

LA ENSEÑANZA DEL DERECHO MARÍTIMO EN MÉXICO

Salazar- López, Alfredo

ANTECEDENTES

Como se ha reiterado en diversos foros y ha sido mencionado (Salgado Eusebio 1997) en casi todos los estudios sobre la marina del país, los mexicanos somos proclives a entender la importancia de los estudios del mar como el resultado de un fenómeno de vinculación con la propia naturaleza de nuestro territorio; tanto por su extensión como por su riqueza geográfica, y de ahí derivan los primeros antecedentes formales de los tratados y la inclusión de la materia en el campo profesional del derecho.

No obstante, como veremos más adelante, esto no supone en cambio, que dicha evidencia nos lleve directamente a promover hoy en día de manera estrictamente especializada y actualizada la enseñanza del derecho marítimo en el país y a favorecer su universo de acción y a sus actores.

Como antecedentes, tenemos que en 1581 se dicta el primer tratado sobre construcción naval que se integraría a la materia de derecho marítimo en la Universidad Pontificia de México, pero que a tan sólo 10 años de haberse creado perdería impulso; y pasarían casi tres siglos para que una institución educativa retomara el tema en sus aulas.

Fue entonces hasta 1833 que la Universidad de México –y con ella la Escuela de Leyes- conformaron el programa de estudios de derecho, donde se ordenó impartir las cátedras de ética, derecho natural y de gentes, derecho marítimo, derecho político constitucional, derecho romano, derecho canónico, derecho patrio y retórica.

Más tarde, tenemos el dato de que hacia el último mes del año de 1867, las materias que se impartían en la nueva Escuela Nacional de Jurisprudencia eran: derecho natural, derecho romano, derecho patrio y civil, derecho penal, derecho eclesiástico, derecho constitucional y administrativo, derecho de gentes, derecho internacional y marítimo, principios de legislación civil y penal, economía política, procedimientos civiles y criminales, además de la materia de legislación comparada.

La primera Escuela Náutica en México se fundó en 1854 (Salgado 1997) en la Isla del Carmen, Campeche, un bastión educativo en el que por primera vez también el país contaría con un programa de estudios que mostraba las bases del derecho marítimo en México.

Años más tarde, en 1882, se crea en Mazatlán, Sinaloa, otra institución: la Escuela Náutica de Mazatlán, y cinco años después surge la Escuela Naval Militar, con un prestigio y una proyección profesional formalizada. Ambas escuelas impartían la cátedra de derecho marítimo. Pero no fue sino hasta los años 30 después, que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) instituye en 1934 la cátedra de derecho marítimo en la Facultad de Derecho. A finales de 1949, cuando se concretó el Doctorado en Derecho, el posgrado colocó a la Facultad dentro de las mejores del mundo, cabe mencionar que su programa de estudios integraba entonces, la materia de derecho marítimo. Sin embargo, para 1957, dicha materia se había convertido en optativa en el programa de estudios y decayó notablemente el estudio en las materias de derecho marítimo. (Carrancá 1999)

OBJETIVO GENERAL

Explicar la enseñanza del derecho marítimo en México

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar los antecedentes de la enseñanza del derecho marítimo en México

Exponer las propuestas que hicieron los juristas sobre la importancia capital que tiene el mar para México,

Analizar los avances en materia académica acerca del estudio del derecho marítimo.

METODOLOGÍA

Ecléctica (Investigación Documental, Comparativa Deductiva).

La enseñanza del derecho marítimo en México se ha convertido en un área sin continuidad de exploración académica, y por ello es inevitable referirse a estos campos alternadamente, ya que sus ámbitos de acción derivan en hechos concatenados.

El campo de estudio evidencia carencias significativas en materia estadística, una muestra significativa de ello son las cifras que dan cuenta el precario desarrollo del sector marítimo, pesca, construcción naval y del mar, lo que sin duda explica en los archivos documentales y mayormente experienciales de los sectores afines, entre los que

Educación

destacan principalmente sindicatos, empresas y autoridades de la marina mexicana.

Esta falta de sistematización y rigor en los estudios, resultado de la ausencia de propuesta metodológica en materia de enseñanza puede observarse a la luz de tres perspectivas de análisis que pueden orientar su discusión. En principio, comprendiendo los antecedentes, donde es posible identificar cómo se ha tratado de integrar la enseñanza del derecho marítimo en los programas de estudios.

