

7
Vol. 1

00781

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**“EL MARCO JURIDICO DEL REGIMEN INTERNO E
INTERNACIONAL EN LA NAVEGACION MARITIMA
MEXICANA”**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE

DOCTOR EN DERECHO

PRESENTA

LIC. ALMA CATALINA CARPIO HERNANDEZ

México, D. F.

299007

2001



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

DEDICATORIAS

A mis padres:

Le doy gracias a Dios, por tenerlos conmigo, no tengo palabras para agradecerles su gran apoyo y cariño para seguir siempre luchando por mis ideales.

Gracias.

A mis hermanos:

Quiero expresarles todo mi amor, porque ustedes significan mucho para mí, les dedico este trabajo como símbolo de mi esfuerzo.

Gracias.

A mis sinodales:

A cada uno de ustedes les doy las gracias por dedicarme su tiempo, por transmitirme sus incalculables conocimientos que son ejemplo a seguir, y por ese gran cariño y paciencia que me han demostrado.

A mis familiares:

Con mucho cariño y respeto.

A mis Amigos:

Les expreso mi gratitud por esa gran amistad que sigue latente a través del tiempo y que siga continuando.

A mi gran amigo, Maestro:

A usted Dr. Ignacio Melo Ruiz dedico este trabajo como símbolo de esa inmensa gratitud, respeto y de este gran cariño que le tengo, gracias, porque siempre ha tenido una sonrisa para mí en momentos difíciles y en los agradables, me ha fortalecido más. Gracias por facilitarme la consulta de sus libros, que para mí ha representado todo, sin ésto no hubiera podido concluir mi tesis doctoral, puesto que en materia marítima no existe biblioteca en México tan completa como la de usted.

Gracias a usted la he concluido y también le dedico esta obra a su esposa, gracias señora por su bondad y su cariño.

PROLOGO

El presente estudio refleja las bases fundamentales para legislar en materia marítima con una trascendencia internacional basada en tratados bilaterales y multilaterales asociados a las resoluciones de los organismos internacionales para una unificación del derecho y de una aplicación efectiva y realista de estas reglas que tipifican el derecho del mar.

Optemos por un análisis profundo de lo que es el derecho marítimo, cómo se rige de acuerdo a las necesidades de los países en vías de desarrollo y en los países desarrollados para poder establecer un criterio técnico jurídico adecuado.

Propongamos la función creadora del derecho internacional público a través de los organismos internacionales con una trayectoria verdadera basada en igualdad, libertad, seguridad jurídica, sin violar los derechos de los países en desventaja económicamente hablando.

Espero que este trabajo sea de gran utilidad para la comunidad en general.

INTRODUCCION

En este trabajo me voy a limitar al estudio del enfoque moderno o actual del derecho del mar fundado en realidades económicas y en resoluciones principales, con una ligera alusión a los tratados bilaterales y multilaterales, en los cuales se codifican múltiples usos y reglas jurídicas del mar.

Se debe de evitar la proliferación de derechos regionales e incluso nacionales para obtener un derecho internacional marítimo, es decir que sea uno e indivisible.

Existe en esta investigación, un aspecto dual, se considera por una parte como derecho del mar y por otra como derecho marítimo, para una integración de ambas ramas en una sola, y así obtener un beneficio, como el de contar con una compilación legislativa, funcional, uniforme y ordenada para una mejor utilización en el ámbito del mar y de su riqueza natural.

El derecho marítimo estudia los espacios marinos y por ende se tipifica con características singulares y estamos en presencia de un derecho, valga la redundancia particularista.

Este derecho siempre evoluciona y se adapta a las transformaciones del mundo, para ello; en el capítulo primero me refiero a los antecedentes históricos de la navegación y a los grandes navegantes y cómo aparecieron las primeras normas jurídicas que regulaban la acción navegatoria.

En el capítulo tercero me dedico, a los espacios marítimos conforme a la legislación nacional e internacional obteniendo la naturaleza jurídica de los mismos.

En el capítulo cuarto, hago alusión a los organismos internacionales en general sólo como estudio sistemático estructural.

En el capítulo quinto, ubico los organismos específicos del derecho marítimo, explicando su funcionamiento y su estructura tan esencial en este tema.

En el capítulo sexto, otorgo las bases para la fundamentación de la legislación marítima que abarca varias figuras jurídicas importantes como: La nacionalidad de los buques, el régimen jurídico de la tripulación, hipoteca, gravámenes, portazgo de pasajeros y equipaje y otros más, cada uno de estos tópicos, con su explicación de conceptos, su problemática y su legislación sugerida para que exista una mayor uniformidad en la misma.

INDICE

EL MARCO JURIDICO DEL REGIMEN INTERNO E INTERNACIONAL EN LA NAVEGACION MARITIMA MEXICANA.

Página

CAPITULO PRIMERO

I) ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NAVEGACION MARITIMA.	1
1) El código de Hammurabi.....	1
2) Los fenicios.....	2
3) Los griegos.....	4
4) Los romanos.....	5
5) La Edad Media.....	8
6) Los árabes.....	11
7) Trani.....	14
A. Ancona.....	14
B. Rimini.....	14
8) La casa de contratación de Sevilla.....	21
9) El derecho de Wisby.....	23
A) Los gremios de los mercaderes.....	25
B) Los consulados, estructura y jurisdicción.....	25
C) Rusia	26
D) Bélgica	27
E) Italia	27
10) Italia.....	32
11) Las ordenanzas francesas de 1681.....	35
A) Ordenanzas de Cromwell.....	35
B) Ordenanzas de Bilbao.....	36

C) Ordenanzas de Sevilla.....	38
12) Evolución en México.....	38
A) El monopolio español.....	44
B) Tendencias a la unificación internacional del derecho.....	45
13) El derecho marítimo en las partidas.....	47

CAPITULO SEGUNDO

II.-DELIMITACIÓN DE CONCEPTOS DE LA NAVEGACIÓN.....	65
1) Significación gramatical.....	65
2) Diversos conceptos doctrinales.....	65
3) El concepto de navegación marítima.....	66
4) Concepto que se desprende de tratados internacionales.....	67
5) Clasificación de la navegación.....	68
A) Concepto de navegación de cabotaje.....	68
B) Concepto de navegación de altura.....	68
C) Concepto de navegación turística.....	68
D) Concepto de navegación pesquera.....	69
6) El derecho de la navegación.....	69
A) El derecho de la navegación interna.....	70
B) Naturaleza propia del derecho de la navegación.....	70
7) Concepto de derecho de la navegación.....	72
A) Argentina.....	73
8) Concepto de navegar.....	73
A) La costumbre.....	77
B) La doctrina.....	79
9) Internacionalismo y Unificación	79
10) Concepto de navegación en base al XI reglamento de inspección naval de cubierta.....	81

11)	Concepto de navegación inglesa.....	89
12)	Concepto de navegación en general.....	93
13)	Concepto del derecho de la navegación.....	94
	A) Definición de navegación.....	94
	B) Concepto de la marina mercante.....	95
14)	El derecho de la navegación.....	98
	A) Italia.....	98
	B) Francia.....	103
	1) Tráfico naval.....	103
	C) Alemania.....	103
	1) Navegación aérea.....	103
15)	Clasificación de la navegación.....	104
	1) Navegación de altura.....	104
	2) Navegación de cabotaje mayor.....	104
	3) Navegación de cabotaje menor.....	104
	4) Larga o breve navegación.....	105
	5) Tráfico local.....	105
	6) Servicio marítimo.....	105
	7) Navegación interna.....	107
	8) Navegación de laguna.....	108
16)	El derecho a la navegación.....	108
	1) La navegación acuática.....	108
	2) Tratados Internacionales.....	111
17)	Navegación Interna.....	113
	1) Navegación aérea.....	113
18)	Concepto de navegación Italiana.....	116
	1) La marina subvencionada.....	116
	2) La marina libre.....	116

3)	La sanidad marítima.....	117
4)	La navegación aérea.....	117
5)	El servicio administrativo y técnico de la Marina Mercante.....	117
6)	El término de capitania de puerto.....	118
7)	El dominio público marítimo.....	118
19)	El derecho de la navegación en Francia.....	118
20)	La navegación marítima.....	119
21)	La navegación internacional.....	121
	1) Cuenca del Pacífico y el Atlántico del norte.....	121
	2) México.....	122

CAPITULO TERCERO:

III)	LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES.....	129
1)	El espacio marítimo.....	132
2)	Mar libre.....	137
	A) Naturaleza jurídica.....	139
	B) Aguas interiores.....	140
	C) Distinción entre aguas interiores y aguas internas.....	141
	D) Postura de la legislación de México al respecto.....	143
	E) La ley general de bienes nacionales.....	144
3)	Las aguas marinas interiores.....	145
4)	El mar territorial.....	145
	A) Naturaleza jurídica.....	147
5)	La postura legal de México.....	150
6)	El ocaso de la regla de las tres millas.....	153
7)	La plataforma continental submarina.....	158
	A) Definición.....	160

B) Naturaleza jurídica y características.....	162
C) Delimitación.....	164
D) Legislación mexicana al respecto.....	168
8) Los mares interiores y bahías históricas.....	171
9) La zona económica exclusiva.....	175
A) Definición.....	175
B) Antecedentes y características.....	177

CAPITULO CUARTO:

IV) LOS ORGANISMOS ESPECIFICOS DEL DERECHO MARITIMO..	186
1) Organismos especializados.....	187
2) La obra realizada por la sociedad de naciones y otros organismos.	188
3) Autoridad mediante negociaciones multilaterales.....	189
G.A.T.T. (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio).....	195
UNCTAD (Conferencia de la ONU sobre Comercio y Desarrollo).	195
4) Organización consultiva ^H Marítima Internacional (O.M.I.).....	202
A) Finalidades de la Organización Consultiva ^{INTERRNA} Marítima.....	203
B) Funciones.....	204
C) Miembros.....	205
D) Organismos.....	206
1) La Asamblea y sus funciones.....	206
2) El Consejo.....	208
3) El Comité de Seguridad Marítima ^{Los Comités}	210
4) La Secretaría.....	212
5) Finanzas.....	213
5) El voto.....	214
6) Sede de la organización.....	214

22 - V
1982.

7)	Relaciones entre las Naciones Unidas y otras organizaciones..	215
8)	Capacidad jurídica y privilegios e inmunidades.....	216
9)	Enmiendas.....	217
10)	Interpretación.....	217
11)	La Organización Mundial de la Salud (O.M.S.).....	219
	A) Derechos y obligaciones de los Estados miembros.....	221
	B) Control de narcóticos.....	224
	C) Estructura de la O.M.S.....	231
	D) Conclusiones.....	242
12)	La Organización Meteorológica Mundial (O.M.M.).....	245
	A) Investigación y explotación del espacio.....	247
13)	La Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.).....	253
	A) Estructura de la O.I.T.....	262
	B) Establecimiento de normas laborales mundiales.....	268
	C) Autoridad mediante implantación de normas.....	273

CAPITULO QUINTO

V)	FUNDAMENTOS PARA LA LEGISLACION MARITIMA.....	278
1)	Introducción.....	278
2)	Propósitos de la legislación marítima.....	278
	A) Método básico.....	280
	B) La estructura de la legislación marítima.....	281
3)	Conceptos básicos de la ley internacional relevantes para la ley marítima.....	283
	A) Introducción.....	283
	B) Jurisdicción del Estado de Bandera.....	286
4)	Regulación económica.....	288

5)	Regulación del transporte marítimo.....	289
6)	Regulación para promover el desarrollo.....	291
7)	De la flota mercante nacional.....	291
8)	Ley Internacional relevante (principios legales generales).....	293
9)	El derecho de acceso a buques extranjeros.....	295
10)	Convención sobre un código de conducta para conferencias navieras Ginebra.....	296
	A) Antecedentes.....	296
	B) Principios principales del código.....	299
11)	Restricciones razonables sobre la disposición de cambio de fletes.....	301
12)	Legislación sugerida.....	302
13)	Implementación del código de conducta para conferencias de línea.....	303
14)	Provisiones sobre concesiones de impuestos.....	309
	Provisiones de información.....	310
15)	Legislación Miscelánea.....	311
16)	Nacionalidad de barcos, registro y derechos.....	311
	A) Concepto de nacionalidad.....	312
	B) Concesión.....	313
	C) Nacionalidad temporal.....	313
17)	Registro de barcos.....	314
18)	Registro de derecho de los barcos.....	315
	A) Ley relevante internacional.....	315
19)	Otorgamiento de nacionalidad.....	315
20)	Registro de barcos.....	320
21)	Registro de derecho de los barcos.....	320
	A) Legislación sugerida.....	324

22)	Condiciones para otorgar la nacionalidad.....	324
23)	Condiciones para categorías especiales de barcos.....	325
24)	Requerimientos del registro de barcos.....	327
25)	Cancelación del registro.....	329
26)	Registro de derechos y barcos.....	330
	A) Requerimientos.....	330
	B) Forma del registro.....	331
	C) Solicitud.....	331
27)	Efecto legal del registro.....	332
28)	Cancelación del registro.....	332
	A) Nacionalidad temporal.....	333
29)	Bandera.....	334
30)	Documentos de nacionalidad.....	334
31)	Marcado de los barcos.....	335
32)	Tonelaje.....	336
	A) Ley internacional relevante.....	337
33)	Subdivisión de la legislación para la navegación.....	339
	A) Generalidades.....	339
34)	Conducta de barcos.....	340
35)	Ayudas a la navegación.....	341
36)	Servicios al tráfico de barcos.....	341
37)	Pilotaje.....	343
38)	Reportaje y asistencia.....	343
39)	Ley relevante internacional.....	344
	A) Navegación y Ley Marítima	344
40)	La Convención sobre regulaciones internacionales para evitar colisiones en el mar.....	347
	A) Alcance.....	347

	B) Contenidas.....	347
	C) Ayudas a la navegación.....	348
41)	Capítulo U del anexo a solas.....	350
	1) Alcance.....	350
	2) Contenidos.....	350
	A)Regulaciones de la O.M.I. para servicios de tráfico de barcos.....	352
	B)La búsqueda y el recate marítimos de acuerdo con la Convención Internacional.....	353
42)	La Convención y acuerdo operativo sobre la organización de satélites marítimos internacionales.....	354
	A) Legislación sugerida.....	355
	1) Introducción.....	355
	2) Provisiones generales.....	356
	3) Reglas de tráfico.....	356
	4) Ayudas a la navegación.....	357
	5) Servicio de tráfico de barcos.....	357
	6) Pilotaje.....	358
	7) Equipo.....	359
	8) Reportaje y asistencia.....	360
	9) Responsabilidad.....	361
	10) Aplicación.....	362
	11) Barcos extranjeros.....	363
	12) Sanciones.....	363
	13) Apelación.....	364
43)	Capitán y tripulación.....	364
44)	Condiciones de vida y trabajo.....	366
45)	Equipos, condiciones de empleo y seguridad social.....	366

46)	Requerimientos de nacionalidad para tripulación.....	367
47)	El capitán.....	368
	A) Disciplina.....	369
	B) Certificación y vigilancia para marinos 1978.....	370
	1) Alcance.....	370
	2) Estándares y certificados.....	371
	3) Exenciones y equivalentes.....	372
	4) Mecanismos de control.....	375
	5) Anexo.....	376
	A) Generalidades	376
48)	Las Convenciones de la O.L.I.....	380
	A) Alcance.....	380
	B) Provisiones substantivas.....	381
	C) Mecanismos de control.....	384
	D) Legislación sugerida.....	385
	1) Introducción	385
49)	Requerimientos de tripulación, condiciones de trabajo y vivienda....	388
	A) Provisiones generales.....	388
	B) Provisiones substantivas.....	388
	C) Requerimientos de nacionalidad.....	389
	D) Condiciones de trabajo y vivienda.....	389
50)	Inspección y certificados.....	390
	A) Derechos y Obligaciones de propietario, capitán y marineros.....	390
	B) Ejecución.....	391
	C) Barcos extranjeros.....	393
	D) Sanciones.....	393
	E) Apelación.....	394
51)	Términos, condiciones de empleo y seguridad social.....	394

A) El capitán (autoridad).....	396
B) Investigación de accidentes.....	397
C) Registro de defunciones.....	398
D) Substitución del capitán.....	398
E) Responsabilidades diversas.....	398
F) Disciplina.....	399
52) Investigaciones marítimas.....	401
A) Unificación Internacional.....	402
B) Legislación sugerida.....	403
1) Jurisdicción.....	403
53) Tipos de investigaciones.....	403
A) Investigación preliminar.....	403
1) Legislación para determinar.....	404
2) Investigaciones formales.....	404
54) Ley marítima privada nacional.....	406
A) Libertad de selección.....	407
B) Factores de conexión adaptados por las reglas de leyes privadas.....	408
1) Obligaciones contractuales.....	409
2) Agravios.....	409
3) Límites a la aplicación de leyes extranjeras.....	409
4) Unificación internacional.....	409
5) Legislación sugerida.....	412
55) Fraude marítimo.....	413
A) Introducción.....	413
B) Unificación internacional.....	415
1) Organizaciones intergubernamentales.....	415
2) Organizaciones no gubernamentales.....	418

	3) Legislación sugerida.....	418
56)	Administradores, agentes, estibadores de barcos y porteadores de carga.....	420
	A) Introducción general.....	420
	B) Administradores de barcos.....	421
	C) Agentes.....	421
	1) Introducción.....	421
	2) Unificación internacional.....	423
	3) Legislación sugerida.....	423
	4) Obligación del principal	424
	5) Obligaciones del agente.....	425
57)	Operadores terminales, estibadores y cargadores.....	425
	A) Introducción.....	425
	B) Unificación internacional.....	428
	C) Legislación sugerida.....	428
58)	Agentes de transporte.....	429
	A) Introducción.....	429
	B) Unificación internacional.....	434
	C) Legislación sugerida.....	434
59)	Contratos para la construcción y la venta de barcos.....	435
	A) Contratos para la fabricación de barcos.....	435
	B) Unificación internacional.....	436
	C) Legislación sugerida.....	437
60)	Contratos de compra y venta de barcos.....	438
	A) Unificaciones internacionales.....	439
	B) Legislación sugerida.....	439
61)	Hipotecas y Gravámenes.....	440
	A) Introducción.....	440

1) Fuentes de la seguridad.....	440
2) Tema central de la seguridad.....	441
3) Registro de seguridad.....	442
4) Propiedad del objeto de seguridad.....	443
5) Cumplimiento de la seguridad.....	444
6) Rango de las reivindicaciones aseguradas.....	444
7) Extinción de la seguridad.....	445
8) Uniformidad internacional.....	446
A) Convenciones Internacionales relevantes.....	446
1) La Convención de 1926.....	448
2) La Convención de 1967.....	449
A) Reivindicaciones aseguradas por los gravámenes marítimos.....	449
B) Reivindicaciones para contribución en promedio general.....	453
62) Características peculiares de los gravámenes marítimos.....	453
63) Extinción de gravámenes marítimos.....	456
64) Provisiones sobre gravámenes marítimos.....	458
65) La Convención de 1967 sobre registro de derechos respecto de bancos en construcción.....	459
A) Legislación sugerida.....	460
B) Selección de política.....	460
66) Disposiciones sobre los gravámenes en general.....	461
67) Situación en la cual ocurre una subrogación de la seguridad.....	462
68) Gravámenes marítimos.....	462
A) Gravámenes de posesión y derechos de retención.....	463
B) Gravámenes sobre carga.....	464
69) Hipotecas.....	466
A) Características específicas.....	466
B) Propiedad sujeta a gravámenes e hipotecas.....	466

	C) Gravámenes o hipotecas sobre barcos bajo construcción.....	467
70)	Copropiedad.....	467
	A) Endosamiento del gravamen o hipoteca.....	468
	B) Perfección del registro.....	468
	C) Efectos del registro.....	469
	D) Prioridad entre gravamen o hipoteca registradas.....	469
71)	Cumplimiento de la seguridad.....	469
	A) Subrogación y cesión.....	470
	B) Extinción.....	471
72)	Responsabilidad y limitación de la misma.....	471
	A) Responsabilidad de propietarios de barcos.....	471
	B) Unificación Internacional.....	473
73)	Convención referente a la responsabilidad civil en el campo del transporte marítimo de material nuclear (Bruselas 17 de diciembre de 1971).....	478
	A) Responsabilidad vicaria.....	479
	B) Legislación sugerida.....	479
74)	Limitación global de responsabilidad.....	480
	A) Introducción.....	480
	B) Limitación global y limitación por kilogramos, por unidad y por paquete.....	485
75)	Limitación de responsabilidad para riesgos especiales.....	488
	A) Introducción.....	488
	B) Reivindicaciones por rescate.....	491
	1) Reivindicaciones para la remoción de barcos accidentados	491
	2) Legislación nacional.....	491
	3) Unificaciones internacionales.....	494

	4) Legislación sugerida.....	494
76)	Portazgo de pasajeros y equipaje.....	494
	A) Introducción.....	494
	B) Unificación internacional.....	499
77)	Contaminación.....	514
	A) Generalidades.....	514
	B) Prevención de la contaminación.....	514
	C) Responsabilidad y compensación por daños de contaminación por petróleo.....	515
	D) Convención Internacional para la prevención de la contaminación por parte de barcos 1973 según enmendada.....	515
	1) Introducción.....	515
	2) Alcance.....	516
	3) Disposiciones misceláneas.....	520
	A) Demora indebida.....	510
	B) Accidentes.....	521
	C) Facilidades de recepción.....	521
	D) Anexos.....	522
	E) Convención Internacional referente a la intervención el alta mar en caso de accidentes por contaminación.....	522
	1) Alcance.....	522
	A) Provisiones substantivas.....	529
78)	Certificado.....	532
	A) Mecanismos de control.....	533
	B) Legislación sugerida.....	537
	1) Introducción.....	537
	2) Marpol (provisiones generales).....	542
	A) Definiciones.....	542

79)	Arresto de barcos.....	544
	A) Introducción.....	544
	B) Regulación.....	554
80)	Venta forzada.....	555
	Conclusiones	558
	Lista de Tratados Internacionales	561
	Bibliografía	563

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA NAVEGACION MARITIMA MEXICANA

La navegación se ha desarrollado en edades remotísimas, principalmente sobre grandes ríos, para hacer frente a las exigencias de la alimentación con el aprovechamiento de los productos de pesca secundada por la experiencia náutica.

