

# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

13  
2ej.



## EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES Y SU APLICACION EN MEXICO

T E S I S  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN RELACIONES  
INTERNACIONALES  
P R E S E N T A :  
ERNESTO CORDERO CRUZ

Director: José Eusebio Salgado y Salgado

MEXICO, D. F.

1993

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional  
Autónoma de México



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

	Page.
Introducción .....	I-V
1. La Seguridad Marítima .....	1
1.1 Definición y clasificación de Abordajes .....	1
1.2 Antecedentes .....	7
1.3 Los Abordajes en la legislación nacional .....	14
1.4 Convenios internacionales relacionados con la seguridad marítima .....	20
2. La Organización Marítima Internacional .....	28
2.1 Antecedentes .....	28
2.2 Estructura de la Organización Marítima Internacional .....	32
2.2.1 El Comité de Seguridad Marítima .....	37
2.3 La Seguridad Marítima, objetivo primordial de la OMI .....	43
3. El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 .....	49
3.1 Antecedentes y objetivos .....	49
3.2 Estructura del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72) .....	52

3.3 Enmiendas al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72) .....	62
3.3.1 Enmiendas de 1981 .....	63
3.3.2 Enmiendas de 1987 .....	67
3.3.3 Enmiendas de 1989 .....	68
3.4 Situación Jurídica Internacional y Nacional del Convenio .....	69
4. El Convenio COLREG/72 y su aplicación en México .....	74
4.1 La Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE) .....	74
4.2 La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) .....	77
4.3 Petróleos Mexicanos (PEMEX) .....	80
4.4 La Secretaría de Marina (SM) .....	84
4.5 La Secretaría de Pesca (SEPECSA) .....	85
Conclusiones .....	87
Bibliografía .....	96

## INTRODUCCION.

La seguridad tanto de sí mismo como de todas sus pertenencias, ha sido uno de los problemas y una de las preocupaciones más grandes del hombre a través de su peregrinar sobre la tierra.

El agruparse con otros hombres para defenderse de sus enemigos y de la propia naturaleza, lo llevó a crear una de sus más vitales necesidades: resolver sus problemas en conjunto, en sociedad, ya que ésto hacía más fáciles las cosas.

En todas las actividades que el hombre realiza, la seguridad está inmersa en cada una de ellas. Desde la actividad más simple y vital para la sobrevivencia, hasta aquella actividad de esparcimiento y placer.

La mar y la actividad que en ella se realiza, no son la excepción; sí bien ésta posee recursos propicios y ricos para el hombre, igualmente constituye un lugar donde el peligro acecha a cada instante su vida. Los abordajes que con mucha frecuencia aparecen en el plano marítimo, son los accidentes más comunes a los cuales el hombre enfrenta y que ponen en riesgo su seguridad.

Los abordajes se encontraron con la vida del hombre hace muchos años, desde la gran cultura romana, ya el hombre se preocupaba el como regirlos y al mismo tiempo de como evitarlos. Desde esa época hasta el día de hoy, el hombre se ha preocupado en crear ciertas reglas, las cuales sirvan para prevenir los accidentes dentro del mar.

El concepto de abordaje, ha tenido modificaciones que lo han hecho ir adecuandose a la realidad compleja que este tipo de accidentes enfrenta a cada día.

Durante este trabajo, nos proponemos analizar de una manera concreta, cuales han sido todas las circunstancias que han confluído para

moldear este concepto, de la misma forma, y con el propósito de completar tal concepto, estudiamos los tipos de abordaje y las circunstancias jurídicas que traen consigo.

En el aspecto jurídico del abordaje, hacemos un análisis histórico de las leyes que han sido elaboradas hasta la actualidad, incluyendo la legislación mexicana.

Dentro del aspecto de seguridad marítima, resaltamos la importancia de la Organización Marítima Internacional (OMI), como el organismo internacional especializado en los asuntos marítimos, que lucha arduamente por mantener la seguridad en el plano marítimo y prevenir la contaminación del mismo, de la cual surge un Convenio para la prevención de accidentes, los Abordajes.

El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72), tiene las mismas características que muchos de los Convenios que día a día se realizan en el plano internacional: buscar una solución concreta al problema que se quiere combatir.

A lo largo de este trabajo, me propongo resaltar la importancia que este Convenio tiene para el desarrollo del transporte por mar y para la seguridad por esta vía, a la vez que el Convenio COLREG/72 es el objetivo primordial del presente.

Los motivos que me llevaron a la realización de la presente investigación, fueron los de buscar en primer lugar, las causas más comunes del porque de tantos accidentes marítimos de esta naturaleza que obstaculizan el comercio por mar y por ríos navegables.

Para el análisis más profundo y detenido del Convenio COLREG/72, se toma el papel que México ha tenido como Parte Contratante de éste, y la manera de como un Convenio de esta índole, de seguridad marítima, es aplicable a un país en especial, donde existen condiciones muy particulares y donde las características predominantes van a ser muy importantes para su aplicación más estrecha y enfocada a un sólo inte-

rés nacional.

Para ello hemos dado el siguiente contenido al presente trabajo:

En el Primer Capítulo, se establece un marco teórico que nos permita tener una base y una referencia bien definida sobre el contenido completo de todo el trabajo.

En primer término, nos abocamos a la definición de abordaje y de como a través del tiempo y de las nuevas circunstancias que se van dando, el concepto de abordaje va cambiando para adecuarse a la realidad de los actuales accidentes del mar, aquí también analizamos la clasificación que se le ha dado a los abordajes, y los diferentes factores que los caracterizan. Dentro de la seguridad marítima, hacemos un recorrido en el tiempo para buscar los antecedentes de una legislación de abordajes, y la manera en la cual el hombre ha tratado de regirlos; estos antecedentes de leyes marítimas concernientes a éstos, nos dan la pauta para ver como basados en estas legislaciones, la ley mexicana en el Siglo pasado incorpora dicho riesgo o peligro del mar dentro de su legislación nacional.

Asimismo, en este marco de seguridad, englobamos a los diferentes Convenios Internacionales que se han realizado por parte de la Comunidad Internacional abocados a la prevención de variados percances dentro del mar.

El Segundo Capítulo lo dedicamos completamente a la Organización Marítima Internacional (OMI), puesto que es la Organización que dependiente de las Naciones Unidas, se encarga específicamente a los asuntos de seguridad y prevención de la contaminación en el mar.

Estudiamos dentro de éste, los antecedentes que llevaron a la formación de la Organización, analizamos la estructura actual que la compone con todos los Comités y Subcomités, y en un inciso a parte,

ponemos al Comité de Seguridad Marítima que es pilar fundamental de la OMI, a la vez que en el seno de dicho Comité fue elaborado el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en 1972.

La tarea que la OMI ha hecho en pro de una seguridad más eficiente tanto en el mar como a bordo de los buques, y el trabajo que realiza conjuntamente con otras organizaciones para alcanzar tales objetivos, lo resaltamos en este Capítulo.

En el Tercer Capítulo, explicamos todos los pormenores del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72), desde los antecedentes del mismo, que surgen en el Siglo pasado como una necesidad de combatir tal accidente, hasta los objetivos del Convenio. Igualmente se analiza la estructura de éste, artículo por artículo, regla por regla, sus anexos, y las innovaciones y modificaciones entre este Convenio y aquel que fue hecho en 1960, para que podamos tener un panorama completo del Convenio.

Las enmiendas del Reglamento son parte primordial en este Capítulo, la enmienda de 1981, la de 1987 y la de 1989. Una vez que se han establecido los avances en prevención de abordajes en el Convenio, se explica la situación Jurídica Internacional y Nacional del mismo.

En el Cuarto Capítulo se especifica la aplicación que tal Convenio tiene en nuestro país, y la tarea de las diferentes Dependencias Gubernamentales involucradas, para la perfecta aplicación de éste en las áreas correspondientes.

Las Dependencias que van a tener un papel esencial vinculado a tal Reglamento son la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), la Secretaría de



Marina (SM), la Secretaría de Pesca (SEPESCA) y Petróleos Mexicanos (PEMEX).

La estrecha relación que se tenga entre estas instituciones de Gobierno y las instituciones involucradas en los demás países, será la base para la aplicación más efectiva del Convenio COLREG/72.

## 1. LA SEGURIDAD MARITIMA.

### 1.1 Definición y Clasificación de Abordajes.

En nuestros días, la mar posee un gran valor y una enorme fuente de riquezas para el hombre, no solamente por que de ella se obtienen grandes cantidades de alimentos para su supervivencia; sino por que de ella se pueden extraer materiales y minerales para la industria y por ende para el desarrollo de los países.

Además de todo ésto, es la más grande vía de comunicación y transporte empleada por el hombre desde tiempos muy remotos hasta nuestros días, por lo cual es considerada a través de los siglos, parte primordial para el progreso de la humanidad.

Sin embargo, la mar y todos los riesgos que en ella existen, la convierten en un obstáculo muy peligroso para el hombre, debido a que éste es el elemento natural que el hombre no ha podido dominar y por lo tanto la travesía a través de ella se convierte continuamente en toda una proesa.

Los accidentes marítimos que siguieron al hombre por siglos y siglos hasta la actualidad, aparecen a cada instante y acechan de una manera impetuosa la vida y la seguridad de éste, en su continua lucha por imponerse sobre la naturaleza.

Con frecuencia la mayoría de estos accidentes en el plano marítimo se les conoce como abordajes, ya en la época de esplendor de los grandes navegantes, la figura del abordaje hacia su aparición, y desde entonces hasta el día de hoy se ha tratado de darle una gran importancia y una modificación continua para ir adaptandola al cambio y al desarrollo del hombre.

Pero para estudiar esta problemática, tenemos que definir de una manera lúcida que es el abordaje y como se clasifica, además de analizar como esta definición de abordaje ha cambiado a través del tiempo y de las distintas legislaciones de los países.

El abordaje, como más comunmente se le define es el choque o colisión entre dos o más buques en la mar, ocasionándose daños como resultado del mismo. (1)

Esta definición se quedaría errática y tenue, ya que al correr del tiempo el significado del abordaje requiere aundar más en él, para adaptarse a los nuevos progresos y a las distintas situaciones que aparecen día a día.

Así, por ejemplo, la legislación latinoamericana y aunada a ella la española y la francesa, siguieron la definición antes mencionada que aparecía en sus leyes en la cual los abordajes son choques o colisiones ocasionados entre buques en la mar. (2)

Una definición que se atreve a ir más allá de esta trunca definición, es aquella que nos dice, que el abordaje no solamente se da en el alta mar o mares jurisdiccionales, sino que puede englobarse dentro del abordaje marítimo, también aquellos choques entre buques que ocurran en ríos navegables internacionales y en estrechos donde el tráfico marítimo sea muy concurrido. (3)

Otra concepción nueva que rompe con la definición tradicional de abordaje, es la del abordaje indirecto, como ya vimos anteriormente el abordaje es el choque entre buques ocasionándose daño. Aquí en el abordaje indirecto marítimo, no necesariamente tiene que existir el choque o colisión material, sino que éste puede darse de manera indirecta; es decir que el abordaje puede ocurrir cuando dos o más

---

1. María Luisa Bravo y Arriaga. "El abordaje en el Derecho Mexicano", en FORO DE MEXICO. México D.F., Órgano del Centro de Investigaciones y Trabajos Jurídicos. 1960, No. 86, p. 38.

2. Ibidem, p. 39.

3. Georges Ripert. Compendio de Derecho Marítimo. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, Traducción del francés de Pedro G. San Martín. pp. 311 y 312

buques en su travesía o en su ruta marítima se acercan demasiado unos a otros y por ende originan que el oleaje y el remolino producido por los buques cause daños en uno o en ambas embarcaciones. (4)

La legislación holandesa incorpora un nuevo elemento a su definición de abordaje, y dentro de su disposición considera al abordaje como el choque producido entre dos buques y entre éstos y objetos u obras fijas, tales como rocas, arrecifes, plataformas, etc. (5)

Dentro de la legislación de los Estados Unidos, aparece una nueva figura y en su definición de abordaje nos dice que el abordaje es el choque entre buques, y entre éstos y objetos flotantes, tales como hidroaviones, icebergs, etc. (6)

Como ya vimos, la gran variedad de definiciones y conceptos existentes que han pasado a formar parte de los abordajes, acarrearán un sin número de problemas para obtener un concepto apropiado que sirva de referencia a todas las legislaciones nacionales y, que rijan a todos en equidad.

Para la realización de una definición más clara de los abordajes, nos hemos atrevido a elaborar una; recogiendo las partes más esenciales de todas las antes mencionadas, para de esa manera elaborar nuestra propia definición que nos sirva de base en nuestro estudio, así quedará esta definición: el abordaje marítimo, es el choque o colisión entre dos o más buques y entre éstos y objetos fijos o flotantes, ya sea este choque de una manera directa o indirecta y que se produzca en la mar, ríos navegables o estrechos internacionales.

---

4. Fausto E. Rodríguez García. "El Abordaje Marítimo en el Derecho Mexicano", en JUS Revista de Derecho y Ciencias Sociales. México D.F. Ed. Jus, T. 28, No. 155, 1958. p. 85. y Ripert, Georges. op. cit., p. 312.

5. Bravo y Arriaga, María Luisa. op. cit., p. 39.

6. Idem.

Dentro de la clasificación de abordajes existentes, podemos encontrar tres tipos, que han sido los únicos que se conocen en esta problemática, ya en el siglo pasado, estos tres tipos de abordaje se legislaban por los hombres de mar, así lo podemos encontrar en el Código de Napoleón y en el Código de España.

Los tres tipos de abordaje, son : el abordaje fortuito, el abordaje dudoso y el abordaje culposo.

Para cada uno de ellos, las legislaciones señalan específicamente quien o quienes son los responsables del acto de abordaje, si es que los hubiera; y por lo tanto de la indemnización de los daños ocasionados por el siniestro.

Todos y cada uno de los abordajes , caen dentro de alguna de las clasificaciones dadas, ya que dentro de su significado se especifica las circunstancias que determinan el tipo de abordaje al cual estamos asistiendo.

Aunque a simple vista, pareciese fácil definir el concepto jurídico de cada uno de estos tipos de abordaje, su significado requiere inquirir más en él para evitar errores.

El abordaje fortuito, es el choque de buques en el cual la falta o culpabilidad quedán excluidos y no se le puede aludir a ninguno de los buques colisionados, es decir, que no se le puede imputar responsabilidad alguna a ninguna de las partes, ya que a pesar de que ambos buques tomaron las precauciones requeridas para evitar el riesgo de abordaje, éste se originó.

Dentro de este tipo de abordaje existen dos hipótesis para definirlo de una manera más clara.

El fortuito propio, que se configura cuando el evento ocurre a pesar de las precauciones y del estricto acatamiento de las normas de prevención internacionalmente pactadas a las que para evitarlo, ha de

atender todo buen capitán; y el fortuito ocasionado por un fenómeno de fuerza mayor. (7)

El abordaje dudoso, es aquel en el cual la culpa ronda alrededor del siniestro ocurrido, pero por falta de pruebas no se le puede imputar culpa alguna a ellos, ni se puede precisar el grado de falta por alguna de las partes involucradas. Durante mucho tiempo se le consideró a esta clasificación, como similar al abordaje fortuito, pero por sus peculiaridades se le aparto en una nueva clase. (8)

Para definir la última clasificación de estos abordajes, se necesita una investigación muy minuciosa, para imputar la responsabilidad de la colisión a alguno o a ambos buques, debido a que el abordaje culposo es muy difícil de aclarar.

El hecho de que un buque haya violado o pasado por alto los reglamentos internacionales de seguridad, no implica que sea él, quién haya tenido forzosamente la culpa del choque, y que tenga que pagar todos los gastos ocasionados por el mismo.

De tal manera, el abordaje culposo no puede deducirse someramente, y por lo tanto para que un buque se le considere culpable, se debe reunir todos los instrumentos necesarios que lo acrediten como tal y responsable de indemnizar todos los daños causados. (9)

Generalmente el abordaje culposo se origina por el dolo, negligencia o irresponsabilidad no sólo del capitán, sino de cualquier persona de la dotación del buque.

Sin embargo, no puede imputársele la culpa sólo a la gente sobre el

---

7. Rodríguez García, Fausto E. op. cit., p. 86.

8. Ripert, Georges. op. cit., pp. 314 y 315.

9. Alfredo Mohorade. "Concepto de la Culpa en el Abordaje", en Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de la Plata, Buenos Aires, 1959. T. 18. Año. 1959. pp. 259 y ss.

buque, también la responsabilidad o culpa puede recaer en la gente de tierra, tales como el armador del buque o el agente marítimo.

Al igual que el abordaje fortuito, el abordaje culposo también posee dos hipótesis: la culpa unilateral, cuando el dolo o negligencia proviene de una de las partes colisionadas; y la culpa común, cuando ésta viene de los dos buques. (10)

La responsabilidad y la reparación de daños causados durante el choque o colisión, siempre quedarán bajo los auspicios del buque que haya cometido la culpa.

Por lo tanto en el abordaje fortuito, la reparación de todos los daños corre a cargo de los propios buques y todo lo ocasionado a las mercancías recae sobre los propios dueños, esto igualmente ocurre en el abordaje dudoso.

En la clasificación de abordaje culposo, la responsabilidad y por ende el resarcimiento de daños corre a cargo del buque culpable, si el siniestro es culpa unilateral; en el caso de que fuera culpa común, los gastos corren por cuenta de cada buque que reparará los daños causados al otro buque, pero si los daños no se pudieran determinar exactamente, la reparación será en forma proporcional por ambos buques.

Existe, asimismo, la responsabilidad solidaria, pero ésta se da única y exclusivamente en caso de daños a terceros, si el abordaje fue común; si éste fue unilateral, la responsabilidad corre a cargo del buque culpable. En este caso de responsabilidad solidaria, sólo se da para reparar daños corporales (muertes y heridas), este tipo de responsabilidad no se lleva a cabo con los daños sufridos a mer-

---

10. Rodríguez García, Fausto E. op. cit., p. 87

canchas u objetos materiales. (11)

Todos los cambios en la definición del abordaje, nos demuestran que a pesar de que estos accidentes marítimos se rijen desde hace muchos años, aún no existe un consenso general, y por lo tanto se necesita trabajar más en la materia.

## 1.2 Antecedentes.

La figura del abordaje es tan remota, como el mismo conocimiento de la mar y de la navegación, su aparición data de hace muchos años, cientos de ellos. Los grandes navegantes de la historia conocían perfectamente este peligro.

No se sabe a ciencia cierta cuando fue el momento exacto de su encuentro con el hombre, por no existir pruebas concretas de ello; sin embargo, se sabe que ya en el famoso Código de Hammurabi (2100 A.C.), aparecen algunas reglas para evitarlo. (12)

A medida que la actividad marítima se iba desarrollando y con ella el comercio entre los pueblos, hubo necesidad de leyes que fueran aplicables a este problema.

Los fenicios, los primeros y más grandes navegantes del Mediterráneo que aparecieron en el Siglo XV A.C. y, posteriormente los griegos que elevaron el comercio por mar en gran manera; implementaron las primeras leyes marítimas de su tiempo, aunque parecen darle muy poca importancia a los asuntos en materia de abordaje, debido a que no los incluyen dentro de sus legislaciones.

No es, sino hasta el Siglo V antes de Cristo, con la ley de la ciu-

---

11. Ripert, Georges. op. cit., p. 319.

12. W. Paul Gormley. "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on The Problem of Collision", en Inter-American Law Review. Tulane Institute of Comparative Law, New Orleans, LA. 1961. Vol. III, No. 2, pp. 320 y 321.



dad marítima de Rodas (Lex Rhodia 479-475 A.C.). Importante ciudad portuaria, conocida en su tiempo por la gran estatua de Apolo, considerada entre las maravillas del mundo antiguo, esta estatua vigilaba la entrada y salida de los barcos, pues era un faro colosal.