En segundo lugar, a través de la revisión sucinta de la propuesta que hicieron juristas para llamar la atención sobre la importancia capital que tiene el mar para México, y finalmente, por medio del análisis sobre los avances en la inserción de materias vinculadas al mar en la *currícula* académica, amén de reflexionar sobre los retos a enfrentar en la enseñanza actualizada del derecho marítimo y vislumbrar un panorama sobre las oportunidades reales para los especialistas, que redundaría necesariamente, en una mejora notable.

Estos resúmenes de variables pueden darnos una aproximación a la realidad vigente del tema de la educación, y nos permiten obtener una visión en perspectiva sobre la necesidad imperiosa de modificar las estructuras educativas en las instituciones abocadas al tema, para crear sinergias competitivas nacional e internacionalmente, como lo están haciendo en otros países del llamado primer mundo e incluso de América Latina.

Existe una visión compartida entre los diferentes actores del sector que llama la atención, y que se refiere a una especie de consenso sobre la crisis que experimenta la industria marítima en el país. Este escollo que afecta lo mismo a empresarios que a trabajadores parece encontrar sus orígenes en esta falta de enseñanza escolarizada, en este despoblado de recursos educativos para mejorar el sector, las condiciones de los trabajadores y en la formación de cuadros, así como en el acopio de información y conocimiento que debieran constituir el sustrato histórico del sector a condición de promover su estudio, investigación y proyección hacia el futuro; lo que indudablemente recae en unas pocas instituciones educativas preocupadas por ello, como lo ha sido y lo es actualmente la Universidad del Mar (UMAR) a través de sus licenciaturas de Ciencias marítimas y Biología Marina (Modesto Seara 2009).

LA CÁTEDRA JURÍDICA EN EL MARCO DEL DERECHO MARÍTIMO

La cátedra jurídica mexicana está integrada por profesionales del derecho, sean abogados postulantes, funcionarios judiciales e incluso investigadores que transmiten su oficio a los estudiantes.

Para lograr su objetivo primordial, que es dominar todos los ángulos de la ley en el marco del derecho constitucional y marítimo, concretamente, acorde con los respectivos tratados y las leyes que internacionalmente comprometen el derecho nacional, se busca hacer uso de un procedimiento, mismo que debe conocerse, saberse utilizar y además, querer utilizarse.

En la educación estos elementos deben llevar intrínseco una condición *sine qua non* en toda profesión que se respete: la vocación. Cuando la vocación está presente, el resto de los elementos se someten a una voluntad mayor incuestionable y es garantía de que las habilidades, los talentos y el conocimiento de un profesional harán que el derecho llegue siempre --si se me permite la expresión--: a "toda costa y a buen puerto".

Frente a la necesidad urgente de materializar la educación del derecho marítimo en los programas de las facultades de derecho y, de todas aquellas carreras técnicas y profesionales vinculadas al mar, tenemos una realidad pedagógica magra, que se traduce en que la mayoría de los profesores de derecho no reciben capacitación, ni aplican ningún tipo de didáctica para llevar a cabo su función, dando por sentado que basta el conocimiento por sí mismo para desempeñar exitosamente la tarea de la enseñanza.

Magaloni (2006) dice que los juristas mexicanos hacen énfasis a la necesidad de que el abogado de hoy, no sólo cuente con información jurídica centrada en el análisis abstracto del sistema normativo, sino también debe procurar un acervo de herramientas analíticas para operar en el mundo jurídico caracterizado por una economía abierta y un sistema político plural y democrático.

En la legislación nacional sólo un ordenamiento que reconoce la importancia de la enseñanza marítima, se trata del artículo 31 de la Ley de Navegación de Comercio Marítimo (LNCM) que prevé la educación náutica será interés público, por lo que las autoridad marítima que depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) organizará e impartirá directamente la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, con planes y programas de estudios registrados ante la Secretaría de Educación Pública (SEP). Y para el cumplimiento cabal de sus objetivos se ha estipulado que

Educación

deberá contar con un buque escuela con la tecnología didáctica necesaria y actualizada.

Las instituciones educativas de estudios superiores que autorice la SCT y la SEP, podrán ofrecer estudios de posgrado a los oficiales de la Marina Mercante Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Educación, para lo cual deberán contar con los bienes muebles, equipos y sistemas adecuados para la enseñanza práctica y con planes y programas de estudios que ambas Secretarías determinen. Además el personal que imparta la capacitación deberá contar con un registro ante la SCT, así como cumplir con los requisitos establecidos en los tratados internacionales.