Posteriormente la navegación, valga la redundancia, se convierte de remo a vela y se transforma en marítima, esto resultó un medio poderoso para el cambio y el medio más apto para el estrechamiento de las relaciones comerciales, dando origen al impulso del factor económico, es decir a la especulación, se ha venido formando una red de intereses, entre los cuales prevalecían las del cargador.

En la edad más antigua, era mediterránea hasta el 850 a.c., egipcios, asirios, caldeos, fenicios, como atestiguó Herodoto, en diversas proporciones contribuyeron al incremento del comercio por mar y por los ríos especialmente en el Nilo⁽¹⁾.

1.1 EL CODIGO DE HAMMURABI

Descubierto en 1901, que se remonta al 2100 a.c. sobre el cual existe una rica y científica literatura ⁽²⁾, que consta de 282 párrafos, de los cuales 35 resultan ser los más antiguos que se conocen, contiene algunos artículos del 234 al 240 y del 275 hasta el 277, relacionados con las construcciones

navales, la medida de los fletes, las convenciones de enrolamiento y la responsabilidad del transportista.

En la civilización cretense, el comercio naval asume notable importancia debido a la peculiar situación de la isla emplazada en el cruce de vías marítimas entre Siria, Grecia y Egipto ⁽³⁾.

1.2 LOS FENICIOS

Aparecieron desde el siglo XV a.c. como los más audaces navegantes y los más afortunados comerciantes del Mediterráneo, a lo largo de sus costas hasta España, fundando en ellas florecientes colonias, algunas de las cuales como Cartago, llegó a ser una ciudad muy famosa, no ha quedado nada de sus leyes, no obstante, ser ellas las que presidieron el tráfico más importante y próspero de la antigüedad ⁽⁴⁾.

El sucesivo período helénico cartaginés 850 - 146 a.c. que va desde la fundación del estado conquistador asirio y de Cartago a la destrucción de esta ciudad y Corintio se caracteriza en sus inicios por relaciones marítimas menos intensas.

Los griegos fueron los artífices de su propia potencia naval, no parece que hubieren aprendido de los fenicios, la construcción de las naves, los métodos de navegación y el carácter estrictamente nacional de su idioma prueban asimismo el desarrollo del arte náutico.

Los tiempos homéricos, en particular en donde se desenvuelve la Odisea siglos IX - VIII a.c., conocieron la actividad de guerra marítima, que

tuvo una vigorosa restauración en los siglos sucesivos con el desarrollo y la hegemonía de Atenas y con el estallido de las guerras persas.

Fenicia representó el genio del comercio entre los pueblos de la antigüedad, tuvo su lugar de origen en las orillas del Golfo Pérsico y ocupó una estrecha faja costera situada entre las cordilleras de Antilibano y el Mediterráneo, sus principales ciudades fueron: Sidón, Biblos Tripoli y Tiro.

Sus embarcaciones sirvieron de modelo para la construcción de buques y transmitieron a los griegos el conocimiento de navegar por la noche guiándose por la estrella polar. ⁽⁵⁾

Expresa Pedro del Valle:

Que los viajes realizados por los fenicios fueron de tal magnitud y tan largos, que hoy considerando los escasos recursos de que se disponía entonces la navegación nos parece casi fabulosa.

Los fenicios iban en busca de cobre y plata, fundaron Tarsessos y Cádiz establecieron colonias en el Golfo Pérsico, en el Mar Negro y en muchas islas del Mediterráneo como Malta, Sicilia, Cerdeña y las Baleares.

Sus expediciones marítimas fueron de mayor envergadura, especialmente las realizadas en las islas británicas en busca de estaño, otra expedición fue la emprendida conjuntamente con los hebreos, durante el reinado de Salomón a lo largo del Mar Rojo hasta el Océano Indico, en busca del famoso país de Olib, productor de oro.

No obstante ser un pueblo que precisó organizar su comercio, sólo lo hizo desde el punto de vista económico mas no jurídico, de aquí que no se tenga una aportación a la ciencia de la legislación sin perjuicio de haber expedido algunas disposiciones de carácter legal que desgraciadamente no llegaron a nuestros días.

1.3 LOS GRIEGOS

La navegación de los griegos era en general practicada por naves de 50 remos por 25 de costado, la militar con naves de 3 órdenes de remos provistos de velas, por puertos de la época suficientemente equipados con muelles, banquetes y almacenes ⁽⁶⁾.

Esta navegación se extendía por el Mediterráneo y por el Mar Negro, las condiciones especiales de su península pobre y montañosa empujaba a este pueblo a frecuentes emigraciones hacia occidente, en busca de zonas más fértiles y hospitalarias, la colonización griega que en los siglos VIII y VII a.c., se extendió desde las costas del Mediterráneo, Magna, Grecia y Sicilia a los de Tirreno, Galias, España y de Tracia hasta la Palude meótica, es una consecuencia de intensa actividad marinera y comercial de aquel tiempo, en semejantes condiciones se comprende cómo la legislación marítima había conseguido en Grecia tan notable importancia, puesto que se estaban formando reglas consuetudinarias, y no han quedado más que fragmentos sobre prestación a cambio y copropiedad naval.

Una ley marítima orgánica debía ser llamada ley rhodia 479 - 475 a.c., que no debe confundirse con la compilación homónima de la época posterior bizantina, de la cual el jurisconsulto romano Volusio Meciano, reprodujo un

fragmento relativo a la regulación de la echazón, con el título de *De lege Rhodia de iactu* del digesto XIV - 29 que también Paulo recuerda en su sentencia 1.11 - cap VII, que es la única obra llegada hasta nosotros ⁽⁷⁾, el préstamo a cambio marítimo *foenus nauticum*, probablemente de origen fenicio renmél se desarrolló en Grecia bajo el empuje de la necesidad de proporcionar capitales a las empresas marítimas en forma de financiamiento a un interés bastante elevado 24 y 30 que se deducía y provocaba desenfrenadas codicias, lo justificaba Demóstenes, afirmando, que el comercio nace no de quien toma, sino de quien dá en préstamo, sin el cual ni naves del transporte, ni tripulaciones, ni viajeros podrían emprender viajes.

Las leyes rhodias son complementos de ciertos principios generales establecidos en el código de derecho bizantino llamado *Basilika*.

En resumen, la esencia del *foenus nauticum* es, que el dinero y las mercancías, son expedidas por mar a riesgo del cargador y sólo tales cosas llegan felizmente a su destino y recobra el acreedor el capital justamente con los intereses pactados.

La *lex rhodia de iactu*, tomada del derecho marítimo de Rhodas y adoptadas por otros pueblos, es el principio de la avería común en el derecho romano.

1.4 LOS ROMANOS

Puede considerarse aquel que transcurre desde la destrucción de Cartago hasta la compilación justineana del 146 a.c. al 527 d.c.

Con los romanos, la navegación toma grandes vuelos especialmente durante la época imperial, las flotas del comercio de remo a vela, armadas a los particulares generalmente para el transporte a grano y de los mármoles, probablemente subencionadas por el estado, surcaban el Mediterráneo convertido en un largo trayecto desde el Mar Rojo hasta el Océano Índico y se atrevían audazmente a penetrar en el Atlántico y mares septentrionales.

Las naves romanas no eran de gran porte, generalmente sobre unas 200 toneladas de carga, pero en cambio aseguraba la experiencia de los navegantes, viajaban de noche rigiéndose por las estrellas y por precaución, la navegación se limitaba a 8 meses al año, excluyéndose el invierno, el convenio de los romanos era casi todo el consumo escasamente de exportación, por el cual la caída del imperio y el traslado del capital a Bizancio, llevaron consigo la decadencia de la navegación valga la redundancia, por otra parte de la translocación de intereses comerciales y parte por la esterilización de aquel potente movimiento de tráfico, que desde Roma podía irradiar ⁽⁸⁾.

El sucesivo período bizantino se enfrenta con una evolución de la técnica y economía marítima y esto explica la importancia que ofrece la navegación del pequeño tráfico valga la redundancia, en forma asociativa.

La legislación marítima de Roma imperial, como también su cultura, experimentaba la influencia de Grecia, la regularización jurídica de la echazón y del préstamo a cambio marítimo, pasaron por leves modificaciones.

El derecho romano que pasó a ocuparse de otras instituciones directamente conexas con la industria de transportes navales, son de señalar las disposiciones por las cuales se define el dominio público, la costa, la playa

y el derecho de pesca, con esto se regulaban las obligaciones del transportista de restituir el cargamento, la responsabilidad del armador, los deberes de los depositarios y los hurtos en daños a los comerciantes.

Otras materias interesantes por reflejo del derecho marítimo son tratadas en la ley 76, la reglamentación de avería común contenida en la ley rhodia XIV - 2, probablemente fue adjuntada por los redactores de las basílicas como títulos VII y IX en el libro LIII.

Al morir Teodosio en cuyo código se encontraron algunos capítulos que se refieren a los naufragios, a la policía marítima y a las naves destinadas al aprovisionamiento del capital, la separación del imperio de oriente del de occidente produjo una desviación equitativa y una mayor difusión de derechos helenista romanos, en la compilación justineana ⁽⁹⁾, pero el derecho marítimo asume una influencia con origen en la llamada ley pseudorhodia, compilación cuyo nacimiento se cree entre la segunda mitad del siglo VIII o sea en tiempos de León el Isáurico entre el 600 y 800, según Ashurner y la cual a juicio de algunos historiadores constituiría indudablemente el libro LIII de las basílicas ⁽¹⁰⁾.

Por lo que se refiere al concepto de avería común y de la contribución que el primer peligro inminente, siempre que ese objetivo fuese alcanzado, mientras que en la compilación pseudorhodia, inspirándose en la comunidad de riegos bastante difundida en el comercio marítimo de aquel tiempo, se aplicaba a cualquier caso de fuerza mayor que implicase comunidad en peligro entonces muy frecuente la explotación a la piratería.

En el *nomus* se advierten desde luego un embrión, los gérmenes de aquella asociación naval de la cual surgió posteriormente la comenda, se dibuja una forma especial de *societas lucri* o de participación en los beneficios mediante el disfrute en común de la nave o en otras palabras una asociación de pérdidas y ganancias entre los interesados en cada expedición y especialmente entre los oficiales a bordo y a la tripulación.

El *nomus* además poseía preceptos de la política navegatoria, a los cuales se refiere ampliamente la legislación posterior de las ciudades adriáticas ⁽¹¹⁾.

El número de capítulos de esta compilación varía según los códigos y las ediciones ⁽¹²⁾.

1.5 LA EDAD MEDIA

La legislación marítima va madurando a la sombra del derecho romano y del bizantino, la ley pseudorhodia era adoptada como costumbre, en la Italia meridional continuando su mayor influencia sobre la economía de la navegación, desarrollándose al lado de los principios de la comunidad de riesgos, los gérmenes de aquella sociedad naval, que la institución donde se plasma la posterior legislación estatutaria ⁽¹³⁾.

Al comenzar la Edad Media quedó paralizada la producción legislativa, pero no retrasó la aplicación de la precedente y en las curias de los consulados de la mar, ampliamente practicadas en el tiempo de las cruzadas.

Característica de tal período es precisamente el doble orden de la legislación.

La romana escrita para el derecho consuetudinario para las cosas marítimas. En Pisa al lado de la ley romana, regía la consuetudo, fue la única fuente viva de la materia hasta la legislación del siglo XIII, manteniéndose viva al lado de ésta, en los estatutos se usaba la expresión *sucundum usus*.

En la Italia meridional el derecho de Triani y de Amalfi tienen una trama de derecho consuetudinario ⁽¹⁴⁾.

De tal modo vino a madurar aquel derecho de la cuenca del Mediterráneo, que posteriormente fue recogido por el consulado del mar.

En cuanto a la interferencia entre la legislación y el comercio marítimo, la historia de éste, hasta el siglo XV, es la historia política y económica de las ciudades marítimas del Adriático y del Tirreno donde existieron poderosas repúblicas que disfrutaron durante siglos de la señoría del mar ⁽¹⁵⁾. Bonolis, ha demostrado eficazmente cómo la historia del medieval, en el Adriático viene caracterizada por tres hechos:

1) Relaciones antiguas y constantes de Venecia y de ciudades adriáticas con el imperio bizantino de donde procedía la influencia de este hecho en la formación del derecho tirrénico, en la historia de tales relaciones, Venecia consiguió solidificar su papel puente entre el mundo griego y romano germánico.

- 2) Por la supremacía de la señoría velneta sobre las demás ciudades de las costas adriáticas: Ancona, Ravena, Pesaro, Trani, Bari, Ragusa, Lesina y Corzola, de las que dinamaba la gran fuerza expansiva de los estados venecianos, su influencia sobre otros puertos y la orientación del derecho adriático a su unificación.

- 3) Las relaciones aún en tiempos posteriores de las ciudades adriáticas con las demás del Mediterráneo, Francia, España, de donde procedía el derecho adriático e infiltraciones de derecho de otras publicaciones mediterráneas.

No menor importancia tiene el derecho marítimo tirrénico, que si bien desprendió del sector adriático, contiene todavía tradiciones locales, con los momentos legislativos y aspectos diferentes de las cinco repúblicas mediterráneas: Amalfi, Pisa, Génova, Venecia y Bonolis, se advierte que la organización de las comunidades interesadas en las expediciones marítimas, son las asociaciones de los armadores marineros, las participaciones de los cargadores y otras modalidades, las que influyeron y establecieron la base de los transportes y la propiedad naval en la Edad Media.

En Amalfi, las societas maris se formaban de un consejo y decidían sobre el viaje y cambios de ruta.

En Venecia, la tripulación participaba indirectamente en la compañía de la nave, no obstante de depender de la sociedad entre armadores y comerciantes, pero se formaba entre los internados que se encontraban a bordo, era una asociación ocasional para decidir sobre echazón, también en relación a una combinación semejante, se recuerda la figura de Xolvavía Bizantina de la entega ragusiana de la colonna amalfitana, que era una

comunidad de cargadores pisanos y de la comenda, institución que tuvo una grandísima definición y que penetró en las legislaciones náuticas, sobre las cuales se fundó todo el sistema de la organización del comercio marítimo medieval.

1.6 LOS ARABES

Del siglo VII al X, dominaron los árabes en los mares y asentaron de golpe mortal la potencia marítima de Bizancio, si bien es cierto que su comercio se basaba en la piratería a través de sus emporios comerciales, fundados a lo largo de la costa de Asia menor, Siria, Africa hasta España, para la lucha contra Amalfi, Nápoles, Gaeta y Roma.

Finalmente por la ocupación de las costas napolitanas y de Sicilia, no obstante el haber respetado a los vencidos su propia región y el uso de las leyes por causa de la larga dominación que ejercieron en la isla, no pudieron impedir la penetración de las propias costumbres que influyeron al posterior derecho secular, Ciccaglione Siciliano, Villanueva y Zeno, atestiguando el predominio sarraceno en el comercio de las ciudades mediterráneas, en diversos vocablos que pasaron a formar parte de las lenguas occidentales la introducción de números árabigos del sistema monetario y la forma de llevar libros comerciales ⁽¹⁶⁾.

Algunas costumbres fueron casi inconscientemente aceptadas y pasaron a formar parte del llamado derecho vulgar, que tuvo en Italia vasta aplicación en la época sucesiva a aquella que fue regida por la legislación justineana ⁽¹⁷⁾.

Importa no despreciar esta contribución colateral del comercio de los musulmanes en las legislaciones de los puertos marítimos meridionales en el período más triste y obscuro de la civilización italiana.

No olvidando empero, que el substracto de tal legislación más que romano es bizantino.

En todo momento las costumbres marítimas, con lento pero tenaz proceso de asimilación, han conseguido mantener al derecho marítimo en su aspecto original.

En Europa meridional, la legislación marítima de la Edad Media puede ser dividida en dos grandes grupos:

1) La legislación estatutaria de los puertos adriáticos.

2) La legislación de ciudades occidentales de la cuenca del Mediterráneo ⁽¹⁸⁾.

En el primer grupo figuran los estatutos de Venecia, en los cuales se inspiran los de las ciudades marítimas de la Dalmacia de Ancona, Rimini, Bari y Trani.

VENECIA

Regía el usus patrie, estatutos que aludían con frecuencia y se referían según el aserto de Bertaldo, al graecorum fortibus, o sea al derecho y a los usos bizantinos, las primeras publicaciones fueron, las ordenanzas super saornatione, caricotione et stivatione navium del 23 de marzo de 1927,

del dogo pietro ziani, seguido del capitulare navium del 13 septiembre de 1228 ⁽¹⁹⁾.

De las normas sobre medidas de naves del 17 de enero de 1229 y de las ordinamentas del dogo iacop tiepolo del 1 de junio de 1229 con añadidos de mayo y agosto de 1233 y 1236 y finalmente la statuta tarretarum del 6 de agosto de 1255.

Modificaciones y adiciones sucesivas se hicieron con la estatuta civilia de los dogos Francesco y Andrea del 26 de noviembre de 1346.

En los estatutos de las naves, segundo capítulo de la corte del examinador en la decisión del consejo mayor de 1468 sobre el aseguramiento de las mercancías, de 1585 sobre el préstamo a cambio marítimo, en 1586 sobre los naufragios y seguros marítimos ⁽²⁰⁾.

Los estatutos venecianos del siglo XIII contienen en gran parte materia de derecho público administrativo, precisándose las funciones de la tutela y de control del estado en el ejercicio de la navegación, estos textos mantienen una institución, marca original del consulado del mar ⁽²¹⁾.

Ejercieron en cambio una decidida influencia juntamente con el dalmático, su espíritu es patente en los estatutos de Ragusa de 1272, quizá refacción de una redacción precedente en los estatutos de Lesina de 1313.

1.7 TRANI

La falta de la *ordinamenta et estatuta maris edita per consules*, por los historiadores, para eliminar dificultades suscitadas entre los ordenamientos. Consta de una colección de normas que recuerdan las costumbres bizantinas, a las cuales fueron añadidas e incorporadas y otras fueron inspiradas en los estatutos venecianos ⁽²²⁾.

A) Ancona

La *estatuta anconita nae urbis*, se remonta en el 1393, resiente la influencia de la legislación veneta, de las consuetudines de Bari y del estatuto de Ragusa (Bonolis), según algunos del consulado del mar ⁽²³⁾.

B) Rimini

Posee un estado del 1303, tiene costumbres notables que se remontan al 1204 y quizás la más antigua de la Italia meridional y de los estatutos venecianos, esta afirmación no es improbable puesto que contenían expresiones derivadas del griego que contienen.

Hubieran contribuido a formar aquellas consuetudes generales que después fueron reproducidos en los mismos ⁽²⁴⁾.

Al grupo de las legislaciones de la Italia occidental pertenecen las ordenanzas siguientes:

1) Amalfi

La ciudad de Amalfi quedó constituida en la república en el siglo IX, conquistó fama por el florecimiento tráfico de los griegos y orientales, en un principio se rigió por el código marítimo de Rhodas y más tarde elaboró sus propias leyes marítimas que se conocen como Tablas de Amalfi, esta colección fue descubierta en 1843 en la Biblioteca Imperial de Viena, contiene 66 capítulos, de los cuales 21 estaban escritos en latín y 45 en lengua vulgar, compuestos en tiempos diversos, la parte latina se debe a los mismos miembros de la curia marítima que recogían por escrito las normas aplicables por el tribunal del lugar del litigio.

La parte italiana fue labor de los particulares, se atribuía al hecho de que el texto de la ley debía ser expuesto al público en un cuadro sobre las paredes de la curia juzgadora.