Es la ley rodia, el pilar fundamental y el primer instrumento jurídico no sólo en la cuestión de los abordajes, sino en todo el Derecho Marítimo posterior; debido a que esta ley no solamente se aplicó en su tiempo, sino que es la base de todas las leyes, además de tener repercusiones muy importantes hasta nuestros días. (13)

Tras la ley rodia, aparece con todo su majestuoso imperio, la ley romana, base del derecho moderno, tanto en los aspectos marítimos como en todos los aspectos jurídicos.

Para muchos historiadores, los romanos no aportan nada nuevo al Derecho Marítimo, ni a la problemática de los abordajes, ya que si bien crean leyes en muchos aspectos, éstos son retomados íntegramente de la ley rodia y en algunos casos modificados; por esa razón cuando se estudian estas leyes no pueden separarse e incluso se les asocia como la ley rodio-romana.

Los romanos nunca tratan el tema de los abordajes dentro del Derecho Marítimo, como lo encontramos en otras leyes. Ciertamente incluyen a los abordajes dentro de sus leyes, pero en la Lex Aquilia (ley romana en materia de daños).

Durante la Roma imperial, fueron emitidas un sin número de leyes, algunas de ellas tratan el tema de los abordajes, pero sin ninguna novedad, tales leyes son: El Código de Teodosio II, publicado en Enero de 438 A.C., el cual introduce a los abordajes en el capítulo de los naufragios (de his qui adv. nauf. rapiuntur). El Digesto que contiene

13. Ibidem, op. cit., pp. 322 y 323.

casos de abordajes en el Capítulo IX,2 (Dig. IX,2; "ad legem Aquiliam"). Las Basílicas (886-911 D.C.) que reproducen lo que se halla en el Digesto. Las Institutas de Justiniano, hablan de los abordajes, sólo que toman íntegro lo expuesto en el Digesto y en las Basílicas, con la modificación de que esta ley se expresa primordialmente en el concepto de culpa y responsabilidad de los barcos. (14)

La ley rodio-romana, tuvo gran repercusión en las nuevas ciudades que crecían a la orilla del Mediterráneo, estas ciudades que crecieron rápidamente, fueron creando sus propios códigos marítimos.

Estas leyes se conocen como los Códigos del Mediterráneo y contienen varias leyes de ciudades italianas. Dentro de estas leyes aparece la problemática de los abordajes, y entre las más importantes, están: Los Estatutos de Ancona (Estatuta Anconitanae urbis, 1397), trata el tema de los abordajes en dos ocasiones distintas, especialmente en el caso del monto que debe de pagar el barco responsable cuando hay buena visibilidad. (15)

La Constitución de Pisa (Constitutum usus, 1160), esta ley ejemplifica varios casos de abordaje dentro del Capítulo XVI, "de damno navi dato ab altera navi". (16)

Las Ordenanzas de Trani (Ordinamenta et statuta maris edita per consules civitatis trani, 1063). (17)

El Código de Amalfi (Tavola di Amalfi, 1000 D.C.) (18)

El Código Marítimo del Reino de Jerusalem (Assises de Jerusalén, fines del Siglo XII) . (19)

Todos estos códigos de las ciudades del Mediterráneo, tienen signi-

14. Antonio Brunetti. Derecho Marítimo Privado Italiano. Barcelona, España, Casa Editorial Bosch, Versión española anotada por R. Gay de Montellá. 1950. T. I, pp. 83-85. y Gormley W. op. cit., pp. 326-329.

15. Gormley W. op. cit., p. 331.

16. Brunetti, Antonio. op. cit. pp. 93 y 94.

17. Ibidem, p. 91

18. Ibidem, pp. 92 y 93.

19. Gormley W. op. cit., pp. 331 y 332.

ficativa importancia, ya que implementan novedades en el Derecho Marítimo y en materia de abordajes.

Alrededor de los años 1300 D.C., aparece en Barcelona una ley que trata de recopilar lo sobresaliente de cada ley anterior y englobarla en un sólo documento, éste es el Consulado del Mar (Consolat de mar e de fets maritims), se tradujo a todas las lenguas europeas, éste contiene procedimientos de los tribunales de Venecia, retoma esencialmente a la ley rodio-romana, la Constitución de pisa y otras más.

El Capítulo 44 tiene por título "Aquí comienzan las buenas costumbres del mar", esta ley constituye un progreso fundamental en el Derecho Marítimo, aunque en materia de abordajes quedan todavía aspectos muy superficiales. (20)

Sin duda un instrumento que vino a reformar la legislación existente concerniente a los abordajes y al Derecho Marítimo, fueron los Roles de Olerón (Rooles o Judgments d' Olerón), formados por las decisiones de un tribunal constituido en Olerón en el litoral Atlántico en 1206.

Olerón es una isla que se localiza cerca de la desembocadura del río Charente, en el Siglo XII era un gran centro mercantil y marítimo, de ahí que las leyes de esta isla fueran tan famosas en su tiempo y que llegaran a aplicarse en varias ciudades marítimas.

Tan importantes fueron estas leyes que durante mucho tiempo Francia e Inglaterra se disputaban la creación de las mismas, e incluso se les considera por muchos historiadores como la base primordial del Derecho Marítimo actual, la mayoría de los historiadores, creen que fueron compiladas y promulgadas por el Rey Ricardo I a su regreso de Tierra Santa.

Los Roles de Olerón al igual que otras leyes se basan en el dere-  
20. Brunetti, Antonio. op. cit., pp. 97 y 98.

cho rodio-romano y, es tal vez el primer modelo jurídico en donde se regulan de una manera concreta los abordajes, aunque su fundamento sigue siendo la importancia de la responsabilidad de los buques en colisión.

Los Roolles ejemplifican el abordaje en el Artículo XIV, en donde se dividirán por mitad los daños de uno o ambos navios, y se obligará al capitán y a los marineros a jurar sobre los Santos Evangelios que no lo hicieron voluntaria o deliberadamente. (21)

Una más de las leyes antiguas en la cual los abordajes tienen gran significado, son las Leyes de Wisby. No se sabe exactamente la fecha de la creación de estas leyes, pero se dice que ya en el Siglo XI, estas leyes eran las oficiales de la nación de Wisby.

Las Leyes de la ciudad de Wisby en Gotlandia (Hogeste Water-Recht tho Wisby), son la base de las legislaciones de los países escandinavos.

Wisby era la antigua capital de Gotlandia, una pequeña isla situada en el Mar Báltico, fue muy importante en el Siglo XII, ya que era la ciudad que más mercaderes y comerciantes recibía. En la actualidad Wisby se encuentra a unas 130 millas al sur de Estocolmo; pero de aquella gran ciudad mercantil y marítima, hoy sólo quedan ruinas.

Las Leyes de Wisby contienen ciertos elementos y artículos en materia de abordajes, entre los cuales están:

Artículo L, trata sobre la responsabilidad del buque culpable, y si fue abordaje fortuito, los daños serán cubiertos por ambas partes.

Artículo LXVII, quién será el responsable de las mercancías perdidas a consecuencia de el choque entre buques.

Artículo LXX, el juramento del capitán y marineros, de que no lo hicieron intencionalmente. (22)

21. Gormley W. op. cit., pp. 334-335

22. Ibidem, pp. 336-337.

Una de las fuentes que los actuales juristas han considerado pilar en el moderno Derecho Marítimo, es sin duda las Leyes de la Liga de la Hansa.

Dichas leyes fueron creadas por varias ciudades del Mar del Norte y del Mar Báltico a partir del año 1241, e incluyen algunos elementos que habían sido tomados en cuenta por las Leyes de Wisby y los Rrocles de Olerón, concernientes a los abordajes.

La Liga Hanseática se creó con el propósito de hacer frente al problema de la piratería bárbara, que afectaba en gran manera el desarrollo del negocio marítimo y de las ciudades mercantiles. (23)

Los primeros estatutos que dieron vida a las Leyes de la Liga de la Hansa, fueron la ley de Hamburgo (Schiffrecht) y la de Lubeck (Jus maritimum lubecense in usum Osterlingorum), posteriormente se les unieron a ellas, algunas leyes de Brunswick, Dantzig, Colonia, Bremen y algunas otras. (24)

La Liga de la Hansa floreció cerca de 200 años, pero con el paso del tiempo su dominio decayó y su influencia jurídica sobre las demás ciudades pronto se vió opacada. En adelante no hubo un verdadero Código que fuera respetado y que dirigiera el comercio marítimo, aunque se promulgaron algunas leyes de minúscula importancia; no fue sino hasta el Siglo XVII cuando aparece en Francia una ley que fue denominada como el Código Marítimo de Europa.

Las Ordenanzas de Luis XIV (L' Ordonnance sur la marine d' août 1681) que se considera como el primer instrumento que codifica al Derecho Marítimo, además la influencia que tiene hasta nuestros días esta ley es muy considerable.

---

23. Ibidem, pp. 337 y 338.

24. Brunetti, Antonio. op. cit., p. 102.

Francia antes de las Ordenanzas, era un pueblo comercial que carecía de una ley marítima propia. Con las Ordenanzas en 1681 se convierte en un Estado con gran poder naval y con puertos más modernos. (25)

Las Ordenanzas de Luis XIV, tratan el tema de los abordajes en la Sección XLV, del Título Sexto de los seguros; además de relacionar a los abordajes con otros aspectos marítimos. (26)

A partir de las Ordenanzas, el Derecho Marítimo progresa enormemente, y en Europa los Estados crean leyes marítimas más innovadoras que rijen el comercio por mar.

Entre las más importantes, encontramos el Libro Negro del Almirantazgo en Inglaterra (The Black Book of the Admiralty), aunque se cree que sus orígenes se remontan a fines del Siglo XIV, éste trata asuntos de los abordajes en el Capítulo 82, que retoma a los Roolles de Olerón.

En épocas más recientes, el Código de Comercio Francés (Code de Commerce), que fue publicado el 10. de Enero de 1808, el cual ya incluye a los abordajes y los estudia de una manera muy detallada, además de clasificarlos.

Todas estas leyes que se han enumerado con anterioridad, fueron las que sirvieron de base a todas las leyes marítimas actuales en los países; las leyes latinoamericanas no fueron la excepción, y nuestra ley está sumergida entre éstas.

---

25. Georges Ripert. Droit Maritime. Quatrième édition, Editions Rousseau et Cie, Paris (Ve) 1950. Tome premier, pp. 86 y 87.

26. Gormley W. op. cit., p. 341.

### 1.3 Los Abordajes en la Legislación Nacional.

En Europa, los abordajes eran bien conocidos e incluso existían leyes específicas para regirlos. Todas esas leyes marítimas europeas sirvieron de base a las legislaciones latinoamericanas para introducir a los abordajes dentro de si mismas.

Sin duda, el Código de Comercio Francés, el Código Español y el Código Portugués fueron los que inspiraron a las leyes latinoamericanas en cuestiones marítimas, e incluso algunos países abstraen integramente fragmentos de dichos Códigos. En América, los primeros países en crear leyes de esta naturaleza, fueron Brasil en 1850, Perú en 1852 y Argentina en 1859, ésta de suma importancia. (27)

En México, la primera ley que trata un asunto de abordaje, es el Código de Comercio de México, también conocido como el Código Lares, que fue publicado el 16 de Mayo de 1854, durante el gobierno del General Antonio López de Santa- Anna.

En el Artículo 654 de este Código, de los Seguros Marítimos; aparecen las causas por las cuales el asegurador deberá de pagar el seguro marítimo, y una de tales causas es el abordaje casual. (28)

Posteriormente se menciona a los abordajes, en el Código de Comercio de 1884, editado durante el gobierno del Presidente Manuel González, pero al igual que el Código Lares, en esta ley el abordaje se incluye en el Capítulo de los Seguros Marítimos.

Los Abordajes se mencionan en el Artículo 1277, del Libro Tercero, Título III, Capítulo III, Sección III, "Obligación entre el asegurador y el asegurado. (29)

27. Brunetti, Antonio. op. cit., p. 107.

28. Manuel Dublan y José María Lozano. Legislación Mexicana o Colección Completa de las Disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República. México, 1877. Edición Oficial. Imprenta de Comercio de Dublan y Chávez. T. VII. p. 517.

29. Dublan y Lozano Legislación ..... T. XV. Ej. 2 p. 700.

El primer instrumento jurídico que trata directamente asuntos marítimos, y en el cual aparece de una manera concreta la regulación de los abordajes, es el Código de Comercio de 1889.

Por primera vez con esta ley se le da una importancia vital al problema de los abordajes y demás accidentes marítimos (varada, naufragio, etc.), además de introducir aspectos marítimos que no se habían tomado en cuenta en las otras leyes. Aunque no es una ley puramente marítima, la toma de conciencia de los gobiernos mexicanos relativa a la seguridad marítima, tiene resultados muy alentadores.

Dicho Código fue emitido durante el gobierno del General Porfirio Díaz, y de la misma manera que las otras leyes latinoamericanas, éste está basado en el Código Español de 1885, al que copia textualmente y el Código Francés, del que retoma varios artículos para plasmarlos a dicha ley. (30)

En el Artículo 830 del Seguro, quedará expresado que los aseguradores pagarán todos los daños causados por varada, abordaje fortuito, temporal, naufragio, etc.

El Código de Comercio de 1889, dedica todo un capítulo a los abordajes, y en su contenido dispone lo siguiente:

Artículos 901 y 912. Responsabilidad del buque culpable;

Artículos 902, 903 y 904. Abordaje dudoso;

Artículos 905 y 907. Abordaje fortuito;

Artículo 906. Abordaje indirecto;

Artículo 908. Buque perdido por abordaje;

Artículo 909. Responsabilidad de los prácticos en el abordaje;

Artículos 910, 911 y 913. Procedimiento para la indemnización de daños causados por abordaje;

Artículo 914. Abordaje entre buques mexicanos en mar extranjero. (31)

30. Brunetti, Antonio. op. cit., p. 107

31. "Código de Comercio", en Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados- Unidos Mexicanos, 20 de Noviembre de 1889, T. XXI. No. 123



## El Código Civil.

Esta ley fue emitida durante el período presidencial de Plutarco E-lias Calles, en el año de 1928; es de suma importancia, debido a que retoma muy en particular todas aquellas cuestiones de orden público y civil, que son la estructura social después de la Revolución.

En este Código existen algunas cuestiones de transporte marítimo, entre las cuales están los abordajes, enfocados a la responsabilidad del transportista.

En el Capítulo IV, Título X, de la Segunda Parte aparece:

"Art. 2647.- Los porteadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado."

"Art. 2648.- Responden, igualmente, de la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas."

"Art. 2650.- Responden, igualmente, de los daños causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzarlo o durante su curso, o mutación de ruta, a menos que prueben que caso fortuito o fuerza mayor los obligó a ello." (32)

Como ya lo vimos con anterioridad, los abordajes pueden ser ocasionados por un evento fortuito o fuerza mayor, y por ende la culpabilidad no se le imputa a ningún buque.

### Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esta ley regula todo lo relativo a los transportes y las comunica-

32. Código Civil para el Distrito Federal. México, 1991., Ed. Porrúa.  
60a. Edición, pp. 459 y 460

ciones en México, incluyendo la comunicación por agua. Fue emitida durante el período de Lázaro Cardenas en 1940.

En el Capítulo X, del Libro Tercero, se hace referencia a los abordajes, además de señalar en cuales libros se deberá de anotar las investigaciones hechas sobre el mismo y las autoridades a las que se deberá de informar del accidente, ya sea que éste haya ocurrido en puerto, mar o aguas extranjeras.

"Art. 262.- En casos de naufragio, incendio, abordaje, varada o cualquiera otro accidente que sufra una embarcación, su cargamento, tripulantes u otras personas a bordo de ella, el capitán procederá a practicar una investigación y hará constar los hechos en el diario de la navegación o cuaderno de bitácora que lo sustituya, si el accidente ocurre fuera del puerto, dando cuenta de los hechos a la autoridad marítima en cuanto arribe a puerto. Si el accidente ocurre en puerto dará cuenta desde luego a la autoridad marítima, la que procederá a practicar la investigación que corresponda, informando por vía más rápida a la Secretaría de Comunicaciones, la cual, si el caso lo amerita, designará dos peritos que deberán emitir su opinión respecto a las causas del accidente y de los presuntos responsables del mismo; una vez agotada la averiguación se turnará dentro de los cinco días siguientes al agente del Ministerio Público Federal que corresponda.

Si el accidente ocurriere en puerto extranjero, el capitán de de la embarcación lo pondrá desde luego en conocimiento del cónsul de México. (33)

No hay que olvidar que el cónsul, es la máxima autoridad marítima en el extranjero; y es a él a quien se deberá de recurrir para solucionar todas las cuestiones de índole marítimo.

33. Ley de Vías Generales de Comunicación. México, 1991. Ed. Porrúa. 21a. Edición, pp. 122 y 123.

## Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Fue emitada durante el período del Presidente Adolfo López Mateos, en el año de 1963.

Esta ley, fue la que sustituyó al Libro Tercero del Código de Comercio de 1889, así no sólo se constituyó en una ley marítima propia de importancia, sino que sufrió algunas modificaciones.

En el Artículo 87, Capítulo IV del Segundo Libro; se hace referencia a los abordajes para indicar que ley o leyes se aplicarán en la regulación de las indemnizaciones a los buques, cosas y personas.

"Art. 87.- En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban de tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar." (34)

### La Ley Federal del Trabajo y La Ley de Pesca de 1986.

Ciertamente estas dos leyes, no hacen referencia específica a los abordajes, es decir que en sus artículos no aparece concretamente la palabra abordaje, aunque si está la palabra siniestro, que si la vemos en el diccionario de la lengua, nos diría que la palabra siniestro es un accidente; y los abordajes son accidentes en el mar.

La Ley Federal del Trabajo, en su Artículo 209, Frac. V; se refiere a la terminación del contrato de trabajo sobre un buque por siniestro. (35)

34. Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, 1990. Ed. Porrúa, 54a. Edición, p. 507.

35. Ley Federal del Trabajo. México, 1992. Ed. Alco. 1a. Edición. p. 74.

La Ley de Pesca, en su Artículo 90, Frac. XVI, del Capítulo XV; hace referencia a las infracciones que sufrirán los buques al descargar mercancía de otros buques, a menos que fuera producto de un caso de siniestro. (36)

#### El Conocimiento de Embarque.

Este es el documento más importante en el transporte de mercancías, puesto que en el se anotan todas las cosas que rodean a esta actividad, tales como daños, embargos, negociación, etc.

Igualmente a este documento se le conoce como Título Representativo de las mercancías, y por ende, éstas serán entregadas al consignatario cuando pruebe la existencia de dicho documento.

El Conocimiento de Embarque, dentro de sus cláusulas se remite a los abordajes como causa del daño de las mercancías en su transporte por mar, y a la situación del transportador y paga de indemnizaciones de estas mercancías.

La cláusula del Conocimiento de Embarque dice lo siguiente:

"Queda convenido expresamente que si las mercancías embarcadas se perdiesen ya sea en naufragio, colisión o encallamiento del buque, incendio, piratería o violentamente tomadas por enemigos, el transportador no quedará obligado a la devolución de ninguna parte del flete y cargos anticipados, y quedará igualmente aceptado y convenido que en casos en que el fleté sea pagadero en el puerto de destino, dicho flete será pagado por los embarcadores o consignatarios, sin descuento ni rebaja." (37)

36. Ley de Pesca. México, 1990, Ed. Porrúa, 11a. Edición. p. 48.

37. Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo. México, 1984. Ed. Herrero S.A. pp. 848 y 849.

## La Póliza de Seguro.

Ciertamente dicho documento no es una ley propia; sin embargo, esta póliza es el documento probatorio de la existencia de un contrato de seguro.

En todos los tipos de transporte, el seguro cobra gran importancia, debido al riesgo que éstos corren; pero tal vez en el transporte marítimo el seguro tiene mucha mayor importancia que en cualquiera otro transporte.

Dentro de la Póliza de Seguro, se anotan todas las características de la cosa asegurada y los datos del asegurante; en este caso el buque y todo lo que en él existe e incluso las mercancías.

El contrato de seguro se hace por viaje o tiempo determinado, y por lo general se asegura contra todo riesgo. Hoy en día se aseguran los bienes desde que salen del almacén del vendedor, hasta su llegada al almacén del comprador.

