



Lic. Rubén Abdo **Askar Camacho**





Con base en lo publicado en la Doctrina a través de abogados 'maritimistas' como el Dr. Raúl Cervantes Ahumada (q.e.p.d.), José Eusebio Salgado y Eduardo Solís Guillén, México es un país marítimo que tiene una privilegiada posición geográfica ya que está en medio de los 2 océanos más grandes del planeta, el Pacífico y el Atlántico, además de ser de los de mayor tráfico comercial a lo largo de la Historia, simplemente para no irnos tan atrás, en el apogeo del Imperio Español (el primer imperio global de la Historia de la Humanidad) durante los siglos XVI a XVIII el Océano Atlántico era fundamental en el comercio entre España y sus Colonias y no se diga desde luego el comercio existente entre otras naciones europeas con Asia y la propia África, rodeando éste último continente, a su vez ¿cómo olvidar al Océano Pacífico? Donde la Nao de China o también conocido como el Galeón de Manila, partía de Filipinas hacia la parte continental de la Nueva España (hoy México) para exportar diversas mercancías como la porcelana y hasta dulces que hoy forman parte de nuestra gastronomía que dicho sea de paso ha sido declarada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, por sus siglas en inglés) como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por las deliciosas cocadas, las bolitas de tamarindo ya sea de azúcar o de chile y el arroz que consumimos como alimento y postre.

Based on what is published in the Doctrine through 'maritimet' lawyers such as Dr. Raúl Cervantes Ahumada (r.i.p.), José Eusebio Salgado and Eduardo Solís Guillén, Mexico is a maritime country that has a privileged geographic position since it is in the middle of the two largest oceans on the planet, the Pacific and the Atlantic, besides being one of the most commercial traffic throughout history, just to not go so far back, at the height of the Spanish Empire (the first global empire of the History of Humanity) during the sixteenth to eighteenth centuries the Atlantic Ocean was fundamental in the trade between Spain and its colonies and not to mention the existing trade between other European nations with Asia and Africa itself, circling this last continent, In turn, how can we forget the Pacific Ocean? Where the Nao of China or also known as the Manila Galleon, left the Philippines to the mainland of New Spain (now Mexico) to export various goods such as porcelain and even sweets that today are part of our cuisine and let it be mentioned in passing that the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) declared as an Intangible Cultural Heritage of Humanity for the delicious cocadas, the tamarind balls, either sugar or chili based and the rice that we consume as food and dessert.



Lic. Rubén Abdo Askar Camacho

Licenciado en Derecho por la Universidad La Salle. Reconocido por la Cámara de Comercio, Servicios y Turismo de la Ciudad de México (CANACO) como uno de los mejores abogados en materia aduanera y de comercio exterior. Autor del libro "Derechos y obligaciones de los pasajeros en materia aduanera". Fue Gerente Jurídico en Nad Global; Verificador Legal en Grupo Aduanal Galván; y Supervisor Técnico-Jurídico en la Agencia Aduanal Grupo El. Participó en: la Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto Internacional de México; en Morales Heyser y Asociados; y en la Agencia Aduanal Servicios Generales Sobre Legislación Aduanera. Cuenta con diversos cursos entre los que destacan: Compromisos, Oportunidades y Riesgos Empresariales del TPP en el Comercio Exterior; Despacho Aduanero Directo; Sistema Mexicano de Control de Exportaciones de Bienes de Uso Dual; e Impacto Legal de las Marcas Registradas en la Operación Aduanera. Conferencista a nivel nacional de distintos talleres y cátedras. En el Servicio de Administración Tributaria colaboró en la Subadministración de Cobro Coactivo de la Administración Local de Recaudación del Centro del Distrito Federal, así como en la Subadministración Local de Devoluciones y Compensaciones. Actualmente es Gerente Legal y de Trade Compliance en Mitsui de México.