La parte latina se remonta al siglo XII entre el 1131 y 1274, y la italiana en el siglo XIV, resistiéndose de los efectos de la legislación catalana, mientras la primera revela la influencia griega.

La tábola estuvo en vigor en Italia meridional hasta el siglo XVI, seguidamente fue abandonada por haber sido suplantada por el consulado del mar, que tuvo mayor predominio en todo el Mediterráneo.

2) Pisa

El poderoso desarrollo marítimo influyó rápidamente en la decadencia de Amalfi.

Pisa sintió menos la influencia del derecho bizantino y más intensamente el del romano a través del código teodosiano y las opiniones de los jurisconsultas en materia marítima, la materia civil, se regulaba por el derecho romano y se consolidó con los usos, de los cuales se derivan las cuestiones consuetudinarias, *pardessus*, a estos usos se concreta la colección de las normas conocidas con el nombre de *constitum usos*, que se remonta al 1160 y 1161, elaborada en diversas épocas, aprobada por Gregorio VII y confirmada por el Emperador Arrigo IV y el cual no puede ser considerado como un código complementario, sino una ley modificativa de algunas leyes romanas justificadas por la necesidad de normalizar más eficazmente el creciente tráfico marítimo.

La *constitum usos* refleja, la praxis de la *curia praevisorum* y contiene abundantes normas de derecho privado.

La breve *curia maris*, posterior al estatuto de la corporación de mercantes, armadores y marineros, fue compilada después de 928, completada en 1303, traducida en la lengua vulgar en el 1323, transcrita en el 1333 y enmendada en 1337 y 1345, con ella nos llega en 130 ó 146 capítulos según las ediciones, la jurisprudencia de la *curia consulum maris* magistradora de la corte pisana ⁽²⁵⁾.

Sassari posee un estatuto del siglo XIII traducido a la vulgar en 1316. Génova, tuvo los más antiguos documentos legislativos y se remontan al 1154 y a las actas de consolidación de 1217, además se citan los estatutos del *officium gazaria*.

Disposiciones de derecho marítimo privado se hallan en los estatutos posteriores al 1441, 1556, 1558 y de este último tiempo son de recordar los cap. XII del libro IV, cap. XIV, cap. XVII del libro V ⁽²⁶⁾.

Pertenece a la Edad Media la ley del 26 de marzo de 1607 sobre la jurisdicción de los conservadores del mar.

Alberga Savona y Levanto Bonifacio, poseyeron el antiguo derecho genovés ⁽²⁷⁾.

La legislación de las ciudades de occidente de la cuenca del Mediterráneo comprende:

A) Los estatutos de D'arles que se remontan al 1150.

B) Los coutumes de montpellier del siglo XIII ⁽²⁸⁾.

C) Los viejos de los estatutos de Marseille del 1228, relativos al derecho público y posteriores del 253 y 255, que se ocupan del derecho privado.

D) Las ordenanzas del gobierno español, el comercio de España que tuvo su mayor desarrollo entre el siglo XV, vino legislativamente regulado, según los patrones ofrecidos por la República de Génova y de Pisa, que habían constituido colonias en los puertos de España y Francia meridional, delegando en ellas cónsules y creando consulados en dichos puertos desde finales del siglo XII ⁽²⁹⁾.

Debe dictarse entre las disposiciones promulgadas por reyes catalanos y aragoneses, las resoluciones de los antiguos fueros de Valencia hacia 1250, de los cuales se conocen las ediciones del 1482 y 1547, el código de las costumbres de Tortosa, apareció entre el 1279 y 1294, las ordenanzas de Barcelona debido a las leyes de Jaime I en 1258 y Pedro IV en 1340 y otras posteriores.

Los reglamentos consulares de Valencia del 1336 y 1343 no fueron aplicadas a la mayoría de las ciudades españolas, pero en cambio fueron incorporadas al consulado del mar, y se convirtieron en fuente del derecho general ⁽³⁰⁾.

l) Los assises de jerusalem:

A finales del siglo XII existieron disposiciones interesantes para el derecho marítimo ⁽³¹⁾.

De las citadas fuentes particulares derivó el famoso consulado del mar, elaboración del derecho marítimo común en la cuenca del Mediterráneo y existió una fusión de infinidad de normas, esta colección fue probablemente formada para los de aquella magistratura designada con el mismo nombre de origen pisano.

La materia fue recogida en muchos ejemplares manuscritos, de los cuales se deduce la existencia en varias ciudades del Mediterráneo, desde finales del siglo XII y XV y desde esta época hasta el 1700. Se imprimió y se tradujo a todas las lenguas europeas, y en algunos países fue adoptado como consuetudinario.

De sus manuscritos, el más notable lleva por título **El Consulado del Mar** y se halla en la Biblioteca Nacional de París, parece que la completa redacción se hizo en Barcelona y en la segunda mitad del siglo XIV y la lengua que era la hablada en Cataluña en los siglos XIII y XIV.

La obra está distribuida en 294 capítulos, en algunas ediciones en 297 y en otras figuran mucho más, las primeras 43 contienen las reglas de procedimientos que regían en los tribunales de Valencia.

El texto del consulado empieza en el capítulo 44 que lleva el título siguiente: Aquí empiezan las buenas costumbres del mar. La primera edición se publicó en Barcelona en 1494, siguió a ésta, otra en 1502, la más antigua traducción italiana, es la de Venecia en 1545, fue recogida por Casaregis, pero resulta oscura y poco fiel y las traducciones francesas son de 1577 - 1635.

Otra colección bastante difundida, atestigua la tendencia hacia la unificación del derecho marítimo en los principales puertos del Mediterráneo y es el **Guidón de la Mar**, compilación de origen francés (Marsella o Roven), atribuida al finalizar el siglo XVI al trabajo de un jurisconsulto privado cuyo nombre ha quedado ignorado, es indudablemente posterior al consulado de las primeras ediciones que pertenecen al 1607 - 1645 y 1651 y orgánicamente del contrato de seguros, exponiendo el estado de la jurisprudencia mercantil de la época, utilizó gran parte del material legislativo procedente como eran los estatutos de Florencia y Génova, las ordenanzas de Flandes y Amsterdam, las de Barcelona, Sevilla, Burgos, Bilbao y otras, precediendo autorizadamente a la codificación francesa.

Sobre el Guidón fue esencialmente calcada la famosa ordonnance touchant la Marine, publicada en Francia, en agosto de 1681 bajo el reinado de Luis XIV, obra fundamental que reunió y coordinó varias ordenanzas procedentes del 1517, 1543, 1584 y 1629.

Utilizando muchas costumbres especialmente la de los puertos occidentales y del norte, fue inspirada por el gran Ministro Colbert, que la introdujo en Bretaña en 1684, en la ordenanza se encuentra el prototipo de la moderna codificación del derecho marítimo al lado de las instituciones de derecho privado y se halla toda la materia del derecho público y procesal ⁽³²⁾.

La gran fortuna de este documento legislativo se debe a sus ilustradores comentaristas: Valín y Emerigón, el primero, profundo conocedor del derecho marítimo de los puertos occidentales y el segundo de los del Mediterráneo, ambos tuvieron el mérito de poner en relieve y frecuentemente conciliar entre ellos los principios del derecho vigente en los puertos del Atlántico con el derecho valga la redundancia, de la cuenca del Mediterráneo.

La materia de la ordenanza está distribuida de la siguiente forma:

Libro I:

Des officiers de l'amirauté et de leur jurisdiction.

Libro II:

Des gens et des batiments de la mer.

Libro III:

Des contrats maritimes.

Libro IV:

De la police des ports cotes, rades.

Libro V:

De la peche qui se fait en mer.

Cada libro está subdividido en títulos y éstos en artículos, el comentario en dos volúmenes de Valín que fue procurador del rey de almirantazgo de mar y autor de un tratado sobre seguros y sobre el préstamo a cambio editado casi contemporáneamente ⁽³³⁾.

La ordenanza de Luis XIV fue completada rápidamente por otras menos importantes, en tiempos de Luis XV en 1723, 1743, 1745 y por Luis XVI en 1779 y 1784. Posteriormente el consulado del mar, desde el siglo XVI en adelante, España publicó numerosas e importantes ordenanzas, promulgadas en las ciudades en donde se hallaban establecidos comercios para el tráfico de Ultramar.

1.8 CASA DE CONTRATACION DE SEVILLA

En estas ordenanzas la materia del seguro marítimo se trata de forma especial y con una extensión sorprendente, son de recordar la pragmática sobre fletes de 1512 con la adición de 1538, la ordenación de la casa de contratación de Sevilla de 1507 y 1556, la ordenanza de Carlos V de 1552, el reglamento sobre la policía de los contratos de Burgos de 1538 y las ordenanzas de la contratación de Bilbao de 1560 y la de Sebastián de 1682, todos ellos fueron refundidos en única colección.

Recopilación de las Indias, Madrid 1774, mayor importancia cobró por la influencia que tuvo en el campo de la ordenanza de la marina, hay que conceder a las llamadas ordenanzas de Bilbao de 1737, adoptadas como ley general en España y en la América española y sobre las cuales se modelaron las legislaciones sucesivas.

No menor importancia para la historia de nuestro derecho marítimo, es el que regía en los puertos occidentales del norte de Europa.

Entre las fuentes generales son de recordar sobre todo los llamados Roles de Olerón formados por las decisiones de un tribunal constituidos a fines del siglo XII en la isla de dicho nombre (en el litoral Atlántico), compilación que lleva a la fecha de 1206 debido con seguridad a una persona en particular cuyo nombre se ignora, según Cleirac, fue la reina Eleonora según Leibnitz Otón de Sajonia afirmó que fueron escritas en lengua gascona, alguna edición en francés y consta en la reproducción de Pardessus en tres partes:

- A) La primera en 25 artículos.
- B) La segunda en dos.
- C) La tercera en ocho.

En cuanto al lugar de origen de esta compilación hay discrepancias entre los historiadores, se atribuye a Flandes (Weber) a Inglaterra (Seldeno Schomberg) a Francia (Pardessus y Goldschmidt).

Schopfer dijo, que su patria fue Olerón, pero que los roles franceses o cuando menos la primera redacción es meridional, mientras que la sucesiva elaboración normanda, bretona fue introducida como tal en Flandes, en

Holanda y en Inglaterra, bien es cierto que los roles en diversos puntos se inspiran en el derecho romano y contienen normas que modernizan las del derecho pseudorhodio (Zeno).

A los roles le siguieron traducciones castellanas y arreglos flamencos (voneesse von damme, jugements de damme), leyes de Westcapelle, convirtiéndose en leyes marítimas fundamentales de países bajos meridionales ⁽³⁴⁾.

El derecho de Wisby es posterior a los Roles de Olerón (Valín) y es una derivación del llamado wachterre que se formó en Flandes, Holanda e Inglaterra. ⁽³⁵⁾.

La compilación conocida bajo el nombre de leyes de la ciudad de Wisby en Gothlandia, alcanzó en la Europa septentrional casi el valor del derecho común influenciado todo al posterior derecho marítimo nórdico, la legislación de los países escandinavos y de las ciudades anseáticas se puede afirmar que tenía sus raíces en esta compilación que se remonta al 1407.

1.9 EL DERECHO DE WISBY

A este derecho se añaden otras colecciones como el llamado derecho de Gragaas, Suecia, Noruega y Dinamarca.

El danische wasserecht del Rey Juan de 1508, el código marítimo de Federico II de Dinamarca del 1561 ⁽³⁶⁾ y el código de Cristian V de Dinamarca de 1863, antiguos monumentos legislativos de este país anteriores al derecho

de Wisby son las ordenanzas de la ciudad de Schleswig 1150, de Flensburg 1284, de Handersleben 1292 y de la Apenrade 1284 ⁽³⁷⁾.

Las ciudades anseáticas poseyeron fuentes legislativas propias de Schiffrecht de Hamburgo, comprendía los estatutos de esta ciudad de los años de 1292, 1306, 1497 y 1603 y las de Lubeck.

Los recess de la liga anseática más antiguas, se ocupan solamente del derecho público desde el siglo XV en adelante, se legislaron sobre las materias más importantes del derecho privado.

Las fuentes más notables del derecho flamenco se remontan a la segunda mitad del siglo XIV y se hallan por lo general en los libros de las ciudades del comercio marítimo y de la competencia en los procesos, el *Olderman shock* de 1443.

De menor importancia son las ordenanzas marítimas de Amberes, Enchuysen, Harlem, Rotterdam, Middelburg y las relativas a Amsterdam.

Viniendo a la época moderna, el grupo de legislaciones marítimas nórdicas pueden dividirse así:

A) EN LOS PAISES BAJOS

Al derecho de Wisby que constituía el derecho común, vinieron a juntarse las ordenanzas de Carlos V de 1549 y 1551, seguidas de las de Felipe II, (1563 - 1570) y entre las fuentes particulares, los reglamentos de Amsterdam, dedicados casi todos a la materia de seguro marítimo 1527, 1570, 1598, 1606,

1607, 1610, 1614 y 1621, para Rotterdam se recuerda la ordenanza sobre seguros y averías del 19 de octubre de 1721 y las sucesivas de 1723, 1726 y 1768, los estatutos de Friesland de 1602 y los coutumes de Amberes de 1582.

Reproducían las ordenanzas de Felipe II, las primeras fueron revisadas en 1723, siguen después en orden cronológico, las ordenanzas de la república de 1802, 1803 y 1805.

B) EN LOS PAISES ESCANDINAVOS

El código nacional de Cristian V libro IV del 15 de abril de 1683, que también rigió en Noruega y Suecia, el gothlandsche waterrecht, fue instituido por la ley marítima de Carlos XI del 12 de junio de 1667, que permaneció en vigor, si bien modificada y adicionada en 1748 y 1750 hasta la publicación de la ley del 23 de febrero de 1864.

Se mantuvo en vigor hasta los últimos tiempos, Hamburgo tuvo un estatuto de 1603 y las ordenaciones sobre seguros y averías de 1731, Bremen, las ordenanzas de 1687 y 1731, después de la revisión de 1586 tuvo el lubisch 1655, trató del derecho marítimo en el libro VI.

C) RUSIA

Leyes especiales sobre la materia marítima, después de los estatutos de Riga 1673 fueron las de Pedro el Grande del 3 de marzo de 1719 y del 13 de enero de 1720, refundidas en las ordenanzas del comercio marítimo de Catalina II del 25 de junio y del 23 de noviembre de 1781.

Las legislaciones de los estados europeos, posteriores a las ordenanzas francesas, se orientaron todas en esa legislación.

En Italia, esa ordenanza, valga la redundancia, dio impulso a la codificación del derecho marítimo en el verdadero sentido de la palabra, entre las más importantes compilaciones a las cuales sirvió de modelo, son de recordar la pragmática del primero de septiembre de 1697 para la Isla de Malta y el edicto de la marina y navegación marítima, para la Toscana del 10 de octubre de 1748, publicada en el gobierno del Gran Duque Francisco el Magnífico el código para la marina mercante del 21 de septiembre de 1786 dividido en tres partes, que trata orgánicamente la materia de derecho público y privado y también del edicto de Carlos Manuel III del año de 1785 y el código ferdinando para el reino de Nápoles de 1781, redactado por Delorio, menor importancia tiene la pragmática del 31 de enero de 1759 publicada en el reino de las dos Sicilias, y los capítulos, leyes, instrucciones y órdenes deben ser observadas sobre todo por los capitanes.

En los puertos austríacos de la Dalmacia y de Istria, estuvo mucho tiempo en vigor el derecho romano en los estatutos de diversas ciudades de la costa y las costumbres, pero más adelante la mayor parte de las relaciones de derecho marítimo público y privado fueron reguladas por el edicto político de navegación mercantil austríaco del 25 de abril de 1794, publicado por María Teresa, inspirado en la ordenanza francesa y el edicto toscano.

El código de comercio francés libro II, que entró en vigor el primero de enero de 1808 completado posteriormente en especial referencia a la responsabilidad de armadores, por ley del 14 de junio de 1841 la hipodedito público, este código estuvo en vigor en Dalmacia, con la traducción italiana del

libro II en sustitución de los títulos IV y V del edicto político de 1774 y como texto del derecho consuetudinario hasta 1822.

D) BELGICA

Dicho libro II que igualmente aplicado estuvo en vigor hasta la publicación de la ley de agosto de 1879 y en Holanda desde 1811 a 1838.

E) ITALIA

Se modelaron sobre el patrón del francés, el código de las dos Sicilias del 26 de marzo de 1817 - libro II, el código sardo del 3 de diciembre de 1842 - libro II, el reglamento provisional pontificio de 1821 - libro II y finalmente el código de comercio del primero de enero de 1886.

Se separaron en cambio notablemente la legislación española y las demás inspiradas en ellas, donde no se basó en el código de comercio, el código español de 1839 libro III, extrae lo necesario de las fuentes nacionales, especialmente de las ordenanzas de Bilbao, igualmente que la anterior se inspira el código portugués del 8 de junio de 1833 - libro II y sus derivados, de tipo totalmente diverso son, las modernas legislaciones nórdicas y el derecho angloamericano en Alemania, el proyecto del código general de comercio elaborado en Nuremberg y en Hamburgo que se ocupaba del derecho marítimo en su libro IV, arts. 385 - 692, fue adoptado como ley por diferentes estados.

El derecho angloamericano es fundamentalmente consuetudinario, el público recuerda algunos viejos estatutos que fueron sustituidos en Inglaterra,

por leyes esenciales, como la act del 10 de agosto de 1854, sobre marina mercante, que es la merchant shipping amendment act, de 1885, 1867, 1873, 1876, 1880 y 1894 y la merchant sea men act por la passenger act de 1885.

Algunas instituciones de derecho privado, la póliza de cargo, seguros marítimos están reguladas en Inglaterra por leyes especiales, en los Estados Unidos Americanos, los viejos estatutos fueron sustituidos por la revised statutes de 1875 y por otras leyes, pero con respecto al derecho privado, cada estado gobierna con sus propias leyes.

Las legislaciones marítimas vigentes bajo el punto de vista histórico se pueden dividir en tres grupos según la mayor o menor influencia ejercida sobre ellas para el código francés y son los siguientes:

I) Grupo latino:

Reproducen fielmente el código de comercio de Napoleón del 25 de septiembre de 1807 y los códigos marítimos de Egipto de 1876, el de Grecia de 1835, del Principado de Mónaco de 1877, de los países bajos hasta 1834, de Bélgica hasta 1878, de Haití de 1826, de la República Dominicana de 1845, de la Republica de Ecuador de 1882, de San Salvador de 1882 y de Turquía de 1864.

Algunos códigos de países latinos (subgrupo), si bien están inspirados en la legislación francesa, llevan un sello original al utilizar copiosamente las tradiciones legislativas nacionales fundamentales y son:

1) El código español de 1839, reformado en 1885.

2) El código portugués de 1883, de nuevo redactado en 1888 y de la República Argentina de 1859, con nueva redacción en 1890.

3) Las leyes marítimas de los Estados sudamericanos, son en general una reproducción de los tres citados, aún cuando hayan sufrido revisiones durante la segunda mitad del pasado siglo, código de Brasil de 1850 y de Perú de 1853, con nueva redacción en 1902, de Chile en 1865, Colombia en 1873, de México en 1889, Uruguay en 1878, modificado en 1893, de Nicaragua en 1864 de Costa Rica en 1850 y de colonias portuguesas, la ley de 1883.

1) Los códigos de Uruguay y Venezuela, son una reproducción del código argentino, el de México y Perú revisado en 1885 ⁽³⁸⁾.

Otro subgrupo comprende:

1) El código italiano entró en vigor desde el primero de enero de 1883, que si bien en lo tocante a la materia marítima corresponde fundamentalmente al francés, ha pedido alguna disposición el código holandés de 1838 y del código de comercio alemán de 1867, en parte inspirado en este último y en el código español de 1885.

2) El código holandés fue codificado por una ley del 8 de julio de 1874 y otras leyes particulares, recientemente el libro II ha sido modificado y reflejado en el código alemán con la ley del 22 de diciembre de 1924, reproducción del código italiano son, el de Rumania de 1889 y la ley marítima búlgara de 1908.

3) La legislación belga y griega forman un grupo aparte, el código francés estuvo en vigor en Bélgica hasta 1879, sucesivamente el libro II fue modificado por la ley del 21 de agosto del mismo año, el 12 de junio de 1902 y del 10 de septiembre de 1908 y por otras más recientes que utilizan también las liberaciones de los congresos internacionales para la unión legislativa.

En Grecia, el código marítimo de marca francesa, fue modificado para poder adaptarlo a estas resoluciones en 1910, de inspiración moderna, aún cuando resistiéndose al trama francés e influenciado por los trabajos del comité marítimo internacional ha sido el código de morroquí del 31 de marzo de 1919.

