional, como para atender a las exigencias de la dinámica comercial, ahora con una importante impronta de desarrollo marítimo y transcontinental.

Como es reconocido, "la empresa colombina se proyecta desde sus inicios como una empresa comercial en busca de una nueva ruta marítima, hacia los países asiáticos..."³, lo que llevó, desde finales del siglo XV, a la intensificación, en las relaciones de tráfico marítimo entre España y los territorios de América, hasta el punto de consolidar lo que se identificó como la "Carrera de Indias". Es en este contexto en el que surgen las primeras instituciones modernas especializadas en la

¹ Cfr. PÉREZ RAMÍREZ, Enrique, *Tribunal Marítimo Central 1963-2017*, Ministerio de Defensa, España, 2017, p.22

² Cfr. VAN DÜLMEN, Richard, *Los inicios de la Europa moderna*, undécima reimpression, Serie Historia Universal Siglo XXI, n.24, Siglo XXI, México, 2009, pp. 154, 164 y ss.

³ CRUZ BARNEY, Oscar, *El riesgo en el comercio hispano-indiano: préstamos y seguros marítimos durante los siglos XVI a XIX*, IJ-UNAM, México, 1998, p.1. Cfr. tb. ESQUIVER OBREGON, T., *Apuntes para la Historia del Derecho en México*, T. I, segunda edición, Porrúa, México, 1984, p.279.

resolución de conflictos relativos al tráfico marítimo, tanto en la península hispánica, como posteriormente, en territorios novohispanos.

II. Antecedentes Españoles de tribunal marítimo.

Desde el siglo XI, con las cruzadas, la reactivación comercial lleva al desarrollo de la regulación marítima, especialmente mediante la recopilación de usos, costumbres y sentencias dictadas en la materia. Desde ese entonces, se comienzan a desarrollar regulaciones e instituciones encargadas de conocer sobre los conflictos marítimos, esencialmente en el ámbito comercial. Para resolver este tipo de disputas, dos fueron las instituciones principales que tuvieron paulatino desarrollo:

1) Por un lado, se da el desarrollo de diversos Consulados⁴, que eran grandes "corporaciones profesionales que ... tenían como función la defensa de los intereses económicos de sus miembros... los agremiados eran los mercaderes residentes que llenaban los requisitos de edad, propiedad y ocupación "⁵. El primero de ellos el de Barcelona (1234), con potestad normativa y jurisdiccional; posteriormente el Consulado de Valencia (1283). A par de éstos, desde el siglo XIII aparecieron cofradías de mareantes que algunas veces se unieron (como sucedió entre Santander y Fuenterrabía, para formar la Hermandad de las Marismas), cuyos integrantes, como los alcaldes de mar, conocieron de pleitos comerciales. Esas cofradías comenzaron a decaer para los siglos XV y XVI y, en Castilla, se establecieron los primeros Consulados con jurisdicción tanto para el comercio terrestre como marítimo.

El comercio de Indias que giró la centralidad comercial hacia el Atlántico, también llevó a los Reyes Católicos a crear en 1494 un Consulado en Burgos (primero creado en Castilla), que fue referente de los siguientes y conocía de disputas mercantiles, con facultades para imponer castigos de carácter civil o administrativo Para 1511, el rey Fernando creó el Consultado de Bilbao, siguiendo el modelo del de Burgos y en 1539, el rey Felipe II creó el Consulado de Cargadores a Indias de Sevilla. En la real provisión que sustentaba este último, se estableció la integración por un prior y dos cónsules electos de entre los mismos comerciantes, asignando facultades para conocer de diferencias relativas al tráfico de mercancías de o para las Indias ("incluyendo fletes, seguros, sociedades, contratos y comisiones "). Con el incremento del comercio se crearon "más consulados en Madrid (1632), San Sebastián (1682), La Coruña, Santander... Cádiz (1717) Barcelona (1758), Valencia (1762), Sevilla (1784) (Pérez, 2017:31). Se crearon también 8 consulados en América y uno en Manila (1828).

Además de las mencionadas, los consultados tenían competencia en casos de naufragios, mantenimiento de la propiedad de bienes salvados, obligación de ayudar a recuperar personas y

⁴ "Consulados: Asociaciones o gremios de mercaderes. Existieron dos tipos: los Consulados del mar (que agrupaban a comerciantes marítimos) y los Consulados comunes. Su función más importante fue que ostentaron ciertas facultades jurisdiccionales en las materias de su especialidad, hasta su supresión en el siglo XIX" ALVARADO PLANAS, Javier, et. al, *Temas de Historia del Derecho y de las Instituciones*, 2a edición, UNED, España, 2000, p.546.