Bachelor Degree in Law from La Salle University. Recognized by the Chamber of Commerce, Services and Tourism of Mexico City (CANACO) as one of the best lawyers in customs and foreign trade matters. Author of the book "Derechos y obligaciones de los pasajeros en materia aduanera". He was Legal Manager at 'Nad Global'; Legal Verifier in 'Grupo Aduanal Galván'; and Technical-Legal Supervisor in the Customs Brokerage firm 'Grupo El'. Participated in: the Association of Customs Brokers of the International Airport of Mexico; in 'Morales Heyser y Asociados'; and in the Customs Brokerage firm 'Servicios Generales Sobre Legislación Aduanera'. He has several courses among which stand out: Commitments, Opportunities and Business Risks of the TPP in Foreign Trade; Direct Customs Clearance; Mexican System of Control of Export Goods of Dual Use; and Legal Impact of Registered Trademarks in the Customs Operation. Speaker at national level of different workshops and conferences. In the Tax Administration Service he collaborated in the Sub-administration of Coactive Collection of the Local Collection Administration of the Federal District Center, as well as in the Local Sub-Administration of Returns and Compensations. He is currently Legal Manager and Trade Compliance Manager in 'Mitsui de México'.

“México cometió el imperdonable error, tal y como lo menciona el Dr. Raúl Cervantes Ahumada en su libro ‘Derecho Marítimo’ de darle la espalda a sus mares”

“Mexico committed the unforgivable error, as mentioned by Dr. Raúl Cervantes Ahumada in his book ‘Derecho Marítimo’ of turning his back on their seas”

A lo que quiero llegar es que México cometió el imperdonable error, tal y como lo menciona el Dr. Raúl Cervantes Ahumada en su libro ‘Derecho Marítimo’ de darle la espalda a sus mares. Ya para el año de 1824 el Galeón de Manila dejó de arribar a puertos mexicanos y no nos preocupamos por tener una flota mercante ni mucho menos militar, en contraste con nuestro vecino Estados Unidos quien ya había despertado intereses desde que México era la Nueva España para poder expandirse hacia el Océano Pacífico para poder comerciar con China, quien durante los siglos XVIII y XIX, contrario a lo que se nos enseña en las escuelas, era la súper potencia mundial, pues en ese entonces ninguna nación europea como España (que ya estaba perdiendo poder económico en el mundo), Francia, Portugal o Inglaterra (quien despertaba como un gigante en la búsqueda de controlar las rutas comerciales que alguna vez dominaron los hispanos) tenía el poderío militar y los adelantos tecnológicos que tenía China, triplicando la flota mercante y militar de Inglaterra, contando con una población de 600 millones de habitantes, lo cual era mucho más que la población de esos países en cuestión; además de ser el mercado más grande y rico del mundo y con un pequeño y gran problema a la vez para Europa, que ese mercado era autosuficiente, ese fue uno de los motivos por los cuales se desató la guerra entre nuestro país y Estados Unidos, al negarse México en reiteradas ocasiones a aceptar las ofertas de compra de los territorios de la Alta California, Nuevo México y Tejas, que actualmente son los Estados de California, Nevada, Utah, Arizona, parte de Wyoming, Colorado, Nuevo México, Oklahoma y Texas.

The point I want to make is that Mexico committed the unforgivable error, as mentioned by Dr. Raúl Cervantes Ahumada in his book “Derecho Marítimo” of turning his back on their seas. By the year 1824 the Manila Galleon stopped arriving at Mexican ports and we did not worry about having a merchant fleet, much less a military fleet, in contrast to our neighbor United States, which had already shown interests since Mexico was New Spain to expand to the Pacific Ocean in order to trade with China, who during the eighteenth and nineteenth centuries, contrary to what we are taught in schools, was the world super power, because at that time no European nation like Spain (which was already losing economic power in the world), France, Portugal or England (who awoke like a giant in the quest to control the trade routes once dominated by Hispanics) had the military might and the technological advances that China had, tripling the merchant fleet and military of England, counting on a population of 600 million inhabitants, which was much more than the population of those countries in question besides being the largest and richest market in the world and with a small and big problem at the same time for Europe, that market was self-sufficient, that was one of the reasons why the war broke out between our country and the United States, Mexico repeatedly refused to accept offers to purchase the territories of Alta California, New Mexico and Texas, which are currently the States of California, Nevada, Utah, Arizona, part of Wyoming, Colorado, New Mexico, Oklahoma and Texas.