En Finlandia, la ley del 12 de junio de 1873, fue modificada el tres de diciembre de 1895, que reproduce el *allgem handelsgetzbuch* germánico de 1867, en el cual había sido vertido en las ciudades anseáticas.

4) Polonia. La nueva república adoptó el libro IV del código de comercio germánico, pero posee una ley propia del 28 de mayo de 1920 sobre nacionalidad y registro de buques polacos.

5) Escandinavia. En Dinamarca, la ley del primero de abril de 1892, en Suecia, la ley del 12 de junio de 1891, en Noruega, la ley del 20 de junio de 1893, las tres del mismo tipo con leves divergencias entre ellas, atendiendo a las fuentes clásicas del derecho nórdico y anséatico.

6) Japón. El código del 6 de junio de 1899, refacción del antiguo código de comercio alemán, redactado nuevamente el 2 de mayo de 1911.

7) Rusia. La ley de 1893 renovada en 1893, que era un código original que reproducía los usos y las costumbres de los mares del norte, la Unión Soviética, ha sustituido con leyes privadas y especiales, instituciones de derecho privado de inspiración germánica, tenemos la ley del 28 de mayo de 1926 sobre, transporte marítimo y responsabilidad limitada del armador, la ley del primero de febrero de 1925 sobre asistencia y salvamento inspirada en la convención de Bruselas de 1910.

II) Grupo angloamericano Gran Bretaña

Inglaterra no posee una codificación para el derecho en general, ni para el derecho privado, alguna parte de éste y el derecho público marítimo, están reguladas por la merchant shipping act de 1894 y por las diversas leyes especiales marine insurance act de 1906, modificadas en 1909, bill of lading act de 1855, maritime convention act de 1911, pilotage act de 1913, la merchant shipping convention de 1914 y la carriage of goods of the sea act de 1924 que reproduce sustancialmente las reglas de la Haya de 1921 - 1922.

En los dominios sigue el mismo sistema, son de recordar algunas leyes especiales como: el water's carriage act por el Canadá, la ley australiana sobre la misma materia de 1904, la Nueva Zelanda, India que es el reciente indian merchant shipping act de 1923.

III) Estados Unidos de Norteamérica.

Se carece igualmente de una codificación general, pero abundan las leyes de derecho privado, y sobre materias especiales, son de recordar, las harter act de 1893, sobre responsabilidad del transportista marítimo.

La pomerene act de 1916 sobre la póliza de cargo, la merchant seamen act, de 1915, la merchant marine act de 1920 también conocida como la jones act, que es una copiosa legislación en materia de derecho público y de la navegación, referida en la revised statutes de los cuales el Department of Commerce, cuida de su publicación.

Department of Commerce Bureau of Navigation, Laws of the United States 1923, Washington.

1.10 ITALIA

A) Los gremios de los mercaderes

A partir del derrumbe del imperio romano de occidente, nacen en Europa las corporaciones, que eran agrupaciones de diversos sectores de la población, que tenían como finalidad proteger los intereses comunes a todos ellos, estos gremios se regían por un conjunto de disposiciones de carácter obligatorio, que recibían el nombre de estatutos, los que juraban acatarlos al ingresar a la corporación.

B) Los consulados, estructura y jurisdicción

Los consulados, tienen singular importancia en la historia del derecho marítimo, las funciones que desarrollaron y podían equipararse *mutatis mutandi*, a las de un estado democrata moderno.

En efecto, tenían encomendadas las funciones legislativas, jurisdiccionales y administrativas, con respecto a la primera; los consulados

contaron con la mayoría de los usos y costumbres mercantiles conocidas hasta el momento mismas que se sujetaron a un sistema y ordenación adecuadas. Asimismo reunieron todas las resoluciones y sentencias dictadas por los tribunales mercantiles, las que siendo objeto de una cuidadosa selección, fueron compiladas por un escribano a fin de que sirvieran de precedente en la resolución de posteriores conflictos.

Esta materia se vió enriquecida con las disposiciones de carácter general interno.

Todo este acervo de valor incalculable, representa la cimentación que hizo dable la elaboración técnica del derecho mercantil.

El aspecto jurisdiccional, privativo de los cónsules se realizaba por éstos en la residencia del consulado, eran ellos los que administraban justicia a fin de imprimir una mayor calidad a sus determinaciones y se apoyaban de un asesor como perito en derecho.

Estimando que el procedimiento mercantil debería ser rápido, los juicios eran sumarísimos con duración de tres días. Pronunciada la sentencia, ésta debería estar fundada en principios de equidad y buena fe, procedimiento que se seguía con estricta observancia a las disposiciones procesales siguientes:

- 1.- No existía medio de impugnación de resoluciones del consulado.
- 2.- Se permitió apelación ante los sopraconsoli primero y la revisión era posterior ante el consejo general de mercaderes.

La función administrativa tenía como fin realizar todo lo conducente para alcanzar una mejor situación, en todos los órdenes para los integrantes del grupo, en efecto además de protección dada a los agremiados, se ocupaba de promover el intercambio comercial con otras ciudades gestionando ante el Estado la creación de nuevos centros de población así como la construcción de caminos y la organización de ferias.

Desconocido jurisconsulto publicó en Rúan en 1607, una resolución para ayudar a los cónsules de esa ciudad y de administrar jurisdicción sobre negocios de seguros y exponiendo el estado de jurisprudencia mercantil de la época y utilizando gran parte del material legislativo precedente, como eran los estatutos de Florencia y de Génova, las ordenanzas de Flandes, Barcelona, Amsterdam, Sevilla, Burgos y Bilbao.

Particular importancia tiene el Guidón de la mar, haber sido sus reglas la famosa ordenanza francesa puesta en vigor por el rey Luis XIV - 1681.

1. 11 LAS ORDENANZAS FRANCESAS DE 1681

A fines del siglo XVII abundan especialmente en Francia los documentos de derecho marítimo, lo que hacía inciertas las sentencias de los tribunales, era indispensable una codificación racional.

Francia, que había conservado su derecho marítimo en estado de legislación consuetudinaria durante mucho más tiempo que otras naciones, tuvo la suerte de superar esta situación por obra de su gran Ministro Colbert a quien comisionó el Rey Luis XIV para la redacción de una ordenanza sobre comercio marítimo, se nombro una comisión para tal efecto, la que después de

los años de trabajo presentó la ordenanza al Rey Luis XIV promulgado en 1681, esta bella obra legislativa en el mes de agosto bajo el nombre de Ordenanza sobre la Marina, la cual se encontraba calcada esencialmente del Guidón de la mar, reunió y coordinó varias ordenanzas, valga la redundancia, precedentes, utilizando muchas costumbres, particularmente en puertos occidentales y del norte, tuvo una inmensa repercusión en toda Europa y ejerció una influencia considerable pudiendo afirmarse que abrió una nueva era en la historia del derecho marítimo.

Las ordenanzas de 1681 fueron completadas más tarde por las declaraciones de Luis XV de 1723, 1743 y 1745, de Luis XVI de 1779 y 1784.

A) Ordenanzas de Cromwell

Famosa acta de navegación de 1651, se fundó la prosperidad de la marina británica, aportando el principio básico que había de regir a la navegación inglesa durante casi dos siglos.

Con ella las reglamentaciones inglesas se convirtieron en leyes estatutarias que sirvieron de pretexto a la guerra de 1672 y que duró dos años, hasta que Holanda reconoció la obligación de conceder honores a todos los barcos ingleses que navegaran en mares británicos.

El acta de navegación contenía la prohibición de exportar mercancías de Inglaterra a las colonias y de importarlas también usando para ello barcos que fueran de nacionalidad británica.

La prohibición fue derogada a mediados del siglo XIX permitiéndose con ello una libre y franca competencia de mercados mundiales benéficos para Inglaterra.

B) Ordenanzas de Bilbao

Publicadas en 1560, ésta forma parte de la recopilación de las Indias que se editó en Madrid en 1774, en dicha recopilación se refundieron la pragmática sobre fletes de 1512 de contratación de Sevilla 1507 y 1556, la ordenanza de Carlos V de 1552, el reglamento sobre policía de contratos de Burgos y las ordenanzas de San Sebastián de 1682.

Por la influencia que tuvo en el campo de las ordenanzas valga la redundancia, de la marina, hay que conceder mayor importancia a las de Bilbao de 1737, y por haber sido adoptadas como ley general en España y América, sobre las cuales se modelaron legislaciones sucesivas.

El código de Napoleón y su influencia legislativa moderna, después de la Revolución Francesa se hizo necesario codificar el conjunto legislativo de Francia, pero no alcanzó más que al derecho privado y al mercantil, fue el código de comercio de 1807 que reglamentó las operaciones marítimas y examinadas con finalidad lucrativa, el libro dos de este código fue reservado al código marítimo, en realidad el código de 1807 no hizo más que reproducir los libros II y III, de las ordenanzas de 1681, lo referente a las relaciones privadas, con respecto al derecho marítimo y administración ha quedado sometido en muchos tiempos a las citadas disposiciones y a los edictos complementarios que todavía están parcialmente en vigor a este respecto.

El código obedece a leyes especiales o a decretos posteriores, el derecho penal marítimo fue codificado por un decreto del 12 de marzo de 1852 y que se titula: Decreto Disciplinario y Penal de la Marina Mercante, su antecesora la ordenanza de 1681, valga la redundancia, ejercieron una gran fuerza en otros países, como:

Bélgica , Grecia y Haití, cuyo decreto ha sido modificado por las leyes de abril de 1898 y de julio de 1902, puede asegurarse que tanto el código francés de 1807 como el de Turquía, Egipto y República Dominicana, han sido imitados por los siguientes códigos:

El español, holandés, portugués, italiano, mexicano, argentino, peruano, colombiano, chileno, venezolano, hondureño, ecuatoriano, salvadoreño y japonés.

C) Ordenanzas de Sevilla

Ha raíz de haber perdido Cádiz, por los años siguientes a 1503, la supremacía entre los puertos españoles, surgió Sevilla como centro comercial de gran importancia y nació una organización de mercaderes para constituir el puerto central que atendía al tráfico de las Indias y del Mediterráneo, ello dio lugar a que se fundara en esa ciudad una organización comercial llamada Casa de Contratación de Sevilla, que estaba integrada, por un presidente, que debíaser abogado letrado, el cual tenía funciones jurisdiccionales, y un factor encargado de vigilar las licencias que otorgaba la casa, en relación con las importaciones y exportaciones, un contador y escribano para llevar los libros reales y mercaderes.

1.12 EVOLUCION EN MEXICO

Puede decirse que el primer paso dirigido al desarrollo de un sistema administrativo tendiente a la fiscalización del comercio de España y las Indias occidentales, se dio en mayo de 1493, cuando Fernando e Isabel, escogieron a un miembro de su consejo, Juan Rodríguez de Fonseca arcediano de Sevilla y capellán de la reina.

Las primeras ordenanzas para la casa fueron expedidas en Alcalá de Henares el 20 de enero de 1503 y el 14 de febrero, se nombró a tres empleados: Tesorero, el Doctor Sancho de Matienzo, canónigo de la catedral de Sevilla; Contador y secretario, Briviesca; un factor genovés, Francisco Pinelo.

La Casa de Contratación de Sevilla, fue el cuerpo administrativo, creado en España, para cuidar los recientes descubrimientos hechos en América, establecimientos de carácter comercial, era un centro para fomentar el trato de la corona con las Indias, debería recogerse en sus almacenes mercancías y abastos navales, de toda suerte requeridos para el tráfico americano y recibir con ello todo lo que se trajeran en cambio a España.

Sus funcionarios debían mantenerse en correspondencia con los factores reales de la colonia y estudiar sus necesidades, las cosas más propias para embarque, y los balajes que fueran más convenientes para enviar, tenían que observar, la situación de mercado, comprar y vender sólo cuando hubiese mayor ventaja para la corona.

Fernando V recurría a manejos mercantiles, tenía en mente una acción monopolista.

Existía una casa de indias, donde eran equipados buques y eran vendidos o almacenados a voluntad del rey, los cargamentos procedentes de las costas orientales. El precio mínimo de compra en oriente y el precio de venta en Lisboa era fijado por la corona.

El tráfico de especias constituía un real monopolio disponiendo el rey de sus depósitos por sus contratos con grupos o corporaciones organizadas para tal fin.

Muchos de los buques destinados a América eran barcos de la corona y ésta percibía el precio de pasajes y fletes.

Los portugueses traficaban con antiguos países poblados, regidos por instituciones organizadas, sus colonias de oriente, eran factorías estaciones costeras donde se recibían productos indígenas y del interior, a donde acudían las flotas para conducir tales productos a mercados de Europa.

Sus gobernadores no ejercían influencia permanente sobre los destinos de las naciones orientales.

Por las ordenanzas de 1503, se instruyó a los funcionarios de la casa, que tuviesen mucho cuidado en la elección de capitanes para la navegación de las Indias y que enviaran por cada barco un escribano y antes debería de hacerse un escrito de cada artículo del cargamento puesto a bordo.

Los registros firmados por el maestre deberían ser entregados a los factores reales en las Indias, trayéndose recibo a Sevilla en el viaje de retorno.

Todas las mercancías procedentes de América debían ser registradas en la misma forma y darse por escrito valga la redundancia, completas instrucciones a capitanes y escribanos respecto a sus deberes en el viaje y en los puertos de América.

Hasta 1508 la contabilidad relativa a estas comarcas, Islas Canarias de barbería y estaciones hispánicas de la costa africana, eran aparte de la casa de indias y después de esta fecha se confunden del todo antes de los ingresos de Africa y de las colonias no menos del 2% del monto total, pero en años posteriores no pueden calcular su efecto.

La casa fijó primero su residencia en el arsenal de Sevilla o ataran zonas, pero en junio de dicho año, la Reina Isabel, ordenó transferirlas a los departamentos ocupados por la corona de almirantazgo, esto albergó en la casa hasta el siglo XVIII.

Volvieron a su liberal sistema respecto del comercio y la navegación en aguas americanas, en 1495 se les concedió esta libertad y en 1501 existieron licencias especiales de la corona y las ordenanzas de la casa se revelaron en 1503, el deseo de convertir el comercio americano en monopolio del gobierno pero como cualquier restricción, era perjudicial al bienestar y expansión de la colonia española, los colonos se quejaban de que carecían de los víveres y tenían que derribar las barreras.

En 1504 se expidió una nueva orden:

Cualquier habitante de Castilla sin licencia especial podía exportar por 10 años a la colonia, artículos necesarios para su mantenimiento con tal de que fuesen conducidos en barcos españoles y no comprendiesen esclavos, armas, caballos, oro y plata.

En 1503 se crearon factorías reales en las Indias para manejar la contratación del rey, la casa de América se convirtió poco más o menos en aduana, al igual que la casa de Sevilla.

En el siglo XVII en las principales ciudades de América solía aludirse a los oficiales como la casa de contratación y se les daba el propio título a jueces. La Reina Isabel muere en 1509 a partir de la fecha se dictan reglas concernientes a la emigración, minas, registros y providencias para disponer de la propiedad de aquellos que fallecían en viaje o en las Indias.

En 1506 - 1507, fue una etapa de incertidumbre política en la península.

En 1508 Fernando el rey, comenzó a intervenir en el trato general de los negocios americanos, proponiéndose definir los poderes judiciales de la casa y dictando ordenanzas que sirvieran de guía para la administración del comercio.

En 1510 fueron expedidas nuevas ordenanzas, 36 expedidas en Monzón y Aragón y se les amplió y aclaró mediante 17 artículos en dicho año.

Hablaron de proyectos mercantiles de la corona serie XXXVI pág. 296, primera serie, se establecieron reglas minuciosas respecto al ingreso y al descargo del tesoro real procedente de América, también la compra de artillería minuciosa, abastos navales de toda especie.

Las ordenanzas de 1510 no abarcan todas las disposiciones vigentes entre las relaciones políticas y mercantiles entre España y el Nuevo Mundo.

En el siglo XVIII la casa de contratación de Sevilla ya no fue una casa de negocios abierta para el beneficio de la corona, sino un departamento de gobierno, un ministerio de comercio, una escuela de navegación y una aduana para el comercio colonial.

En 1534, 36 y 43, expidieron reglamentos, pero no se referían a la administración del negocio, en 1552 se coleccionaron todas las leyes de la casa indiana, se referían sólo a deberes de comerciantes, pasajeros, maestros, marineros, barqueros, relacionados con la navegación americana.

La casa indiana del siglo XVI, se había convertido en una institución bien organizada, los primitivos eran oficiales y jefes ejecutivos de los departamentos y con goce de honores, privilegios y exenciones tan altos como los tribunales supremos.

Con el reinado de Carlos V sus funciones estaban claramente señaladas, poseía la institución un carácter administrativo, en la primera mitad del siglo XVI, la casa instituyó una acta de navegación, la primera más importante de Europa moderna, al frente se encontraba un piloto mayor Américo Vespucio.

En 1511 la casa justificaba su existencia por el crecimiento de las Indias, su jurisdicción adquiría bases precisas.

Existía un secretario para causas civiles y criminales, con la organización definitiva del consejo de Indias de 1524 y con la ampliación de la competencia judicial de la casa, quedó a voluntad del emperador hacer que la jurisdicción política y judicial, valga la redundancia, de los asuntos de América fuera por completo independiente de toda autoridad del estado excepto el rey.

A la jurisdicción de la casa se le dio forma definitiva en 1539 con el consejo de sus ministros y cardenales de Toledo y Sevilla.

El emperador publicó una ordenanza, por lo cual los cónsules debían tomar a su cargo los litigios civiles, juicios por quiebra, los informes jurídicos estaban prohibidos.

En 1579 la casa fue sometida por primera vez a un jefe supremo ejecutivo, los deberes del presidente eran velar por asuntos administrativos y se instauró otra sala para tratar asuntos judiciales.

Después del reinado de Carlos V, la expansión administrativa de la casa siguió dos líneas de desarrollo:

1) Departamento del tesorero.

2) Factor, que era el que equipaba buques o armadas para la travesía de las Indias.

En el siglo XVII, las funciones de los cargos de diputado, contador y receptor, estaban limitadas a la administración activa de la avería.

Para finales de dicho siglo, existió una tendencia hacia la organización excesivamente burocrática establecida por Felipe II, la corona en su empeño de vigilar y fiscalizar cada movimiento mercantil, extendió el funcionarismo en términos desordenados.

A) El monopolio español

La tendencia a una organización exclusiva y restrictiva del comercio colonial y continuó de forma persistente en España, sin embargo hubo poca injerencia sistemática respecto a la industria americana.

La conducta del gobierno fue paternal en grado excesivo, el gobierno de Carlos V se interesó profundamente por el bienestar de grandes islas de las Indias occidentales, Cuba, Jamaica y Puerto Rico.

Existía el aniquilamiento del trabajo indígena.

En la época de Felipe II, los empleados en la navegación de las Indias debían ser propiedad y construcción española y tripulados por ellos mismos, el requisito de propiedad o de posesión inmediata fue manteniéndose desde la época de Felipe II.

En los comienzos del comercio colonial español, los contratos de fletamento no estuvieron sometidos a real reglamentación sino sujetos a la costumbre o regidos por leyes ordinarias de la oferta y demanda entre maestros y embarcadores.

B) Tendencias a la unificación internacional del derecho

Puede afirmarse que el carácter tradicionalista del derecho marítimo a través de los siglos, está muy atenuado y reducido en la actualidad, una de tantas causas de este fenómeno fue la introducción de la navegación a vapor.

Un notable impulso a la adopción de normas uniformes, lo tenemos en ciertos usos generales reconocidos y adoptados en convenios entre diversas categorías de interesados como son: los aseguradores, cargadores y armadores.

El proceso típico de la unificación legislativa se encuentra todavía en las convenciones y en los tratados internacionales preordenados para atenuar conflictos de leyes de los estados contratantes, gracias a una aplicación de normas comunes que éstos se obligan a observar o hacerlo notar a sus respectivos súbditos.

La idea de unificación fue lanzada en el siglo XIX por juristas europeos particularmente italianos, pero fructificó en Inglaterra donde tuvo origen el proyecto de normas sobre la avería común que fue llamada Reglas de York, después de este primer paso se celebró la conferencia de Sheffield en 1865 que elaboró un proyecto sobre el contrato de fletamento que no prosperó, y la conferencia de Amberes en 1877 promovida por la asociación para la reforma y codificación de la ley de las naciones que formuló el conjunto de 12 reglas de avería gruesa, desde entonces conocidas como Reglas de York y Amberes. En ellas se sentaban principios sobre tasaciones y contribuciones por los diversos intereses afectados en toda avería gruesa, valga la redundancia, en realidad

estos principios provienen del antiguo derecho de Rhodas, tal como se exponía en el libro XIV del digesto romano.

En 1890 se celebró en Liverpool una conferencia que modificó el texto de York y Amberes y aumentó el número de éstas a 18, consolidándose su adopción en todo el mundo.