⁵ Cruz Barney, Ob. Cit. 2002; 303-304

bienes, procedimiento de recuperación de carga o efectos en la costa. Sus procedimientos, sumarios, "eran muy simples y rápidos, sin participación de abogados, "solamente la verdad sabida y la buena fe guardada, como se debe hacer entre mercaderes"⁶

2) Por otro lado, la Casa de Contratación de Sevilla, organismo que controlaba y dirigía el tráfico hispano-indiano, cuyas primeras ordenanzas fueron emitidas por los reyes católicos en 1503. Dentro de las funciones de la Casa de Contratación siempre en materia de comercio, "debían hacer cumplir las disposiciones que se deban para la navegación, trato y comercio de Indias, con jurisdicción civil y criminal: conocían de los delitos cometidos en los viajes de ida y vuelta en aquel tráfico, desde que salían los barcos hasta su descarga, y en materia de huertos, desde que se entregara a la Casa el oro, la plata o las otras mercancías; pero si la pena fuere de muerte o mutilación, la Casa sólo debía aprehender a los reos y ponerlos a disposición de los tribunales comunes. en los negocios de particulares relacionados con contratos celebrados en Indias, conocía, a elección del actor, la Casa o los jueces de Sevilla; pero en los casos de dueños y maestros de naves y gente de mar, sólo la Casa tenía jurisdicción".⁷

Esta Casas sirvió de modelo a las diversas aduanas establecidas en los puertos de importancia de América. Para 1543, anexo a la Casa de Contratación, Carlos V ordenó la formación de un consulado de comerciantes denominado *Universidad de Cargadores de las Indias*, y para 1580, Felipe II creó el Correo Mayor como dependencia de esta Casa de Contratación. El propio Felipe II dotó a la Casa de tres jueces letrados para negocios de justicia civil o criminal relacionados con el tráfico de Indias. Como organismo de carácter mercantil, tenía una triple misión: dirigir el comercio y navegación, constituirse como tribunal mercantil y ser una institución científica que resuelve problemas marítimos y cartográficos ⁸.

III. Antecedentes novohispanos

Bajo la línea e influencia de los precedentes españoles y en el contexto referido de la Carrera de Indias, en la América novohispana se desarrollaron instituciones especializadas para resolver conflictos relacionados con el comercio marítimo, esencialmente a través de la referida figura de los Consulados. Este tipo de instituciones es considerada por los especialistas como parte de la Justicia extraordinaria (correspondiendo la justicia ordinaria a gobernadores, corregidores y alcaldes - mayores, ordinarios e indígenas -). Era extraordinaria en tanto correspondía a fueros personales y, como en el caso, de grupo (los comerciantes).

⁶ Pérez, Ob. cit. 2017, p. 34.

⁷ ESQUIVEL OBREGO, T., *Apuntes para la Historia del Derecho en México*, T. I, segunda edición, Porrúa, México, 1984, p. 278-289.

⁸ Cfr. DE LA TORRE RANGEL, Jesús Antoni, *Lecciones de Historia del Derecho Mexicano*, Porrúa, México 2016, pp. 133-134.

Fue a finales del siglo XVI cuando en la Nueva España se planeó e impulsó la formación de un gremio propio separado del de Sevilla: el **Consulado de la Ciudad de México**. Para "el 15 de junio de 1592 se emitió la carta constitutiva del primer gremio mercantil hispanoamericano", cuyas ordenanzas definitivas fueron ratificadas por la Corona hasta 1604 y publicadas en 1636 (rigiéndose por las ordenanzas de Burgos y Sevilla hasta este momento. A este consulado siguió el de Lima, mediante cédula de 29 de diciembre de 1593, aunque inició funciones en febrero de 1613. Posteriormente se erigió el Consulado de Filipinas y más tarde el de Manila. Para 1778, con Carlos III, se crearon nuevos consulados, pero no fue sino hasta 1793 que a los Consulados de México y Lima se suman el de Caracas y Guatemala y para 1794-95, se crearon los Consulados de Buenos Aires, La Habana, Cartagena, Chile, **Guadalajara y Veracruz**.

Este último destaca por la importancia que el puerto de Veracruz adquirió en la segunda mitad del siglo XVIII, por el comercio con Yucatán y Guatemala, lo que llevó a los mercaderes de este puerto a solicitar el establecimiento de un Consulado independiente del de la Ciudad de México. En Guadalajara también la solicitud proviene de un grupo de comerciantes en este caso apoyado por dos regidores y un alcalde, bajo el argumento de que el Consulado de México se encontraba muy distante para resolver las controversias mercantiles de los comerciantes de Guadalajara, lo que permitió su creación aunque se extinguió en 1824. A estos, ya en el México independiente, se sumó el Consulado de Puebla (1821) que no obstante desapareció apenas tres años después.

"Una característica fundamental de un Consulado era la existencia de un tribunal propio e independiente, capacitado para decidir las cuestiones planteadas ante él por los miembros de la comunidad mercantil"⁹.

El caso particular del Consulado de México (o Consulado de la Nueva España), es representativo, pues sus ordenanzas se dirigían a regular su integración y organización y a determinar los procedimientos a seguir ante el mismo. Por ello, los especialistas opinan que "el único propósito expreso de las cédulas que crearon los consulados de México y Lima era el de proporcionar una corte mercantil, pero la estructura de tribunal de consulado suponía la organización de una universidad de los mercaderes, o gremio"¹⁰.

La integración completa del Consulado de México era: un prior, dos cónsules, consejeros, cinco diputados, treinta electores, escribano, asesor letrado (uno o dos para las causas), procurador, letrado, solicitador, agente, alguacil, portero y receptor ¹¹, recayendo en el prior y los cónsules la función de administración de justicia. Por ello, éstos tenían la consideración de jueces reales y de sus resoluciones conocía el juez de alzada que en México era un oidor de la Real Audiencia designado por el virrey, quien debía resolver acompañado de dos mercaderes por él seleccionados.

⁹ Cruz Barney, ob cit. p. 310.