“El comercio por mar es uno de los medios más poderosos para *aportar la abundancia* durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado”

“Trade by sea is one of the most powerful means of providing abundance during peace and makes during war a formidable strength of the State”

Tal y como lo mencionó alguna vez Luis XIV, apodado “El Rey Sol”, “el comercio por mar es uno de los medios más poderosos para aportar la abundancia durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado”, tanto él como otros gobernantes en el orbe, estaban conscientes de la importancia de los mares, de su potencial y del gran provecho que se les podía sacar tanto en el aspecto mercantil como en el militar, no en vano igual en el siglo XIX, Chile, Perú y Bolivia protagonizaron una terrible guerra, que trajo como consecuencia que éste último país, bautizado así en honor al “Libertador de América” Simón Bolívar, ya no tuviera salida hacia el Océano Pacífico lo cual en parte ha contribuido a que sea uno de los países más atrasados en América Latina.



As Louis XIV, nicknamed “The Sun King,” once mentioned, “trade by sea is one of the most powerful means of providing abundance during peace and makes during war a formidable strength of the State”, He, like other rulers in the world, was aware of the importance of the seas, of their potential and of the great benefit that could be obtained both commercially and militarily, not in vain in the 19th century, Chile, Peru and Bolivia staged a terrible war, which resulted in the latter country, named in honor of the “Liberator of America” Simón Bolívar, no longer had an outlet to the Pacific Ocean which in part has contributed to making it one of the most under developed countries in Latin America.



“Como podemos observar, el comercio por mar ha sido fundamental en el desarrollo y progreso económico de las naciones”

“As we can observe, the trade by sea has been fundamental in the development and economic progress of nations”

Como podemos observar, el comercio por mar ha sido fundamental en el desarrollo y progreso económico de las naciones y no se diga si nos vamos un poco más atrás históricamente hablando, teniendo a los fenicios, griegos, vikingos y a los propios romanos, por ejemplo, luego entonces si México posee la extensión marítima que tiene, la cual supera por mucho a la territorial ¿por qué no hemos aprovechado esa oportunidad que Dios o la naturaleza nos han dado de explotar el potencial de las rutas marítimas que podemos trazar hacia el resto del mundo? Ya que en el Oeste tenemos al Océano Pacífico (el más grande del planeta) en donde podemos llevar a cabo el comercio por mar con países asiáticos, centro y sudamericanos, lo que representaría un ingreso de divisas muy importante para nuestro país, por el capital que ingresa en razón de las exportaciones realizadas; en el Este tenemos al Golfo de México, que es la puerta de entrada al Océano Atlántico, con el cual podemos mantener estrechas relaciones comerciales con Europa, porque ya es tiempo de que México mire más allá de Norteamérica, como también tantas veces lo he comentado en otras publicaciones y México expanda sin timidez su mercado para que nuestro comercio exterior no dependa del 80% de Estados Unidos.

As we can observe, the trade by sea has been fundamental in the development and economic progress of nations and not to mention if we go back a little historically speaking, having the Phoenicians, Greeks, Vikings and the Romans, as examples, then, if Mexico has the maritime extension that it has, which far surpasses the territorial one, why have we not taken advantage of that opportunity that God or nature has given us to exploit the potential of maritime routes that we can trace towards the rest of the world? Since in the West we have the Pacific Ocean (the largest on the planet) where we can carry out trade by sea with Asian, Central and South American countries, which would represent a very important currency income for our country, for the capital that enters due to the exports made; in the East we have the Gulf of Mexico, which is the gateway to the Atlantic Ocean, with which we can maintain close trade relations with Europe, because it is time for Mexico to look beyond North America, as I have said so many times in other publications and Mexico expand its market without shyness so that our foreign trade does not depend on 80% of the United States.