En el mismo sentido que el artículo 32, dispone que los planes y programas de estudio, para la formación y capacitación de los diversos niveles de profesionales y subalternos de las tripulaciones (embarcaciones y artefactos navales mexicanos) deberán ser autorizados por la SCT, de acuerdo con el desarrollo y necesidades de la marina mercante mexicana. En la integración de tales planes y programas se valorarán las opiniones de los propietarios, navieros, colegios de marinos y demás entidades vinculadas al sector marítimo.

La SCT, entonces, coadyuvará con la autoridad en materia de pesca, al desarrollo de planes y programas de capacitación acordes con la actividad del sector; en la integración de estos, deberán valorar las opiniones de las asociaciones sectoriales, los centros de investigación pesquera y, demás entidades vinculadas, todo ello con apego a las disposiciones aplicables.

Los títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar y los demás Tratados Internacionales, serán expedidos por la SCT.

Hoy en día podemos contar entre las alternativas educativas vinculadas al sector algunas carreras en las que, por cierto, la asignatura del derecho marítimo cobra una relevancia fundamental. Entre otras están: Comercio Internacional y Aduanas, en la Universidad Jean Piaget (Veracruz); Sistemas Portuarios en la Universidad Asia Pacífico (Culiacán); Administración de Recursos Marinos en la Universidad de Colima (Manzanillo); Especialidad en Ingeniería Portuaria en Tampico y Maestría en Ingeniería Portuaria en Tampico en la Universidad Autónoma de Tamaulipas (UAT); Logística Portuaria en la UNIDEAL (Tamaulipas), Universidad Tecnológica del Mar (Tampico).

UN CASO DE ÉXITO EN EL MODELO EDUCATIVO

El 25 de marzo de este año, Panamá se convirtió en el país sede del Instituto Iberoamericano de Derecho

Marítimo (IIDM), entidad que reúne a autoridades, empresarios y especialistas del sector marítimo, cuyo presidente Nelson Carreyo, estará al frente por un periodo de dos años.

Carreyo hizo hincapié en que el IIDM promoverá el estudio, la investigación y la enseñanza del derecho marítimo y fomentará el desarrollo y uso del arbitraje como medio para resolver conflictos. El Instituto está formado por autoridades gubernamentales y portuarias, empresarios, abogados y especialistas en temas marítimos, atendiendo a que el sector es uno de los principales polos de desarrollo de Panamá.

La UMIP se enfoca fundamentalmente a formar gente de mar especializada en las áreas del clúster marítimo-portuario, marino-costero nacional y regional y la flota mercante mundial. La UMIP es una universidad única en su género y está concebida para capacitar a los alumnos tanto para la vida como para el trabajo. Su concepto de gestión del conocimiento enfatiza el liderazgo, la disciplina, la responsabilidad y las competencias. Se basa en valores que habilitan al estudiante para desenvolverse en la industria marítima portuaria y marina costera mundial. La UMIP es la universidad oficial de la República de Panamá, creada mediante Ley No. 40 del 1 de diciembre de 2005; con autonomía, personalidad jurídica y patrimonio propio, con derecho para administrarlo, y con facultad para organizar sus planes y programas de estudio, a través de la docencia, la investigación y la extensión, en las disciplinas marítimas y en el desarrollo tecnológico de la comunidad marítima nacional, regional e internacional.

Uno de sus méritos principales estriba en el fortalecimiento continuo de los procesos académicos, de investigación y extensión. Tiene la ventaja de contar con un personal idóneo y comprometido, donde efectivamente se da seguimiento a la mejora de la eficiencia y la eficacia de sus operaciones, lo que indudablemente, a decir de sus clientes, ha superando sus expectativas y ha propiciado una estrecha relación con el sector marítimo.

CRISIS DE LA INDUSTRIA, LABORAL Y EDUCATIVA

Como ya se ha subrayado, la estrecha relación entre la falta de preparación y la crisis de la industria a partir de los años 80, paradójicamente tras un repunte una década anterior, no deja de llamar la atención; dados los incrementos debidamente constatados en lo que se refiere a "tráfico de mercancías vía marítima en puertos y aguas nacionales" (Tapia, 2004); ya que esta reducción posterior estaría revelando la afectación de las ofertas de empleo y consecuentemente las de educación náutica y, tal como lo señala Luis Arturo Tapia Guerrero, esto también se percibe como "efectos negativos sobre las tareas de organización y embarque a través de los sindicatos marinos".