¹⁰ Ob cit. p. 311

¹¹ Cfr. Cruz Barney, ob. cit.. p. 312

La real cédula de 1592 que creó el Consulado de México, da cuenta de la naturaleza de esta institución y de las necesidades que pretende atender: "a raíz del gran crecimiento en que ha venido la contratación y comercio de estos reinos, e de los del Pirú, Islas Filipinas, provincias de Yucatán, e otras partes de la dicha Nueva España, y de ella para los dichos reinos y provincias, habían sucedido, y cada día sucedían muchos pleitos, y debates, dudas y diferencias, en resulta de cuentas de campaña, consignaciones, fletamentos, e seguros, riesgos, averías, mermas, y corrupciones, daños, quiebras, faltas, y otras contrataciones tocantes y concernientes a el dicho comercio... cuya resolución, composición e inteligencia era propia de mercaderes, por lo que de llevarse a los tribunales ordinarios de la justicia real se provocarían continuos inconvenientes y atrasos en las negociaciones de este comercio. Por lo anterior, aprobada la solicitud de los mercaderes de la ciudad de México... para organizarse en un tribunal o Consulado de comerciantes como los de Burgos y Sevilla que pudiese conocer de todos los negocios y causas concernientes a su trato, y para elegir a su prior y cónsules, que actuasen como jueces; la disposición sería confirmada poco después por otra cédula real...."¹²

Determinado así el procedimiento ante este tribunal especializado es descrito como sigue: "el prior y dos cónsules debían escuchar la demanda hecha por el actor y la defensa por el demandado para que dicho Prior y Cónsules entiendan el caso, y colijan parte de la razón que cada uno tiene. Inmediatamente después se debía buscar llegar a un arreglo o conciliación entre las partes, y si no se lograba, se procedía nuevamente a escuchar las partes, ya sea en forma oral o por escrito, sin la participación de abogados..."¹³ esto permitía la brevedad del procedimiento que debía resolverse con la mayor celeridad.

En México, como se advirtió, este tipo especial de justicia extraordinaria especializada funcionó, bajo el modelo español durante toda la época novohispana, pero al igual que en España dejó de funcionar en el siglo XIX, para dirigir en nuestro país el conocimiento de estos asuntos hacia los tribunales federales.

IV. Otras experiencias.

Tribunales Marítimos de Panamá¹⁴

¹² ESCAMILLA GONZALEZ, Iván, "Mercaderes y Caballeros: El comercio y el consulado de la Ciudad de México del siglo XVI al XVII", *Los intereses Malentendidos. El consulado de comerciantes de México y la Monarquía Española, 1700-1739*, IJ-UNAM, 2011, PP.27-76

¹³ Cruz Barney, ob cit. p. 313.

¹⁴ información consultada en internet en: <https://www.monografias.com/trabajos81/tribunales-maritimos-panama/tribunales-maritimos-panama.shtml> el 27 de septiembre de 2019.

Esta Jurisdicción es de suma importancia para atender los problemas que pueden surgir en materia de tránsito marítimo y poner en perjuicio o vulnerar los intereses de las naves.

Los Tribunales Marítimos de la República de Panamá, están regulados y organizados mediante la Ley 8 del 30 de marzo de 1982, dentro del cual los Tribunales son especiales. Panamá, juega un papel sumamente importante en lo concerniente a asuntos marítimos internacionales.

Hasta el año 2001, sólo existía un solo Tribunal Marítimo, sin embargo, ese año se reforma el Código Judicial mediante Ley 23 del 1 de junio del 2001 y se crea el II Tribunal Marítimo que consta de la misma jurisdicción y jerarquía que el I Tribunal, ambos establecidos en el mismo lugar, siendo totalmente independientes, uno de otro.

Antes de la reforma de 1986, los Tribunales Superiores del Distrito Judicial, Ramo Civil, conocían de las apelaciones de las resoluciones dictadas por el Tribunal Marítimo de Panamá.

La distribución de los procesos entre el Primer Tribunal Marítimo y el Segundo Tribunal Marítimo, se hará mediante acuerdo de reparto para una distribución equitativa de trabajo.

Concepto

Jurisdicción: es la potestad soberana del Estado para administrar justicia, a través del Órgano Judicial y caracterizada por su unidad y exclusividad. La Real Academia Española, la define como el "poder o autoridad que tiene uno para gobernar y poner en ejecución las leyes o para aplicarlas en juicio".

Definiremos la jurisdicción marítima, como la facultad genérica de administrar justicia que tiene los jueces de ésta materia, especialmente, aplicada a conocer y sustanciar causas de naturaleza marítima, dentro del marco territorial, funcional, material y jerárquico definido en la ley. Esto significaría que todo juez marítimo posee los mismos poderes y facultades de los demás jueces, sólo que dirigidos a resolver litigios donde se ven involucrados los buques o sus elementos conexos.

Para finalizar, damos una definición dada por la Ley dentro del artículo 17, el cual dice:

"Los Tribunales Marítimos tendrán competencia privativa para conocer de las causas que surjan de los actos de comercio marítimo y tráficos marítimos ocurridos dentro del territorio de la República de Panamá, en su mar territorial, las aguas navegables de sus ríos, lagos y en las aguas del Canal de Panamá".