Uno de esos riesgos sin duda son los abordajes, y en todas las pólizas para transporte marítimo, éstos están incluidos, ya sean Pólizas de Seguros sobre buques o Seguros sobre cascos, y Pólizas de Seguros sobre transporte.

Los riesgos marítimos que cubren las Pólizas de Seguros Mexicanas son: furia de elementos, explosión, rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión de buques (abordajes). (38)

### 11.4 Convenios Internacionales Relacionados con la Seguridad Marítima.

Uno de los instrumentos más importantes de los cuales se han valido tanto países como Organizaciones Internacionales en la lucha para enfrentar y dar solución a todos los retos que aparecen día a día,

38. Ibidem, pp. 912 y 913.

han sido sin duda los convenios y tratados internacionales.

Los Convenios Internacionales constituyen una de las fuentes principales del Derecho Internacional Público Moderno, así lo cita en Inciso A, del Artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, que dice lo siguiente:

"1. La corte, cuya función es decidir conforme al Derecho Internacional las controversias que le sean sometidas, deberá aplicar:

- a) Las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los estados litigantes;
- b) La costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho;
- c) Los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas;
- d) Las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de Derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 59.

2. La presente disposición no restringe la facultad de la Corte para decidir un litigio ex aequo et bono, si las partes así lo convinieren. (39)

Los convenios se han convertido en un camino viable para resolver los problemas comunes, debido a que al ser parte contratante de un convenio, éste obliga a los Estados a acatar todas las resoluciones en él tomadas y a ejercer medidas para eliminar dicho problema.

Dentro de las ventajas que poseen estos convenios internacionales, está la de disipar las controversias y las dudas existentes en las

39. Modesto Seara Vázquez. Derecho Internacional Público. México. 1979. Ed. Porrúa, p. 420.

legislaciones al interior de los países, y la de definir concretamente los conceptos utilizados dentro de las problemáticas tratadas, de una manera consuetudinaria.

Los convenios tienen su origen en la antigüedad, desde aquellas épocas, éstos se convirtieron en un elemento para poder resolver los problemas entre pueblos de una manera pacífica.

El primer modelo de tratado o convenio que se tiene conocimiento, es el tratado escrito que se celebró en los reinos de Mesopotamia, entre Ummah y Lagash en el Siglo XI A.C., y que tenía por objetivo el establecer un régimen de fronteras entre ambas ciudades. (40)

Hoy día existen un sin número de convenios internacionales tanto multilaterales como bilaterales. De entre los primeros, una gran parte surgen de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y de sus organismos especializados, y encargados de dar solución a la heterogeneidad de problemas que surgen en la comunidad internacional.

La Organización Marítima Internacional (OMI), concedora en la materia de seguridad marítima, ha elaborado junto con la comunidad internacional, varios convenios relacionados a esta cuestión.

Aquí se enumeran los convenios más importantes que ejemplifican el enorme trabajo relacionado a este aspecto y todas las circunstancias que lo caracterizan.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS 74/PROT. 78).

Este convenio es el más trascendente en la materia de seguridad marítima, a partir de la tragedia del Titanic en 1912, los Estados se preocuparon en crear un instrumento el cual previniera este tipo de desastres. Así se crea un Convenio para la Seguridad de la Vida

40. Manuel J. Sierra. Tratado de Derecho Internacional Público. México, 1959. Ed. Porrúa, p. 40.

Humana en el Mar en el año de 1929; sin embargo, éste no cumple con los objetivos por los que fueron creados, y en 1948 se invita a una conferencia para revisar el Convenio de 1929, adoptando el de 1948.

Posteriormente la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), llamó a una conferencia en 1960, la cual adoptó un nuevo Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, el cual derogó al de 1948.

El Convenio de 1960, se convirtió en un instrumento internacional base, que trataba todos los problemas de la seguridad marítima de los barcos, asimismo, fue de suma importancia por los desarrollos que éste implicaba. Por tal motivo fue enmendado en varias ocasiones, aunque éstas nunca entraron en vigor.

En el año de 1974 en la ciudad de Londres, se revisó el Convenio de 1960, creándose así el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, dicho Convenio tuvo un Protocolo en el año de 1978. Este es el convenio más importante a nivel internacional, ya que pone de manifiesto todo el trabajo que se necesita para prevenir los accidentes y pérdidas de vidas en el plano marítimo, tal es su importancia que se ha enmendado un sin número de ocasiones hasta el día de hoy, en 1981, 1983, 1985, 1987, 1989, 1990, 1991 y 1992, incluyendo un mero Protocolo de 1988.

El objetivo del Convenio, es determinar las condiciones que deben de ser cumplidas por un buque respecto a todos los aspectos concernientes a preservar la seguridad de la vida humana en el mar, como son: subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, protección, detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía, radiotelefonía, transporte de grano, transporte de mercancías peligrosas y, reglas para buques nucleares.



El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, entró en vigor internacionalmente el 25 de Mayo de 1980, y su Protocolo de 1978, entró en vigor un año después, en Mayo de 1981, pero el Protocolo de 1988 aún no está vigente.

México depositó el instrumento de adhesión ante el Secretario General de la OCMI el 28 de Marzo de 1977, fecha en la que pasó a formar parte contratante de dicho Convenio, y apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 9 de Mayo de 1977. Debemos aclarar que a partir del 22 de Mayo de 1982, la OCMI se denominó Organización Marítima Internacional (OMI). (41)

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga. (LL/66).

En 1930 fue elaborado un Convenio sobre Líneas de Carga; sin embargo, éste fue modificado por el Convenio de 1966, debido a la enorme importancia que éste adquiere para la seguridad tanto humana como material.

Los excesos de carga en los buques, originaron grandes desastres marítimos, por este motivo se adoptó dicho Convenio para evitar este tipo de accidentes.

La finalidad del Convenio, es la de establecer los franco-bordos mínimos (calado máximo), que se le da a los buques mercantes que efectúan viajes internacionales, además de fijar franjas en los costados de los buques que corresponden a las diferentes zonas, regiones y períodos estacionales.

El Convenio se adoptó en la ciudad de Londres del 3 al 5 de Abril de 1966 y fue enmendado en cuatro ocasiones en 1971, en 1975, en 1979 y en 1983, pero las enmiendas nunca entraron en vigor. En 1988 se adoptó un Protocolo de enmiendas del mismo que no ha entrado en vigor.

41. S.C.T., México y la reglamentación marítima y portuaria internacional. México, 1982, T. I, p. 508.

El Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, entró en vigor internacionalmente el 21 de Julio de 1968.

México depositó el instrumento de adhesión respectivo ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental el día 25 de Marzo de 1970, y apareció publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de Octubre de 1970. (42)

Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC/72).

El Convenio fue adoptado en la Ciudad de Londres en 1972, su adopción fue muy importante, ya que los contenedores eran rasgo esencial en el comercio marítimo internacional, además fue necesario, por que constituyó un adelanto en los tipos de barcos y en la tecnología de los mismos.

El Convenio ha sido enmendado en dos ocasiones en 1981 y en 1983; su finalidad, es la de facilitar el comercio, introduciendo reglas internacionales inuformes, asimismo, para mantener un alto nivel de seguridad en el transporte de contenedores.

El Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores, entró en vigor internacionalmente en 1977; México depositó el instrumento de adhesión correspondiente ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional el 4 de Abril de 1989, y entró en vigor para nuestro país un año después. (43)

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR/79).

Dicho Convenio fue adoptado el 27 de Abril de 1979, en la Ciudad de Hamburgo, Alemania.

La finalidad del Convenio es la de implementar medidas, las cuales sirvan para llevar a cabo operaciones de búsqueda y salvamento,

42. Ibidem, p. 104.

43. IMO. What it is, What it does, How it works. International Maritime Organization, London, 1985. Pub. 003/85. pp. 8 y 9

que surgen después de los accidentes marítimos, estas medidas pueden ser utilizadas por los Estados, pero ésto no indica que forzosamente tengan que ser estas medidas; muchos Estados pueden aplicar sus propias medidas ya establecidas.

El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, entró en vigor internacionalmente el 22 de Junio de 1985.

México depositó el instrumento de adhesión correspondiente ante el Secretario General de la Organización Marítima Internacional, el día 26 de Marzo de 1986, y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de Junio de 1986. (44)

Convenio Internacional Torremolinos para la Seguridad de los Buques de Pesca (STV/77).

Increiblemente hasta el año de 1977, se dispuso en crear un Convenio para la Seguridad de los Buques Pesqueros, aunque ésta es una de las actividades más primitivas en la historia del hombre, su relativo retraso resulta de la diversidad y la naturaleza compleja de la industria pesquera.

El Convenio fue adoptado en la Ciudad de Torremolinos, España; y es un Convenio aplicable a los nuevos buques pesqueros de más de 24 metros de longitud, y se espera que sea de gran utilidad para los buques dedicados a esta actividad, cuando éste entre en vigor.

Hasta el día de hoy, muy pocos países se han adherido a este Convenio, ya que los intereses de las distintas naciones obstaculizan la entrada en vigor del mismo; sin embargo, un Protocolo ha sido elaborado el cual será considerado para aceptar dicho Convenio, en una Conferencia que tendrá lugar del 22 de Marzo al 2 de Abril de 1993, en Torremolinos, España; donde el Convenio fue originalmente adoptado. (45)

44. Ibidem. p. 11.

45. IMO NEWS. N. 3. Pub. 221/92, 1992, p. 3.

México no ha ratificado el Convenio de Torremolinos, pero se espera que lo haga en un tiempo no muy largo, gracias al Protocolo. (46)

Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989.

Dicho Convenio fue adoptado por la Organización Marítima Internacional el 28 de Abril de 1989.

El presente Convenio será aplicable, siempre que en un Estado Parte se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a las cuestiones objeto del Convenio; es decir, a todo acto o actividad comprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualquiera otras aguas.

El Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo de 1989, no ha entrado en vigor internacionalmente, debido a que hasta nuestros días muy pocos países lo han ratificado. México ya depositó su ratificación correspondiente a dicho Convenio. (47)

---

46. IMO. What it is, What it does ....., p. 9 y 10.

47. José Eusebio Salgado y Salgado. La Organización Marítima Internacional, México, 1991, Petróleos Mexicanos, p. 40.

## 2. LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL.

### 2.1 Antecedentes.

Sin duda, los sujetos del Derecho Internacional han jugado un papel determinante en varios aspectos en el desarrollo de la humanidad. Las Organizaciones Internacionales como sujetos de este Derecho, que empezaron a surgir en el siglo pasado y que en este siglo han tenido un repunte extraordinario; son parte esencial para la supervivencia del hombre.

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), junto con sus organismos especializados, constituyen un camino para la solución de los diversos problemas a nivel mundial y regional. Hoy son innumerables los Organismos Internacionales, cada uno de ellos con objetivos específicos que cumplir.

La Organización Marítima Internacional (OMI), no es la excepción de las otras organizaciones, fue creada para resolver todas las diferencias en el ámbito marítimo a nivel internacional, y en relación con la seguridad de la vida humana en el mar, así como lo relativo a la prevención de la contaminación del medio marino.

Al terminar la Segunda Guerra Mundial y constituirse una nueva era de paz y cooperación, se buscaron diferentes caminos para restaurar las economías enormemente devastadas por la guerra, una de esas posibles soluciones fue el desarrollo del transporte marítimo, y la incorporación a esta esfera de los países latinoamericanos y asiáticos, que antes de la guerra habían sido dejados en la periferia por las naciones tradicionalmente marítimas europeas.

Antes de la OMI, no existía un verdadero organismo encargado de todas las cuestiones marítimas; por esa razón algunos Estados auspiciados por el Consejo Consultivo Marítimo Unido se reunieron en la ciudad

de Washington el 30 de Octubre de 1946, para firmar un acuerdo que dió vida al Consejo Consultivo Marítimo Provisional, además en dicha reunión se acordó la posibilidad de crear una Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

El Consejo Consultivo Marítimo Provisional entró en vigor internacionalmente el día 23 de Abril de 1947, fecha en la que 12 países ratificaron el Convenio, como estaba determinado. Entre sus objetivos más sobresalientes estaba la de servir de órgano provisional en los asuntos marítimos hasta que se creara la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental sobre bases bien definidas. (48)

En 1948, las Naciones Unidas a través del Consejo Económico y Social (ECOSOC), hicieron un llamado a toda la comunidad internacional para participar en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas la cual se llevaría a cabo del 19 de Febrero al 6 de Marzo del mismo año en Ginebra, Suiza. (49)

A dicha conferencia asistieron representantes de varias naciones, en donde se estableció un comité preparatorio el cual discutiría el proyecto de una Organización, que ya se había planteado anteriormente en la Conferencia de Washington.

Así, el 6 de Marzo de 1948, se firmó el Convenio que dió vida a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI); sin embargo, ésta no entró en vigor inmediatamente, sino que tuvieron que pasar diez largos años para su logro.

El Artículo 60 del Convenio Constitutivo dispone:

" The present Convention shall enter into force on the date when 21 States of which seven shall each have a total to-

48. Modesto Seara Vásquez. Tratado General de la Organización Internacional. México, Fondo de Cultura Económica, 1985. pp. 567 y 568.

49. Edgar Gold. Maritime Transport, The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law, Lexington Books D.C. Heath Co., Massachusetts, U.S.A., 1981. p. 242.

nnage of not less than 1,000,000 gross tons of Shipping, have become parties to the Convention in accordance with article 57. " (50)

El 17 de Marzo de 1958, fue la fecha en la que entró en vigor internacionalmente dicho Convenio, ya que Japón fue el séptimo país que con más de 1 millón de Toneladas de Registro Bruto, depositó su ratificación correspondiente ante el Secretario General de la ONU. (51)

Las finalidades de la OCMI, se encuentran enunciadas en el Artículo 1 del Convenio, y son las siguientes:

- a) Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional, y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación;
- b) Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación; la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional;
- c) Tomar medidas para la consideración por la Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de

50. Amos J. Peaslee. International Governmental Organizations, Constitutional Documents, Second Edition, Martinus Nijhoff, The Hague, Netherlands, Vol. I, 1961, p. 914.

51. Gold, Edgar. op. cit., pp. 242 y 243.

empresas de navegación marítima, de acuerdo a la parte II;

d) Tomar medidas por la consideración por la Organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que puedan serle sometidas por cualquier organismo o institución especializada de las Naciones Unidas;

e) Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la Organización." (52)

El acuerdo de vinculación entre las Naciones Unidas y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, se estableció el 13 de Enero de 1959, fecha en la que la OCMI se convirtió en un organismo especializado.

En la Convención del 6 de Marzo de 1948, se establece la relación que este organismo deberá de tener con las Naciones Unidas (Artículos 45-49), asimismo, en la Carta de las Naciones Unidas se especifica la relación de la ONU en establecer acuerdos con organismos especializados, los cuales trabajen en el área económica, social, cultural, de salud y de educación (Artículo 57).

El acuerdo que se llevó a cabo en 1959 entre ambos organismos, trata asuntos como: intercambio de información y documentos, asistencia al Consejo de Seguridad, asistencia al Consejo de Administración Fiduciaria, relación con la Corte Internacional de Justicia, servicios estadísticos, técnicos, de financiamiento, etc. (53)

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, ha sido enmendada un sin número de ocasiones, pero la enmienda más importante a la Organización, es la del 14 de Noviembre de 1975, que fue la Resolución A. 358(IX) de la Asamblea, la cual le cambió el nombre a la Orga-

52. Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos celebrados por México. México, Senado de la República, T. X (1947-48), 1974. p. 673.

53. Peaslee J., Amos. op. cit., pp. 915-921.



nización, de Organización Consultiva Marítima Intergubernamental a Organización Marítima Internacional (OMI), nombre con el que se le conoce en la actualidad, la entrada en vigor de esta enmienda fue el 22 de Mayo de 1982. (54)

El papel de México dentro de esta Organización ha sido muy intenso, estuvo representado en la Conferencia de Ginebra de 1948; depositó el instrumento de adhesión a la OCMI, ante el Secretario General de las Naciones Unidas el 21 de Septiembre de 1954, apareciendo publicado en el Diario Oficial del 28 de Agosto de 1970; México ha ratificado la gran mayoría de las enmiendas al Convenio Constitutivo de la Organización y es de los países en pro de un mejor desarrollo de esta Organización. (55)

## 2.2 Estructura de la Organización Marítima Internacional.

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), estuvo esencialmente constituida por una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima y una Secretaría; con las diversas modificaciones que se le hicieron al Convenio firmado en Ginebra, se han creado otros Comités. (56)

Hoy la Organización Marítima Internacional (OMI), está formada por la Asamblea, el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del Medio Marino, el Comité de Cooperación Técnica, el Comité de Facilitación y la Secretaría. (57)

### La Asamblea.

Es el órgano rector de la Organización Marítima Internacional, está

54. Tratados Ratificados y Convenios..... T. XXI (1975-1976), 1985.  
pp. 505 - 518.

55. Información proporcionada en una entrevista con el personal de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

56. Peaslee J., Amos. op. cit., p. 902

57. Salgado y Salgado, José Eusebio. op. cit., p. 26.

constituida por todos los países miembros, se reúne cada dos años en períodos de sesiones ordinarios; pero puede reunirse en sesiones extraordinarias, si dos tercios de los países miembros lo solicitan al Secretario General o si el Consejo lo estima necesario.

Dentro de sus funciones, está la de elegir al Presidente y Vicepresidente, que fungirán hasta el siguiente período; constituye los órganos auxiliares temporales y permanentes por recomendación del Consejo; elige los miembros que representan al Consejo; organiza todos los proyectos de trabajo de la Organización; se encarga de todas las cuestiones financieras abocadas a dicha Organización; sirve como órgano que recomienda a los Estados cuestiones de seguridad marítima y prevención de la contaminación de los mares; aprueba las enmiendas tanto a los Convenios, como a la Organización. (58)

#### El Consejo.

El Consejo en un principio estuvo integrado por 16 miembros, pero en 1964 se aumentaron a 18, en el año de 1974 se aumentaron a 24, y en Noviembre de 1979, se aumentó el número a 32 miembros, los cuales serían elegidos por la Asamblea de la siguiente manera: (59)

- Ocho Estados cuyos intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales sean los mayores;
- Ocho Estados cuyos intereses en el comercio marítimo internacional sean los mayores;
- Dieciseis Estados que tengan intereses especiales en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo, garantice la representación de todas las regiones geográficas importantes del mundo. (60)

58. OCGMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional, Misc (77) 6.s., pp. 6-8 Artículos 12 - 15

59. OMI. Acontecimientos más importantes en 30 años de actividad, Pub. 3/3980. s/p.

60. Salgado y Salgado, José Eusebio. op. cit., pp. 28 - 30.

Todos los Estados Miembros pueden ser elegibles en el Consejo, además de que puede producirse la reelección, pero los únicos Estados que no pueden pertenecer al Consejo, son los miembros asociados.

Hoy la OMI cuenta con 137 Estados Miembros, ya que Croacia depositó su instrumento de adhesión a la OMI, en las Naciones Unidas el 8 de Julio de 1992; y 2 Miembros Asociados que son Hong-Kong y Macao. (61)

El Consejo elige a su propio presidente y elabora su reglamento, se reúne con frecuencia cuando su presidente lo haya manifestado con antelación o cuando por lo menos cuatro miembros lo soliciten.

Entre sus funciones está la de examinar los proyectos de programas de trabajo y de presupuesto que ya han sido preparados por el Secretario General y con propuestas de todos los Comités y Órganos de la Organización, además de que todos los documentos los deberá de someter a la Asamblea.

De igual manera, el Consejo junto con la Asamblea eligen al Secretario General y a todo el personal que sea necesario en la Organización y establece el plazo en el servicio de tal personal.