Educación

Los escasos estudios con indicadores estadísticos del sector, hacen alusión a los marinos concentrados en la navegación de cabotaje, ya que no se tienen datos precisos de las empresas de la industria *Offshore*, como tampoco de los que llevan a cabo navegación de altura.

El decrecimiento entonces de la flota nacional ha dejado al descubierto que el cabotaje ya no es una opción laboral viable, y esta realidad está orillando a los marinos a explorar nuevas alternativas de trabajo en la industria *Offshore*. No obstante, para que sea una verdadera oportunidad, se requiere antes determinar la capacidad calificada de los marinos o, en su defecto, ubicar el nivel del sistema educativo y laboral para detectar los puestos claves donde debiera colocarse al personal en el sector internacional.

Con esto hay que dejar asentado que se trata no únicamente de valorar las habilidades profesionales de los marinos (idioma, certificaciones, formación legal, formación de operaciones mercantiles, etcétera), sino también de constatar con qué instituciones o mecanismos institucionales contamos, y con cuáles herramientas educativas y laborales con el suficiente rigor y actualización como para competir en el mercado internacional dado el adelgazamiento de ocupación en el mercado propio.

Una medida emergente ante el desempleo de los marinos y la crítica reactivación de la industria mexicana exige una mayor preparación en las unidades de educación y, al mismo tiempo, la promoción de los marinos hacia el embarque, siempre y cuando las condiciones laborales de ocupación para dichas vacantes beneficien al trabajador.

La infraestructura en México para implementar un sistema educativo náutico de calidad y formar marinos de clase internacional está subutilizada y esto perjudica y “desincentiva” la navegación. Por un lado, una de las limitantes se debe a la “desarticulación institucional y organizativa” y por otro, la falta de oferta académica abocada a programas de profesionalización, sea en el campo específico del derecho marítimo, o en el conjunto de materias que se vinculan a la cultura del mar en todas sus ramas de investigación, tecnología y operatividad entre otras.

Tan sólo por mencionar un ejemplo, Petróleos Mexicanos (PEMEX) ha limitado la navegación de altura a cambio de una estabilidad laboral que ha anquilosado a sus marinos frente a la posibilidad de ocupar puestos de operación en aguas internacionales. En otro sentido, el relativo a los oficiales de empresas, se ha detectado que se opta por la

navegación de altura internacional como agentes libres, sin ningún tipo de apoyo con organismo nacional alguno.

Existe, sin embargo, un panorama donde se pueden perfectamente visualizar los elementos suficientes para reactivar al sector, de hecho para este fin se creó el llamado Consejo Consultivo para reactivar la Marina Mercante, en el 2001. Una iniciativa gubernamental de la SCT en colaboración con la Cámara de Diputados, a través de su Comisión de Marina, y encabezada por el Ejecutivo Federal, cuyo objetivo fue configurar las reformas y mecanismos idóneos para el desarrollo de la flota mercante mexicana. La aportación fundamental de esta acción fue precisamente la participación “colegiada” de los actores del sector para enfrentar positivamente la crisis y hacer crecer nuevamente a la industria.

El Consejo señala que:

...tendrá por objeto emitir y analizar las acciones que sean necesarias para proponer soluciones respecto de los asuntos que se sometan a su conocimiento, así como la ejecución de los trámites necesarios para impulsar el desarrollo de la marina mercante mexicana, con el fin de lograr un transporte marítimo que satisfaga los requerimientos de las actividades económicas de nuestro país, en el plano nacional e internacional. (Consejo, 2001)

Asimismo, el Consejo Consultivo quedó integrado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), la Secretaría de Economía (SE), la Secretaría de Energía (SENER), Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), además Petróleos Mexicanos (PEMEX). Del sector empresarial participan la Cámara de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM), la Comisión de Transportes de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), y la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANTP).

Por último, integran el sector social consejeros representantes de las organizaciones sindicales como la Orden de Capitanes y Pilotos Navales (OCPN) y la Asociación de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Mexicana Nacional (ASOMMMMN).