Características

- Soberano, Exclusivo y Público.
- General:
- Unitario:

- Permanente:
- Definitivo:
- Independiente:
- de Especial:

Principios procesales

- Oralidad:
- Lealtad Procesal:
- Congruencia:
- Organización jurisdiccional

La Jurisdicción Marítima está compuesta y organizada de la siguiente manera:

- La Corte Suprema de Justicia
- El Primer Tribunal Marítimo, es creado mediante la Ley 8 de 31 de marzo de 1982. Con sede en Ancón, el cual está bajo el mando de un Juez que actualmente es el Magistrado Calixto Malcom.
- El Segundo Tribunal Marítimo, éste es una figura nueva, el cual nace con la Ley 23 de 2001, igualmente, con sede en Ancón, consta de un Juez que actualmente, está bajo el mando de la Jueza Gisela Agurto.

Ambos Tribunales, tienen la misma jerarquía, son independientes uno del otro y se admite en ciertos casos interponer ante la Sala Primera de lo Civil.

Conclusión

La jurisdicción, como mencionamos, es la autoridad que tiene uno para gobernar o para aplicar las leyes en juicio, y de esto podemos decir que la importancia principal de la jurisdicción marítima, es que permite tramitar los casos con la especialidad requerida y en una forma más ágil.

El tribunal marítimo hizo uso de una ley para crear otro, dado que no se daba a vasto con tantos trámites y ambos tribunales son los encargados de administrar justicia en asuntos marítimos que ocurran en el mar territorial dentro y fuera de nuestra jurisdicción y que tiene todas las aguas incluyendo las del Canal de Panamá.

Existen diversas razones por la cual éste tribunal es único, se dice de esta manera, ya que su soberanía es una sola, es totalmente infraccionable e independiente de tomar sus propias decisiones en la materia correspondiente. Solo existe una primera instancia que es ante la Sala Primera de lo Civil, no existen municipalidades dentro de éste.

Sus leyes son totalmente aplicables y ejecutadas. Podemos concluir diciendo que este es el único Tribunal que consta de una sola instancia y que actúa de manera independiente.

Tribunal Marítimo en el Reino Unido (Admiralty court)¹⁵

El Tribunal está incorporado en la división de banca de la Reina del Tribunal Supremo y se ocupa de cuestiones tales como el salvamento y los daños causados por colisiones entre buques.

Las cortes del Ministerio de Marina de Inglaterra datan, por lo menos, de 1360, durante el reinado de Edward III. En esa época había tres tribunales de este tipo, nombrados por almirantes responsables de las aguas al norte, al sur y al oeste de Inglaterra. En 1483 estos tribunales locales fueron amalgamados en un solo Tribunal superior de Almirantazgo, administrado por el señor Alto Almirante de Inglaterra. El señor Alto Almirante nombró directamente jueces a la corte, y podría retirarlos a voluntad y esto fue enmendado de 1673, con nombramientos cayendo dentro del ámbito de la corona, y de 1689 jueces también recibieron un estipendio anual y un grado de tenencia, manteniendo sus posiciones sujetas a la entrega efectiva de sus deberes más que al placer del Señor Almirante.

Durante el período después de la guerra francesa e India, los tribunales del Almirantazgo se convirtieron en una cuestión que era una parte de la tensión de levantamiento entre el Parlamento británico y sus colonias americanas. Comenzando con la proclamación de 1763, estos tribunales fueron dados jurisdicción sobre una serie de leyes que afectaban a las colonias. La jurisdicción se amplió en actos posteriores del Parlamento, como la ley de estampillas de 1765.

Las objeciones de los colonos se basaron en varios factores. Los tribunales podrían intentar un caso en cualquier parte del imperio británico. Los casos que implicaban a comerciantes de Nueva York o de Boston fueron oídos con frecuencia en Nova Scotia y a veces incluso en Inglaterra. El hecho de que se pagara a los jueces basándose en parte en las multas que gravaban y se pagara a los oficiales navales por traer casos “exitosos” condujo a abusos. No hubo juicio por jurado, y las normas de pruebas fueron menores que en los tribunales penales, el último que requiere pruebas “más allá de la duda razonable “. El objetivo del gobierno era mejorar la efectividad de los ingresos y las leyes de impuestos especiales. En muchos casos pasados, los contrabandistas evitarían impuestos. Incluso cuando fueron capturados y llevados a juicio, los jueces locales absolvieron con frecuencia a los comerciantes locales populares que consideraban injustamente acusados por un recaudador de impuestos impopular. Los casos fueron decididos por los jueces más bien que los jurados.

En 1875, las jurisdicciones “testamentaria” y “Almirantazgo” fueron transferidas, respectivamente, a la división de Cancillería y a la nueva “corte del Almirantazgo” (un subconjunto de la división de banca de la reina del Tribunal Supremo). Estrictamente hablando, ya no había una “Corte del Almirantazgo” como tal, pero la jurisdicción del Almirantazgo asignada por la Ley de Tribunales

¹⁵ Información consultada en internet en: <https://leyderecho.org/tribunal-maritimo-central/>, el 27 de septiembre de 2019.

superiores de 1981 fue (y es) ejercido por el juez del Almirantazgo y otros jueces de la corte comercial autorizados.

Hoy la jurisdicción del Almirantazgo es ejercida por el Tribunal Supremo de Justicia del Reino Unido. Las leyes de almirantazgo que se aplican en este Tribunal se basan en la ley del mar basada en la ley civil, con adiciones estatutarias y de Common Law. La corte del Almirantazgo ahora se encuentra en el "Rolls Building."