El Consejo también desempeñará las funciones de la Asamblea, en el tiempo que ésta se encuentre en período de sesiones extraordinarias, excepto la de recomendar a los Estados en cuestiones de seguridad marítima y contaminación de los mares. (62)

#### El Comité Jurídico.

Inicialmente este Comité se creó para solucionar todos los problemas legales que surgieron con el accidente marítimo de Torrey Canyon en 1967, pero gracias a las enmiendas hechas al Convenio Constitutivo de la OCMI, éste pasó a ser un Comité permanente. (63)

61. IMO NEWS. N. 3, Pub. 221/92, 1992. p. 24.

62. OCMI, Convenio Constitutivo....., pp. 8-11, Artículos 16-26.

63. IMO, What it is, What it does ....., pp. 2 y 3

La Resolución A. 358 (IX) de la Asamblea, fue la que le dió vida a este Comité y a otros, el 14 de Noviembre de 1975, como ya vimos con anterioridad esta Resolución fue la misma que cambio el nombre a la Organización.

El Comité Jurídico está integrado por todos los miembros, se reúne una vez por año y crea su propia mesa y su reglamento interno.

Sus funciones son las de examinar todas las cuestiones jurídicas de la Organización, someter al Consejo todos los proyectos de Convenios Internacionales y enmiendas de los mismos. (64)

#### El Comité de Protección al Medio Marino.

Este Comité fue establecido en Noviembre de 1973, está formado por todos los Estados Miembros y es el encargado de examinar todas las cuestiones de la Organización, que sean referentes a la prevención y contención de la contaminación del mar, ocasionada por los buques y otros artefactos o sustancias.

Tiene como funciones, facilitar el desempeño de todos los Convenios Internacionales, que estén enfocados a prevenir la contaminación del mar; asimismo, estimular la cooperación de los organismos regionales, para atacar este grave problema que afecta a toda la humanidad.

El Comité de Protección del Medio Marino se reúne cada año y establece su propia mesa y su reglamento interno.

Dentro de este Comité se encuentran el grupo de expertos que trabajan en los aspectos científicos de la contaminación del mar. (65)

#### El Comité de Cooperación Técnica.

Nació a través de la Resolución A. 400 (X) de la Asamblea, el 17 de Noviembre de 1977, está integrada por todos los Estados Miembros, se 64. OCMI, Convenio Constitutivo ....., pp. 12-13, Art. 32-36. 65. Ibidem, pp. 13-15, Art. 37-41.

reune cada año y elige su propia mesa y su reglamento interno.

Su principal objetivo, es el de examinar todos los proyectos de la Organización, concernientes a la cooperación técnica en el área marítima especialmente en los países en vías de desarrollo; de igual manera fiscaliza el trabajo realizado por la Secretaría enfocada a la cooperación técnica.

Este Comité de Cooperación Técnica es de suma importancia, ya que es el primer instrumento de esta índole reconocido por las Naciones Unidas, y que muestra el gran trabajo que se está realizando al interior de la Organización. (66)

#### El Comité de Facilitación.

Este órgano fue subsidiario al ser establecido por el Consejo, en una Conferencia de la OCMI, donde se adoptó el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional en 1965.

Más tarde el Comité de Facilitación se institucionalizó como un Comité parte de la OMI, a través de la Resolución A. 724 (XVII) de la Asamblea que fue aprobada el 7 de Noviembre de 1991.

El Comité de Facilitación está integrado por todos los Estados Miembros, se reúne una vez por año y crea su propia mesa y su reglamento interno.

Dicho Comité está encaminado a resolver todas aquellas actividades de la Organización, que se refieren a facilitar el tráfico marítimo internacional; asimismo, implementar medidas las cuales sirvan para reducir las formalidades y simplificar la documentación de los buques a la entrada y salida de los puertos. (67)

66. Ibidem, pp. 15-16, Artículos 42-46.

67. IMO NEWS. No. 3, 1991. Pub. 192/91, P.2.

### La Secretaría.

La Secretaría está integrada por el Secretario General de la Organización, que es el máximo funcionario administrativo, y por el personal necesario.

Dentro de sus funciones, la Secretaría se encarga de todos los documentos de la Organización; de remitir a los miembros los escritos, ordenes del día, notas de información, circulares, etc. De igual manera, la Secretaría mantiene informados a los Estados de las actividades de la Organización.

En los aspectos financieros, la Secretaría remite al Consejo, todos los estados de cuenta anuales y los proyectos de presupuesto.

La Secretaría deberá de actuar en carácter neutral, ya que no obedecerá intereses de los nacionales, o grupos dentro de la misma Organización. (68)

#### 2.2.1 El Comité de Seguridad Marítima.

Este Comité es el más antiguo de los que forman actualmente la OMI, su nacimiento está adherido a la de la misma Organización, en la Conferencia de Ginebra de 1948.

De tal manera, su regulación y sus actividades como parte de la propia Organización, así como todos aquellos rasgos que lo caracterizan, están establecidos en el documento emitido en dicha Conferencia.

El Documento en su Artículo 12 dispone:

" The Organization shall consist of an Assembly, a Council, a Maritime Safety Committee, and such subsidiary organs as the Organization may at any time consider necessary; and a Secretariat. " (69)

68. OCMI, Convenio Constitutivo ....., pp. 17-18, Art. 47-52.

69. Peaslee J., Amos. op. cit., p. 906.

Así, queda claro que el Comité de Seguridad Marítima juega un papel determinante en el trabajo o cometido de la Organización, al ser parte clave de ésta.

En los primeros días del año de 1959, la Asamblea tuvo su primera reunión, en la cual se discutirían los miembros que formarían el Comité de Seguridad Marítima, dichos miembros tenían que ser elegidos de acuerdo a lo que estaba establecido en el Artículo 28(a), hoy Artículo 27 del mismo documento, el cual dice:

" The Maritime Safety Committee shall consist of fourteen members elected by the Assembly from the members, Governments of those nations having an important interest in maritime safety, of which not less than eight shall be the largest ship-owning nations, and the remainder shall be elected so as to ensure adequate representation of members, Governments of other nations with an important interest in maritime safety, such as nations interested in the supply of large numbers of crews or in the carriage of large numbers of berthed and unberthed passengers, and of major geographical areas. " (70)

Acorde con este Artículo, y como consecuencia de la elección de los miembros, un grave problema se suscitó en el seno de la Asamblea, el cual trajo repercusiones a nivel mundial.

Los países electos por la Asamblea, y por su tonelaje de registro bruto fueron: Los Estados Unidos, el Reino Unido, Noruega, Japón, Italia, los Países Bajos, Francia y la República Federal de Alemania. (71)

70. Ibidem, p. 908.

71. Gold, Edgar. op. cit., p. 257.

Inmediatamente hubo objeciones por parte de Liberia y de Panamá, por la incorrecta elección que se había hecho; ya que Francia y la República Federal de Alemania no figuraban entre las ocho naciones con mayor tonelaje de registro bruto, como lo establece el Artículo 28(a); sino que estaban situados en noveno y décimo lugar respectivamente, mientras que Liberia que figuraba en tercer lugar y Panamá en octavo no habían sido elegidos, otros países como los Estados Unidos y Honduras se unieron a la protesta que sostenían Liberia y Panamá.

Algunos países entre ellos Gran Bretaña, argumentaban que ciertamente no se había elegido a Liberia y a Panamá, ya que aunque tuvieron un tonelaje de registro bruto mayor al de Francia y la República Federal de Alemania, este tonelaje no pertenecía a ellos, sino que los barcos y el tonelaje eran propiedad de ciudadanos extranjeros, en particular estadounidenses, los cuales abanderaban sus buques en dichos países por la facilidad que éstos ofrecen, dando como consecuencia un volumen ficticio enorme en las marinas mercantes de estos países, y un peso mayúsculo en los organismos internacionales, como en este caso. (72)

Durante este período y al terminar la Segunda Guerra Mundial, se empezó a dar un fenómeno, en el cual países en especial subdesarrollados y pobres económicamente, ofrecían ciertas facilidades a cambio de una suma módica, para que los propietarios de buques particulares registraran sus buques en estos países, lo cual elevaría el grado de ganancias en este negocio de dichos propietarios.

A este tipo de países se les conoce como países con bandera de

72. Ibid.



conveniencia o países PANLIEHON, por ser Panamá, Liberia y Honduras, Estados típicos de esta clasificación. (73)

Las facilidades que estos países ofrecen son innumerables, entre las más importantes están: no existe una formalidad excesiva en la documentación para hacer el cambio de nacionalidad y poder portar el pabellón de este país; los impuestos que se deben de pagar son demasiado bajos en comparación con los impuestos que deberían de pagar en sus países de origen; no existe un control estricto sobre los buques por parte de este Estado para que cumplan los reglamentos internacionales establecidos; al no existir este control, las condiciones tanto de trabajo como de higiene sobre estos buques, son inhumanas; de igual manera al no existir leyes marítimas eficaces en dichas naciones, la tripulación es en su inmensa mayoría o casi totalidad, extranjera (coreanos, indúes tailandeses, africanos, etc.) y los salarios por ende son muy bajos. (74)

Hoy en día a estos Estados se les conoce como países de matrícula o registro abierto, e incluso dentro de las organizaciones internacionales, estos términos y definiciones se han hecho costumbre.

A este tipo de naciones pertenecían Liberia y Panamá, pero eso no impedía que las discrepancias se radicalizaran al interior de la Asamblea, y que se formaran dos grupos en pugna bien definidos; por un lado el Reino Unido, Francia, Noruega y los Países Bajos que reforzaban la elección de la Asamblea; y por otro lado Liberia, Pana-

73. Para mayor información sobre este problema, vease Alejandro So-barzo, Régimen Jurídico del Alta Mar, México, Ed. Porrúa, 1985. Capítulo Décimo.

74. José Eusebio Salgado y Salgado, " El Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de los buques del 7 de Febrero de 1986"., en los Apuntes de la Cátedra de Derecho Mercantil Marítimo. Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1987. México, ENEP Acatlán, UNAM, Vol. VIII, Primera Parte. 1990. pp. 419 y 420.

má, Honduras y los Estados Unidos que refutaban dicha elección de la Asamblea. (75)

Al no poderse solucionar este problema, la Asamblea decidió sacarlo de la sede de la Organización, para llevarlo ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya (CIJ), y pedir una opinión consultiva respecto a este asunto.

El problema en disputa se transmitió a la CIJ el 19 de Enero de 1959, y fue registrado el 25 de Marzo del mismo año, en forma de una pregunta para que la Corte la contestara afirmativa o negativamente.

" Is the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultive Organization, which was elected on 15 January 1959, constituted in accordance with the Convention for the establishment of the Organization? " (76)

La Corte Internacional de Justicia, dió su fallo a este problema el día 8 de Junio de 1960, para lo cual tuvo que retomar ciertos rasgos sobresalientes.

En primer lugar la Corte consideró que la Asamblea se había reusado a elegir a Liberia y a Panamá, ya que se había revestido con un poder discriminatorio para determinar que Estados tenían un importante interés en la seguridad marítima y que Estados no lo tenían; además a su juicio la Asamblea dictaminó que miembros tenían un registro mayor de tonelaje bruto mundial.

La otra consideración tomada en cuenta por la Corte para dar su fallo, se basó en el propio Artículo 28(a). Algunos Estados argumentaban que los buques y por ende el tonelaje debería de ser propiedad

75. Gold, Edgar. op. cit., p. 257.

76. I.C.J. " Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-Governmental Maritime Consultive Organization, 1960." International Court of Justice, Yearbook 1959-1960. Printed by A.W. Sijthoff's, Publishing Co. Leyden, Netherlands. p. 93.

del Estado, del cual el buque porta el pabellón; mientras que Liberia y Panamá decían que sólo se necesitaba el registro para enarbolar el pabellón.

La Corte consideró que el Artículo 28(a), se refería al registro de tonelaje bruto, y no a la propiedad de los buques, por lo tanto la Corte concluyó que la Asamblea no podía reusarse a elegir a cualquier país que figurara entre las ocho naciones con mayor tonelaje de registro bruto a nivel mundial, y que al no elegir a Liberia y Panamá actuó de manera incorrecta.

Por tal motivo la Corte Internacional de Justicia, dijo que la única manera que se tiene para determinar el tamaño de la flota mercante de un país, es precisamente mediante el tonelaje registrado bajo su pabellón. (77)

Por lo cual el fallo a la pregunta sometida por la Asamblea a la Corte fue negativa, por 9 votos a 5; el Presidente y el Juez Moreno Quintana añadieron sus opiniones personales. (78)

Esos problemas que enfrentó el Comité de Seguridad Marítima, en la actualidad han desaparecido, debido a que hoy el Comité de Seguridad Marítima está integrado por todos los países miembros de la Organización, al igual que todos los demás Comités y Subcomités de la OMI.

Entre sus funciones está la de examinar todas aquellas cuestiones que sean competencia de la Organización, con referencia a la seguridad de los mares, a la investigación de siniestros marítimos, a las reglas para prevenir los abordajes, etc.

El Comité de Seguridad Marítima se reúne una vez por año y crea su propia mesa y su reglamento interno.

77. Salgado y Salgado, José Eusebio. La Organización Marítima, p. 17.

78. I.C.J. op. cit., pp. 93 y ss.

Una de las tareas importantes de este Comité, es la de someter al Consejo, todas las propuestas de enmiendas a los convenios internacionales sobre seguridad marítima. (79)

Dentro del Comité de Seguridad Marítima, existen varios subcomités los cuales se abocan a cuestiones específicas como:

- Seguridad de la Navegación.
- Radiocomunicaciones.
- Dispositivo de Salvamento.
- Normas de Formación y Guardia.
- Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Proyecto y Equipo del Buque.
- Protección contra Incendio.
- Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros.
- Contenedores y Carga.
- Graneles Químicos. (80)

### 2.3 La Seguridad Marítima, Objetivo Primordial de la OMI.

Uno de los grandes retos por parte de la Organización Marítima Internacional, es mantener un alto nivel de seguridad en el transporte por mar de cualquier tipo.

Desde su creación, todos los esfuerzos y el trabajo realizado al interior de la Organización, fueron encaminados a resolver este grave problema, que al analizarlo en el transcurso del tiempo pareciese no tener solución.

La Organización Marítima Internacional no puede dar solución a dicha cuestión por sí sola, ya que no funciona como un órgano que rija

79. OCMÍ, Convenio Constitutivo ....., pp. 11-12. Art. 27-31.

80. IMO, What it is, What it does ....., p. 3.

y ejerza su dominio para hacer cumplir todas las normas estipuladas, y aminorar las consecuencias de ésta; sino que necesita de la cooperación de cada uno de los Estados Miembros para que apliquen las reglas internacionales en sus legislaciones y las hagan cumplir a sus nacionales.

La función de la Organización en este sentido, es la de servir como un foro internacional donde todos los Estados se reúnen para fijar y crear las normas correspondientes a los diferentes rasgos de la seguridad marítima.

Estas normas creadas pueden clasificarse en dos tipos: aquellas que sirven para terminar con el problema y que lo desarraigan desde el fondo; y aquellas normas que sólo sirven para disminuir el grado de desastres marítimos ocasionados por infinidad de circunstancias.

Pero no sólo la Organización se limita a crear normas, sino que éstas las va adecuando al desarrollo y progreso de la humanidad, y moderniza dichas reglas según la tecnología que sea implementada en este tipo de transporte. El Comité de Seguridad Marítima, es el encargado de todo este tipo de trabajo y se consolida como un pilar fundamental de la Organización.

El objetivo de la OMI, también se aboca a desarrollar una cooperación técnica, especialmente con los países en vías de desarrollo, para asesorarlos en la implementación de dichas medidas.

Así, las actividades de la Organización con respecto a la seguridad no tienen fin, ya que el índice de accidentes en el mar hoy en día es muy elevado, según encuestas de la Lloyd's Register of Shipping, solamente en 1989 hubo 211 percances resonados a nivel mundial ocasionados por abordaje, fuego, explosión, hundimiento, etc., de los cuales las pérdidas fueron incontables.

Todo ésto, demuestra el significado vital que tiene la OMI, como

el mismo Comité de Seguridad Marítima en el transporte por mar; de esta manera lo manifestó el Secretario General de la Organización, William O' Neil al presenciar el período de sesiones de dicho Comité en Mayo de 1991, en donde propuso que la enormidad de problemas que tiene este Comité, debe de dirigirlos a la luz de las experiencias dejadas de los desastres marítimos del pasado, además hizo referencia a la confianza que este Organismo goza por parte de la comunidad internacional, que es muy grande, debido a que es el Organismo especializado en las cuestiones marítimas.

Sin duda, el rol de la OMI no sólo se frena en estudiar en una forma general las circunstancias creadoras de accidentes, en años recientes la OMI se ha empeñado en dilucidar los aspectos específicos de cada siniestro.

Entre estas peculiaridades, encontramos a los buques de carga, que en los últimos años poseen el más alto porcentaje de percances en el plano marítimo.

Para estudiar las causas de estos percances, podríamos dividir a dichos buques en dos categorías: buques con períodos de vida bastante largos, que sobrepasan a los 20 años de edad; y buques con cargas muy particulares y mercancías altamente peligrosas.

Dentro de los barcos de la primera clasificación; según estadísticas de la Lloyd's Register of Shipping, se ha comprobado que los barcos más viejos son los que sufren más accidentes que los barcos nuevos, y si tomamos en cuenta que en 1990 el 34% de los buques mercantes dedicados al transporte mundial tenían más de 15 años de edad, y que el 86% de los buques involucrados en pérdidas, eran de este tipo, tendremos que el panorama es verdaderamente aterrador para un futuro cercano.

Ante esta situación, la OMI muy poco puede hacer, ya no lo corresponde a ella intervenir directamente en estos buques, sino a los gobiernos y en particular a los propietarios (navieros), el mejorar las instalaciones y la estructura de sus buques.

En países en vías de desarrollo como el nuestro, ésto cobra mucho mayor significado, no sólo porque no existe una verdadera infraestructura para hacer buques altamente tecnificados, sino porque no existe siquiera el capital para arreglar los pocos buques existentes.

En lo referente a la clasificación de buques construidos para mercancías específicas o peligrosas, tenemos que éstos se convierten en una preocupación constante para la seguridad marítima, puesto que en muchas ocasiones la misma mercancía transportada deteriora el casco del buque, y lo hace más vulnerable a los siniestros.

El exceso de peso sobre los barcos, es una más de las causas de los accidentes marítimos, sobre todo porque el sobrepeso en repetidas ocasiones parte el buque, causando incontables daños a las personas y a las mercancías, como al propio mar.

En la solución al problema de la seguridad marítima, la OMI no sólo trabaja en los aspectos materiales y técnicos, sino que enfoca una gran atención al aspecto puramente humano.

Según encuestas realizadas para analizar el origen de los frecuentes accidentes que ocurren en el mar, se ha comprobado que éstos son ocasionados en un 80% por errores humanos y mal manejo de los buques, y el segundo motivo es el tipo del buque, por su edad y por los llamados buques con pabellones de conveniencia.

La Organización al igual que la sociedad internacional están verdaderamente preocupadas por los factores que originan esta situación, y juntamente han elaborado reglas para frenar estas circunstancias;

el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente del Mar, lleva consigo implícita una responsabilidad que deberán de sobrellevar la tripulación y gente al mando del buque.

Uno de los factores de esos errores humanos sobre los barcos, es la fatiga y el cansancio de la tripulación que originan que no realicen su trabajo en óptimas condiciones; la OMI trabaja arduamente en cooperación con la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y la Organización Mundial de la Salud (OMS); para dar una solución a todo ésto, y ver que tanto afecta la fatiga a la tripulación en el momento de los percances.

Aunada a esta situación, la Organización está afrontando otro problema en el aspecto de seguridad de los buques, en años recientes los siniestros por errores humanos, en buques que eran sumamente seguros, están elevandose en grados inimaginables. La causa de esta disminución en el grado de seguridad de los buques, ha sido que los propietarios (navieros), han contratado tripulación más barata, lo cual ha repercutido en el trabajo e higiene de dichos trabajadores sobre los barcos; además han ido a registrar esos buques en países de registro abierto, para así entrar al círculo vicioso de la competencia desleal y ahorrar más dinero.