Más tarde fueron revisadas y ampliadas en 1924 en la conferencia de Estocolmo finalmente hubo otra celebrada en Copenhague en 1950 por la Asociación del derecho internacional, se adoptaron nuevas normas de interpretación conocidas como Reglas de York y Amberes, 1950.

1.13 EL DERECHO MARITIMO EN LAS PARTIDAS

El derecho marítimo de la España medieval no es tema que se haya suscitado en una literatura abundante, en todo caso puede decirse, que la atención dirigida primordialmente hacia la colección que conocemos con el nombre de consolat de mar y hacia los usos y ordenanzas catalano aragoneses que la preceden.

Me refiero a las disposiciones contenidas en nuestro código de partidas, y en concreto al título noveno de la partida quinta, que se refiere a los navíos y al precio de ellos. Encontramos en este título una indudable recepción de la *lex rhodia*, tal como aparecía reflejada en el digesto justineano, pero también otros preceptos denotan clara genealogía.

A precisar el posible origen de cada una de las leyes que se contienen en el título van dedicadas estas líneas, trataremos pues, en apartados

independientes de las disposiciones que acusa un influjo intenso del título de digesto de lege rhodia de iactu y de aquellas otras que no presentan estas características, anteponiendo a este examen unas consideraciones sobre la pretendida relación entre las partidas y los Roles de Olerón .

A la hora de enumerar las fuentes en que se inspiraron los redactores de las partidas, es usual incluir los Roles de Olerón o en su versión castellanizada, el fuero de Layron, es la célebre colección de decisiones en materia de navegación atribuible a los jueces de Olerón en la Francia atlántica.

Esta obra de finales del siglo XII constituye sin duda, un monumento importante en la historia del derecho marítimo europeo, pero a pesar de que está muy extendida la idea de que fue uno de los escritos tenidos en cuenta para la composición de las partidas, se trata de una afirmación carente de base, el error que se percibe en cuanto se realiza el cotejo entre los roles y las disposiciones marítimas contenidas en el título 9 de la quinta partida. En las ordenanzas francesas, fueron de carácter casuístico que denotan su origen judicial y que ya señala un fuerte contraste formal en las partidas, se contempla una serie de temas que son completamente ajenos al código castellano, así por ejemplo, la posibilidad de que el maestro venda la nave y que no sea suya, la marinería antes de zarpar, la obligación de la marinería de cooperar al salvamento, el cobro parcial del flete, el cuidado de los marineros heridos, el aprovisionamiento de la nave a costa del cargamento y por su parte en el código alfonsino existen preceptos dictados para establecer supuestos, que los roles no consideraron.

Se puede decir que el único punto de coincidencia entre las partidas y los roles estriba en la echazón y en el caso análogo de la corte de mástil.

Pero fuera de estos temas no son privativos de estas fuentes, ni siquiera para ellos, se observa un exacto paralelismo, pues los roles en la línea del nomos rhodion nautikos, bien por manera de coincidencia, bien por recepción directa o indirecta de aquél, exigían que la decisión directa del capitán fuese apoyada por quienes con él navegaban.

Es cierto que los nomos rhodion nautikos, eran los mercaderes que iban en la nave, quienes con la tripulación deberían prestar su consentimiento para que verificara la echazón, mientras que los roles parecen vastar el apoyo de una parte de la marinería, pero en todo caso una y otra disposición, tienen en común la necesidad de que la conducta del capitán sea aprobada o al menos no vetada por otras personas que van a bordo.

Por el contrario, en las partidas no hay referencia de consulta o de liberación alguna ni en el supuesto de la echazón, ley 3, ni en la corte de mástil, ley 4, párrafo 10.

Otras normas complementarias relacionadas con la avería son:

Verbigracia, las que afecten a las quintaladas de los marineros, que se encuentran en los roles, esto no aparece en las partidas; pese a contrastes tan evidentes, la idea de que exista una estrecha relación entre las partidas y los roles, han tenido amplia difusión y no sólo dentro de España, sino también con autores foráneos.

¿Cuál puede ser su origen, habida cuenta de la falta de semejanza entre ambos textos ?

Estimo que la respuesta no es difícil, tras la contemplación del fuero de Layrón tal como se conserva en el Monasterio del Escorial, transcrito primeramente por Campany y luego por Hernández Borondo, en dicho manuscrito aparece la siguiente nota final:

Aquí se acaba el fuero de Layrón que habla de cosas que son de liberar entre los mareantes y las fustas que andan sobre la mar con el cual acuerdan todas las leyes que están en el título, quinta partida, el fuero por aquellas leyes es aprobado y los juicios que por él se dieron, fueron escritos en 1434.

El propio Campany no sólo admitió sin más la veracidad de la nota, sino que con cierta ligereza se apresuró a afirmar la existencia de indicios de un aprovechamiento del fuero de Layrón por los autores de las partidas, después de haber considerado que el lenguaje del fuero era muy anterior al siglo XV y que por lo tanto, la fecha del 13 de agosto de 1436 era la relativa a la copia concreta del código, he aquí su opinión, en las partidas del Rey Alfonso X se aplicó la sustancia de los juicios de Olerón a las leyes que tratan de contratos de mar, entre los capitanes del navío, cargadores y marineros, así como en el echazón y en el fletamento, debido a la gran conformidad que guardan entre sí, además de expresarse en la nota que se remata en el código del escorial, que concuerda con dicha partida y por ésta fueron aprobados.

Estas palabras de Campany junto con la nota del código escurialense, dieron pie a que se extendieran a la idea de un nexo entre los roles y las partidas y de un aprovechamiento consciente de aquellas ordenanzas por parte de los legisladores alfonsinos.

La afirmación de Campany en tanto más sorprendente en su citado apéndice, aparecen coleccionadas exactamente al lado del fuero de Layrón, las leyes de las partidas referentes al derecho marítimo y una ojeada aunque sea rapidísima a ambos textos, percata la pronta similitud.

Queda por explicar la curiosa nota final del manuscrito transcrito por Campany, causa primordial del error de ésta, desde luego no paró la transcripción de una nota más antigua, sino un texto redactado efectivamente en la fecha correspondiente, prueba de ello es el uso de la expresión mareantes de la que no hay constancia con anterioridad al segundo cuarto del siglo XV.

Algo ocurre con la voz fustas, en el sentido de navíos o embarcaciones.

Por otra parte lo que aquí se dice, parece tener idea clara del contenido de los textos que según concuerdan, pues incluso la caracterización del fuero de Layrón como una fuente que habla sobre las cosas que son de librar entre los mareantes y las fustas, valga la redundancia, que andan sobre el mar.

Considero que la interpretación más plausible de está breve apostilla, es la de que nos encontremos frente a las líneas de un amanuense que quiso dejar muestra de su erudicción sin pensar, que su declaración carecía de base.

Quizá obró impulsado por su propia petulancia o quizá confundió el fuero de Layrón con el fuero de las leyes o fuero real, el cual sí podía aparecer citado en notas adicionales de algún manuscrito de la quinta partida, tal como se ve en las primeras ediciones impresas de esta obra.

Esta última suposición es el hecho de que, el propio fuero de Layrón aparece designado como fuero de leyes a finales del siglo XIV ó XV.

Tal ocurre en el manuscrito más antiguo, el citado b. n. 716, en cuyo encabezado se lee así:

En el nombre de Dios amén, estos son los capítulos del fuero de las leyes porque se juzgan los pleitos que son del mar. En conclusión, podemos afirmar, que el aprovechamiento de los Roles de Olerón por parte de los legisladores de las partidas no tienen ninguna base sólida y que el examen comparativo de ambas colecciones legislativas, induce abiertamente a pensar una formación independiente.

Al precisar la genealogía de este título 9 de la partida quinta cabe hacer dos grandes apartados:

- 1) Constituidas por aquellas leyes derivadas de la lege rhodia de lactu.
- 2) Por las que no tienen ese origen.

1) Leyes derivadas del d.14. 2:

He de advertir de antemano que al referirnos a leyes derivadas del digesto de Justineano, no pretendo afirmar que el legislador castellano operase directamente sobre esta fuente romana, no sería extraño que aquí como en otras ocasiones, la influencia se hubiera producido indirectamente a una obra intermedia y que es identificable:

En este título 9 no parece fácil descubrirlo, desde luego es de desechar la summa codicis de azón, que tantas veces aparece como claro precedente en otros lugares de la obra alfonsina o cualquier otra suma del código procedente de la glosa boloñesa, por la sencilla razón de que este tipo de obras no podían contener una referencia extensa a las Leyes de rhodias sino en alguna alusión marginal, dado que en el código justineano no hay ninguna rúbrica sobre este tema.

Hay que pensar más bien en una lectura sobre el digesto o mejor en una summa sobre el título concreto de lege rhodia de iactu, en este título de las partidas hay una serie de leyes que acusan fuertemente el influjo del digesto justineano y estos preceptos son, como era de esperar los que se refieren a la contribución que ha de prestarse por la echazón según las normas de la lex rhodia de iactu concretamente las leyes de la 3 a la 8 y 12.

La correlación con los pasajes del digesto es la siguiente:

Ley 3 = d. 14. 2. 2. 2.

Ley 4 = cod. 3.

Ley 5 = cod. 5 pr.

Ley 6 = cod. 4. 1.

Ley 7 = cod. 2. 8 y aut navigia.

Ley 8 = cod. 4.

Ley 12 = cod. 2. 3.

La ley 3 determina que en caso de echazón ha de contribuirse en proporción al valor de lo transportado y salvado, debiendo contribuir también al

dueño de la nave en proporción del valor de ésta y la ley 4 a la análoga contribución para el caso de que haya que cortarse el mástil.

La ley 3 guarda un paralelismo notable con d. 14. 2. 2. 2, Paulo lib, 34 ad edictum, aunque no reproduce la totalidad del 2.

En cuanto a la ley 4 parece recoger el contenido de d. 14. 2. 3, pap lib.19 respons, cod. 2. 2. 1 y cod. 5. 1, hermogen lib 2 iuris epitomarum.

La afirmación de que el naufragio fortuito no está obligados a contribuirlos dueños de las mercancías salvadas, resulta de la ley 5 y aparecería también el digesto 14. 2. 5.

En cambio no es claro el procedente de lo que indica la segunda parte de esta ley 5.

Me refiero al supuesto de que la nave quedase o naufragase por iniciativa de mercaderes que en ella iban con el fin de evitar la pérdida total, no hay ningún fragmento de d. 14. 2 que enfoque exactamente este supuesto, pero no se puede descartar la posibilidad de que la fase final del d. 14. 2. 2, haya contribuido a originar la decisión del código castellano.

La decisión de Calistrato, apoyado en un responsum de Sabino, tal como aparece en d. 14. 24. 1, da pie a las normas contenidas en la ley 6.

Según ellas para que pueda exigirse contribución a los dueños de las cosas salvadas, se requiere previa echazón, esto es el acto de arrojar por la borda ciertos objetos con el fin de evitar el naufragio.

Incluso, aunque éste se produjese luego, habría obligación de contribuir por parte de quienes lograsen salvar sus cosas.

En cambio, quien fue afectado inicialmente por la echazón tenía que contribuir a las pérdidas.

Mas variados precedentes pueden señalarse a la ley 7 en la que se declara, que los dueños de las cosas arrojadas al mar para salvar la nave o las pérdidas en naufragio no pierden su dominio si luego fueren hallados.

Desde luego hay una coincidencia con lo manifestado por Paulo lib, 34, ad, en d. 14. 2. 2. 8, res autem iacta domini manet nec fit adprehendentis quia prodere licito non habetur y si bien en estos fragmentos no se contempla el supuesto de las cosas perdidas en naufragio, omisión nada extraña si consideramos que ese caso no ofrece el riesgo de ser considerado como derelictio.

La tendencia a proteger el derecho de propiedad de quienes hubieran perdido momentáneamente las cosas transportadas se acusan en disposiciones imperiales como la constitución de Antonino, que se contiene en c ll. 6.1 y en la que se le niega al fisco, derecho alguno sobre los objetos perdidos por naufragio. Y dentro del derecho castellano vemos la misma orientación en el fuero real, no puede desconocerse que la ley 7 señala, sin embargo, una excepción a este exigido respeto frente a restos de naufragios o a objetos que procedan de voluntaria echazón, esta excepción se encuentra en la coletilla final:

Fueras ende si ales cosas fuesen de los enemigos del rey et del regno ca entonce quienquier que las falle deben seer suyas.

Pero incluso este añadido tiene claros precedentes, aunque estos no puedan buscarse entre los textos de la compilación justineana.

Creo que el legislador castellano no se sustrajo aquí al influjo de la disposición de Federico II que se conoce con el nombre de auténtica navigia.

Los manuscritos medievales del código de Justineano y en las posteriores ediciones impresas, aparecía incluida entre las constituciones del título de furtis et seruo corrupto.

A pesar de esta excepción final, la ley 7 y lo mismo cabe decir para el fuero real 4. 2. 4. 1, no fueron probablemente normas que encontrasen en la práctica fácil acatamiento al estar arraigada la idea de que los restos del naufragio eran susceptibles de ocupación.

En fueros inmediatamente anteriores a Alfonso X, prevalece la idea de otorgar el beneficio a los moradores de la Villa, pero fijando una participación del rey.

La ley 8 equipara el caso de la echazón al de transbordo a naves más pequeñas para evitar riesgos de la navegación a la entrada de puertos o de estuarios.

En cuanto a la ley 12, contribución de los que navegan, por el rescate pagado a los piratas, tiene su notorio antecedente en el texto Paulo de d. 14.

2) Leyes no derivadas del d. 14. 2:

Las precedentes de las demás leyes de este título no resultan ya de tan fácil localización, en todo caso, d. 14. 2 no parece haber suministrado el material que permitiese la construcción de estos preceptos.

En la ley 1 se señalan, las obligaciones que incumben a nocheres, maestros y patronos, mayoresales homes por cuyo mandado se han de guiar los navíos, estas obligaciones implican cuatro cometidos:

A) Comprobación del buen estado de los elementos de la nave.

B) Adecuada elección del personal técnico de la navegación.

C) Nombramiento de un escribano.

D) Avituallamiento y armamento.

Estas obligaciones se determinaban de una manera o de otro documento o estatutos marítimos coetáneos, pero no existe un precepto que pueda señalarse como antecedente concreto de esta ley 1.

Por lo que se refiere a los incisos c y d, ambos se incluyen dentro de la actividad general que se denominaba armar la nave, como dice Zeno, significaba, prepararla para la expedición, la cual podía ser mercantil o para la guerra de Corso.

Los documentos marítimos contemplan estos dos significados.

En los contratos de fletamento la cláusula promisit dictam navim habere, preparatum, bene stagman et reparatam, cum, omnibus, exarcus, guarnimentis, corredis, se refiere precisamente a la obligación del patronus de proveer todo cuanto fuese necesario para poner a la nave en condiciones de realizar el viaje hasta su destino.

En cuanto a la diversidad de nombres nocheres, maestros y patrones para indicar el sujeto con poder de mando dentro de la nave, parece mostrar una variedad de relaciones con una terminología oscilante que no se consideró legislativamente oportuno fijar con precisión, además no hay que olvidar que la confusión entre armador, patrón y capitán es patente desde la alta Edad Media.

Los incisos a y d aparecen en los documentos marítimos mediterráneos, la obligación de enrolar marinería competente.

A esta obligación de llevar a bordo un escribano, está íntimamente ligado a otras fuentes estatutarias.

En el derecho marítimo medieval, el escribano, valga la redundancia, jugó sin duda un papel importante.

Las fuentes romanas y las bizantinas no hablan de él pero ya en el siglo IX hay noticia de escribanos capellanes en las naves venetas que hacían la ruta de oriente.

Las ordenanzas que se refieren a dicha figura son:

La marítima de Trani, sobre policía de navegación de Jaime Iro en 1258, el estatuto marítimo de Venecia de 1255 y el estatuto de Marsella de 1253 - 55.

Todos estos estatutos valga la redundancia, tienden a regular con minuciosidad la figura ya antes descrita pero frente a las partidas no ofrecen contrastes sustanciales, en general la función del que representa las ideas por signos gráficos, estriba en dar fe de los actos en los que intervenían el patrón de la nave y los cargadores, misión que encaja perfectamente con la extendida difusión medieval del funcionario público que interviene en actos civiles.

En las partidas se les considera expresamente como escribano público, valga la redundancia, la ley 2 concede un amplio poder al señor de la nave sobre las personas que van a bordo por la falta de delitos que éstas pudieran cometerse.

Si bien es cierto, quien no pertenece a la tripulación sólo puede ser objeto de detención hasta la llegada a puerto, donde será juzgado.

Los marineros y sirvientes pueden ser en cambio azotados por los yerros que fecieren, no hay disposición concreta como ya venía a reconocer Gregorio López en su glosa que quepa señalar como precedente inmediato a esta ley, es cierto que algunos estatutos marítimos medievales se indican normas penales e incluso se señalan posibilidades de defensa del marinero frente al patrón y que por otra parte haber sido principio vigente durante la baja Edad Media al que incumbe al patrón el mantenimiento de la disciplina.

Pero no hay una reglamentación que guarde un cierto paralelismo con ese precepto de las partidas.

Algo análogo ocurre con la ley 9, en la que se señala la responsabilidad del maestro por los daños que por su negligencia pueda sufrir su cargamento, en este supuesto se estima que hay culpa.

A) Si navegó fuera de la estación.

B) Si navegó por sitio peligroso.

C) Si encomendó la dirección de la nave a personas inexpertas.

Este esquema no se encuentra tampoco con los ordenamientos marítimos coetáneos de las partidas, ni en la compilación de Justiniano ni en la glosa boloñesa, pero no por ello se puede afirmar que las normas comprendidas estén en abierto contraste con las disposiciones del derecho marítimo referidos por cualquiera de esas fuentes.

La distinción entre meses propicios y no para la navegación, según las partidas decía Vegetio, que la navegación, valga la redundancia, quedaba suspendida durante los cuatro meses que comprendían desde el 11 de noviembre al 10 de marzo y que se consideraban muy peligrosos.

Una constitución de Graciano, Valentiniano y Teodosio del año 380, reproducía en el código teodosiano y en el justineano, contenían una análoga determinación en relación con los naviculaü, y su responsabilidad de naufragio.

Sin embargo, el punto de vista de la disposición imperial no coincide con el de las partidas, se señala la obligación de la nave de tomar la carga durante los meses adecuados de abril a septiembre, lo que significa que ese tiempo no podían rechazar el cargamento y negarse a navegar, mientras que en las partidas se tiende más que a presionar para que navegue, a procurar evitar los riesgos.

Sin destacar la posible influencia de Vegecio sobre esta ley, creo que pueden encontrarse también en ella reminiscencias de la aludida constitución imperial, a pesar del contraste quedó señalado, lo que ocurre es que la recepción se lleva a cabo una vez más a través de la glosa, que es quien adopta el punto de vista que luego encontraremos en las partidas.

Parece como si los legisladores castellanos hubieran obedecido a una doble influencia, por un lado tomaron de Vegecio lo relativo a la época navegable, y de otro adoptaron el punto de vista de la glosa, según el cual el maestro hace responsable del naufragio si se hizo a la mar en tiempo invernal, esta última actitud armonizaba la tendencia de algunas reglamentaciones marítimas medievales a obstaculizar la navegación confiriendo a los cónsules competencia para prohibir que zarpasen naves en tiempo no idóneo.

Por último, ha de aceptarse como posible que los ejemplos de conducta culposa que para el demandado en la acción reivindicatoria, hayan tenido influencia en la génesis de la ley 9.

Las leyes 10 y 11 se ocupan del naufragio provocado con ánimo de apoderarse de la carga, pero así en la primera de estas Leyes es el capitán o la marinería, quienes cometan el delito, en la ley 10, que impone pena de

muerte al causante del naufragio, valga la redundancia e indemnización a las víctimas con el patrimonio de aquél, no se encuentra una disposición igual ni en la compilación justineana ni en los escritos de la glosa.

Lo que no impide que un supuesto parecido con respecto al incendio provocado en una ciudad aparezca, en el digesto sancionado, por la pena capital d. 4. 7. 9. 12, ahora bien obsérvese, que este pasaje se encuentra en el mismo título de incendio, ruina, naufragio - *rate nave expugnate*, que otro texto de ulpiano, donde se contempla el mismo caso que refleja la siguiente partida y que ambos fragmentos eran recordados por Pilio.

En cuanto a las penas corporales tiene su correspondencia con el rescripto de Antonio Pío reflejado por Paulo, lo mismo en los casos anteriores Pilio se hacía eco de tales disposiciones al ocuparse del título de naufragüs. Puede concluirse, por lo tanto que la suma de los tres libros ofrece materiales significativos para la redacción de las leyes 9, 10 y 11. La ley 13 contiene normas tradicionales con ciertos rasgos de derecho justineano.

La parte final de la ley 13 relativa al tratamiento que ha de seguirse respecto de naves no destinadas a la guerra o al comercio, tienen vinculación con un texto del digesto que ya Gregorio López señalaba en su glosa como antecedente.