Europa demanda mucho al transporte marítimo por resultar más barato en comparación con el transporte aéreo y además porque se pueden desplazar grandes volúmenes de mercancías, de ahí que necesitamos una flota mercante mexicana, y poder ofrecer fletes más económicos que otras empresas navieras a efecto de que nuestra flota se genere, aumente y se fortalezca para tener una presencia formidable a nivel internacional, además de que podemos exportar o transportar mercancías hacia África y en ambos Océanos podemos cruzar el Canal de Panamá cuando así sea necesario con el objeto de hacer nuestro tráfico marítimo más rápido, no cruzando las peligrosas aguas de Cabo de Hornos con olas de más de 8 metros de alto, tormentas durante casi todo el trayecto y temperaturas bajo cero y es más se puede hasta construir una vía férrea que rodee el centro del país a efecto de poder trasladar las mercancías que llegan por el Océano Pacífico para llevarlas al Atlántico y viceversa, a efecto de generar más empleo, mejorar la infraestructura de México e integrarnos de lleno al mercado globalizado con hechos más que con discursos populistas y engañosos de los cuales los mexicanos ya estamos hastiados.

Ya para terminar de ilustrar la posición privilegiada que tiene México, en el Sureste tenemos al precioso Mar Caribe, el cual está por demás sabido acerca de los bellos paisajes que ofrece con lo cual se puede aprovechar muy bien para ofrecer también con buques que enarboles pabellón nacional el transporte de pasajeros y negociar con otros países como Jamaica, Puerto Rico, Trinidad y Tobago, San Vicente, Las Bahamas y otras islas hermosas, por citar algunas, para hacer escalas en ellas y también en México, lo cual a su vez también representaría un buen ingreso para éste último por la cantidad de turistas que visitan lugares como Cancún, Cozumel o Isla Mujeres, por ejemplo.

Europe demands a lot of maritime transport because it is cheaper compared to air transport and also because large volumes of merchandise can be moved, hence we need a Mexican merchant fleet, and be able to offer freight cheaper than other shipping companies so that our fleet is generated, increased and strengthened to have a formidable presence at the international level, in addition to which we can export or transport goods to Africa and in both oceans we can cross the Panama Canal when it is necessary in order to do our maritime traffic faster, not crossing the dangerous waters of Cape Horn with waves over 8 meters high, storms for almost the entire journey and subzero temperatures and it is even more possible to build a railway that surrounds the center of the country to to be able to move the goods that arrive by the Pacific Ocean to take them to the Atlantic and vice versa, in order to generate more employment, improve the infrastructure of Mexico and integrate fully into the globalized market with facts rather than populist and deceptive speeches of which Mexicans are already jaded.

To finish illustrating the privileged position that Mexico has, in the Southeast we have the beautiful Caribbean Sea, which is well known for the beautiful landscapes it offers which can be used very well to offer also with ships flying the national flag transport of passengers and negotiate with other countries such as Jamaica, Puerto Rico, Trinidad and Tobago, San Vicente, The Bahamas and other beautiful islands, to name a few, to make stops in them and also in Mexico, which in turn It would represent a good income for the latter because of the number of tourists that visit places like Cancun, Cozumel or Isla Mujeres, for example.