El Secretario General de la OMI, William A. O' Neil, al referirse a este problema, dijo que los propietarios de buques son libres y tienen el derecho de registrar sus barcos donde ellos deseen, pero la OMI no puede litigar contra esta situación, cuando los mismos dueños ponen su grano de arena para obstaculizar la tarea de la misma Organización y de los Estados para aliviar y contrarrestar los percances.



Todas estas nociones fueron consideradas minuciosamente por la Organización Marítima Internacional, la cual quiso retomarlas como un fenómeno de primera índole en un período de tiempo específico.

El Día Marítimo Mundial de 1991, fue escogido para tal propósito, en dicho año se celebró el catorceavo aniversario de este Día, en el cual la Organización hace destacar una actividad importante en particular, según palabras del Secretario General de la OMI, este tema ha sido el más importante de todos los que se han realizado.

El Tema del Día fue, "La Seguridad de los Pasajeros y Tripulantes a bordo de los buques." En este año fue celebrado en nuestro país, siendo la sede Cd. del Carmen, Campeche.

El Secretario General O' Neil, en su discurso hizo recalcar el deber que tiene la Organización, en salvaguardar los pasajeros, y la necesidad imperiosa de una cooperación más estrecha entre los países y dicha Organización para dar solución a esta cuestión.

Quedó manifestado de esta forma, el significado vital que tiene hoy en día la OMI, de igual manera la fuerza que se puede alcanzar, cuando un trabajo con la comunidad internacional se lleva a cabo y se realiza verdaderamente con esmero. (81)

---

81. Los datos para la elaboración del punto 2.3 fueron tomados del documento de la OMI, Circular N. 1509 del día 6 de Agosto de 1991, y de la Revista IMO, World Maritime Day, 1991. "Passengers and Crew Safety on Board Ship." United Kingdom, September 1991.

### 3. EL CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972.

#### 3.1 Antecedentes y Objetivos.

A pesar de que, la regulación de los abordajes estaba muy bien establecida en las leyes nacionales de los países, y que los adelantos en la industria del transporte por mar hacían que el comercio por esta vía se desarrollara en gran dimensión; este tipo de accidentes parecía no tener un obstáculo que los detuviera, por que día a día se originaban constantemente.

Todo esto, trajo como consecuencia que las potencias tradicionalmente marítimas se reunieran para tratar de implementar medidas que disminuyeran el porcentaje de abordajes en el mar. La Conferencia que tuvo lugar en la Ciudad de Washington en 1889, tenía como finalidad revisar todas aquellas cuestiones relacionadas a las luces, marcas, señales, etc., que sirvieran para tal objetivo; asimismo, la incorporación de rutas y gobierno de buques a las legislaciones de los distintos Estados, ayudaría a alcanzar las metas fijadas. (82)

Dicha Conferencia no logró avances sobresalientes en asuntos de abordaje, ya que el índice de percances no decayó, sino todo lo contrario seguía aumentando. No obstante la Conferencia de Washington fue importante por que por primera vez existió una verdadera preocupación por parte de varios Estados en luchar contra este problema, de igual manera, ésta fue trascendental por que aquí se aprobó el Código de Señales que está vigente en nuestros días.

En el año de 1910, se convocó a una nueva Conferencia, la cual se llevó a cabo en la Ciudad de Bruselas, Bélgica auspiciada por el Comité Marítimo Internacional. Ésta fue la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, firmada el 23 de Septiembre del mismo año; dicha Convención fue importante, debido al

82. Sobarzo, Alejandro. op. cit., p. 63.

gran número de Estados que estuvieron representados; aunque en su contenido no aporta grandes novedades al problema del abordaje. (83)

En los 17 Artículos que forman esta Convención, se retoman aspectos que ya habían sido tratados en leyes anteriores, tales como son: el abordaje fortuito o de fuerza mayor, el abordaje dudoso, el abordaje culposo, la culpa común, la indemnización de daños, la responsabilidad solidaria respecto a terceros, etc.

Algo muy importante que valdría recalcar dentro de la Convención de 1910, es la existencia de algunos Artículos que hasta el día de hoy siguen siendo fundamentales en la materia de abordaje.

- El Artículo Primero, que nos va a señalar que leyes o reglamentos deberán de aplicarse en caso de abordaje, y en la indemnización de daños a personas, cosas, etc., a bordo de los buques, sin que para ésto deba de tomarse en cuenta las aguas en las que ocurrió dicho siniestro.

Este Artículo va a ser muy importante y en especial para la Ley Mexicana, ya que éste va a ser copiado íntegramente y plasmado como el Artículo 87 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, que rige hasta nuestros días.

De igual manera, tiene importancia el Artículo Octavo, donde se establece la obligación de los capitanes de los buques involucrados en el abordaje, en prestar auxilio al otro buque y a su tripulación; pero ésto lo hará siempre y cuando no ponga en peligro a su propio barco, asimismo, tiene la obligación de dar a conocer al otro buque el nombre del puerto de amarre y de los lugares de procedencia y destino de este buque.

Hoy en día esta disposición trascendental se ha vuelto obligatoria, 83. Tratados Ratificados y Convenios ....., T. X, pp. 260-268.

debido a que de no cumplirse, se estaría violando una norma internacional que traería repercusiones graves; es decir, la comisión del delito de abandono de personas y la sanción aplicable por ello.

Posteriormente a la Convención de 1910, se creó un Reglamento Internacional para Evitar los Abordajes en el Mar en 1929, el cual se constituyó como parte fundamental del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar del mismo año, y se introdujo dentro del mismo Convenio. (84)

En 1948, se creó un nuevo Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, el cual derogó a aquel hecho en 1929, este Reglamento revisado se creó en la misma Conferencia que revisó al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1948; sin embargo, la misma Conferencia recomendó que las revisiones se hicieran por separado, aunque dicho Reglamento fue introducido dentro del Convenio como un Anexo. (85)

En el año de 1960, cuando se realizó la Conferencia que revisó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), también se vio la necesidad de revisar el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, éste al igual que el Reglamento de 1948, fue unido a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1960, lo que formaba un Anexo.

Así de esta manera, como fue revisado por dicha Conferencia, figura unido como el Anexo B del Acta Final de la misma. (86)

El Reglamento de 1960, fue importante por los grandes adelantos y el desarrollo tecnológico implementado en el transporte marítimo, a-  
84. Sobarzo, Alejandro. op. cit., p. 64.

85. Arzt, Frederick K. Marine Laws Navigation and Safety, Equity House, Equity Publishing Corporation. Stony Brook, L.I. N.Y. 1953 p. 679.

86. OCGI. Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 1960. ISBN 92-801-3020-X. United Kingdom, 1973, p. 6.

demás tuvo gran significado para los países marítimos y aquellos que participan más en el comercio por mar.

No obstante todo lo anterior, la Sociedad Internacional consideró que las reglas y todas las medidas establecidas en dicho Reglamento, tenían que ser renovadas por el simple hecho de que nuevas embarcaciones y artefactos en la navegación habían sido introducidos; de igual forma nuevas disposiciones tenían que ser implemmentadas para dar solución a las condiciones que surgían al paso del tiempo.

De este modo la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), hizo un llamado a todas las naciones para que se reunieran en una Conferencia la cual tendría por objetivo revisar las medidas del Reglamento de 1960, y adecuarlo a la nueva realidad.

Entre las consideraciones más sobresalientes para esta Conferencia, estaba la de mantener un alto nivel de seguridad en el mar; evitar cualquier entorpecimiento y obstáculo a la navegación de los buques que tuvieran dificultad para maniobrar por razón de su calado, ya sea que estuvieren en el mar, en ríos navegables o estrechos internacionales donde el tráfico sea muy concurrido; y la innovación de luces, marcas y señales para todo tipo de buques en circunstancias adversas, lo que llevaría ya a elaborar un tratado específico sobre abordajes, dejando por separado todo aquello relativo a la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

### 3.2 Estructura del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72)

El resultado de todos los Reglamentos sobre abordajes que se habían elaborado, culminó con la adopción del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, el cual fue aprobado en una Conferencia de la OCMI, que para tal efecto se llevó a cabo del 4 al 20 de Octubre de 1972, en la Ciudad de Londres, Inglaterra.

El Convenio es la primera parte del Acta Final de la Conferencia de 1972, en donde aparece el Articulado, el cual analizamos a continuación.

- Art. 1 Obligaciones Generales, se expresa la obligación que tienen las partes en dar efectividad a las reglas contenidas en lo que en adelante se denominará el Reglamento.
- Art. 2 Firma, Ratificación, Aceptación, Aprobación y Adhesión; la firma sólo quedaría abierta hasta el 1o. de Junio de 1973, y después de ese tiempo la adhesión. Para que un Estado pueda ratificar, aceptar, aprobar y adherirse al Convenio, deberá de seguir los procedimientos conocidos, depositar el instrumento correspondiente ante la Organización de la OMI, la cual informará a todos los Estados Partes, del depósito del instrumento y fecha del mismo.
- Art. 3 Aplicación Territorial, se refiere a aquellos casos en los cuales un territorio está administrado por las Naciones Unidas o por un Estado Parte de este Convenio, y haga extender dicho Convenio a este territorio, deberá de notificarlo al Secretario General de la Organización.
- Art. 4 Entrada en Vigor, este Convenio entró en vigor 12 meses después de que 15 Estados, cuyas flotas constituían no menos del 65% del tonelaje de registro bruto mundial, se adherieron al Convenio; dicha fecha fue el 15 de julio de 1977.
- Art. 5 Conferencia de Revisión, la Organización podrá convocar a los Estados Parte para una Conferencia la cual tenga por objetivo, revisar el Convenio y Reglamento, y se realizará cuando por lo menos un tercio de Estados Parte lo soliciten.

- Art. 6 Modificaciones del Reglamento, este Artículo trata sobre las modificaciones y enmiendas que se le pueden hacer al Reglamento, hasta la fecha se han realizado tres enmiendas al Reglamento, en 1981, 1987 y 1989; las cuales analizaremos más adelante.
- Art. 7 Denuncia, cualquier Estado Parte, puede denunciar al Convenio y ésto lo hará mediante el depósito de un instrumento de denuncia ante la Organización, y el Secretario General informará a todos los Estados Parte de dicho instrumento; la denuncia cobrará efecto un año después de haber depositado el instrumento correspondiente.
- Art. 8 Depósito y Registro, tanto el Convenio como el Reglamento serán depositados en la Organización y el Secretario General transmitirá copias certificadas a todos los Estados Parte; posteriormente los enviará a la Secretaría de las Naciones Unidas para su registro y publicación.
- Art. 9 Idiomas, el Convenio y el Reglamento, están hechos en un mismo ejemplar en los idiomas francés e inglés, con textos igualmente auténticos y con traducciones en español y ruso.

El Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, el cual nos ocupa, está formado por 38 Reglas, 4 Anexos y 2 Resoluciones; para estudiarlo y analizarlo hemos conjuntado y comparado dicho Reglamento, con aquel hecho en 1960.

Así, de esta manera, podremos ver las similitudes y diferencias de ambos Reglamentos, al mismo tiempo las novedades implementadas en el Reglamento de 1972, para elevar el grado de seguridad en el mar.

A continuación analizaremos una a una las Reglas de este Reglamento.

## Parte A. Generalidades

### Regla 1. Ámbito de Aplicación.

- a) El Reglamento se aplica a todo buque en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella. (ésta es la misma que la Regla 1 (a) del Reglamento de 1960).
- b) La autoridad competente para radas, puertos, ríos, lagos y aguas interiores, podrán aplicar Reglas especiales que coincidan con este Reglamento. (ésta es similar a la Regla 30 de 1960).
- c) El Gobierno de un Estado, podrá aplicar Reglas especiales en cuanto a las luces de situación y señales luminosas para buques de guerra y buques navegando en convoy. (ésta es muy parecida a la Regla 13 de 1960).

Los incisos d y e de la Regla 1, no se encuentran en el Reglamento de 1960, y son los siguientes:

- d) La Organización podrá adoptar dispositivos de separación de tráfico a los efectos de este Reglamento.
- e) Cuando un buque de misión especial no pueda cumplir con las normas de este Reglamento, utilizará medidas especiales adoptadas por su Gobierno, y serán parecidas lo más posible a este Reglamento.

### Regla 2. Responsabilidad.

Dicha Regla se refiere a la responsabilidad que tiene el capitán, propietario o dotación de un buque, de las consecuencias causadas por su negligencia e incumplimiento de las normas de este Reglamento. (ésta es parecida a la Regla 29 de 1960).

### Regla 3. Definiciones Generales.

Aquí, se explican algunos conceptos que serán utilizados a lo largo de todo el Reglamento, y que son:



- buque - el Reglamento de 1960, nos dice que el buque es todo artefacto flotador, excepto un hidroavión; mientras que el Reglamento de 1972 incluye también a los hidroaviones.
- buque de propulsión mecánica -
- buque de vela -
- buque dedicado a la pesca -
- hidroavión -
- buque sin gobierno - son aquellos buques incapaces de maniobrar correctamente y en forma exigida por el Reglamento, y que no pueden desviarse de la derrota de otro buque. (esta definición no se encuentra en el Reglamento de 1960).
- buque con capacidad de maniobra restringida -
- buque restringido por su calado -
- visibilidad -
- visibilidad reducida - cuando por ciertos fenómenos naturales como lluvia, niebla, nieve, tempestad, tormenta de arena, etc., un buque no puede ver a otro buque perfectamente.
- en navegación -
- eslora y manga -

Algunas de estas definiciones son parecidas a las encontradas en la Regla 1 (c) de 1960.

#### Parte B. Reglas de Rumbo y Gobierno

Sección I. Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.

Regla 4. Ámbito de aplicación.

Regla 5. Vigilancia.

Regla 6. Velocidad de seguridad.

Regla 7. Riesgo de abordaje.

Regla 8. Maniobras para evitar el abordaje.

En esta parte B, de la Regla 4 a la Regla 8 son de suma importancia, porque demuestran todo tipo de situaciones en las que existe el riesgo de abordaje, y como evitarlo; a pesar de eso, estas Reglas no se encuentran en el Reglamento de 1960.

#### Regla 9. Canales Angostos.

Dentro de esta Regla, se señalan todas las maniobras y precauciones que se deben de tomar en cuenta cuando se cruza un canal, para evitar el abordaje o entorpecimiento en la circulación. (ésta es muy parecida a la Regla 25 de 1960).

#### Regla 10. Dispositivos de Separación de Tráfico.

Aquí, encontramos una de las grandes innovaciones del Reglamento de 1972, esta Regla es fundamental para evitar los accidentes marítimos, además es una de las Reglas sobresalientes en las enmiendas que estudiaremos más adelante.

Por su gran importancia la transcribimos íntegramente.

- a) Esta Regla se aplica a los dispositivos de separación de tráfico adoptados por la Organización.
- b) Los buques que utilicen un dispositivo de separación de tráfico deberán:
  - i) navegar en la vía de circulación apropiada, siguiendo la dirección general de la corriente del tráfico indicada para dicha vía;
  - ii) en lo posible, mantener su rumbo fuera de la línea de separación o de la zona de separación de tráfico;
  - iii) normalmente, al entrar en una vía de circulación o salir de ella, hacerlo por sus extremos, pero al entrar o salir de dicha vía por sus límites laterales, hacerlo con el menor ángulo posible en relación con la dirección general de la corriente del tráfico.
- c) Siempre que puedan, los buques evitarán cruzar las vías de circu-

lación, pero cuando se vean obligados a ello, lo harán lo más aproximadamente posible en ángulo recto con la dirección general de la corriente del tráfico.

- d) Normalmente, las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo que pueda navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación de tráfico adyacente.
- e) Los buques que no estén cruzándola no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación excepto;
  - i) en caso de emergencia para evitar un peligro inmediato;
  - ii) para dedicarse a la pesca en una zona de separación.
- f) Los buques que naveguen por zonas próximas a los extremos de un dispositivo de separación de tráfico, lo harán con particular precaución.
- g) Siempre que puedan, los buques evitarán fondear dentro de un dispositivo de separación de tráfico o en las zonas próximas a sus extremos.
- h) Los buques que no utilicen un dispositivo de separación de tráfico, deberán apartarse de él dejando el mayor margen posible.
- i) Los buques dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito de cualquier buque que navegue en una vía de circulación.
- j) Los buques de eslora inferior a 20 metros, o los buques de vela, no estorbarán el tránsito seguro de los buques de propulsión mecánica que naveguen en una vía de circulación.

Sección II. Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro.

Regla 11. Ámbito de aplicación.

Regla 12. Buques de vela.

Regla 13. Buque que "alcanza".

Regla 14. Situación "de vuelta encontrada".

Regla 15. Situación "de cruce".

- Regla 16. Maniobra del buque que "cede el paso".  
Regla 17. Maniobra del buque que "sigue a rumbo".  
Regla 18. Obligaciones entre categorías de buques.

Dentro de esta Sección II, de la Regla 12 a la Regla 18, se explican todas las maniobras que deberán de realizar los buques que se encuentren en situaciones adversas donde pueda existir el abordaje, como las arriba mencionadas. (éstas son idénticas a las Reglas 17 a 24 de 1960).

Sección III. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

Regla 19. Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida.

Esta Regla señala todas y cada una de las precauciones que los buques deberán de tomar, cuando se encuentren en situaciones donde la visibilidad no sea muy clara, y exista por ende el peligro de un abordaje. (ésta es parecida a la Regla 16 de 1960).

Las Reglas que a continuación mencionamos (Reglas 20-31), se caracterizan por los aspectos técnicos que en ellas se encuentran; entre esos aspectos destacan la visibilidad e intensidad de las señales luminosas, la definición de luces y las situaciones en las que dichas luces serán utilizadas.

Asimismo, valdría recalcar que estas Reglas tienen una enorme relación con el Anexo I de este Reglamento, que lleva por nombre: Posición y características técnicas de las luces y marcas.

#### Parte C. Luces y marcas

- Regla 20. Ámbito de aplicación.  
Regla 21. Definiciones.  
Regla 22. Visibilidad de las luces.  
Regla 23. Buques de propulsión mecánica en navegación.  
Regla 24. Buques remolcando y empujando.

Regla 25. Buques de vela en navegación y embarcaciones de remo.

Regla 26. Buques de pesca.

A diferencia del Reglamento de 1960; este Reglamento de 1972, le da mucho mayor importancia a los buques de pesca, tanto que le dedica el Anexo II, el cual está estrechamente relacionado a esta Regla.

Regla 27. Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida.

Regla 28. Buques de propulsión mecánica restringidos por su calado.

Regla 29. Embarcaciones de práctico.

Regla 30. Buques fondeados y buques varados.

Regla 31. Hidroaviones.

La mayoría de las Reglas de la parte C, son las mismas que encontramos en los primeros Artículos del Reglamento de 1960.

Las Reglas que continúan (Reglas 32-35), al igual que las arriba mencionadas; son de aspectos técnicos en señales acústicas y se relacionan con el Anexo III, que lleva por nombre: Detalles técnicos de los aparatos de señales acústicas.

#### Parte D. Señales acústicas y luminosas

Regla 32. Definiciones.

Regla 33. Equipo para señales acústicas.

Regla 34. Señales de maniobra y advertencia.

Regla 35. Señales acústicas en visibilidad reducida.

Regla 36. Señales para llamar la atención.

Dicha Regla se refiere al derecho y obligación que tienen los buques, en hacer señales tanto luminosas y acústicas para llamar la atención de otros buques, en circunstancias donde exista un peligro; aunque éstas no deben confundirse con las señales prescritas en este Reglamento. (ésta es la misma Regla 12 de 1960).

Regla 37. Señales de peligro.

Son las señales utilizadas para anunciar peligro o ayuda, dichas señales están enumeradas en el Anexo IV, titulado: Señales de peligro

las cuales transcribimos a continuación.