Tribunal de Justicia: Prize Court

El Tribunal Marítimo también se sienta como un Prize Court, en el que la capacidad que tiene jurisdicción en materia de captura en el puerto o en la tierra si la captura ha sido efectuada por una fuerza naval o una fuerza naval mixta y militar. La corte puede también intentar cualquier pregunta referida le por el Consejo privado referente al booty de la guerra; es la propiedad capturada por las fuerzas terrestres.

Escocia

La corte escocesa del Ministerio de Marina perdió su jurisdicción del Premio al Tribunal de Marina inglés en 1825, y en 1830 su jurisdicción civil y criminal fue transferida respectivamente al Tribunal de Reunión y al Tribunal Superior de Justiciary. La Ley Marítima de Escocia es la misma que la de Inglaterra.

Los expedientes más tempranos de la corte escocesa, sostenido en la casa del registro del oeste en Edimburgo, indican que las sentadas eran un acontecimiento regular por lo menos en 1556. Se labraron a los jueces "Almirante del juez" y la cita recibida en las manos del alto almirante escocés para oír las materias que afectaban a la marina de guerra real de Escocia así como los conflictos mercantiles, Corso y del dinero del premio. A partir del 1702, el juez de la corte también fue autorizado para nombrar a los diayudéisdos para que oyeran asuntos menores o para su ausencia.

La carga de trabajo de la corte escocesa fue pequeña hasta mediados del siglo XVIII, y los jueces no escucharon más de cuatro asuntos en cada sesión. Después de que el 1750s el volumen de casos se levantara hasta por 1790 era necesario mantener un diario de las decisiones. El crecimiento de los casos se relacionó con el aumento de las distribuciones en relación con los incumplimientos de la carta, incluyendo los maestros del buque que buscaban indemnización por flete y comerciantes no pagados que demandaban daños a bienes o cuotas inesperadas de puerto. Los casos reflejaron las principales industrias marinas de Escocia, incluyendo el transbordo de azúcar y tabaco y la exportación de pescado, carbón y granos secos. Un número menor de casos relacionados con el contrabando, principalmente el brandy, y los derechos de salvamento de los barcos naufragados en

las costas escocesas. La corte cesó la operación en 1832 y sus funciones fueron subsumidas en el Tribunal de sesiones, el Tribunal Supremo de Escocia para las controversias civiles.

Cinque ports

El único sobreviviente de las cortes independientes del Almirantazgo es el Tribunal de Marina para los puertos de Cinque, que es presidido por el juez oficial y el commissary del Tribunal de Marina de los puertos de Cinque. Esta oficina es normalmente llevada a cabo por un juez de la Corte Suprema que tiene el nombramiento de juez de Almirantazgo. La jurisdicción del Tribunal de Marina de las Cinque Ports se extiende desde Shore Beacon, Essex, a Redcliffe, cerca de Seaford, Sussex. Cubre todo el mar desde Seaford hasta un punto a cinco millas de cabo Grisnez en la costa de Francia, y la costa de Essex (y Birchington, cerca de Margate, Kent). La sesión completa pasada estaba en 1914. Según la práctica civil general, el Secretario puede actuar como diputado al juez, y el único papel activo del juez ahora es tomar parte en la instalación de un nuevo Lord Warden de las Cinque ports. La apelación de las decisiones de la corte recae en el Comité Judicial del Consejo privado.

Tribunales de Vicealmirantazgo

Para agilizar la administración del derecho marítimo, se concedió rutinariamente a las colonias británicas jurisdicción subsidiaria a través de tribunales independientes de Vice-Almirantazgo. Éstos eran cortes civiles con la energía de interpretar la legislación colonial, siempre que éstos no tuvieran conflicto con decisiones de la corte del Almirantazgo o ley marítima británica.

La primera corte del Vice-Almirantazgo en Australia fue establecida en la colonia de Nuevo Gales del sur en 1788. El primer vicealmirante era Arturo Phillip y el primer juez como Roberto Ross. La corte fue abolida en 1911 cuando el Tribunal Supremo de Nueva Gales del sur fue concedido la jurisdicción del Ministerio de Marina de la corte.

Una corte del Ministerio de Marina también fue formada en Nueva Escocia para intentar a contrabandistas y para hacer cumplir la ley del azúcar de 1764 a través de Norteamérica británica. De 1763 a 1765, cuando los contrabandistas estadounidenses fueron capturados, fueron juzgados por jueces corruptos que recibieron un porcentaje de los bienes confiscados si los acusados eran declarados culpables; por lo tanto, los acusados eran más que probables ser encontrados culpables.

Tribunal Marítimo en Estados Unidos

Por la Constitución de los Estados Unidos, según lo interpretado por el Tribunal Supremo de los Estados Unidos, la jurisdicción del Almirantazgo se extiende no sólo a la alta mar sino a los grandes lagos y ríos que los conectan y a todas las aguas navegables públicas de los Estados Unidos. Los Estados hace mucho delegaron la jurisdicción de sus viejas cortes del Vice-Almirantazgo al gobierno

federal. Esta jurisdicción comprende todos los contratos marítimos, agravios, lesiones o delitos. El Tribunal Supremo no tiene jurisdicción original en los casos de almirantazgo, y todos los casos se encuentran en primera instancia en los tribunales de distrito de los Estados Unidos. Una apelación sobre la ley y el hecho radica en los tribunales de la corte del circuito de apelaciones, y esta apelación es final, excepto en los casos en que se toca la jurisdicción de la corte, la construcción de un tratado, los casos de premio, la constitucionalidad de una ley estatal o federal, y casos de infame crimen, cuando el derecho de apelación es directo al Tribunal Supremo. Los tribunales de almirantazgo tienen jurisdicción también en casos de piratería y colisión y sobre crímenes y delitos cometidos sobre el mar dentro de la jurisdicción administrativa y marítima de los Estados Unidos.