Se trata de la d. 49. 15. 2, donde se establece la diferencia de las embarcaciones a las que se les aplica el *postliminium* y aquellas que se benefician con la posibilidad de restitución.

La ley 14 y última de este capítulo, se expresa en términos genéricos e incoloros que no resulta fácil localizar los posibles antecedentes, sin embargo parecen percibirse preceptos contenidos en el C. 115 de naufragüs y que Pilio recogía en la suma de los tres libros.

Es imposible sostener que esta ley 14 contenga innovaciones notables frente a sistemas coetáneos de jurisdicción marítima.

- (1) HERODOTO, Desjardins Introduction, pág. 6.
- (2) Le Code de Hammurabi, París (1907).
- (3) Luzzatto, Storia del Comercio, Florencia (1914), pág. 44, Pardessus
Collection de Lois Maritimes, París (1828).
- (4) Goldschmidt, Storia Universale, Italia, Turín (1913).
- (5) Webster, pág. 17.
- (6) Pardessus, Colection, pág. 35.
- (7) Valeri, plures excercitores (1923), Foenus Nauticum. (1881).
- (8) Frank, Storia economica de Roma, traducción Lavagni (1923).
- (9) Penetración del Derecho Romano en el Marítimo Italiano.
- (10) Heimbach, Basilicon Lib. XL, Leipzig (1850).
- (11) Sobre la Influencia del Derecho Bizantino en el Derecho Italiano.
- (12) Wagner y Handbuch J. Seerechl., (1906), pág. 6.
- (13) Leipzig, (1906).
- (14) Sobre la eficacia de la Costumbre local que en la Edad Media tenían
preferencia, Besta Storia del Diritto Italiano, Parte 1.
- (15) Venecia, de un modo especial a partir del siglo XI, consiguió concentrar en
sus manos la mayor parte del Tráfico Marítimo Mundial.
- (16) Bonolis, pág. 603, varias formas de asociación, en el vasto Tratado crítico
de (BONOLIS).
- (17) Bonfante Historia del Comercio, pág. 158.
- (18) Webster, Historia, pág. 43.
- (19) Lo reprodujo también Romanin, Storia documentata di Venezia.

- (20) Cons, novissimum Statutorum ae venetraum legum volunem Venecia (1729).
- (21) Predelli y Sacerdoti, pág. 42, 52, 77.
- (22) Besta, Storia cit. 1 parte 2, Statuto Ancona del Mare.
- (23) Statuto Ancona del Mare.
- (24) Giustiniani, Derecho Consuetudinario Bari, pág. 143.
- (25) Pardessus, pág. 585, Bonaini, obra, cit. III pág. 345 - 475.
- (26) Pardessus, pág. 442, Colección IV.
- (27) " pág. 544.
- (28) " pág. 253.
- (29) " pág. 251.
- (30) Leipzig (1870) pág. 57.
- (31) Para la historia marítima de los países conquistados por las cruzadas pág. 261.
- (32) Una importante contribución de la Ordennance de 1681 le dieron las consuetudes de Mar del siglo XVII, recientemente publicado por Zeller.
- (33) De Valroger, Droit Maritime, París, 1883, pág. 10.
- (34) Debe citarse la Coutume Local D'Oleron, escrita en 1340 y publicada en 1584, Pardessus Colección IV, pág. 290.
- (35) Pardessus, págs. 19, 29 y 37.
- (36) Pardessus, pág. 234, Colección III.
- (37) Ibid. pág. 229.
- (38) Para el conocimiento del origen y para abundantes datos comparativos sobre la legislación marítima de las repúblicas sudamericanas.
Derecho Marítimo Privado Italiano. Antonio Brunetti, Ed. Bosch, Barcelona.

CAPITULO SEGUNDO

DELIMITACION DE CONCEPTOS DE LA NAVEGACION

2.1 SIGNIFICACION GRAMATICAL

El concepto de navegación que se desprende del Diccionario de la Real Academia Inglesa, es el siguiente: Gobernar o pilotar un barco.

2.2 DIVERSOS CONCEPTOS DOCTRINALES

El concepto de la navegación:

Entre las materias accesorias del derecho comercial, figura el derecho a la navegación, ésta mantiene su importancia propia.

EN SENTIDO RESTRINGIDO

La navegación va aunada al desarrollo comercial y que comprende el comerciante, la empresa comercial, las sociedades de comercio, los actos de comercio y el derecho a la navegación ⁽³⁹⁾.

FRANCISCO FARIÑA

El afirma que la navegación comprende, el buque mercante y el estatuto profesional de las personas que intervienen en su explotación.

2.3 EL CONCEPTO DE NAVEGACION MARITIMA

Este concepto es impreciso, en Inglaterra no se distingue entre navegación marítima y navegación interior, parecido criterio rige en los Estados Unidos Americanos (U.S.A.), donde la jurisdicción de los tribunales de almirantazgo, se extiende a todas las aguas navegables.

En Francia, no es navegación marítima la de una embarcación que afecta los servicios de puertos.

El criterio predominante de la jurisprudencia, es el atender a la clase y destino de la embarcación, teniendo en cuenta las características de estos aspectos, para los casos de abordaje y asistencia hasta que intervenga un buque de mar aunque el otro no lo sea, según las leyes sobre la materia y según las fechas del 15 de julio de 1915, del 29 de abril de 1916 y de S. HAVRE del 23 de noviembre de 1925 ⁽⁴⁰⁾.

En Bélgica, la ley del 10 de febrero de 1908, modificando el Código de Comercio distingue, la navegación marítima de la fluvial y exige para la primera:

A los buques de 25 toneladas como mínimo que realicen habitualmente la navegación por mar.

El remolque habitual en el Escalda y occidentalmente en mar, no tiene el carácter de navegación marítima.

En Holanda, las leyes del 22 de diciembre de 1924 y del 27 de julio de 1931, modificando el Código de Comercio, han ampliado la aplicación de las disposiciones del derecho marítimo o aguas distintas de la alta mar, como el de Zoider Zee, el Walden Zee, los ríos de Holanda meridional y otros espacios.

En Alemania, está específicamente separada la navegación interior con un régimen distinto de la marítima regida por la primera ley del 15 de junio de 1895, modificada en 1897 y en casos de afectación mixta se aplica el derecho marítimo.

En Argentina, el carácter marítimo de la navegación, lo decide el empleo comercial de un buque entre puertos de la República y otros extranjeros o entre dos provincias por aguas interiores, pero se excluye el transporte realizado por pequeñas embarcaciones, barcazas y gabarras dentro del mismo puerto.

2.4 CONCEPTO QUE SE DESPRENDE DE TRATADOS INTERNACIONALES

Las Convenciones sobre derecho Internacional emplean el término de "DERECHO DE LA NAVEGACION", lo cual lo definen como la obligación de todos los Estados sean ribereños o sin litoral, tienen el derecho de que los buques que enarboles su pabellón naveguen en alta mar. Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques para su inscripción en un registro en su territorio y para que tenga el derecho de enarbolar su pabellón.

Por lo tanto, los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar.

Tómese en cuenta que debe de existir una relación auténtica entre el Estado y el Buque. Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en Tratados Internacionales.

2.5 CLASIFICACION DE LA NAVEGACION

A) CONCEPTO DE NAVEGACION DE CABOTAJE

El Reglamento para la Navegación de Cabotaje, define a ésta, la que se haga entre dos Puertos Nacionales del mismo litoral.

B) CONCEPTO DE NAVEGACION DE ALTURA

Es la navegación internacional.

C) CONCEPTO DE NAVEGACION TURISTICA

Se le conoce también como navegación de recreo, y se refiere a la explotación científica, los buques escuela, rompehielos, no tienen un fin comercial, sin embargo, todas estas actividades se desenvuelven en el derecho marítimo.

D) CONCEPTO DE NAVEGACION PESQUERA

Este tipo de navegación no realiza operaciones comerciales, forma parte de la materia marítima, su importancia está dada para dedicarse a ellas más de 5 millones de personas ⁽⁴¹⁾.

2.6 EI DERECHO DE LA NAVEGACION

Entre las materias accesorias del derecho comercial, están íntimamente vinculadas con el mismo, figura ante todo el derecho de la navegación, esto no está asimilado totalmente por el derecho comercial, sino que mantiene su importancia propia, si es conveniente agregarlo a dicho derecho.

En algunos tratados se le incorpora a la exposición del derecho, esto es un error, pues, así se pierde la valoración exacta y se produce una gran confusión sistemática, debe observarse también que los asuntos de navegación marítima son comerciales en sentido procesal.

El derecho marítimo, es el derecho especial de la navegación marítima. La navegación marítima es la efectuada por mar, debe distinguirse entre el derecho marítimo público y al derecho internacional público y también al derecho político y administrativo, estos últimos no deben de ser tratados aquí ⁽⁴²⁾.

Por una parte del derecho comercial marítimo privado se ha formado el derecho especial, que es el derecho comercial marítimo.

Esto se refiere a los llamados buques mercantiles, es decir, los buques destinados a la explotación mediante la navegación marítima (también al comercio marítimo).

De este derecho comercial marítimo tenemos que ocuparnos en principio de la siguiente exposición, el mismo forma parte muy especial del derecho comercial.

A) EL DERECHO DE LA NAVEGACION INTERNA

El derecho de la navegación interna, es el derecho especial de la navegación por aguas interiores (ríos, canales, lagos y mares interiores).

También en ella existe derecho público y privado, dentro de este último sólo nos ocuparemos de la navegación interna, no se ha desarrollado un derecho especial comercial, el mismo rige uniformemente a todos los barcos de navegación interna, pero se basa en gran parte en el derecho comercial marítimo.

El derecho de navegación interna puede pertenecer al derecho comercial marítimo ⁽⁴³⁾.

B) NATURALEZA PROPIA DEL DERECHO DE LA NAVEGACION

La índole especial del derecho de la navegación se debe principalmente al hecho de que un buque con su carga está expuesto a riesgos particularmente grandes y viaja a puntos lejanos.

La idea de una comunidad de riesgos y repartición de daños entre los interesados data de la antigüedad.

Además el elevado riesgo del empresario exige que se le imponga una responsabilidad limitada ⁽⁴⁴⁾.

Tanto más debe de favorecerse a los acreedores en la navegación frente a otros, también debe conferirse al conductor del buque, un amplio poder de dirección y representación, imponiéndose por otra parte una responsabilidad especial las necesidades de los que participan en la carga, cuyas mercancías están confiadas por mucho tiempo a custodia ajena, exigen también una documentación de sus derechos por medio de títulos y que aseguran su crédito y a sus empleados como representantes de la mercancía en viaje de navegación, para la transferencia de dominio y la constitución de la prenda, la mayoría de todos estos aspectos vuelve a presentarse, en escala menor que en el derecho de la navegación.

El desarrollo de la navegación en sus detalles depende notoriamente de la técnica y economía general de la época respectiva.

Así, este derecho en tiempos de la navegación a vela, presenta otras características que en la época de la navegación a vapor, tal como es el derecho comercial, pero aún en escala menor, es el de navegación desde tiempos antiguos, ofrece un carácter internacional, que se manifiesta en la adopción de instituciones propias y especialmente en época moderna, en los Tratados Internacionales.

2.7 CONCEPTO DE DERECHO DE LA NAVEGACION

El derecho es uno en sus elementos fundamentales, es diverso en sus manifestaciones como regulador de distintos medios sociales y de distintos tipos de relaciones dentro de un mismo medio, esta afirmación permite concluir que el concepto de unidad del derecho no excluye la posibilidad de la existencia de ramas autónomas independientes del tronco principal.

Poco de esas ramas, tienen fundamentos tan legítimos como los del derecho de la navegación, nacido sin esfuerzo, sin la imposición de voluntad alguna, como simple producto del devenir histórico de voluntad, como inevitable exigencia de una singular actividad humana.

El derecho de la navegación, es por una parte la rama de la ciencia jurídica a través de la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua o se refieren a él, y por la otra el sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos estos hechos y relaciones.

El objeto de esta disciplina y de este sistema es la trascendencia interhumana de la navegación, entendiéndolo que nos referimos a la actividad cumplida con el agua, no participando de la posición de la Escuela Napolitana del derecho, que al hablar de navegación, se refiere al área que se realiza por el agua ⁽⁴⁵⁾.

Creemos que entre una y otra, hay grandes similitudes, pero pensamos que son diversas y que por consiguiente tanto su estudio como su parte normativa deben seguir rumbos distintos.

A) ARGENTINA

En ese país la navegación ha sido siempre considerada desde el punto de vista jurídico, sin distinguirse la marítima de la fluvial, como sucede en otros países que, sin embargo, van evolucionando hacia esta forma más amplia y adecuada, hemos hablado de navegación, pero aún no la hemos definido.

2.8 NAVEGAR

En principio significa flotar, ni la flotación ni el mero desplazamiento de un objeto por las aguas constituye aún navegación.

Este concepto sólo aparece cuando de una u otra manera o causa, ese objeto es gobernado y cuenta con dirección, sólo entonces se integra el concepto.

El contenido de nuestra materia es extenso, variado, muestra sus numerosos y profundos contactos con otras ramas del derecho, lo que ha provocado en algunos autores la tentación de hablar de disposiciones de la materia que la subordinan en cierta medida a dichas ramas, como son: Derecho comercial de la navegación, derecho laboral y derecho penal.

En resumen, sostenemos que el derecho a la navegación es uno e indivisible, no obstante a ello que se halle integrando como normas originariamente de carácter comercial, penal e internacional, ya que al sistematizarse éstas en torno del hecho navegatorio, pierden su individualidad y se integran al sistema.

Desde luego, el derecho de la navegación encierra disposiciones exclusivas, nacidas ante ese hecho, pero cuenta también con otras normas que han debido ser adaptadas a las necesidades de esa navegación, fenómeno que se presenta también en otras ramas de la ciencia jurídica, esta última que no atenta contra la autonomía puesto que ese fenómeno se presenta en todas las ramas del derecho, aún en aquellas que para los juristas más ortodoxos y estrictos merecen el calificativo de autónomos por su necesaria vinculación con el tronco, toda rama autónoma es la resultante de un juego armónico de elementos particulares y elementos generales lo cual se da con todo vigor en esta materia.

El derecho de la navegación supera el marco de lo comercial y que surgen aspectos de naturaleza diversa que no pueden forzar el ordenamiento jurídico que queda sujeto a la ley mercantil.

El derecho de la navegación, representa un sistema unitario y orgánico, cuyo principio general básico podemos enunciarlo de la siguiente forma, la aventura debe cumplirse y a ello convergen solidariamente todas las instituciones, las normas referentes a los embargos de los buques que tienen carácter restrictivo, la imposibilidad de concluir la coparticipación antes de la terminación del viaje, la inversión en el orden de los privilegios ya que se da prioridad a los derivados del último viaje frente a los anteriores la organización de los regímenes de subsidios, el otorgamiento de créditos para la construcción y explotación de buques, las facultades concedidas al capitán la subordinación jurídica de derecho público del tripulante, la obediencia de tripulantes y pasajeros se debe al capitán.

Debemos agregar una referencia a la necesaria y característica penetración, recíproca de lo público y de lo privado, comerciar y navegar artículo 14 complementado por la declaración de que la navegación de los ríos interiores, es libre para todas las banderas, con sujeción únicamente a los reglamentos que dicte la autoridad nacional (Artículo 26), los arts. 10, 11, y 12, por su parte tienen por objeto facilitar el desarrollo del comercio.

La facultad de legislar sobre comercio y navegación ha sido expresamente delegada al gobierno nacional por medio del artículo 108 que prohíbe a las provincias expedir leyes sobre comercio de navegación interior o exterior, dictar el Código de Comercio, establecer derechos de tonelaje y establecer aduanas provinciales, el artículo 67 contiene al Congreso Nacional las atribuciones respectivas en sus incisos 19, 11, 12 y 22.

Como consecuencia de lo precedentemente dicho, la causa del almirantazgo y jurisdicción marítima son de competencia exhaustiva de los tribunales nacionales.

La misma constitución nacional nos brinda otra fuente en su artículo 22, los tratados con potencias extranjeras si bien deben ser previamente ratificados por el Congreso Nacional para entrar en vigor artículo 67, incisos 12 y 19.

Luego tenemos a las leyes nacionales, los decretos del poder ejecutivo nacional, las resoluciones ministeriales y de autoridades marítimas, aduaneras y portuarias.

En el aspecto privado, figura el Código de Comercio cuyo libro III está como ya sabemos ahora actualizado por la ley 20.094, consagrado en la navegación debiendo agregarse la ley 11.32 que aprobó las Convenciones de Bruselas de 1910 sobre abordaje y sobre asistencia y salvamentos, las leyes 12.165 y 12.66 aprobatorias de las Convenciones de Londres sobre la seguridad de la vida humana en el mar y sobre líneas de carga, y la ley 15.787 mediante la cual se adhirió nuestro país a las Convenciones de Bruselas de 1924 sobre conocimiento de embarque de 1926, sobre privilegio e hipotecas marítimas y sobre inmunidad de buques del Estado de 1952 sobre competencia civil y penal en materia de abordaje y el decreto ley 771.156 por el cual se ratificó el Tratado de Montevideo de 1940 sobre navegación comercial.

En el aspecto público citaremos la ley 17.094 que da normas sobre el mar territorial el Código Penal que castiga los delitos contra la seguridad de los medios de transporte y de comunicación, y el delito de piratería debemos también mencionar al régimen de la navegación marítima, fluvial y lacustre aprobada por el decreto 4516.73 que reúne una serie de normas, administrativas, construcción y modificación de buques, inscripción en matrícula nacional, francobordo e inspección de cascos y máquinas.

Además las leyes de creación de la prefectura naval argentina de cabotaje, de inmigrantes de aduana y de organización del cuerpo consular y de sanidad.

A) LA COSTUMBRE

Se entiende por costumbre, la norma elaborada sin necesidad de autoridad alguna y aceptada por la colectividad social de aplicación constante y regular frente a un mismo hecho.

La importancia de la costumbre es nuestra materiales evidente, hasta recordar, la formación histórica del derecho de la navegación para comprender que ha sido una auténtica fuente que en la actualidad conserva tal carácter. En su título preliminar expresa el código de comercio que:

Las costumbres mercantiles pueden servir de regla para determinar el sentido de las palabras o frases, técnica del comercio y para interpretar los actos o convenciones mercantiles, es decir, que se les reconoce un valor interpretativo.

Por otra parte el mismo título se refiere a las materias en que las convenciones particulares pueden derogar la ley, agregando que en sus casos la naturaleza de los actos autoriza al juez a indagar si es de la esencia del acto referirse a la costumbre para dar a los contratos y a los hechos el efecto que deben de tener según la voluntad presunta de las partes.

Se atribuye pues, con fuerza obligatoria a la costumbre en aquellos casos en que la ley puede ser derogada por los interesados.

La costumbre refleja en el contenido de los contratos pudiendo decirse que crea derecho cuando regula relaciones no contempladas por la ley escrita:

"DISPACHT MONEY" rescate de estadias, Delivery orders u órdenes de entrega y que lo complementa cuando la ley escrita se refiere expresamente a ella por ejemplo: El artículo 248 de la ley de navegación en cuanto al tiempo en que debe de verificarse la carga o descarga y respecto de las sobrestadias.

Cabe recordar muy especialmente el artículo I de la ley de navegación y el cual como hemos visto se refiere a los usos y costumbres como fuente del derecho de la navegación con prioridad a la aplicación analógica y al derecho común.

Es preciso distinguir entre la costumbre internacional y la nacional ya que la primera es fuente de derecho de la misma índole y la segunda es fuente del derecho interno, por lo tanto esto contribuye la formación de la costumbre internacional.

El artículo 30 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, establece que las Convenciones Internacionales generales o particulares que figuran reglas expresamente reconocidas aún en los Estados litigantes, son fuente del derecho internacional.

Sobre este punto debemos señalar que algunas convenciones aceptadas por un gran número de Estados que no lo han aprobado, el mismo artículo de dicho estatuto establece también, como fuente de la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho. La jurisprudencia está constituida por decisiones reiteradas y uniformes de los tribunales que en algunos casos interpretan la ley escrita y en otros llenan las lagunas de esta ley mediante construcciones jurídicas apropiadas.

B) LA DOCTRINA

En verdad, carece de toda importancia como fuente directa, consiste en la opinión de los autores sobre tópicos del derecho de la navegación cuya influencia sólo se hace sentir en oportunidad de modificarse las leyes vivientes, pues la autoridad competente puede esa ocasión seguir la orientación o sugerencia de aquéllos.

2. 9 INTERNACIONALISMO Y UNIFICACION

La normativa jurídica de la actividad navegatoria responde a una marcada tendencia a la uniformidad internacional, por cuanto regula hechos y actos que originan conflictos y enfrentamientos de intereses que exceden el ámbito de lo nacional.