El Consejo Consultivo establece que para la atención de los temas básicos han de conformarse nueve grupos de trabajo en las áreas y temáticas siguientes:

- 1) Asuntos fiscales

Educación

- 2) Financiamiento y desarrollo
- 3) Relación con Pemex
- 4) Aspectos laborales
- 5) Asuntos jurídicos
- 6) Educación Náutica
- 7) Análisis de Mercados
- 8) Construcción y reparación naval
- 9) Vinculación con las comisiones legislativas componentes.

En este listado inequívocamente nos damos cuenta del lugar preponderante que la educación náutica ocupa en el propósito de fortalecer la industria y, dentro del espectro académico, el derecho es sin duda la materia líder, siendo de importancia esencial en la formación de los juristas que requieren las sociedades actuales, sea en la petición del derecho, en la procuración o en la administración de justicia.

Hoy en día, no podría entenderse el proceso de enseñanza-aprendizaje sin un marco preferentemente humanista y no sólo tecnológico, si comprendemos que la tecnocracia ha traído resultados desastrosos a las sociedades en su afán puramente pragmático y utilitario.

El humanismo visto bajo el tamiz del entendimiento que busca el respeto a las ideas, creencias y pensamientos en un ambiente de interacción propositiva y constructiva; promoviendo los valores humanos esenciales y como el escenario donde el derecho puede actuar en beneficio de todos los actores de la sociedad que la componen.

Es aquí, en el predominio socio-afectivo de las relaciones interpersonales y la solidaridad en un entorno de bien común, como la Academia busca formar profesionistas comprometidos con su tiempo y su entorno, y no únicamente con el objetivo de lanzar al mercado mano de obra barata o calificada, que para efectos del sistema en crisis industrial, da igual.

La preeminencia de una educación abocada a los procesos integrales de la persona; donde el aprendizaje además de responder a todas las exploraciones y proyectos que los alumnos decidan emprender, debe incluir también la función de estimular y dirigir la vocación profesional hacia el sector; precisamente de acuerdo con las necesidades actuales que demanda la sociedad. Esta visión educativa pretende modificar el rezago cultural en el que se encuentra México, a pesar de contar con una plataforma de base geográfica como para estar a la vanguardia. ()

DISCUSIÓN

El debate sobre la enseñanza del derecho marítimo en México, sólo ha logrado concretarse en las instituciones dedicadas a la formación de oficiales de la marina

mercante nacional, sin embargo, existe el emblemático reconocimiento que hace la Universidad del Mar para insertar en los programas de estudios de las carreras de Relaciones Internacionales y de Ciencias Marítimas la materia de Derecho marítimo con el carácter de obligatoria.

La importancia de materia de derecho marítimo en la mayoría de las curriculas de las Universidades está ausente y esto se refleja por el interés y desarrollo sobre los temas del mar y marítimos a nivel nacional.

CONCLUSIONES

Reconocer la importancia que tuvo la enseñanza del derecho marítimo en la historia de México y como ésta se ha ido perdiendo, explica el vacío de conciencia del gran recurso que tiene México después del petróleo.

No se puede explicar que año con año egresan de las escuelas náuticas del país cientos de alumnos, sin que estos encuentren embarcaciones nacionales donde desarrollarse, el único mercado laboral al que pueden optar es el internacional en donde tendrán que competir con los marinos de origen filipino y Chino.

La enseñanza obligatoria del derecho marítimo es el único detonador de este sector, este hecho evidente lo ha notado y desarrollado países como Panamá, Chile, Argentina y Perú.

LITERATURA CITADA

- Cervantes Ahumada Raúl, Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A. México 1970, p. 206.
- Enríquez Rosas José David, Historia del Derecho Marítimo Mexicano, Colima: Gobierno del Estado Libre y Soberano de Colima, 1997. p.193
- González A. Carrancá, Juan Luis, Comentarios sobre la evolución de la enseñanza del Derecho en México, 1995, p 60.
- Salgado Salgado José Eusebio, Derecho Marítimo, McGraw Hill de México, 1999, p.70
- Seara Vázquez, Modesto, Un Nuevo Modelo de Universidad, Universidades para el desarrollo, 2009, p 160.
- Tapia Guerrero Luis Arturo, Tesis de Maestría: Desregularización laboral en el Sector del Transporte Marítimo en México, Facultad Latinoamérica de Ciencias Sociales. México, 2002, p140

Instituto de Estudios Internacionales, Universidad del Mar, Campus Huatulco, Ciudad Universitaria, Santa María Huatulco. asalazal@gmail.com