En los Estados Unidos, los tribunales de distrito federales tienen jurisdicción sobre todas las acciones marítimas y del Almirantazgo. En los últimos años, un argumento de la conspiración no-históricamente-basado usado por los manifestantes del impuesto es que un corte americano que exhibe una bandera americana con una franja del oro es de hecho un “Tribunal del Almirantazgo” y por lo tanto no tiene ninguna jurisdicción. Los tribunales han descartado en repetidas ocasiones esto como frívolo. Sin embargo, las reglas de la práctica en la mayoría de la corte requieren cualquier desafío a la jurisdicción que se realizará inmediatamente antes de otras súplicas. Cualquier tribunal puede dictaminar sobre cualquier asunto, incluyendo el marítimo o el Almirantazgo, si es aplicable a los reclamantes. Si se hiciera un desafío exitoso a un proceso penal bajo la jurisdicción del Almirantazgo, el asunto sería despedido antes de que se pudiera entrar en una declaración.

V. México en la actualidad.

México es por naturaleza un país marítimo, ya que se encuentra ubicado entre los dos más grandes océanos del mundo: Atlántico y Pacífico. De acuerdo con el **Anuario estadístico y geográfico de los Estados Unidos Mexicanos 2017 del** Instituto Nacional de Geografía y Estadística (INEGI)¹⁶ tiene una Extensión Territorial de 1,964,375km²; la Longitud de la línea de costa es de 11,122 Km (Océano Pacífico: 7,828 y Golfo de México y Mar Caribe: 3,294 Km).

Un tercio de las mercancías que se transportan en México lo hacen por vía marítima. Nuestro país cuenta con 38 puertos, tanto de cabotaje como de altura: los de cabotaje atienden embarcaciones, personas y bienes de navegación entre puertos únicamente nacionales, mientras que los de altura lo hacen con puertos nacionales e internacionales.¹⁷

De acuerdo con la información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)¹⁸ el **Sistema Portuario Nacional** está integrado de la siguiente manera:

a) Administraciones Portuarias Integrales Federales

¹⁶ Información consultada el 10 de febrero de 2020, en internet en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/AEGEUM_2017/702825097912.pdf

¹⁷ Información consultada en internet en: <https://blog.grupoei.com.mx/principales-puertos-mexico> el 10 de febrero del 2020

¹⁸ Información consultada en internet en <http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/puertos-de-mexico/> el 10 de febrero de 2020

- Altamira
- Coahuila de Zaragoza
- Dos Bocas
- Ensenada
- Guaymas
- Lázaro Cárdenas
- Manzanillo
- Mazatlán
- Progreso
- Puerto Madero
- Puerto Vallarta
- Salina Cruz
- Tampico
- Topolobampo
- Tuxpan
- Veracruz

b) Administraciones Portuarias Integrales Estatales

- Baja California Sur
- Campeche
- Quintana Roo
- Tabasco
- Tamaulipas

c) Administraciones Portuarias Integrales FONATUR

- Cabo San Lucas
- Huatulco

d) Administraciones Portuarias Integrales Privadas

- Acapulco

En 1993, se inició una etapa de restructuración del sistema portuario mexicano con la integración de capital privado en la inversión física y en la administración de los puertos. Esta inversión ha generado la expansión de la infraestructura portuaria.

La discusión acerca de como considerar una región portuaria es amplia, su cálculo es complejo ya que requiere tomar en cuenta, por un lado, una extensión geográfica y, por el otro, las relaciones entre la región y el puerto tanto positivas como negativas y las relaciones sistémicas del puerto con otros puertos en la misma región. Inicialmente, para delimitar la extensión geográfica se utilizarán como regiones de estudio a los estados con litoral que disponen de infraestructura portuaria, considerando que los registros del crecimiento económico en México (PIB) se encuentran agregados por Estados, acotando así las regiones de estudio y su Producto Interno Bruto que se muestra en la siguiente tabla¹⁹

Tabla 2
Producto Interno Bruto de los estados de México con litoral, composición por sector y per cápita y su variación en el periodo de análisis (miles de millones de pesos a precios constantes 2008)