1. Las señales siguientes, utilizadas o exhibidas juntas o por separado, indican peligro y necesidad de ayuda:

- a) un disparo de cañón, u otra señal detonante, repetidos a intervalos de un minuto aproximadamente;
- b) un sonido continuo producido por cualquier aparato de señales de niebla;
- c) cohetes o granadas que despidan estrellas rojas, lanzados uno a uno y a cortos intervalos;
- d) una señal emitida por radiotelegrafía o por cualquier otro sistema de señales consistentes en el grupo ...---... (SOS) del Código Morse;
- e) una señal emitida por radiotelefonía consistente en la palabra "Mayday";
- f) la señal de peligro "NC" del Código Internacional de Señales;
- g) una señal consistente en una bandera cuadrada que tenga encima o debajo de ella una bola u objeto análogo;
- h) llamaradas a bordo (como las que se producen al arder un barril de brea, petróleo, etc.);
- i) un cohete-bengala con paracaídas o una bengala de mano que produzca una luz roja;
- j) una señal fumígena que produzca una densa humareda de color naranja;
- k) movimientos lentos y repetidos, subiendo y bajando los brazos extendidos lateralmente;
- l) la señal de alarma radiotelegráfica;
- m) la señal de alarma radiotelefónica;
- n) señales transmitidas por radiobalizas de localización de sinietros.

2. Está prohibido utilizar o exhibir cualesquiera de las señales anteriores, salvo para indicar peligro y necesidad de ayuda, y utilizar

cualquier señal que pueda confundirse con las anteriores.

#### Parte E. Exenciones

##### Regla 38. Exenciones.

Aquí, se señalan todos los buques, que por tener ciertas características están exentos de algunas normas de este Reglamento.

#### RESOLUCION I.

Esta Resolución trata sobre las deliberaciones para realizar modificaciones al Reglamento, dirigidas por la Asamblea de la Organización, y la participación de todos los Estados ya sean parte o no del Reglamento; y con derecho a voto.

#### RESOLUCION II.

Se expresa la necesidad de una rápida entrada en vigor del Convenio; así, como el depósito de los instrumentos de ratificación, aprobación, aceptación o adhesión por parte de los Estados. (87)

### 3.3 Enmiendas al Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72).

Como ya vimos con anterioridad, dentro del Convenio COLREG/72, en su Artículo VI se señala que el Reglamento puede ser enmendado en un futuro; siempre y cuando la mayoría de los Estados Parte así lo convinieren.

Basandose en esas consideraciones, se han realizado algunas modificaciones; hasta la fecha el Reglamento Internacional para Prevenir

87. Los datos para la elaboración del punto 3.2, fueron tomados de los documentos de la OCGI, Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1960. -Acta Final de la Conferencia seguida de Anexos entre los que figura la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, firmada en Londres el 17 de Junio de 1960-. ISBN 92-801-3020-X, Londres 1973, United Kingdom. pp. 207-224. y Conferencia Internacional sobre la Revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972. -Acta Final de la Conferencia junto con los documentos anexos y texto del Convenio adoptado. ISBN 92-801-3023-4, Londres 1973, United Kingdom.

los Abordajes, 1972 ha sido enmendado en tres ocasiones en 1981, 1987 y 1989.

De estas tres veces, la más importante ha sido sin lugar a dudas, el paquete de enmiendas de 1981, el cual analiza la mayoría de las Reglas y las pone al día de los acontecimientos más recientes.

### 3.3.1 Enmiendas de 1981.

Dichas enmiendas fueron aprobadas el 19 de Noviembre de 1981, a través de la Resolución A. 464 (XII) de la Asamblea, y creadas por el Comité de Seguridad Marítima en su 44o. período de sesiones.

Dentro de su contenido, éstas hacen modificaciones al Reglamento y a sus Anexos en 56 puntos, aunque en muchos de ellos, esos cambios sólo son sustituciones de palabras o frases que se intercalan en algunos párrafos.

A continuación analizaremos los aspectos más sobresalientes de estas enmiendas.

La Regla 10. "Dispositivo de Separación de Tráfico", es una de las Reglas que más modificaciones se le hacen en 1981, en todos los aspectos.

Regla 10 (d). Normalmente, las zonas de navegación costera no serán utilizadas por el tráfico directo que pueda navegar con seguridad en la vía de circulación adecuada del dispositivo de separación de tráfico adyacente.

Con la enmienda de 1981, se le añade lo siguiente:

"No obstante, los buques de eslora inferior a 20 metros y los buques de vela podrán utilizar las zonas de navegación costera en cualquier circunstancia".

Regla 10 (e). Los buques que no estén cruzándola no entrarán normalmente en una zona de separación, ni cruzarán una línea de separación excepto.



Como quedó según la enmienda de 1981:

"Todo buque que no sea un buque que cruza una vía de circulación ni un buque que está entrando o saliendo de ella se abstendrá normalmente de entrar en una zona de separación y cruzar una línea de separación excepto."

Dentro de esta Regla, también se añaden nuevos párrafos, debido a que sólo tiene hasta el inciso j, se le añaden inciso k y l.

Regla 10 (k). "Cuando estén dedicados a una operación de mantenimiento de la seguridad de la navegación en un dispositivo de separación de tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación."

Regla 10 (l). "Cuando estén dedicados a una operación de colocación, reparación o recogida de un cable submarino en un dispositivo de separación de tráfico, los buques con capacidad de maniobra restringida quedarán exentos del cumplimiento de esta Regla en la medida necesaria para poder llevar a cabo dicha operación."

Otra Regla que se le hacen una serie de modificaciones, pero sólo en el sentido de un cambio de palabras, es la Regla 24, también se le añaden dos párrafos más, el inciso (g) que se introduce, y el anterior pasa a ser el inciso (h) y se aumenta el inciso (i).

Regla 24 (i). "Cuando, por alguna causa justificada, resulte imposible que un buque no dedicado normalmente a operaciones de remolque muestre las luces prescritas en los párrafos a) o c) de esta Regla, dicho buque no tendrá obligación de exhibir tales luces cuando esté remolcando a otro buque que esté en peligro o que, por otros motivos, necesite ayuda. Se tomarán todas las medidas posibles para indicar la naturaleza de la conexión existente entre el buque remolcador y el buque remolcado, tal como se autoriza en la Regla 36, en particular iluminado el cable de remolque."

A la Regla 27. "Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida", también se le hacen varias modificaciones, entre las más importantes están:

Regla 27 (b). Se sustituye la frase "dragado de minas" por la expresión "limpieza de minas", este cambio se va a realizar en todo el Reglamento donde aparezca dicha frase.

Regla 27 (f). Quedó enmendada como sigue:

"Los buques dedicados a operaciones de limpieza de minas, además de las luces prescritas para los buques de propulsión mecánica en la Regla 23 o de las luces o las marcas prescritas en la Regla 30 para los buques fondeados, según proceda, exhibirán tres luces verdes todo horizonte o tres bolas. Una de estas luces o marcas se exhibirá en la parte superior del palo de más a proa y las otras dos una en cada uno de los penoles de la verga de dicho palo. Estas luces o marcas indican que es peligroso para otro buque acercarse a menos de 1000 metros por la popa del buque dedicado a limpieza de minas."

Regla 27 (g). Sufre ciertas modificaciones.

Las embarcaciones de menos de 7 metros de eslora no tendrán obligación de exhibir las luces prescritas en esta Regla.

Con la enmienda de 1981, quedó así:

"Los buques de menos de 12 metros de eslora, salvo los dedicados a operaciones de buceo, no tendrán obligación de exhibir las luces y marcas prescritas en esta Regla."

Sin duda, un cambio sustancial en esta enmienda de 1981, se hizo a la Regla 36. "Señales para llamar la atención", en donde se añaden las circunstancias que podían producirse en el mal manejo de éstas.

Cualquier buque, si necesita llamar la atención de otro, podrá hacer señales luminosas o acústicas que no puedan confundirse con ninguna de las señales autorizadas en cualquiera otra de estas Reglas, o di-

rigir el haz de su proyector en la dirección del peligro, haciéndolo de forma que no moleste a otros buques.

La enmienda de 1981, le añade un nuevo párrafo a esta Regla:

"Toda luz que se utilice para llamar la atención de otro buque será de tal índole que no pueda confundirse con ninguna ayuda a la navegación. A los efectos de esta Regla se evitará la utilización de luces intermitentes o giratorias de gran intensidad, como las luces estroboscópicas."

Dentro de los Anexos, también hay modificaciones importantes, tal vez la más importante de ellas, es la que se le hace al Anexo I, sección 13 en donde se añade que las luces y marcas deberán de ser a criterio del Estado donde pertenezca el buque.

Anexo I, Sección 13. La construcción de faroles y marcas, así como la instalación de faroles a bordo del buque, deberán realizarse a satisfacción de la autoridad competente del Estado en que esté matriculado el buque.

Con la enmienda de 1981, quedó de la siguiente manera:

"La construcción de luces y marcas, así como la instalación de luces a bordo del buque, se ajustarán a criterios que la autoridad competente del Estado cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque juzgue satisfactorios."

Las mismas modificaciones se harán en donde quiera que aparezca la frase "del Estado en que esté matriculado el buque."

Este paquete de enmiendas, entraron en vigor internacionalmente el 1o. de Junio de 1983, ya que dentro de las mismas estaba estipulado la fecha de entrada, a menos de que hasta el 1o. de Junio de 1982, más de un tercio de las partes contratantes manifestarán su rechazo, lo cual no ocurrió. (88)

88. Los datos de este punto, fueron tomados del documento de la OMI, Resolución A.464(XII). Aprobada el 19 de Noviembre de 1981. Punto 10 c) del orden del día.

### 3.3.2 Enmiendas de 1987.

Estas enmiendas fueron aprobadas a través de la Resolución A. 626 (XV) de la asamblea, del 9 al 20 de Noviembre de 1987, y elaboradas por el Comité de Seguridad Marítima en su 53o. y 54o. período de sesiones.

Entre las modificaciones más importantes de estas enmiendas, están aquellas hechas a la Regla 3, Regla 10 y Anexo IV.

A continuación analizamos cada una de ellas.

Regla 3 (h). Se hace un pequeño cambio en la definición.

La expresión -buque restringido por su calado-, significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad disponible de agua, tiene muy restringida su capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo.

Con la enmienda de 1987, quedó así:

"La expresión -buque restringido por su calado-, significa un buque de propulsión mecánica que, por razón de su calado en relación con la profundidad disponible y la anchura de agua navegable, tiene muy restringida su capacidad de apartarse de la derrota que está siguiendo."

Regla 10. "Dispositivo de separación de tráfico". Sigue siendo una de las Reglas con mayores modificaciones, ya que como vimos en las enmiendas de 1981, no sólo se modificaron algunos aspectos, sino que se aumentaron nuevos incisos.

Aquí anotamos los cambios más importantes con la enmienda de 1987.

Regla 10 (a). Esta Regla se aplica a los dispositivos de separación de tráfico adoptados por la Organización.

Con la enmienda de 1987, se añade lo siguiente:

"Y no excluye a algún buque de su obligación bajo alguna otra Regla".

Regla 10(d). A esta Regla nuevamente se le hacen cambios, ya en la enmienda de 1981, se le habían añadido nuevas frases, en esta enmien-

da se divide en dos partes quedando de la siguiente manera:  
Modificación con la enmienda de 1987.

" 1) Los buques que puedan navegar con seguridad por la vía de circulación adecuada de un dispositivo de separación de tráfico no utilizarán la zona de navegación costera adyacente. Sin embargo, los buques de eslora inferior a 20 metros, los buques de vela y los buques dedicados a la pesca podrán utilizar la zona de navegación costera; ii) no obstante lo dispuesto en el subpárrafo (i) arriba, un buque podrá utilizar una zona de navegación costera cuando esté en ruta hacia o desde un puerto, una instalación mar adentro, una estación de prácticos o cualquier otro lugar situado dentro de la zona de navegación costera o cuando busque refugio en dicha zona."

El Anexo IV, "Señales de peligro", también tiene modificaciones con esta enmienda, pero sólo en el sentido de que se le aumenta un nuevo inciso, que es el inciso (o), el cual dice:

(o). "Señales aprobadas y transmitidas por los sistemas de radiocomunicación."

La enmienda de 1987, entró en vigor internacionalmente el 19 de Noviembre de 1989. (89)

### 3.3.3 Enmiendas de 1989.

Estas enmiendas fueron aprobadas a través de la Resolución A. 678 (XVI) de la Asamblea, el día 19 de Octubre de 1989, y emitidas por el Comité de Seguridad Marítima en su 57o. período de sesiones.

Estas enmiendas sólo hacen modificaciones a una Regla, que es la Regla 10. "Dispositivo de separación de tráfico", que sigue siendo la Regla que tiene cambios en las tres enmiendas, asimismo, es nuevamente

89. Los datos para la elaboración del punto 3.3.2, fueron tomados del documento de la IMO, Circulat Letter No. 1175, 7 May 1987. Ref. T2/3.02.

te el inciso (d) el que sufre la modificación, aunque ésta es muy pequeña.

La Regla 10 (d), que ya vimos con anterioridad quedó sustituida por el texto que sigue:

Regla 10 (d)(i) "Los buques que puedan navegar con seguridad por la vía de circulación adecuada de un dispositivo de separación de tráfico no utilizarán la zona de navegación costera adyacente. Sin embargo, los buques de eslora inferior a 20 metros, los buques de vela y los buques dedicados a pa pesca podrán utilizar la zona de navegación costera;

(ii) no obstante lo dispuesto en el sunpárrafo d) i), los buques podrán utilizar una zona de navegación costera cuando estén en ruta hacia o desde un puerto, una estación o estructura mar adentro, una estación de prácticos o cualquier otro lugar situado dentro de la zona de navegación costera, o bien para evitar un peligro inmediato."

Estas enmiendas entraron en vigor internacionalmente el día 19 de Abril de 1991, fecha que estaba estipulada dentro de la misma enmienda. (90)

#### 3.4 Situación Jurídica Internacional y Nacional del Convenio.

El Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, se adoptó en la Conferencia que para tal motivo se efectuó en la Ciudad de Londres del 4 al 20 de Octubre de 1972.

A esta Conferencia asistieron representantes de diversas naciones, las cuales enumeramos a continuación:

90. Los datos de este punto 3.3.3, fueron tomados del documento de la OMI, Resolución A. 678(XVI), aprobadas el día 19 de Octubre de 1989.

Argentina  
Australia  
Bélgica  
Brasil  
Bulgaria  
Canadá  
Corea, República de  
Cuba  
Chile  
Dinamarca  
España  
Estados Unidos  
Filipinas  
Finlandia  
Francia  
Ghana  
Grecia  
India  
Indonesia  
Irán  
Irlanda  
Islandia  
Italia  
Japón

Kuwait  
Liberia  
México  
Nigeria  
Noruega  
Nueva Zelanda  
Países Bajos  
Panamá  
Polonia  
Portugal  
Reino Unido de Gran Bretaña e  
Irlanda del Norte  
República Centroafricana  
República Federal de Alemania  
República Khmer  
Rumania  
Sudáfrica  
Suecia  
Tailandia  
Unión de Repúblicas Socialistas  
Soviéticas  
Venezuela  
Viet-Nam  
Zaire, República del

Asimismo, asistieron como observadores, representantes de algunos países, los cuales fueron :

Irak  
Líbano  
Pakistán

República Árabe Libia  
Suiza

Hong-Kong que era en ese año el único Miembro Asociado de la Organización, estuvo representado de igual manera en calidad de observador.

Sin embargo, no sólo hubo países en esta Conferencia, sino también Organismos Internacionales, tanto Gubernamentales como No Gubernamentales; de entre los primeros estuvieron las Naciones Unidas, la Comisión Económica para Europa (CEPE), y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Entre los Organismos No Gubernamentales asistieron:

Asociación Internacional de Faros y Balizas (IALA).

Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación (AIPCN).

Asociación Internacional de Pilotos Marítimos (IMPA).

Cámara Naviera Internacional (ICS).

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL).

Foro Marítimo Internacional de Compañías Petroleras (OCIMF).

El Convenio COLREG/72, está constituido por tres documentos, los cuales forman el Acta Final de la Conferencia. El Documento 1, lo forman el propio Convenio y el Reglamento junto con sus cuatro Anexos; el Documento 2 y 3 son las dos Resoluciones que fueron emitidas al mismo tiempo que el Convenio.

Como ya lo mencionamos con antelación, el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, ha sido enmendado en tres ocasiones, aprobadas por la Asamblea de la OMI en su (XII), (XV) y (XVI) período de sesiones.

La entrada en vigor internacional del Reglamento, fue el día 15 de Julio de 1977, y la entrada en vigor de las enmiendas fueron: la enmienda de 1981, fue el 1o. de Junio de 1983; la enmienda de 1987,



fue el 19 de Noviembre de 1989; y la enmienda de 1989, fue el 19 de Abril de 1991.

El Texto del Acta Final del Convenio con sus documentos respectivos, fueron depositados ante el Secretario General de la Organización. El Texto resultado de la Conferencia, fue redactado en un sólo ejemplar original en los idiomas inglés, francés, español y ruso.

De entre los Estados Miembros que pertenecen a la Organización Marítima Internacional, que sean convertido en Partes Contratantes del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972; son hasta el 10. de Abril de 1992; 113 los Estados Partes del mismo, que forman el 96% del Tonelaje de Registro Bruto a nivel mundial.(91)

Esto nos demuestra que este Reglamento, es uno de los más importantes hoy en día dentro de la OMI, ya que es de los Convenios con más Partes Contratantes; tan sólo es superado por el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS/74, que tiene 116 Estados Partes, y el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, LL/66, con 124 Estados Partes.

Como ya mencionamos anteriormente, nuestro país estuvo representado en la Conferencia de Londres de 1972; asistiendo por parte de México:

Contralmirante J. Blanco Peyrefitte  
Capitán de Fragata F. J. Pérez Elías  
Srta. S. Fuentes-Berain

En México, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, fue aprobado por la H. Cámara de Senadores del Congreso de la Unión el día 26 de Noviembre de 1975; y aceptado por el Sr. Presidente Luis Echeverría Álvarez el día 24 de Febrero de 1976.

91. IMO NEWS. No. 2, 1992. Pub. 211/92. P. 2.

El depósito del instrumento de adhesión, por parte de nuestro país, fue hecho el día 8 de Abril de 1976 ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental; la entrada en vigor del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972 para México; fue la misma fecha que la entrada en vigor internacionalmente.

Las enmiendas hechas al Convenio COLREG/72, entraron en vigor para México la misma fecha que entraron en vigor internacionalmente, puesto que nuestro país no manifestó su rechazo a dichas enmiendas del Convenio COLREG/72.(92)

---

92. Para la realización del punto 3.4, los datos fueron tomados del documento de la OMI, Conferencia Internacional sobre la Revisión del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, 1972. ISEN 92-801-3023-X, Londres 1973. Y Diario Oficial de la Federación, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, 26 de Mayo de 1976. Tomo. CCCXXXVI, No. 17, p. 2.

#### 4. EL CONVENIO COLREG/72 Y SU APLICACION EN MEXICO.

##### 4.1 La Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE).

Esta Secretaría, como su propio nombre lo señala, es la Dependencia Gubernamental Mexicana, que se va a encargar de llevar a cabo todas aquellas cuestiones internacionales que están relacionadas o que afectan de alguna manera a nuestro país.

Dentro de los asuntos internacionales, están incluidos los aspectos bilaterales y multilaterales de los que México forma parte; sin duda el máximo ejemplo de la relación multilateral internacional que involucra a nuestro país, es aquella que depende del órgano rector de la Sociedad internacional que es la Organización de las Naciones Unidas (ONU), y de sus innumerables organismos internacionales especializados en la solución de determinadas materias que afectan a la humanidad.

Entre las Organizaciones Internacionales existentes que dependen de la ONU, está la Organización Marítima Internacional (OMI), con su objetivo primordial que es el de mantener mares limpios y un alto nivel de seguridad en ellos.

Al interior de la OMI, se han elaborado una gran cantidad de Convenios, los cuales se enfocan a tareas específicas y a la solución de problemas reales del mundo del mar; lo cual conlleva a alcanzar los objetivos arriba mencionados de la Organización.

México como miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y miembro de la Organización Marítima Internacional (OMI), participa activamente en las Conferencias para solucionar todas aquellas dificultades y obstáculos a la navegación internacional.

Dentro de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), se ha creado un Departamento Especial para Asuntos de la OMI, el cual tiene por objetivo estudiar y analizar todas las actividades de la Organización, asimismo, todos los Convenios que se realizan en el seno de la misma.