Por éstas razones, México no puede seguir volteando la espalda a sus espacios marinos, al contrario debe aprovecharlos pues es uno de los tantos potenciales que tiene para poder ser un país más competitivo y que le puede proporcionar a sus habitantes un nivel de vida mucho mejor que el que tenemos actualmente, claro que aunado a ello debemos atacar otros males, no quiero vender la idea de que los mares serán la solución mágica que todos esperamos para salir adelante pero sí quiero demostrarles el gran potencial que se tiene para aprovecharlos y que lamentablemente hemos ignorado y dejado pasar pues no es posible que países más pequeños como Panamá (dicho con todo respeto para nuestros amigos panameños a quien les envío un afectuoso abrazo) que también está entre los 2 Océanos más grandes del planeta, tenga una flota mercante muy superior a la mexicana, tan es así que hasta existe un Tribunal Marítimo del cual carece México y es aquí donde debemos de partir de las siguientes bases:

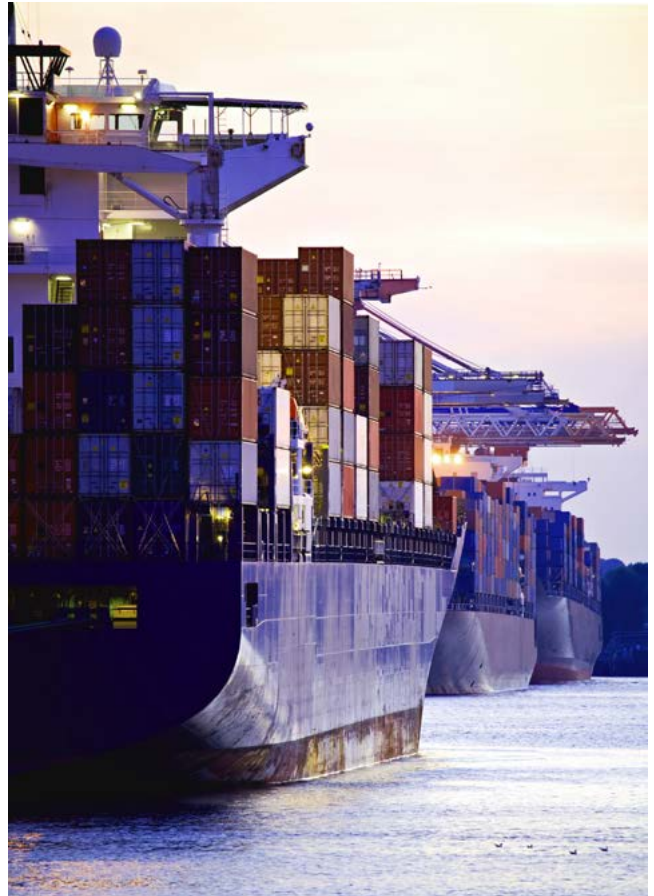
1.- Como decía el entonces Presidente, el abogado Gustavo Díaz Ordaz (1964-1970), “el desorden abre las puertas hacia la anarquía”, necesitamos una base legal para regular jurídicamente todo lo anteriormente mencionado.

For these reasons, Mexico cannot continue turning its back on its marine spaces, on the contrary it should take advantage of them because it is one of the many potentials that it has to be able to be a more competitive country and that can provide its inhabitants with a much better standard of living. than the one we currently have, of course, coupled with this we must attack other evils, I do not want to sell the idea that the seas will be the magic solution that we all hope to get ahead but I do want to show you the great potential that we have to take advantage of them and that unfortunately we have ignored and let go because it is not possible for smaller countries like Panama (said with all respect for our Panamanian friends to whom I send an affectionate embrace) that is also among the 2 largest oceans on the planet, have a very superior merchant fleet to the Mexican, so much so that there is even a Maritime Court that Mexico lacks and this is where we must start from following bases:

1.- As the then President said, the lawyer Gustavo Diaz Ordaz (1964-1970), “disorder opens the door to anarchy”, we need a legal basis to legally regulate all the aforementioned.