Entidad Federativa	PIB		Participación por sector del PIB			PIB per cápita*	
	2013	Variación**	Primario	Secundario	Terciario	2013	Variación***
Baja California	382,2	2.5%	2.9%	35.0%	62.2%	122,1	0.9%
Baja California Sur	99,9	6.4%	3.2%	25.5%	71.2%	150,4	1.7%
Campeche	631,1	-2.9%	0.6%	88.0%	11.4%	1,193.3	3.5%
Chiapas	229,5	1.5%	7.7%	28.6%	63.6%	48,8	1.8%
Colima	76,6	3.2%	4.9%	28.3%	66.8%	110,8	1.3%
Guerrero	186,5	2.3%	4.3%	22.1%	73.5%	53,2	2.3%
Jalisco	821,9	3.4%	5.4%	30.3%	64.3%	106,1	2.5%
Michoacán	299,9	2.3%	10.5%	23.8%	65.7%	66,3	2.5%
Nayarit	84,2	3.9%	7.6%	20.9%	71.5%	73,7	3.1%
Oaxaca	204,8	2.2%	6.1%	32.0%	61.9%	51,8	3.1%
Quintana Roo	206,0	5.9%	0.7%	13.2%	86.1%	142,3	0.8%
Sinaloa	268,8	2.8%	10.4%	21.3%	68.3%	92,3	1.8%
Sonora	394,1	5.1%	6.5%	43.9%	49.7%	138,7	1.5%
Tabasco	425,2	4.9%	1.2%	68.9%	29.8%	187,9	3.6%
Tamaulipas	402,2	2.5%	2.8%	38.0%	59.2%	120,5	1.6%
Veracruz	675,1	3.4%	4.4%	41.1%	54.5%	86,1	3.4%
Yucatán	189,9	3.7%	3.1%	31.0%	65.9%	92,5	2.1%
Total	5,578.3	2.1%	4.5%	41.0%	54.6%	115,7	2.1%

Fuente: elaboración propia con datos de Inegi (2013).

* En miles de pesos.

** Variación promedio anual del PIB calculada de 2003 a 2013.

*** Variación promedio anual del PIB per cápita de 1996 a 2013.

¹⁹ Información consultada en internet el 10 de febrero de 2020, en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v17n54/2448-6183-est-17-54-00337.pdf>

Entre los principales puertos mexicanos, destacan²⁰:

Ensenada

Su principal destino y origen es Estados Unidos, ya que tiene conexión con sus principales autopistas, así como con Tijuana, Tecate y Mexicali, lo que facilita la posibilidad de llegar hasta el sudoeste de EE.UU.

Altamira

La mitad de la carga tiene origen o destino en las zonas del norte (Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila). Por otro lado, el 28% de las mercancías procede o tiene como destino las regiones centrales de San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Querétaro.

Veracruz

Veracruz sirve principalmente a todos los puntos del centro y el sur de México a través de redes ferroviarias y autopistas bien conectadas, e incluso al estado de Illinois en Estados Unidos. Dada su estratégica localización en el Golfo, sus conexiones llegan hasta el norte, centro y sur de América, Europa y África.

Lázaro Cárdenas

Dispone de una nueva terminal semiautomatizada con capacidad para gestionar más de 1,2 millones de contenedores al año. Por su capacidad, sus instalaciones, su localización y conexiones clave en el mercado estadounidense, el puerto Lázaro Cárdenas es un punto neurálgico para el tráfico mexicano de contenedores. Está equipado y acondicionado para recibir buques Post-Panamax y gestionar carga en contenedores, así como carga seca y líquida.

Manzanillo

El grueso de las exportaciones que pasan por este puerto está destinado principalmente a Estados Unidos, Canadá, Guatemala y Colombia, pero también a países más lejanos como Japón, China, India, Malasia y Singapur. Entre los principales productos que se exportan destacan la cerveza, el azúcar, el cobre, los tubos de acero, el carbón y la resina.

De acuerdo con la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM) de la SCT, una de las mayores fortalezas de los puertos de México es su posición geográfica, al igual que los diversos Tratados de Libre Comercio con otros países.

Veracruz, Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Altamira lideraron las mayores Administraciones Portuarias Integrales (API) de México en 2018, medidas por su nivel de ingresos de operación.

El indicador comprende ingresos por infraestructura, arrendamientos, cesiones parciales de derechos y prestaciones de maniobra y servicios.

²⁰ Información consultada en internet en: <https://blog.grupoei.com.mx/principales-puertos-mexico> el 10 de febrero del 2020

En particular, la API de Veracruz registró 2,906 millones de pesos en 2018, seguida por la API de Lázaro Cárdenas (1,667 millones), la API de Manzanillo (1,629 millones) y la API de Altamira (1,592 millones), según datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Puerto de Veracruz

La expansión del Puerto de Veracruz es una pieza clave en el aumento de transporte de carga. Es un proyecto basado en una inversión de aproximadamente 1,600 millones de dólares para construir cinco terminales nuevas y una enorme zona de procesamiento y logística de carga. El puerto cuadruplicará su capacidad instalada para llegar a más de 90 millones de toneladas en su última etapa para 2030.²¹

La Ampliación del Puerto de Veracruz con 4.3 kilómetros de largo en su escollera poniente, tendrá la escollera más grande de América Latina, para construirla fueron utilizadas más de 8 millones de toneladas de roca en su estructura.

Se han dragado casi 9 millones de metros cúbicos de sedimento extraídos del fondo marino, su profundidad actual es de 15.50 metros y se espera llegar a 20 metros, lo que definitivamente hacen de este recinto un lugar atractivo para el movimiento de mercancías.

La Ampliación del Puerto de Veracruz tendrá múltiples beneficios, con sus 35 posiciones de atraque en toda su línea marginal tendrá la capacidad de movilizar 90 millones de toneladas al año, generando 140,000 empleos directos e indirectos... es una obra de gran magnitud, una proyecto de desarrollo y progreso que brindará beneficios al comercio internacional y que confirma la posición de Veracruz como el Puerto más importante de México.²²

Marco jurídico para la solución de controversias

Fundamento Constitucional:

Artículo 73. El Congreso tiene facultad:

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

Artículo 104. Los Tribunales de la Federación conocerán:

IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo;

²¹ Información consultada en internet en: <https://www.opportimes.com/principales-administraciones-portuarias-integrales-api-de-mexico/> el 10 de febrero de 2020.