El Departamento de la OMI que se encuentra en la Dirección General para el Sistema de las Naciones Unidas de la Secretaría de Relaciones Exteriores, es el principal organismo, debido a ser una Organización sui generis, donde confluyen una gran variedad de aspectos entre ellos, aspectos jurídicos, técnicos, ambientales, de seguridad, etc.

Es tal la importancia que esta Organización tiene para México, y en especial para la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), que junto con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y Petróleos Mexicanos (PEMEX), tienen una representación permanente ante este organismo internacional; el representante permanente de México ante al OMI, es el Embajador Acreditado ante el Gobierno Británico, lo que se ha hecho así debido a que el Reino Unido no le ha otorgado inmunidades a los delegados ante la OMI.

De entre los Convenios más importantes elaborados por esta Organización encontramos el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972.

La Secretaría de Relaciones Exteriores participa de una forma continua, no sólo en este Convenio sino en todos los convenios de la OMI, para llevar a cabo su finalidad.

En el Artículo 1 del Convenio, se establece la obligación que tienen los Estados Parte del Convenio, en hacer efectivas las reglas en él establecidas y hacerlas cumplir a sus nacionales.

Como ya lo mencionamos con anterioridad, México es parte de este Convenio y por lo tanto está obligado a cumplirlo. La Secretaría de Relaciones Exteriores tiene esta gran tarea de cumplir como parte y ejercer su cumplimiento a toda costa; pero también dicha Secretaría tiene la obligación de hacer funciones de guardia, ya que tiene que vigilar que los buques extranjeros que se internen en aguas territoriales y que atraquen en puertos nacionales, cumplan con las reglas del Convenio, a-

demás vigilar que tales buques traigan todos los aspectos técnicos señalados dentro del mismo.

En este sentido, las Oficinas Consulares de México en el extranjero desempeñan una función importante; ya que serán ellas las que en un momento determinado van a autorizar o a prohibir la entrada de buques extranjeros en México, por otro lado vigilarán que los buques cumplan con las luces y marcas estipuladas en el Convenio COLREG/72.

Otra de las tareas de la Secretaría de Relaciones Exteriores, referente no sólo a este Convenio, sino a todos los Convenios en general de la OMI; es la de organizar los grupos intersecretariales, donde se afinan los puntos que deberá de llevar la delegación mexicana a las reuniones en la sede de la Organización.

El grupo intersecretarial para la OMI, que es coordinado por la Secretaría de Relaciones Exteriores, está integrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT); la Secretaría de Marina (SM); la Secretaría de Pesca (SEPEPESCA); la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), que antes era la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDEUR); la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal (SEMIPI); la Procuraduría General de la República (PGR); Petróleos Mexicanos (PEMEX) y la propia Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE).

Hoy en día, nuestro país en relación a la aplicación de las reglas de este Convenio, está preparando una propuesta importante para llevarla ante la Organización. En dicha propuesta se desea poner en funcionamiento un Dispositivo de Separación de Tráfico (Regla 10) en la zona de Salina Cruz, Oaxaca; para que este Dispositivo se haga obligatorio y oficial a nivel internacional.

Existe ciertamente un Dispositivo de Separación de Tráfico en la zona de Campeche que ya está en funcionamiento, pero éste no es obligatorio.

rio, ni mucho menos oficial; ésto como consecuencia de que nuestro país no lo presentó ante la Organización de la OMI, ni cumplió con todos los procedimientos legales.

Tal Dispositivo sólo es de tipo recomendatorio, debido a que tal acción fue hecha por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, a través de la Resolución A. 527 (XIII), donde se establecen las coordenadas de este Dispositivo de Separación de Tráfico. (93)

El equipo de este Dispositivo que funciona en la zona de Campeche, es propiedad de la empresa paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), y es ésta quien es la encargada de maniobrar tal Dispositivo. (94)

#### 4.2 La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Esta Secretaría es la Dependencia Gubernamental Mexicana, que se va a encargar de todo lo relacionado a los tipos de transporte, sean cuales fueren; y de las vías por las que estos transportes transitan. Asimismo, ésta va a llevar a cabo todos los asuntos que se vinculen a la comunicación de toda índole.

Dentro de los medios de transporte en los cuales la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) se involucra, vamos a encontrar que se hallan todos aquellos de tipo terrestre, fluvial, férreo, aéreo y por supuesto marítimo. En las comunicaciones relacionadas a tal Secretaría, están aquellas que se dan por cable, electrónicas, por onda y satélite.

Como podemos ver, el campo que abarca esta Secretaría es muy vasto, aunque su ámbito de aplicación no sólo se aboca a nuestro país, sino

93. Para saber más sobre las características específicas de este Dispositivo de Separación de Tráfico, ver Resolución A. 527(XIII), aprobada el 17 de Noviembre de 1983, punto 10b) del orden del día.

94. Los datos para la elaboración del punto 4.1 fueron proporcionados por el Capitán Santiago García, jefe del Departamento de la OMI de la Secretaría de Relaciones Exteriores (SRB).

que por la propia naturaleza tanto de algunos medios de transporte, como de comunicación; su desarrollo traspasa las fronteras nacionales ubicándose en un espacio más amplio y convirtiéndose en carácter internacional.

En lo referente al problema que nos ocupa, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), analiza todas las cuestiones marítimas internacionales y las innovaciones que se dan día a día en este campo en los aspectos técnicos, de seguridad, jurídicos, etc.

Todos los Convenios y Tratados que se han realizado en el ámbito marítimo dentro de la OMI, como en otros organismos internacionales son estudiados en esta Secretaría; por ende, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, juega un papel esencial tanto en el estudio como en la aplicación de tal dependencia.

Dentro de las funciones que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), realiza vinculadas con este Convenio; está la de vigilar que todos los buques mercantes que sean propiedad de nacionales, cumplan con todos los requerimientos técnicos de luces y marcas que se encuentran establecidos en el Reglamento de 1972 y sus enmiendas.

En este sentido la tarea de la Secretaría se va a llevar a cabo en los distintos puertos nacionales de nuestro país, a través de las Capitanías de Puerto específicamente, que dependen directamente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Sin embargo, la tarea de la Secretaría no sólo se queda en su aspecto de vigilante, sino que también le toca realizar las funciones de inspector. En el momento en el que un barco está siendo construido en un astillero mexicano, y que tal buque será propiedad de un nacional; es obligación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes inspeccionar si en el astillero que es propiedad privada, el barco está sien-

do construido con todas las normas de los aspectos técnicos que el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, establece.

De no ser así, la Secretaría deberá de obligar a los dueños a poner tales luces y marcas en los lugares indicados, debido a que ésto es un requisito indispensable para que los buques puedan navegar en aguas nacionales y que las Capitanías de Puerto les permitan salir a realizar sus diferentes actividades.

A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) le corresponde también, poner las infracciones a los buques que no cumplan con todas las normas del Reglamento de 1972, en las aguas nacionales.

Por el contrario, cuando en países extranjeros existen Dispositivos de Separación de Tráfico internacionalmente reconocidos, los buques mexicanos deberán de cumplir con tal dispositivo o seguir las rutas fijadas, que aparecen en las carpetas de SHIP ROUTING emitidas por la OMI. Pero si por alguna razón, un buque mexicano no cumpliera con tales normas; las autoridades competentes de dicho Estado impondrán las infracciones a los buques mexicanos, y mandarán la infracción y los reportes bien detallados con fotografías sobre la falta del buque; para que las autoridades mexicanas, en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tomen cartas en el asunto.

Una más de las funciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), vinculada con el Convenio COLREG/72, es la de percatarse si los buques que han sido adquiridos en el extranjero por los nacionales cumplen con las normas de dicho Convenio.

Esto se realiza, cuando el propietario trae el buque a nuestro país para ser matriculado en México, en ese preciso instante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) aprobará el cambio de nacionali-



dad del barco, si éste cumple con todos los requisitos, entre los que figura el cumplimiento de las reglas del Convenio COLREG/72. (95)

#### 4.3 Petróleos Mexicanos (PEMEX).

Sin lugar a dudas, Petróleos Mexicanos (PEMEX), es la principal empresa naviera marítima en nuestro país y al mismo tiempo la más grande. Dicha empresa cuenta con 36 buque-tanques petroleros, 40 remolcadores, más de 200 chalanas, un sin número de empleados tanto en tierra como en mar, artefactos utilizados en la navegación, etc.

En lo referente al personal, nada más PEMEX posee entre el 90 y el 95% de la gente especializada en todas las cuestiones marítimas que existen en México; ésto nos demuestra la enorme importancia que tiene esta empresa para el desarrollo del país, no solamente por que se dedica a la explotación del mayor recurso con que cuenta la nación, sino por todo lo ya antes mencionado.

PEMEX como cualquier empresa naviera, está preocupada en resolver todos aquellos problemas que afectan su desarrollo. Mantener un alto nivel de seguridad en sus buques dedicados al transporte de sus productos, es uno de los grandes objetivos a alcanzar por esta institución que encuentra en los accidentes marítimos y los abordajes un peligro siempre eminente para cualquier buque dedicado al comercio por esta vía.

Una de las tareas sobresalientes que realiza PEMEX, concerniente a este punto, es la de estar siempre al día en las innovaciones que se hacen para combatir este mal.

Los Convenios que se realizan en los foros internacionales para resolver en unanimidad esta problemática, es uno de los caminos más idó-

95. Los datos para la elaboración del punto 4.2 fueron proporcionados por el Licenciado Luis del Valle Rivera, miembro del Departamento de Asuntos Marítimos Internacionales de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

neos, PEMEX participa de lleno en estos Convenios, y los aplica tanto en sus buques como en instalaciones.

Así, el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, COLREG/72, se convierte en un fundamento primordial en la vida cotidiana de la gente de mando a bordo de los buques que pertenecen a Petróleos Mexicanos.

Todo tipo de transporte está inmerso en un peligro constante, pero el transporte marítimo involucra a más de ellos, no sólo de tipo humano y técnico, sino que tiene que hacer frente a la propia naturaleza. Por esta razón los capitanes y gente de mando tienen que obedecer al pie de la letra las normas internacionales establecidas.

No es sólo una obligación para los capitanes que están al frente de los buques pertenecientes a PEMEX, conocer las normas y reglas que se encuentran en el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, sino que el conocimiento de estas reglas se da desde que estos capitanes están en las escuelas, lo que pasa a ser un pilar, una base en su formación como tales.

Si ésto fuera insuficiente, cuando los capitanes de PEMEX regresan a las escuelas para renovar sus conocimientos y ponerse al día en las nuevas disposiciones internacionales, se les vuelve hacer hincapié en las normas del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, lo cual reafirma que esta gente del mar conoce dichas reglas.

Dentro de las disposiciones internacionales que se les enfatiza a los capitanes, está la de informarles las enmiendas y cambios que se le han realizado a los Convenios; pero también en las disposiciones nacionales hay adelantos, tal es el hecho de que a la zona de Campeche en el Golfo de México, se le ha impuesto un Dispositivo de Separación de Tráfico para los buques especialmente petroleros, y por ende

se debe de navegar según lo señala la Regla 10 del mismo Reglamento.

Por otro lado y aunado a la obligación de la gente de los buques petroleros, en la misma sala de mando se encuentran anotadas cada una de las normas del Convenio COLREG/72 y sus modificaciones, de tal modo que al encontrarse el buque en una situación adversa y propia para un abordaje, el capitán sepa al ver las normas que actitud tomar; si caer a babor, si caer a estribor, si seguir de frente, si retroceder, si disminuir la velocidad del buque, etc.

Con todas estas precauciones tomadas por la empresa, en su afán de evitar un abordaje que traiga consecuencias muy graves, tanto en la pérdida de vidas, pérdidas materiales y un peligro en la contaminación del mar; difícilmente puede existir un abordaje, y si por alguna razón se diera, éste podría ocurrir por dos razones: por la negligencia y la violación forzosa de las reglas o por un caso fortuito, donde a pesar de que se tomaron las precauciones necesarias, el abordaje se dió.

Pero el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, no sólo actúa dentro de esta empresa como un instrumento de prevención de accidentes, lo cual es su principal función; también el Convenio COLREG/72, puede ser y de hecho lo es, una prueba contundente para la solución de un problema de abordaje (litigio), en el cual esté involucrado un buque que pertenezca a la compañía PEMEX.

Cuando existen las condiciones ideales para la navegación, y en estas circunstancias dos buques se colisionan, causándose daño como resultado del choque, pero por la naturaleza propia del percance es muy difícil predecir con certeza que buque fue el culpable, y dicho problema se tiene que llevar ante un tribunal marítimo para que los jueces den su fallo.

Cuando ésto le sucediera a un buque de PEMEX, una serie de elementos sustanciales concurrirían, para ayudar a los jueces a formarse un criterio para dar su fallo de que buque fue el culpable y por lo tanto de remediar los daños, o si hubo culpa de ambos buques, que proporción de culpabilidad le toca a cada uno de ellos.

Dentro de esos elementos, uno de los más importantes que sirven de apoyo en la solución de la controversia, está el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972 y sus enmiendas.

En la mayoría de los casos la determinación de la falta o culpa por parte de una de las naves en colisión, descansa en que la nave haya violado alguna de las Reglas del Convenio COLREG/72.

Existen varias Reglas, las cuales se toman en cuenta para dilucidar el problema.

- La Responsabilidad, donde se señala que el buque culpable es responsable por los daños causados en el siniestro. (Regla 2).
- La Velocidad, en los casos de un accidente, se analiza si los buques involucrados iban a una velocidad moderada, o que buque se excedió y fue responsable del choque. (Regla 6).
- La Preferencia en una vía, si los buques se colisionaron en un Canal angosto o en un Dispositivo de Separación de Tráfico, se ve que buque violó la regla y por lo tanto se convierte en el culpable. (Reglas 8, 9 y 10).
- La Señal de maniobra y advertencia, aquí se explica el tipo de señales acústicas (pitazos), que se deben de utilizar para distintas circunstancias, y en caso del abordaje que buque no obedeció tal norma. (Regla 34).

Todas estas actividades efectuadas por la empresa PEMEX, relacionadas con el Convenio COLREG/72, nos demuestran la gran importancia que

éste tiene para la compañía paraestatal. (96)

#### 4.4 La Secretaría de Marina (SM).

Esta es la Dependencia Gubernamental, que tiene las funciones de policía, ya que se encarga de vigilar y salvaguardar el mar territorial y las aguas adyacentes a nuestra nación, así como la zona económica exclusiva y la plataforma continental, lo cual hace a través de la Armada de México.

En los casos en los cuales se detecte un peligro eminente o una emergencia dentro del mar territorial o la zona económica exclusiva, la Secretaría de Marina pone en acción su actividad y tarea para cuidar tales mares y evitar que dichos peligros se propaguen y causen severos daños a nuestro país.

En su carácter de policía, la Secretaría de Marina patrulla todas las aguas pertenecientes a la nación para ejercer el pleno dominio de México sobre éstas, y vigilarlas como derecho propio de país ribereño.

La Secretaría de Marina, siempre actuará conforme a la ley y a las disposiciones jurídicas internacionales, y su actividad estará siempre enmarcada dentro del propio Derecho Internacional.

En lo concerniente al problema de los abordajes, los buques pertenecientes a la Secretaría de Marina tienen un aspecto muy particular; ya que basados en la Convención de Bruselas para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje del 23 de Septiembre de 1910, la cual ya mencionamos en el Capítulo anterior; se establece que a dichos buques no se les puede aplicar las normas de esta Convención que se refiere a la indemnización de daños por parte del buque culpable, la Convención de 1910 todavía está en vigor.

96. Los datos para la elaboración del punto 4.3 fueron proporcionados por el Licenciado Eduardo Campos Corona, de la Unidad de Riesgos; por el Capitán Alfredo Rodríguez Aburto y el Licenciado Rogelio Estala Estevez, miembros de la Gerencia de Transporte Marítimo y Administración Portuaria de PEMEX.

Esta misma disposición se aplicará a los buques oficiales y presidenciales que estén dedicados al servicio del gobierno. (97)

Dentro de la aplicación del Convenio COLREG/72 y sus distintas enmiendas, la Secretaría de Marina trabaja en una forma coordinada con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), para actuar rápidamente en el momento preciso en el que ocurra un abordaje dentro de las aguas que pertenecen a México.

La Secretaría de Marina en este instante debe de tratar de salvar las vidas en peligro de los buques que se han colisionado, y evitar una contaminación grave en los mares adyacentes a nuestra nación, como consecuencia de tal abordaje. (98)

#### 4.5 La Secretaría de Pesca (SEPESCA).

La Secretaría de Pesca, es aquella dependencia que como el propio nombre lo indica, se va a encargar de regular todos los aspectos de la actividad pesquera; dentro de su tarea, está la de vigilar que los buques dedicados a dicha actividad cumplan con las normas establecidas para realizar su trabajo, con los artefactos apropiados para determinada especie acuífera.

Todos los tipos de pesca que se llevan a cabo en el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, plataforma continental, aguas interiores, etc., involucran a la Secretaría de Pesca; y por ende todo tipo de embarcación destinada a la pesca de explotación, exploración, deportiva, científica, recreativa y de consumo doméstico; debe de estar regida y matriculada en la Secretaría de Pesca.

97. El Artículo Undécimo de la Convención de 1910, dice a la letra: Esta Convención no será aplicable a los buques de guerra y a los buques de Estado que estén exclusivamente dedicados a un servicio público.

98. Los datos para la elaboración del punto 4.4 fueron proporcionados por el Teniente de Fragata Jorge Quiroz Richards, miembro de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Marina.

En lo referente a nuestro tema de estudio, la Secretaría de Pesca trabaja coordinadamente con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para llevar a cabo la inspección de los buques pesqueros, y vigilar que tales barcos tengan los aparatos técnicos y las señales que se mencionan en el Convenio COLREG/72. En este sentido podemos decir que la Secretaría de Pesca depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para aplicar el Reglamento dentro de su propia área de trabajo.

Aunque dentro del Reglamento existen reglas específicas e incluso el Anexo II, está dedicado a los buques de pesca; por si sola la Secretaría de Pesca no tiene una tarea determinada relacionada con el Convenio COLREG/72, sino que siempre va a estar vinculada con alguna dependencia.

En dicho sentido las reuniones intersecretariales, de las que ya se ha mencionado; juegan un rol importante para la Secretaría de Pesca, debido a que son en estas reuniones donde dicha Secretaría da a conocer los problemas e inquietudes que enfrenta en la aplicación de este Convenio.

El único aspecto de seguridad y de aplicación que la Secretaría de Pesca, da a tal Reglamento; se da en los buques que pertenecen a la propia dependencia, que son los buques de capacitación para el personal y los buques de investigación. (99)

---

99. Los datos para la elaboración del punto 4.5 fueron proporcionados por el Ingeniero Diego Solana, miembro del Departamento de Flota de la Secretaría de Pesca.

## CONCLUSIONES.

Al concluir este trabajo y a lo largo del mismo, hemos analizado uno de los percances más comunes en el transporte y la actividad marítima; que es el abordaje.

Desde que tal accidente apareció en el camino del hombre, éste ha elaborado leyes y medidas, para tratar de evitarlo y darle un aspecto jurídico en su regulación.

Durante el presente trabajo, hicimos un recorrido en el pasado para buscar los antecedentes más sobresalientes en las distintas leyes que dieron vida a una norma que rijera este siniestro, estos antecedentes nos dieron la pauta para poder crearnos un marco de referencia y darnos las bases para llegar a la legislación mexicana, la cual retoma ciertos aspectos de leyes anteriores y los plasma en ella.

El concepto de abordaje, que someramente fue considerado como un mero choque entre buques; tuvo a través del tiempo la necesidad de ir adecuándose a las nuevas circunstancias que se iban dando, así en la actualidad, el concepto encierra nuevos elementos que nos permiten comprender de una manera lúcida su naturaleza.