De esta manera las legislaciones de los distintos Estados presentan en términos generales las diferencias mínimas referentes a la modalidad de cada país y a la distinta técnica de elaboración del derecho pero conceptualmente mantienen una unidad con lo semejante de las relaciones que surgen de la navegación por agua.

Dicha tendencia a la unificación del derecho de la navegación se ha manifestado desde sus remotos orígenes como expresión espontánea de una necesidad.

El mar surcado por buques que enarbolan distintas banderas, que llevan personas a bordo de distinta nacionalidad, que transportan mercancías hacia países distintos ejecutando contratos concertados en lugares distantes de los

de su cumplimiento final, es indudablemente campo fértil para la aparición de conflictos que por circunstancias señaladas entre otras; deben de solucionarse según criterios idénticos.

Las relaciones originadas por la navegación son además simplificadas en todo el mundo, de ahí también la conveniencia de que sean uniformemente reguladas.

Los clásicos procedimientos para la unificación son 4:

1) La adopción de usos internacionales, a través de su aceptación por las partes interesadas que los incluyen en sus contratos.

Las reglas de York - Amberes de 1974 sobre avería gruesa que al igual que las de exoneración y limitación de responsabilidad son incorporadas a los conocimientos de embarque.

2) La aprobación de Convenios Internacionales sobre instituciones del derecho de la navegación que al ser ratificadas por los países firmantes cobra fuerza obligatoria en ellos.

En esa importante tarea se halla empeñado el Comité Marítimo Internacional creado en Amberes en 1897 que ha celebrado gran cantidad de conferencias en las cuales se han aprobado como luego veremos varias convenciones. Este sistema de la ley internacional tiene sin embargo, el inconveniente como ocurre en la República Argentina, respecto de los abordajes, por ejemplo, de que coexisten dos legislaciones: La interna y la emergente de las convenciones.

- 3) La aceptación por todos los países o gran parte de ellos dentro de su ley interna de un texto idéntico convirtiéndose así la ley Internacional en nacional.
- 4) El acuerdo entre los Estados respecto de la remisión a una ley determinada por la solución de conflictos como sucede en el Tratado de la Navegación Comercial Internacional de Montevideo de 1940.

2.10 CONCEPTO DE NAVEGACION, EN BASE AL XI REGLAMENTO DE INSPECCION NAVAL DE CUBIERTA

ARTICULO 56.

El Tráfico de las embarcaciones pueden ser de dos clases: **DE ALTURA Y DE CABOTAJE** y comprende:

- 1) De pasajeros y carga.
- 2) De carga general o especial.
- 3) De pesca.
- 4) De remolque.
- 5) De servicios especiales.

RUTAS Y LIMITES

ARTICULO 57

Las rutas pueden ser:

- 1) Internacionales.
- 2) Interoceánicas.
- 3) Directas.
- 4) Costeras.
- 5) De navegación Interior.

ARTICULO 58

Se entenderá:

1) RUTAS INTERNACIONALES

Las derrotas que se sigan para ir de un puerto nacional a otro extranjero.

2) RUTAS INTEROCEANICAS

Las derrotas que se sigan para ir de un puerto nacional a otro nacional, pero de distinto litoral.

3) RUTA DIRECTA

La que siga una embarcación para ir de un puerto nacional en un mismo litoral, pero tan lejos de la costa que se pierda de vista.

4) RUTA COSTERA

La que siga una embarcación para ir de un puerto nacional pero a la vista de la costa.

ARTICULO 59

Los capitanes podrán seguir la ruta que mejor convenga a su navegación de acuerdo con la clasificación de su embarcación, pero cuando ésta, esté clasificada como para navegación costera y tenga necesidad de ir de un puerto nacional a otro extranjero en un mismo litoral, se deberá solicitar el permiso correspondiente a la Secretaría de Marina por conducto de la capitanía de puerto del punto de salida.

ARTICULO 60

Para los efectos de este reglamento se entenderá:

1) POR NAVEGACION DE ALTURA

La que se verifique necesitando de observaciones astronómicas para navegar.

2) POR NAVEGACION COSTERA

La que se verifique a lo largo de una costa sin perderla de vista por tanto tiempo que no se requiera de observaciones astronómicas para situarse.

3) POR NAVEGACION DE PUERTO

La que se efectúa dentro de los límites de un puerto.

4) POR NAVEGACION INTERIOR

La que se efectúa dentro de los límites de un puerto.

ARTICULO 61

Se entenderá por tráfico de altura el que se efectúe entre puertos pertenecientes a diferentes países.

POR TRAFICO DE CABOTAJE

El que se efectúe en puertos nacionales.

ARTICULO 62

Ninguna embarcación nacional podrá navegar en clasificación superior a la que marque su certificado de seguridad sin previo aviso de la Secretaría de Marina.

ARTICULO 63

Las embarcaciones extranjeras no podrán hacer tráfico alguno entre puertos nacionales o puntos situados en la ribera de los ríos, lagunas, canales de la República sin la expresa autorización de la Secretaría de Marina.

ARTICULO 81

La tripulación de cubierta de las embarcaciones nacionales se regirán por las disposiciones siguientes:

- 1) Embarcaciones en navegación de altura.
- 2) Un capitán de la categoría de el de altura, capitando piloto según el tonelaje.
- 3) Dos oficiales de cubierta en embarcaciones de 200 a 500 toneladas brutas de arqueado de la categoría de capitán de altura o piloto.
- 4) Tres oficiales de cubierta en embarcaciones de más de 500 toneladas brutas de arqueado de la categoría de capitán de altura, capitán o piloto.
- 5) Un contraaestre.
- 6) Un contador o sobrecargo.
- 7) Tres timoneles.
- 8) Un cocinero.
- 9) Un telegrafista..
- 10) En navegación continua de más de 24 horas, un médico cirujano en las embarcaciones que transportan más de 50 personas entre pasajeros y tripulantes.

Un enfermero en las que transporten de 12 a 49 personas entre pasajeros y tripulación.

EMBARCACIONES DE NAVEGACION INTERIOR

Un capitán de la categoría del de altura, capitán o piloto según el tonelaje si son mayores de 200 toneladas brutas de arqueado.

Un oficial de cubierta de la categoría del capitán o piloto en embarcaciones de 201 a 300 toneladas brutas, de arqueo, dos oficiales de cubierta de un oficial de cubierta de que será de ella la categoría del patrón de la costa o de río en embarcaciones de 200 toneladas de la categoría de piloto o más embarcaciones de 201 a 300 toneladas brutas de arqueo.

Un contraмаestre entre embarcaciones de 50 toneladas.

De 1 a 3 timoneles de acuerdo con las horas de navegación.

Un cocinero en los buques con más de 15 pasajeros de tripulación, deberá haber un ayudante de cocina.

Un contador o sobrecargo mayor de 500 toneladas brutas de arqueo dedicadas al tráfico de carga en general.

Las embarcaciones destinadas a pesca, trabajo, buceo o excursiones científicas, de placer, o de cualquier otro servicio que no tenga fines netamente comerciales estaban sujetas a las reglas que previene este reglamento por cualquier barco mercante por lo que se refiere a su inspección y detalles de construcción.

ARTICULO 82

Por cuanto se refiere a personas de cubierta para los remolcadores, se establece: para los clasificados en navegación de alta mar, el requerido para embarcaciones de altura costera según su tonelaje suprimiendo el contador o sobrecargo, médico o enfermero.

Para los remolcadores clasificados en navegación de altura costera según su tonelaje suprimiendo el contador o sobrecargo, médico o enfermero.

Para los remolcadores clasificados en navegación interior la asignada para embarcaciones comerciales en los términos anteriores, menos la existencia del contador y el sobrecargo.

ARTICULO 83

El personal para las embarcaciones de pesca será designado por inspectores debiendo ser necesario de acuerdo a sus actividades.

ARTICULO 88

El mando de las embarcaciones nacionales deberá recaer en los capitanes, pilotos, o patrones según tal navegación en que se clasifiquen y según su tonelaje bruto conforme a las reglas que se establecen a continuación:

- A) Un capitán de altura para embarcaciones de cualquier tonelaje.
- B) Un capitán para embarcaciones hasta de 4, 000 toneladas brutas.
- C) Un piloto si son menores de 1, 000 toneladas brutas de arqueo.

NAVEGACION COSTERA:

- A) Un capitán de altura de embarcaciones de cualquier tonelaje.

- B) Un capitán para embarque hasta de 4, 000 toneladas brutas.
- C) Un piloto si son menores de 1, 000 toneladas brutas de arqueo.
- D) Un patrón de costas si son de 200 toneladas brutas o menores para embarcaciones de madera o hierro según su autorización.

NAVEGACION INTERIOR

- A) Un capitán de altura para embarcaciones.
- B) Un capitán de para embarcaciones hasta de 4, 000 toneladas brutas.
- C) Un piloto para embarcaciones de 1,000 toneladas brutas.
- D) Un patrón de río en embarcaciones hasta 200 toneladas brutas, podrán recaer en un patrón de costa.

NAVEGACION DE PUERTO

- A) Un patrón mariner por el máximo tonelaje autorizado para la navegación.
- B) Un patrón motorista en las mismas condiciones del anterior cuando el control de máquina se haga junto al timón.

2.11 CONCEPTO DE NAVEGACION

Aunque con este nombre y precisamente con su acepción inglesa de "NAVIGATION ACTS", son conocidas las leyes proteccionistas a los respectivos comercios nacionales, el concepto enciclopédico, encaja correctamente tan sólo en lo que a los dictados en Inglaterra hace referencia, ello no se justifica solamente por razón de contenido, sino también por estudio de la expresión etimológica.

Desde luego las leyes al respecto, son verdaderas disposiciones emanadas de los poderes públicos de los países de referencia en nuestro caso concreto el poder legislativo inglés, sin que tenga para nada el carácter de actas en sentido que posee este vocablo en la enciclopedia jurídica española.

El anglicismo en la traducción ya denota la lengua una institución que por lo menos en el concreto aspecto que hace referencia el presente epígrafe es de pura savia inglesa.

El envío a la legislación británica hoy derogada, no implica por otro lado la afirmación que sería de suyo gratuita, de que tales disposiciones legales hayan sido fruto de las legislaciones inglesas.

Las leyes proteccionistas de algunos de los reyes católicos de España, en pleno reconocimiento por algunos sucesores de la Casa de Asturias y las disposiciones de Colbert en Francia en la época de Luis XV no son sino manifestaciones referidas a un concreto y determinado campo de actividad humana del mercantilismo como política y económica, ampliamente favorecida por la existencia de vastas colonias en las Indias orientales, occidentales o en

unas y otros a la vez que abarcaron el resultado efectivo de que la metrópoli viviera de las rentas producidas por la colonia, en un proceso para la explotación de éstas más que de creación, de efectivas fuentes de riqueza combinadas en uno y otro territorio ⁽⁴⁶⁾.

Consideradas las actas de navegación desde este punto de vista parcial dentro del dilatado campo de la economía política, por constituido una justificada orientación que tuvo en su tiempo una inmediata repercusión en las políticas interior y exterior por los países que legislan respecto y en los que sostenían relaciones políticas o mercantiles con ellos.

También desde este punto de vista, tuvieron las actas de navegación una característica floración inglesa, que se extendió en un lapso de tiempo de más de dos siglos, con la consecuencia de crecimiento constante de la marina mercante inglesa, hasta ocupar el primer puesto entre las demás flotas comerciales del mundo y con la secuela de constituir uno de los pilares en que se apoyaba el incipiente imperio colonial inglés, que en una infatigable lucha contra los españoles, holandeses y franceses, llegó a ser el más poderoso del globo y requirió asimismo la más poderosa flota de guerra.

La corriente mercantilista tuvo floraciones similares en otros países europeos, en algunos de ellos llegó a constituir a criterio de los economistas posteriores, verdaderamente una escuela que cabía de identificar con una época de estructuración jurídica y económica que como consecuencia de las ordenanzas del célebre ministro francés, adquirió la marina mercante y el comercio marítimo en aquel país

Por lo demás hay que considerar que este colbertismo como corriente no era sino una consecuencia de la política colonial francesa y del exterior dictada al país por Richelieu.

Con Cromwell, las disposiciones de Lord protector eran de carácter puritano y austero con leyes suntuarias y con el espectro de peligro holandés en la orilla vecina del Canal de la Mancha para la promulgación de la primera de las actas de navegación de tipo francamente prohibitivo destinado tanto a cerrar la comunicación exterior, siempre y cuando ello no tuviera que resultar un beneficio directo y tangible para Inglaterra como arruinar el comercio extranjero en donde se hallara la concurrencia con el nacional.

La legislación proteccionista de Cromwell constituyó un auténtico atentado contra el libre uso del mar a tenor de la doctrina postulada por la escuela española del derecho de gentes y por Grocio que, éste en particular siguió a los juristas españoles, el ánimo con que fue dictada no pasó desapercibido de los holandeses, que a la razón se hallaban interesados en el comercio con Inglaterra hasta el punto de provocar la guerra angloholandesa de 1652.

En 1654 llevó a éstos a reconocer la paz contra la ley inglesa y a aceptar perjudiciales consecuencias.

En términos generales la primera de estas actas de navegación en 9 - 10 de 1651 disponía que los artículos procedentes de Asia, Africa y América sólo fueran importados en Inglaterra y posesiones inglesas mandadas por capitanes ingleses y tripulación de la misma índole.

Las consecuencias de estas cartas fueron varias:

- 1) Navegantes ingleses vieron aumentados sus ingresos y mejoras, se intensificó su tráfico.
- 2) Buques matriculados en Inglaterra, (Astilleros).
- 3) Fletes, (Una alza en general).
- 4) Los navieros vienen en una época donada en que los buques estuvieron constantemente ocupados con buenas retribuciones.

El alza de precios en la construcción naval, el auge de esta industria que había de tomar cuerpo para lo sucesivo como una de las más prósperas del país, la ruina del comercio con Rusia y con Groelandia y la incorporación de la marina inglesa al cuerpo de las fuerzas vivas nacionales de la Marina de la misma índole, en cuyo sentido hizo cierta la expresión de autores posteriores al opinar que hasta la promulgación de las actas de navegación por su propia cuenta y que desde la época se había convertido la Marina en una institución nacional.

La gestión de comerciantes anseáticos lograron levantamiento de la prohibición para el tráfico en los puertos de Bremen, Hamburgo y Danzing, llevándose un año para el de Lubeck.

Complementariamente, disposiciones y las leyes del trienio 1660 a 1663 que sus súbditos ingleses por nacimiento o por naturalización pudieran ejercer

el comercio y se gravó onerosamente la importación de pesca salada preparada en el extranjero.

La paz de Breda de 1667 trajo consigo en beneficio de los holandeses (Tenían interés el mercado inglés que los productos alemanes importados en Holanda por el Rhin, fueran asimilados a los holandeses y fueran autorizados por importación en Inglaterra a bordo de buques holandeses ...).

2.12 NAVEGACION

Conjunto de normas que rigen ésta, es un derecho principal con formas y necesidades propias y por tanto con caracteres de originalidad.

La navegación es un conjunto de usos y costumbres mediante los cuales se resuelven los problemas de ésta y se derivan de la realidad que los crea vigentes en los mares y jurisdicciones donde el comercio marítimo se verifica.

El derecho marítimo se divide en:

- A) Derecho Público Marítimo.
- B) Derecho Internacional Público Marítimo.
- C) Derecho Administrativo Marítimo.
- D) Derecho Penal Marítimo.
- E) Derecho Privado Marítimo.
- F) Derecho Privado Comercial Marítimo.

1) El Derecho Internacional Público Marítimo.

Determina las normas que deben seguir los Estados en sus relaciones, sea en tiempo de paz o de guerra inmediata consecuencia "LIBERTAD DE NAVEGACION".

2) El Derecho Internacional Privado Marítimo.

La navegación engendra contactos legislativos, es decir jueces de distintos Estados, y leyes de diferentes Estados ⁽⁴⁷⁾.

3) Derecho Comercial Marítimo.

Normas jurídicas que rigen el tráfico mercantil de la navegación.

2.13 CONCEPTO DEL DERECHO DE LA NAVEGACION

El Derecho a la navegación es el conjunto de reglas jurídicas que regulan ésta.

A) NAVEGACION

Es la que se realiza por agua, ésta no debe sólo limitarse a lo comercial y a lo marítimo excluyendo la que se realiza en aguas jurisdiccionales internas, fluviales o lacustre.

La Navegación, la simple traslación en el agua de personas y cosas sea con fines de lucro, dragado, colocación de cables submarinos y pesca.

B) LA MARINA MERCANTE

Es un conjunto de elementos que se ponen en servicio sobre el mar, con el objeto de realizar el comercio marítimo ⁽⁴⁸⁾.

C) CLASIFICACION DE LA NAVEGACION

1) NAVEGACION DE RECREO

Compete a la justicia federal, el cobro de un seguro marítimo por naufragio de un yatch de recreo, se dijo que no interesa el destino de la embarcación pues se comprende la navegación de recreo.

El derecho procesal, que tiene por objeto el funcionamiento de las normas de fondo; debe adecuarse a las soluciones que éstas consagran sin desnaturalizarlas ya que de nada vale establecer un texto, una disposición que al aplicarse será desvirtuada por falta de normas procesales específicas, es evidente que en el código de procedimientos y en la ley 50 que rige en lo federativo existen disposiciones que hayan previsto la aplicación de las normas del libro III del Código de Comercio.

Si no fuera por alguna referencia (Artículo 308 del juicio de apremio de la ley 50), podría creerse que se ha olvidado la existencia de las instituciones específicas en las relaciones jurídicas emergentes de la navegación.

Lo que ocurre es que al encomendarse la redacción de una ley procesal, no se consulta a los especialistas que son quienes se encuentran en

Las instituciones del derecho de la navegación, suponen una adecuación de las soluciones del derecho común y que en muchos casos de aplicarse rígidamente estos principios, podían llegar a soluciones injustas y contrarias al desarrollo y evolución de las instituciones.

Por lo tanto el derecho procesal debe de adecuarse a normas de fondo y particularizarse siempre que lo exijan las instituciones del libro III del Código de Comercio, pero ello no debe ser sacrificando sus principios fundamentales, sino adaptándolos a las exigencias del caso.

Precisamente en la hipótesis comentada, se pone de manifiesto la necesidad de contemplar el principio de "Contradicción", "Bilateralidad", o control característico de nuestro derecho procesal con las particularidades exigidas por la institución en cuestión.

Con respecto a las normas de carácter administrativo, penal o laboral; se ha discutido, en más de una oportunidad sin un buen criterio metodológico aconseja incluirlas en el Código de la Navegación o en un Código Administrativo, Penal o Laboral, respectivamente, por lo tanto es más conveniente la inclusión de disposiciones administrativas y laborales en una ley general de navegación, sin perjuicio de que, unas como otras revistan las características del sector jurídico en el que también podrían incluirse el derecho administrativo o laboral respectivamente.

Por lo que respecta a las características de las normas penales, quizá fuere más conveniente su inclusión en el Código Penal, pero no de concretarse a la reforma de ese ordenamiento que tipifique como delitos aquella conducta

condiciones de llamar la atención sobre la falta de normas procesales específicas.

Si no reducimos el derecho procesal al judicial o jurisdiccional y los concebimos como la totalidad de las normas que se refieren al funcionamiento de las que se califican de sustantivas, ⁽⁴⁹⁾ o de fondo en el libro III del Código de Comercio, existen muchas que son realmente procesales, todo lo referente a los libros de abordó.

Artículo 925 y siguientes del Código de Comercio y a las protestas que debe de otorgar el capitán son preceptos de carácter procesal.

Ante la ausencia de disposiciones en las leyes procesales, que prevean el funcionamiento de las instituciones del derecho de la navegación es necesario adecuar las existentes o consagrar por vía jurisprudencial soluciones adecuadas ⁽⁵⁰⁾.

Las resoluciones de nuestros tribunales en esta materia, han sido vacilantes y sin embargo; pueden encontrar una tendencia hacia el reconocimiento de la necesidad de adecuar los principios y normas procesales comunes cuando se trate de poner en juego instituciones del derecho de la navegación, como ocurre por ejemplo: En los casos de embargo y de detención de buques.

En esos casos, los tribunales han dado primacía a las disposiciones del Código de Comercio, adecuando las normas procesales comunes a las instituciones específicas del derecho de la navegación.

que pueda afectar fundamentalmente la seguridad y la navegación y que a la fecha no tiene una configuración adecuada en el Código Penal.

2) NORMAS ADMINISTRATIVAS

El Digesto marítimo y fluvial, reúne la mayor parte de las disposiciones administrativas referentes a la navegación, el libro I dedicado a normas administrativas, está dividido en 5 capítulos:

- 1) De los bienes destinados a la navegación.
- 2) Del reglamento administrativo del buque.
- 3) De la navegación y otras actividades afines.
- 4) Del personal de la navegación.
- 5) Del régimen a bordo.

Normas penales capítulo II y III del título de delitos contra la seguridad artículos 190 al 199.