²² Información consultada en internet en: <http://veracruzcomunidadportuaria.com.mx/ampliacion-del-puerto/> el 10 de febrero de 2020.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos

Artículo 264. Salvo lo dispuesto expresamente en esta Ley, 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.

Los tribunales federales, la Secretaría y la SEMAR 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 a lo previsto por esta Ley y en su defecto por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, en ese orden.

...

...

...

Artículo 265. Para el emplazamiento a un juicio en materia marítima, cuando el demandado tenga su domicilio en el extranjero, el mismo se efectuará mediante carta rogatoria, o bien, a través de su agente naviero en el domicilio registrado por éste ante la Secretaría. Sólo podrá practicarse el emplazamiento por conducto de agentes navieros que hayan reunido los requisitos establecidos en el artículo 23 de esta Ley.

Si el demandado tiene su domicilio dentro de la jurisdicción del **Juez de Distrito** que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha en que haya surtido efectos el emplazamiento. Si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá producir su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes en que el emplazamiento se haya practicado en el domicilio registrado ante la Secretaría por el agente.

...

Es una realidad la existencia de conflictos entre particulares, que involucran la materia mercantil, laboral, administrativa y civil, que inciden en el sector marítimo nacional e internacional; así como la existencia de mecanismos jurisdiccionales y no jurisdiccionales para la solución de controversias en nuestro país, como son algunos juzgados de distrito del Poder Judicial de la Federación, Tribunales internacionales de Derecho del Mar y mecanismos de solución de controversias que las partes pactan en sus relaciones contractuales.

Sin embargo tras la reestructuración del sistema portuario mexicano y, particularmente, dada la modernización y ampliación del Puerto de Veracruz que, como hemos visto, es uno de los principales en nuestro país; se torna necesaria la especialización del órgano judicial competente,

que cuente con la debida organización unitaria y colegiada; a fin de fomentar la capacitación, profesionalización y permanencia de los funcionarios judiciales competentes para atender los conflictos de orden marítimo.

Para ello, se estima oportuna, si así lo determina el propio Poder Judicial, la creación de un Tribunal Especializado en materia Marítima, que pudiera ser equiparable al Segundo Tribunal Colegiado en Materia Administrativa, especializado en Competencia Económica, Radiodifusión y Telecomunicaciones, con residencia en la Ciudad de México y jurisdicción en toda la República, de reciente creación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de noviembre de 2019.²³

Cabe señalar, que la propuesta de mérito se realiza con pleno respeto a la división de Poderes y con fundamento en el artículo 81 de la Ley Orgánica del poder Judicial de la Federación que prevé lo siguiente:

Artículo 81. Son atribuciones del Consejo de la Judicatura Federal:

IV. Determinar el número y los límites territoriales de los circuitos en que se divida el territorio de la República;

IV Bis. Determinar la integración y funcionamiento de los Plenos de Circuito en los términos previstos en el Título Tercero Bis de esta ley;

V. Determinar el número y, en su caso, especialización por materia de los tribunales colegiados y unitarios en cada uno de los circuitos a que se refiere la fracción IV de este artículo;

VI. Determinar el número, límites territoriales y, en su caso, especialización por materia, de los juzgados de distrito en cada uno de los circuitos;

En tal virtud, en Acción Nacional nos preocupa la falta de un órgano judicial especializado que atienda debidamente los problemas en materia de tránsito marítimo que puedan generar perjuicio o vulnerar los intereses de las naves. Para ello, se propone la creación de un Tribunal - o juzgado - con jurisdicción especial, de naturaleza marítima, dirigida a resolver litigios en los que se encuentren involucrados buques o elementos conexos con motivo de tránsito o comercio marítimo ocurrido dentro de la República Mexicana o en su mar territorial. Por ello, estimamos indispensable la aprobación del siguiente:

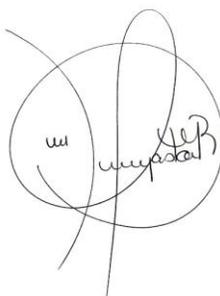
La creación de este Tribunal permitiría tramitar los casos con la especialidad requerida y en una forma más ágil; lo que se hace indispensable tras la ampliación del Puerto de Veracruz.

²³ https://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5578706&fecha=13/11/2019.

Punto de Acuerdo:

Único.- Con pleno respeto a la división de Poderes se solicita al Poder Judicial de la Federación, a través del Consejo de la Judicatura Federal, analice la necesidad y, en su caso, determine la viabilidad de crear un Tribunal Especializado en Materia Marítima, que resuelva las controversias en los que se encuentren involucrados buques o elementos conexos con motivo de tránsito o comercio marítimo ocurrido en la República Mexicana y en sus mares y costas.

**Palacio Legislativo de San Lázaro,
a 11 de mayo de 2020.**

A handwritten signature in black ink, enclosed within a circular scribble. The signature appears to read 'Mariana Dunyaska García Rojas'.

Mariana Dunyaska García Rojas
Diputada Federal por el GPPAN