De este modo y a mi propio juicio, la definición de abordaje más acertada es aquella enunciada en el Capítulo Primero, la cual nos dice: El abordaje marítimo, es aquel choque o colisión entre dos o más buques y entre éstos y objetos fijos o flotantes, ya sea este choque de una manera directa o indirecta y que se produzca en el mar, ríos navegables o estrechos internacionales.

Asimismo, para estudiar la complejidad del abordaje, el hombre tuvo que dividirlo en tres tipos: El abordaje fortuito, que se da por un elemento de fuerza mayor, donde a pesar de todos los esfuerzos humanos por evitarlo, éste se originó; el abordaje dudoso, es aquel donde la culpa gira alrededor del percance, pero no se puede



precisar con exactitud que buque fue el culpable, o si hubo culpa de ambos, cual es el grado de culpabilidad de cada uno de ellos; y el abordaje culposo, donde el responsable tiene que absorber todos los daños causados por el mismo.

Aunque estos tipos de abordaje son perfectamente conocidos, en la ley mexicana e incluso en el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG/72), el cual es el objetivo principal de nuestro trabajo, no se especifican de una manera clara y concreta alguno de estos tipos, y tampoco se da una definición precisa sobre el abordaje.

Dentro del carácter de seguridad que conlleva nuestro trabajo, la Comunidad Internacional junto con la Organización Marítima Internacional (OMI), han elaborado una serie de Convenios relativos a la seguridad marítima, los cuales ejemplifican el objetivo primordial de esta Organización en su lucha por mantener mares más limpios y seguros.

En la actualidad, la Organización Marítima Internacional posee un gran prestigio por parte de la Sociedad Internacional, y dentro del Sistema de las Naciones Unidas, se considera como uno de los organismos especializados más importantes, que promueve la realización de Convenios, Tratados, Protocolos, etc., para poder alcanzar los objetivos por los que fue creada; una mayor seguridad de la vida humana en el mar y una lucha en la prevención de la contaminación del medio marino.

No obstante todo lo antes mencionado, la OMI atraviesa por una grave crisis hoy día, debido a que los niveles de seguridad y precaución que se tenían en los países tradicionalmente marítimos, empiezan a debilitarse. Todo ésto como consecuencia de que los propietarios de dichos buques se han interesado más en buscar mayores ga-

nancias y economizar gastos, y preocuparse menos por la seguridad exclusiva que en algún día los caracterizó.

El ir a registrar sus buques a los llamados países de registro abierto o países de bandera de conveniencia, y el crear algunos de ellos sus propios registros independientes, para aminorar gastos y por ende elevar las ganancias en el negocio marítimo, nos demuestra el poco interés que hay por parte de algunos países y propietarios en mantener una mayor seguridad en el transporte por esta vía.

Bajo éstas y otras circunstancias más, la Organización Marítima Internacional se encuentra en una difícil situación, ya que aunque es el foro mayúsculo donde los distintos Estados van a discutir problemas y obstáculos a la navegación marítima; dicha Organización necesita, ya no sólo de la cooperación de todos los países involucrados, sino de la realización y ejecución de proyectos destinados a la eliminación de este tipo de accidentes.

En este sentido y en mi opinión, cada Estado tiene una tarea esencial y vital en el aspecto de seguridad marítima, puesto que es necesario que implementen tales proyectos en sus áreas jurisdiccionales, además es de suma importancia que el Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Cooperación Técnica junto con los países altamente desarrollados en este campo, den un mayor apoyo y asesoría a naciones en vías de desarrollo como la nuestra, donde no se tiene el personal capacitado y experto en los asuntos marítimos de gran índole, para la aplicación de dichos proyectos.

De entre los Convenios Internacionales emitidos por la Organización Marítima Internacional, más importantes que se encuentran en vigor hoy día sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar; encontramos el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes COLREG/72, éste al igual que la gran mayoría de los Convenios celebra-

dos por la OMI, tiene la esencial tarea de dar solución a los grandes problemas en el ámbito marítimo.

Ciertamente gracias a dicho Convenio, en nuestros días el alto índice de abordajes ha descendido, por todas las medidas tomadas y la aplicación de ciertas normas de tal Reglamento; sin embargo, a pesar de todo lo realizado, podemos ver que algunos de estos abordajes ocurren aún cuando existen las condiciones propicias para la navegación, lo cual nos indica que la gente de mando a bordo de los buques involucrados no están aplicando correctamente las reglas del Convenio COLREG/72, o que los capitanes no están capacitados en tales normas y por tal motivo no tienen conocimiento de las mismas.

Todo esto, nos llevaría a concluir dos grandes aspectos: por un lado, aún cuando el Convenio COLREG/72 obliga a los Estados Partes del mismo a acatar todo lo que en él se encuentra; los países y en particular los propietarios de buques no están cumpliendo de buena fe con éste. No obstante toda la enorme tecnología que se ha aplicado a los buques mercantes y el gran trabajo que arduamente se realiza en las Organizaciones relacionadas a este aspecto, al igual que la elaboración de diagramas para la prevención de estos accidentes, es inconcebible creer que en nuestros días sigan existiendo y originandose casos de abordaje por negligencia de la gente de mar o errores producidos por el hombre; precisamente las causas de los frecuentes accidentes según la Lloyd's Register of Shipping son:

Falla humana:	85%
Edad en los buques:	10%
Otros:	5%
	<hr/>
	100%

Como falla humana se señala la falta de capacitación de la tripulación, la ignorancia, drogas, alcohol, fatiga, errores, etc.

Con respecto a este problema, la Organización Marítima Internacional, trabaja en coordinación con otros organismos como son la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Mundial de la Salud (OMS), para buscar una solución a estos elementos que traen como resultado los percances marítimos.

Por otro lado, si bien el Convenio COLREG/72 engloba todas aquellas opiniones de los distintos países para la solución de esta problemática; es indispensable que exista una relación más estrecha no solamente con la OMI y con el Convenio, sino entre los mismos Estados que están ligados por este problema, ya que así de esa manera se podrían eliminar las diferencias de intereses y conceptos que se tienen en cada nación.

Aunado a estos aspectos, la creación de normas específicas referentes a la prevención de este tipo de siniestros dentro de las legislaciones de los diferentes Estados; ayudaría de la misma forma a alcanzar dicha meta, debido a que ciertamente el Convenio COLREG/72, rige las normas internacionales, sin embargo, en muchas actividades marítimas existen grandes diferencias entre unos y otros países, lo cual la introducción de normas dentro de éstos, se convierte en una solución clave de este problema a nivel nacional.

En el caso de nuestro país en particular, se debe de reformar nuestra ley marítima, puesto que ésta no define de una manera clara a los abordajes, si bien los enuncia, no les da la importancia que éstos tienen; de la misma manera, se debe de introducir en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, normas las cuales permitan a los propietarios y capitanes tomar las extremas precauciones para no verse involucrados en un caso de abordaje.

En lo concerniente a la aplicación del Convenio COLREG/72 en México, éste tiene peculiaridades muy características que lo diferencian de los demás países, tanto de los Estados considerados como

grandes potencias marítimas como de los países que empiezan a desarrollarse en esta área.

Como ya lo hemos visto durante este trabajo, México es Parte Contratante del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes de 1972, y por ende está obligado a cumplir con las normas y requerimientos que tal Reglamento dispone.

Sin embargo, en nuestra nación como en otras más donde no se tienen las estructuras apropiadas para un comercio de ultramar altamente competitivo, y donde la tecnología y los grandes recursos destinados a este campo casi son inexistentes, hacen que la perfecta aplicación de éste como de otros Convenios encuentre una gran dificultad.

Cuando en el seno de la OMI se elaboran los Convenios Internacionales, y más aún, cuando dentro de aquellos Convenios sobre seguridad marítima se realizan una serie de modificaciones o enmiendas, casi siempre y por lo general el peso y opinión de las potencias marítimas cobra gran importancia, esto porque son ellos quienes poseen un alto nivel de tecnología y los aparatos necesarios, que implementados en los buques, ayudaría a la disminución de tales accidentes.

Asimismo, los que propondrán las enmiendas a los Convenios en años subsecuentes, son los países que hasta ese momento se hayan adherido a tal instrumento, además los primeros Estados en convertirse en Partes Contratantes de éste, son los países por tradición marítima, mientras que los países latinoamericanos y africanos que cuentan con infraestructuras muy complejas en sus aparatos jurídicos y administrativos relacionados al aspecto marítimo, son por lo general los últimos en ratificar un Convenio, y se adhieren a él incluso cuando éste ha sido ya enmendado en varias ocasiones o totalmente cambiado.

Así, de esta manera, cuando un país como el nuestro se convierte en Parte de un determinado Convenio, siempre éste va a implicar que el Gobierno y los propietarios nacionales de los buques existentes, destinen fuertes cantidades de capital a la reparación de dichos buques, al mejoramiento de los sistemas de seguridad y prevención de accidentes y, a la adquisición de los nuevos aparatos que el Convenio está solicitando.

Pero, hoy día México como muchos otros Estados sufre una grave crisis en lo referente al Convenio COLREG/72, ya que no sólo no cuenta con el capital suficiente para implementar todas las reglas y los aparatos técnicos de luces y señales que el Reglamento establece, sino que ni siquiera tiene los recursos para mejorar la débil y pequeña marina mercante que posee.

Estas consideraciones nos llevarían a concluir que México como Parte del Convenio COLREG/72, no está cumpliendo con las normas de éste; pero no es que no quiera cumplir estrictamente con sus obligaciones respecto al Reglamento, sino que trata de cumplir a toda costa con los pocos recursos con que cuenta, y con la aportación de los navieros nacionales.

Frente a esta problemática que caracteriza a nuestra nación, las Capitanías de Puerto nacionales se encuentran en un gran dilema; es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de las Capitanías de Puerto, la encargada de vigilar que los buques mexicanos cumplan con el Reglamento, la dificultad no está en los buques pertenecientes a Petróleos Mexicanos (PEMEX), los cuales tienen que cumplir al pie de la letra con dicho Reglamento, debido a que realizan viajes de altura, donde la ley de otros Estados es más rígida; sino que el problema está con los barcos mercantes y pesqueros de cabotaje.

Por un lado las Capitanías de Puerto no pueden despachar a los buques que no contengan todos los aparatos de luces y marcas que estipula el Convenio COLREG/72, pero por el contrario sino los dejara salir a realizar sus actividades, la pequeña Marina Mercante Mexicana, no sólo no progresaría, sino que iría en retroceso lo que acabaría por completo con este campo en México.

En mi propia opinión, hoy en día se deben con urgencia destinar y canalizar mayores recursos por parte del Gobierno Mexicano y se debe de dar un gran apoyo fundamental a esta área, que se ha olvidado casi por completo durante varios años; además es primordial que se fomente una inversión de la iniciativa privada a la estructura marítima tanto en los puertos como a los buques, puesto que dicha actividad traería una gran fuente de trabajo y podría ser una llave para el desarrollo de un comercio marítimo internacional en México, por ser ésta una actividad que en nuestra nación no se ha explotado correctamente, aún cuando México cuenta con una gran extensión de litorales marítimos.

Uno más de los problemas de nuestro país dentro de los aspectos marítimos, que ya hemos tratado en este trabajo, es sin duda la falta del personal capacitado para esta actividad; a pesar de que la travesía por mar tiene sus antecedentes hace miles de años, en México no existe un verdadero interés por ésta. Como ya mencionamos con antelación, tan sólo PEMEX posee entre el 90 y 95% de todo el personal especializado en este campo en nuestra nación, lo cual nos indica que fuera de PEMEX, las demás instituciones gubernamentales no tienen mucho que aportar.

Es una necesidad vital, que en México se capacite a la gente y que se de un mayor impulso a aquellas instituciones educativas en la formación del personal especializado, entre este tipo de personal, se debe de estimular a los juristas, técnicos, marinos y gente de mando

sobre los buques, para que se dediquen de lleno a esta actividad. No se puede aspirar a grandes progresos y hacer un país competitivo en el comercio internacional, sino se cuenta con el personal preparado y capacitado para tal actividad.

Sin duda, la tarea de nuestro México en lo referente al negocio marítimo y a la seguridad por esta vía es muy grande, y al mismo tiempo muy ardua y tardada; tal vez nos lleve varios años empezar a crear en los mexicanos una verdadera conciencia de lo importante y trascendental de esta actividad en el futuro, y del reto que enfrentará nuestro país en los años subsecuentes, sin tener una estructura amplia del sector servicios como los medios de transporte marítimos, en un mundo donde el comercio internacional es la base de desarrollo de varios países; y será muy difícil avanzar sin tener capacidad de competir en este negocio.



## BIBLIOGRAFIA.

### LIBROS.

- Arzt, Frederick K. Marine Laws Navigation and Safety. Equity House, Equity Publishing Corporation, Stony Brook. L.I. N.Y. 1953. 1200 pp.
- Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado Italiano. Versión Española anotada por R. Gay de Montellá, Casa Editorial Bosch, Barcelona, España. Tomo I. 1950. 560 pp.
- Cervantes Ahumada, Raúl. DERECHO MARITIMO. México, Editorial Herrero, S.A., 1984. 1006 pp.
- Dublan, Manuel. y Lozano, José María. Legislación Mexicana ó Colección Completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República. Edición Oficial, México, 1877. Tomo VII. Imprenta del Comercio de Dublan y Chavez. 728 pp.
- Dublan, Manuel. y Lozano, José María. Legislación Mexicana ó Colección Completa de las disposiciones legislativas expedidas desde la Independencia de la República. Edición Oficial, México, 1886. Tomo XV. Ejemplar 2, Imprenta y Litografía de Eduardo Dublan y Comp. 935 pp.
- Gold, Edgar. Maritime Transport The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law. Lexington Books, D.C. Heath Co., Lexington, Massachusetts. 1981. 425 pp.
- International Court of Justice. Yearbook 1959 - 1960. Printed by A.W. Sijthoff's, Publishing Co. Leyden, Netherlands. 373 pp.

- México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional.  
México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, Unidad de Asuntos Internacionales Marítimos. Mayo 1982. Tomo I, 941 pp. Tomo II, 616 pp.
- Peaslee, Amos J. International Governmental Organizations. Constitutional Documents. Ed, Martinus Nijhoff. Revised Second Edition, September 1, 1961. Vol. I., The Hague, Netherlands. 922 pp.
- Ripert, Georges. Compendio de Derecho Marítimo. Traducción de Pedro G. San Martín. Tipográfica Editora Argentina, Buenos Aires, Argentina. 1954. 494 pp.
- Ripert, Georges. DROIT MARITIME. Quatrième édition, Tome Premier. Éditions Rousseau et Cie. Paris (Ve) 1950. 849 pp.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. Organización Marítima Internacional. Petróleos Mexicanos, PEMEX. Gerencia Jurídica. Primera Edición 1991. México. 86 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. Editorial Porrúa, México, 1979. Sexta Edición, 649 pp.
- Seara Vázquez, Modesto. Tratado General de la Organización Internacional. Editorial, Fondo de Cultura Económica. México, 1985. 1103 pp.
- Sierra, Manuel J. Tratado de Derecho Internacional Público. México, 1959. Editorial Porrúa, Tercera Edición, 667 pp.
- Sobarzo, Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Editorial Porrúa S.A., México, 1985. 2a. Edición, 495 pp.

- Tratados Ratificados y Convenios Ejecutivos Celebrados por México.  
Senado de la República. México. Tomo X - 1974. y Tomo XXI - 1985.

#### Diarios Oficiales.

- Diario Oficial del Supremo Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos. Miércoles 20 de Noviembre de 1889. Número 123. Tomo XXI.
- Diario Oficial, Órgano del Gobierno Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos. Miércoles 26 de Mayo de 1976. Número 17.  
Tomo CCCXXXVI.

#### Leyes.

- Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., 1991. 60a. Edición. Colección Leyes y Códigos de México. 655 pp.
- Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990. 54a. Edición. Colección Leyes y Códigos de México. 671 pp.
- Ley de Vías Generales de Comunicación. México, Editorial Porrúa, S.A., 1991. 21a. Edición. Colección Leyes y Códigos de México. 276 pp.
- Ley Federal de Pesca. México, Editorial Porrúa, S.A., 1990. Colección Leyes y Códigos de México. Decimaprimer Edición. 313 pp.
- Ley Federal del Trabajo. México, Editorial Alco. 1a. Edición 1992. 366 pp.

Documentos Emitidos por la OMI.

- IMO. International Maritime Organization. Circulat Letter.  
No. 1175, 7 May 1987. Ref. T2/3.02, 5 pp.
- IMO. International Maritime Organization. What it is, What it  
does, How it works. Pub. 003/85, London, United Kingdom.  
1985. 32 pp.
- IMO. World Maritime Day 1991. Passenger and Crew Safety on Board  
Ship. London, United Kingdom. September 1991. 15 pp.
- OCMI. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Con-  
ferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el  
Mar, 1960. Acta Final de la Conferencia seguida de Anexos entre  
los que figura la Convención Internacional para la Seguridad de  
la Vida Humana en el Mar, firmada en Londres el 17 de Junio de  
1960. Londres 1973. Número de Venta: IMCO. 1970, 6 (s), ISEN 92-  
801-3020-X.
- OCMI. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Con-  
ferencia Internacional sobre la Revisión del Reglamento Interna-  
cional para Prevenir los Abordajes, 1972. Acta Final de la Con-  
ferencia junto con los documentos anexos y texto del Convenio a-  
adoptado. Londres 1973. Número de Venta: 1973. 1 (s)., ISEN 92-  
801- 3023-4.
- OCMI. Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Interna-  
cional. Documento Oficial cuando las enmiendas de 1974, 1975 y  
1977 hayan entrado en vigor. Pub. Misc (77) 6.s, 26 pp.
- OMI. Organización Marítima Internacional. Acontecimientos más  
importantes en 30 años de actividad. Pub. 3/3980.
- OMI. Organización Marítima Internacional. Circular No. 1509, del  
día 6 de Agosto de 1991.

- OMI. Organización Marítima Internacional. Resolución A. 464 (XII)  
Aprobada el 19 de Noviembre de 1981. Punto 10 c) del Orden del Día, 11 pp.
- OMI. Organización Marítima Internacional. Resolución A. 678 (XVI)  
Aprobada el 19 de Octubre de 1989. 2 pp.

Revistas y Publicaciones.

- Bravo y Arriaga, María Luisa. " El Abordaje en el Derecho Mexicano ". en FORO DE MÉXICO. Órgano del Centro de Investigaciones y Trabajos Jurídicos. México, Publicación Mensual, No. LXXXVI. 1o. de Mayo de 1960. pp. 38 - 46.
- Gormley W, Paul. " The Development of The Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on The Problem of Collision ". en Inter-American Law Review. Tulane Institute of Comparative Law, Vol. III, No. 2, July-December 1961. New Orleans, LA. U.S.A. pp. 317-354.
- Mohorade, Alfredo. " Concepto de la Culpa en el Abordaje ". en Anales de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de la Plata. Tomo XVIII, Año 1959, 11 de Diciembre de 1959. Buenos Aires, Argentina. pp. 287- 310.
- Rodríguez García, Fausto E. " El Abordaje Marítimo en el Derecho Mexicano ". en JUS Revista de Derecho y Ciencias Sociales. México, Tomo XXVIII, No. 155, Enero-Marzo de 1958. Editorial Jus. pp. 81-93.
- Salgado y Salgado, José Eusebio. " El Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de inscripción de los buques del 7 de Febrero de 1986." en Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1987. México, ENEP Acatlán, UNAM, Vol. VIII, Primera Parte, 1990. pp. 415-439.

- " Croatia joins IMO ". IMO NEWS. The Magazine of The International Maritime Organization. London, Number 3: 1992. Pub. 221/92, P. 24.
- " FAL Amendments enter into force ". IMO NEWS. The Magazine of The International Maritime Organization. London, Number 3: 1991, Pub. 192/91, p. 2.
- " IMO Conventions: Status on 1 April 1992 ". IMO NEWS. The Magazine of The International Maritime Organization. London, Number 2: 1992, Pub. 211/92, p. 2
- " Preparing for Torremolinos in Iceland ". IMO NEWS. The Magazine of The International Maritime Organization. London, Number 3: 1992, Pub. 221/92, p. 3.