2.- *¿Por qué en las Facultades de Derecho de las Universidades del país, no se encuentra el Derecho Marítimo como materia obligatoria? Ésta no es una interrogante nueva ya varios doctrinarios de prestigio, especialistas en la materia se la han formulado y seguimos sin hacer caso, ¿en qué momento reformaremos los planes de estudio para que ésta materia que es primordial en el Derecho Mexicano, se incluya como materia obligatoria, valga la redundancia, dada la importancia que tiene para nuestro país? Así como el Derecho Civil, que a reserva de la mejor opinión de los lectores de TLC Magazine México que me están haciendo favor de leer ésta publicación, debe de enseñarse durante todos los semestres de la carrera, dada que es la columna vertebral del Derecho y ¿a qué viene éste comentario y correlación? A que en el comercio marítimo existen los contratos que son necesarios en toda actividad humana a efecto de prevenir problemas, corajes y malos entendidos, entre otras cosas pues no basta con la confianza o con una promesa verbal para poder llevar a cabo un negocio, cerrar una compra-venta, etcétera y en la actividad marítima no hay excepciones.*



2.- *Why, in the Law Faculties of the country's Universities, is Maritime Law not a mandatory subject? This is not a new question and one that several prestigious doctrinarians, specialists in the subject have asked and we continue to ignore, at what time we will reform the study plans so that this subject that is paramount in Mexican Law, is included as obligatory subject, is it redundant, given the importance it has for our country? As well as Civil Law, which, subject to the best opinion of the readers of TLC Magazine Mexico who are doing me a favor to read this publication, must be taught during all the semesters, given that it is the backbone of the Law and what bring us to this comment and correlation? That in the maritime trade there are contracts that are necessary in all human activity in order to prevent problems, annoyances and misunderstandings, among other things because trust or a verbal agreement are not enough to be able to carry out a business, close a purchase-sale, etcetera and in the maritime activity there are no exceptions.*



*“Sería mucho mejor tener una flota mercante nacional con mayor presencia en el mercado nacional e internacional y para ello, insisto, es necesario que se conozca la regulación jurídica de todas éstas actividades, resumidas en dos palabras: **Derecho Marítimo**”*

*“it would be much better to have a national merchant fleet with a greater presence in the national and international market and for this, I insist, it is necessary to know the legal regulation of all these activities, summarized in two words: **Maritime Law**”*

¿Qué necesitamos los mexicanos entonces?

Darle al Derecho Marítimo la seriedad debida ya que como lo vimos al ser un país marítimo, valga la cacofonía no podemos ignorar nuestros espacios marinos, ni tampoco permitirnos que no haya una regulación jurídica a la cual se le dé la atención debida, misma que sugiero revisar constantemente, así como se hace en el régimen jurídico del Comercio Exterior y actualizada a la realidad internacional para que conozcamos ¿qué extensión marítima tenemos? Pues por increíble que parezca, en diversas capacitaciones que Su Servidor ha impartido, mucha gente no sabe ese dato y ni siquiera el fundamento legal de ello, saberla aprovechar, fomentar e incentivar la industria del sector para que haya más barcos que enarbolen pabellón nacional en nuestros mares, en vez de buques extranjeros a los cuales invariablemente no hay que satanizar para nada pues la competencia es sana y nos hace crecer como personas y no se diga como país, pero sí sería mucho mejor tener una flota mercante nacional con mayor presencia en el mercado nacional e internacional y para ello, insisto, es necesario que se conozca la regulación jurídica de todas éstas actividades, resumidas en dos palabras: **Derecho Marítimo**.

What do Mexicans need then?

Give maritime law due seriousness because as we observed being a maritime country, pardon the cacophony, we cannot ignore our marine spaces, nor allow ourselves the lack of legal regulation to which attention is given due, same which I suggest should be constantly reviewed, as it is done in the legal regime of Foreign Trade and updated to international reality so that we know what maritime extension we have? As incredible as it seems, in various trainings that your servant has given, many people do not know that data and not even the legal basis of it, know how to take advantage of, encourage and incentivize the industry sector so that there are more ships flying the national flag in our seas, instead of foreign ships to which invariably we must not demonize at all because competition is healthy and makes us grow as people and as a country, but it would be much better to have a national merchant fleet with a greater presence in the national and international market and for this, I insist, it is necessary to know the legal regulation of all these activities, summarized in two words: **Maritime Law**.