2.14 EL DERECHO A LA NAVEGACION

Este es un argumento nuevo y fuerte en favor de la autonomía jurídica y científica del derecho marítimo.

A) ITALIA

El llamado Derecho Marítimo, regula toda la navegación tanto la mercantil como la de placer, en la comercialidad del tráfico.

Por lo tanto la materia orgánica unitaria es la navegación y que la autonomía del derecho especial depende precisamente de que ese derecho no regula una categoría determinada de relaciones, sino por el contrario; todas las relaciones de cualquier naturaleza que se refieran a una materia determinada, es decir a la navegación.

La autonomía del derecho de la navegación aparece con toda nitidez, si se observa, ya no en el derecho escrito sino en el derecho viviente, no las leyes sino la realidad, en ningún otro terreno como en éste, existe una diferencia neta entre el derecho codificado y el derecho viviente, las leyes marítimas han envejecido mucho, en parte han muerto; en parte ya sólo son aplicables a la pequeña navegación ⁽⁵¹⁾.

La gran navegación moderna, la que efectúan colosales barcos de línea que llegan a contar hasta 60 oficiales y 800 tripulantes en constante comunicación telegráfica con tierra, se desenvuelven ya casi completamente fuera de las fórmulas de las leyes que en apariencia las rigen.

El derecho de la navegación, es en su realidad viviente (Porque el derecho se aplica a los hechos, y éstos son variados y requiere distinta adaptación), es esencialmente autónomo, tiene límites de las leyes de orden público y límites amplios y elásticos.

La autonomía del derecho de la navegación tanto en el terreno de la ciencia como en la práctica, no es completa ni íntegra.

El contenido del derecho de la navegación es y será el nuevo código, menos fragmentario que el Derecho Comercial.

El derecho de la navegación asume todavía, en el sistema del derecho, una posición subordinada al derecho comercial. El derecho a la navegación se debe de ubicar dentro del cuadro del sistema general del derecho, es decir la posición especial del derecho de la navegación resulta de la comercialidad de los negocios marítimos. Hay normas de navegación en cambio, cuya naturaleza es de excepción a las normas comerciales (Forma de los actos, representación, y en las leyes especiales del mar nacionalidad de sociedades comerciales).

En tales casos resulta evidente, que las lagunas de las leyes excepcionales.

Todavía vegetan para la pequeña, al lado de los barcos de línea los Tramps junto con los modernos buques la propulsión mecánica, todavía navegan los veleros grandes y pequeños en cantidad infinita y toda la industria pesquera se efectúa en barcos chicos. Las funciones comerciales del capitán, la copropiedad naval, elaborando las formas especiales del salario y otras instituciones anticuadas aún tiene una razón suficiente de vida en la pequeña navegación, a vela y a vapor. Las de la navegación deban llenarse en primer lugar, mediante las normas de derecho comercial y terrestre que si es especial y excepcional en materia comercial en cambio el derecho común con respecto a normas excepcionales y especiales de navegación.

Así la materia del transporte por agua o por aire se debe de integrar al transporte comercial.

DEBE DISTINGUIRSE:

Las instituciones ordenadas conjuntamente en el derecho especial cuyo contenido técnico pertenece exclusivamente a la navegación y que estando dotados de vida independiente aplicándose y evolucionando sin ayuda de otras leyes.

Las instituciones que aún cuando tuvieran origen puramente marítimo fueran luego incorporadas al derecho común en sus partes reguladas por las necesidades de la navegación, éstas tienen un régimen excepcional de autonomía limitada por hallarse encuadrada e integrada por el régimen del derecho común, tal es el caso de los seguros.

Las instituciones que, no por realidad histórica sino debido a las aproximaciones producidas en la sistematización general de las distintas ramas del derecho positivo, aparecen como desviaciones o derivaciones de instituciones de derecho civil tal es el caso de copropiedad naval. Por lo tanto las consecuencias de la autonomía sistemática del derecho de la navegación, se manifiesta plenamente cuando, para colmar sus lagunas del derecho especial y ante la inutilidad de recurrir a normas civiles expresas se debe de invocar a la ayuda de la analogía y de los principios generales.

Ejemplo para el comercio terrestre, es la analogía del derecho comercial, para la navegación el derecho a la misma.

Los principios generales de ambos sistemas son distintos en razón de la diversidad del hecho técnico, fundamento profundo de la especialidad jurídica.

Las verdades que las instituciones comerciales típicas y en especial las de navegación son creaciones originales y autónomas inspiradas por las necesidades peculiares del tráfico.

DERECHO A LA NAVEGACION

Esta rama del derecho no sólo contempla la navegación marítima, sino también la interna y la aérea y porque su especialidad y su unidad provienen del derecho técnico de la navegación.

El objeto de la navegación mercante constituye la finalidad del derecho de la navegación y se entiende por ésta la navegación no militar sin distinción a cerca de sus fines:

1) Comercial.

2) No Comercial.

ARTICULO 3 DEL CODIGO DE COMERCIO

Resulta que el llamado derecho marítimo regula asimismo la navegación normativa esto es principalmente la interna (Fluvial, lacustre, de laguna y de canal).

En Alemania y Bélgica bajo leyes especiales de la navegación interna o con normas análogas en general a las de navegación marítima.

B) FRANCIA

La navegación interna se rige por el derecho de transporte terrestre, excepto seguros.

TRAFICO NAVAL

Es objeto del derecho de la navegación todo el tráfico naval abstracción hecha del fin comercial.

El derecho de la navegación es un derecho general de la misma, sólo en razón de su objeto algunas normas corresponden exclusivamente al tráfico naval comercial mientras que por otra parte no existen razones para incluir en el derecho de la navegación ciertas instituciones de comercio marítimo como las llamadas ventas marítimas en la que es completamente intrínseca y secundaria la vinculación del tráfico naval.

C) ALEMANIA

El derecho de la navegación se aplica solamente a la navegación comercial.

NAVEGACION AEREA

También integra el sistema del derecho de la navegación.

En su mayor parte son disposiciones de derecho público, pero en lo concerniente al derecho privado no hay duda de que a falta de disposiciones

especiales se aplican a la navegación aérea, las normas de la navegación acuática, como el derecho de la navegación de esta índole, asume la función del derecho de la navegación aérea con propósitos lucrativos.

La función comercial de la navegación es exigencia que determina la evolución del derecho de la navegación, así como el desarrollo de las naciones, transporte de mercaderías y de carácter internacional.

2. 15 CLASIFICACION DE LA NAVEGACION

1) NAVEGACION DE ALTURA

Comprende todos los viajes que exceden de los recorridos de las navegaciones limitadas, que se mencionan a continuación:

2) NAVEGACION DE CABOTAJE MAYOR

Es la navegación efectuada entre los puertos del Mediterráneo, Mar Negro, Azoff, costas occidentales y septentrionales de Europa, Inglaterra costas africanas y hasta el Senegal, Mar Rojo, Golfo Pérsico y costas indias hasta Bombay.

3) NAVEGACION DE CABOTAJE MENOR

Nacional o Internacional, que es la navegación limitada al Mediterráneo tráfico por el Estado, que es el cabotaje exclusivamente nacional.

4) LARGA O BREVE NAVEGACION

Se consideran viajes de breve navegación los que se efectúan en vapores dentro de los límites de Gibraltar Port said y Constantinopla.

5) TRAFICO LOCAL

Que es el cabotaje reducido a la circunscripción en que esté inscrita la embarcación.

6) SERVICIO MARITIMO

(Ley del 14 de julio de 1904) que comprende el remolque, salvamento, asistencia y navegación en los puertos.

Pero esta terminología no tiene uso constante en la legislación es extraño pero debe decirse:

Cuando ha de aplicarse en un texto legal o reglamentario es menester comenzar por informarse acerca del sentido que en el mismo texto se atribuye a un término dado.

Así el registro italiano (1926) a los efectos de clasificación de los buques, la navegación se divide:

A) ALTURA

A cualquier distancia de la costa, cabotaje mayor (Por cualquier mar) pero a lo largo de las costas y con límite de distancia no superior a las 400 millas entre las posibles escalas, navegación costera (a no más de 25 millas de la costa).

Como también a los efectos del Reglamento para las seguridades de los barcos mercantes, del 10 de agosto de 1928 los buques pueden ser habilitados para las siguientes clases de navegación: Altura, de cabotaje mayor, (Según la regla del artículo 59 Cód. MM.),cabotaje menor (Mediterráneo occidental, costera al extranjero, nacional costera por aguas territoriales).

En el nuevo texto de este reglamento del 29 de mayo 1932 volvió a modificarse esta clasificación.

De altura, cabotaje mayor (Según la definición del código) cabotaje menor (Mediterráneo, Mar Negro, Azoff, Atlántico hasta Lisboa y Casablanca, Mar Rojo hasta Rosseir).

El tráfico nacional y colonial, navegación costera (Mediterráneo, hasta 200 millas de la costa), navegación especial.

Es de notar que en el lenguaje usual, cuando se habla de cabotaje se alude en general al tráfico entre un puerto y otro del mismo Estado, ya que para esta categoría de navegación existen limitaciones especiales por ejemplo: Sobre asimilación de banderas extranjeras.

7) LA NAVEGACION INTERNA

7) LA NAVEGACION INTERNA

Es la que se efectúa entre ríos, lagos y canales, hay ríos que constituyen vías de comunicación importantísimas.

Algunos de los grandes puertos los mayores son puertos fluviales o internos considerados, sin embargo, marítimos porque tienen comunicación inmediata con el mar: Londres, Amberes, Hamburgo, Bremen, Buenos Aires y Calcuta.

Verdaderos puertos interiores son en cambio los que no tienen acceso al mar sino mediante una verdadera navegación fluvial por canal, Ejemplo: París, Mannheim o los que carecen de comunicación por mar.

Corresponde aquí tener presente que no es fácil determinar dónde empieza la navegación marítima y la interna, cuando surgen vías de agua consideradas internas, mientras que otros aspectos sigan sometidos al derecho del mar.

Por lo general la distinción entre navegación marítima e interna resulta la diferencia del medio técnico, esto es de la nave y de ésta la diferencia también deriva la diversidad de exigencias para ambas clases de navegación y por consiguiente la diversidad de los respectivos regímenes jurídicos.

En los países con esos dos regímenes son distintos por completo, como por ejemplo en Francia, se producen grandes dudas y dificultades.

La cuestión tiene interés también en nuestro derecho, donde ofrecen menos dificultades porque se trata de determinar la aplicabilidad sólo de las normas administrativas, las cuales por su objeto tienen un campo bien determinado.

8) VENECIA

La navegación de laguna tiene un régimen intermedio en que en unos aspectos se le considera interna y en otros marítima, la acción administrativa se ejerce en parte por la inspección de ferrocarriles y transportes (que el ministerio del trabajo pasó recientemente a ministerio de comunicaciones) y en parte por la autoridad marítima.

2. 16 EL DERECHO A LA NAVEGACION

Suele decirse que el derecho a la navegación tiene un carácter especial de autonomía.

A) LA NAVEGACION ACUATICA

Es una parte integrante del territorio nacional puesto que lleva sobre un grupo más o menos numeroso de ciudadanos y sin embargo, la misma es mueble y pasa de un país a otro.

Es una cosa mueble que tiene nacionalidad propia: De esto deriva que el derecho de la navegación, las normas de derecho Internacional privado y público sean estrictamente conexas con el derecho interno.

Por la misma razón y por la importancia y variedad de los intereses públicos relativos a la navegación, todo el sistema del derecho a la navegación tienen un carácter fuertemente publicístico, sanciones civiles que corresponden a motivos de interés privado están acompañados por sanciones penales que responderán a razones de interés público.

La injerencia continua y variada de la administración pública en el ejercicio de la navegación con múltiples propósitos que van desde la garantía de seguridad para personas y bienes hasta la realización de funciones políticas del Estado (Comerciales y Militares) produce casi en todas las instituciones jurídicas de la navegación, una fusión de elementos privados y públicos, con frecuencia tan íntima que no es posible separar unos de otros ni siquiera reconocen los límites inciertos que generan las diferentes zonas del derecho de acuerdo a las categorías tradicionales.

EL derecho privado de la navegación ha surgido directamente, espontáneamente de la propia vida del tráfico, tiene en el efecto un origen consuetudinario por eso presenta una fuerte adherencia a los hechos que él mismo debe regular, acusa grandes influencias económicas, por último es y sobre todo ha sido en su período formativo original.

El derecho a la navegación tiene un carácter internacional, debido al tráfico y a la oportunidad de que las relaciones jurídicas se desenvuelvan en distintos países y se rijan en todas partes por las mismas reglas, la uniformidad ha expresado Pardessus, pertenece a la esencia del derecho marítimo.

Esta tendencia, fue secundada por una acción internacional dirigida a la creación de un derecho uniforme en las diferentes legislaciones. Dicha acción se manifiesta en varias formas:

- 1) Promoviendo la formación y observancia de usos uniformes, conocida la importancia y función de la costumbre, tiene una importancia aún mayor y de acuerdo con el carácter de este derecho es a menudo internacional, éste es uniforme en distintos países.

Mediante acuerdos internacionales se pueden establecer cláusulas contractuales para adaptarlas en los distintos países, de manera que lleguen a ser cláusulas de estilo y luego usos obligatorios (tal es el procedimiento normal en la formación del derecho consuetudinario).

De este modo los tratados pueden promover, facilitar y apresurar la formación de un derecho uniforme, por medio de contratos y usos.

Tenemos a continuación cuáles usos tienen origen de este carácter internacional.

Por su gran importancia corresponde recordar aquí las reglas de York y Amberes, normas sobre averías comunes establecidas y sucesivamente modificadas en las Conferencias Internacionales de York (1864) y Amberes (1877), luego contempladas de 12 a 18 en la Conferencia de Liverpool (1890) y por último revisarlas y aumentarlas a 30 en la Conferencia de Estocolmo (1924). La referencia a estas reglas ya introducidas actualmente en todos los contratos de fletamento.

Su eficacia en cada caso se basa en la voluntad expresa o implícita de las partes mientras no pueda decirse que se hayan convertido en usos internacionales y como tales hayan adquirido el carácter de normas jurídicas objetivas, son obligatorias por sí mismas sin ninguna referencia de voluntad de las partes.

Una iniciativa análoga para la formulación de un conocimiento de embarque uniforme ha dado lugar a las reglas de la Haya de 1921, importantes sobre todo con respecto a la responsabilidad de los armadores.

B) TRATADOS INTERNACIONALES

Los Tratados Internacionales resuelven conflictos de leyes entre los ciudadanos de los Estados contratantes, esto es con el objeto de aplicar una norma única reconocida por los países que se adhieran al tratado, a las controversias que surjan entre ciudadanos de distintos países, estas normas convencionales no se sustituyen a los derechos nacionales singulares, en cambio se sobreponen a éstos para regular de modo uniforme aquellos conflictos de leyes que a falta de tales normas o entre países que no lo acepten, se resuelven por medio de las disposiciones de Derecho Internacional Privado propias de cada país.

Esté es el más eficaz procedimiento para la unificación del derecho marítimo el objetivo ya se ha alcanzado en algunas materias importantes mientras en otras se le han hecho avances considerables hacia un acuerdo definitivo.

El mérito corresponde al Comité Maritime International, fundado en Bruselas en 1897, como institución privada de propaganda, el cual ha promovido la constitución de asociaciones nacionales en varios países y preparada así mediante congresos, periódicos y el material necesario para las convenciones estatales de unificación y examinadas en conferencias diplomáticas de Bruselas 1905 y en Londres en 1913 y 1929 para la seguridad en la navegación.

Dos convenciones sobre abordaje, salvamento y asistencia aprobadas por la conferencia diplomática de Bruselas fueron ratificadas en la mayor parte de los estados signatarios constituyendo así entre ellos un Derecho Internacional común y luego fueron incluidas mediante leyes expresas en los derechos internos de Austria, Bélgica, Inglaterra, Francia e Italia.

La ley del 14 de junio de 1925 de reforma de la legislación marítima en materia de asistencia, salvamento y abordaje de buques.

De la Convención de Londres de 1914 no ratificados por Italia, ha surgido sustancialmente nuestro reglamento del 10 de agosto de 1928 para la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar adoptada con posterioridad a los resultados de la conferencia diplomática de Londres nuevo texto de 23 de mayo de 1932.

Otras fuentes del derecho marítimo común son las Convenciones Internacionales para el estatuto del personal marítimo promovidas por el Bureau International Du Travail de la Sociedad de Naciones.

La Conferencia Internacional de Trabajo celebradas en Génova en 1920, ya adoptando varias convenciones en las que son de notar las referentes al control de ajuste y a la repatriación de la gente del mar.

2. 17 NAVEGACION INTERNA

Están en curso diversos estudios y discusiones internacionales concernientes a la formación de un derecho uniforme sobre la navegación interna, una conferencia para la unificación del derecho fluvial celebrada en Ginebra bajo los auspicios de la Sociedad de Naciones aprobada el 19 de diciembre de 1930, 3 convenciones:

- A) Sobre el reconocimiento del derecho de bandera en los buques de navegación interna.
- B) Sobre matrícula y derechos reales.
- C) Sobre el abordaje de naves, el curso de la navegación interna esta última convención concuerda con la adoptada en la Conferencia de Bruselas para la navegación marítima.

A) NAVEGACION AEREA

El derecho de la navegación está constituido como un derecho común de las naciones al igual que el derecho marítimo en la Edad Media.

De la conferencia de la paz que dio término a la guerra mundial, surgió una comisión aeronáutica que entre cometidos se preparó una Convención

Internacional sobre navegación aérea, esta convención suscrita en París el 18 de octubre de 1919 por 27 Estados ligeramente modificada más las adicionales.

Entró en vigor en 1923, ha sido ratificada por Italia mediante el R.D.L. del 24 de diciembre de 1922 y luego incluida en el R.D.L. de 1923, sobre providencias para la navegación aérea y en el reglamento correspondiente de enero de 1925.

Pero sólo una parte de los Estados signatarios, 27 hasta el presente han ratificado la Convención de París, ninguno de los Estados neutrales le puso su adhesión en tanto que otras iniciativas se produjeron al margen de la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) instituida por la Convención de París como órgano permanente bajo la autoridad de la Sociedad de Naciones con sede en París, ahí están en preparación una convención entre los Estados Escandinavos un Código Internacional Panamericano, una Convención Interamericana, Madrid 1926, todos estos textos están colocados de la Convención de París para suprimir cualquier obstáculo que se oponga a la unificación de los órganos internacionales que se proponen la constitución y progreso del derecho aéreo común están en vías de realización los estudios adecuados, protocolo del 15 de junio de 1929 para la revisión de la Convención de París.

El CITEJA creado por la primera Conferencia de Derecho Aeronáutico Privado, París 1925, este comité cuenta con la adhesión de treinta y tres países, prepara proyectos que examina los gobiernos adherentes y luego se elevan a las conferencias diplomáticas regulares, el CITEJA ha estudiado proyecto sobre daño a bienes, personas, hipotecas, propiedad y registro

aeronáutica (Varsovia 1929) aprobó una Conferencia el 12 de octubre de 1929 para la unificación de algunas reglas derivadas al transporte Aéreo Internacional sobre la base del proyecto de CITEJA.

Otra iniciativa de carácter distinto e importancia más reducida es el de la Conferencia Aeronáutica Mediterránea en que Italia, Francia y España examinaron problemas referentes al desarrollo de las líneas aéreas internacionales.

En una reunión celebrada en Madrid en 1931, se aprobó un Reglamento Provisional para unificar las atribuciones de los comandantes de aeródromos que se aplicara a título experimental en los tres países adheridos, este derecho constituye un sistema jurídico completo con normas, están de tal modo vinculadas entre ellas que pueden formar un conjunto único que se destaca netamente de todas las demás categorías jurídicas.

Las razones de interés público que dependen de la importancia de carácter de la marina y de la navegación influyen con fuerzas en las propias instituciones no se puede separar del concerniente a las normas de derecho público, el derecho privado de la navegación no figura en el Código de Comercio de donde resulta que en el sistema general del derecho no tienen la misma posición del derecho comercial, este hecho tiene consecuencias con respecto a las reglas de interpretación, es necesario tener en cuenta constantemente las normas del derecho internacional y de los derechos extranjeros el mismo buque y la misma relación jurídica que a él se refiere, pueden dar lugar en un mismo punto y al mismo tiempo a una cuestión de derecho Nacional, de derecho Internacional y de derecho Extranjero, según las circunstancias y las personas.

Por lo tanto el derecho de la navegación por sí revela su organizadad intrínseca y puede servir como guía para la racional reforma unificadora del derecho naval.

2. 18 CONCEPTO DE NAVEGACION ITALIANA

En el campo de la navegación marítima, la injerencia político-económica del Estado de llevar a la distinción entre marina libre y marina subvencionada.

1) LA MARINA SUBENCIONADA

Es la instituida, regulada y ayudada por el Estado, mediante ayudas financieras directas y específicas (Subvenciones).

2) MARINA LIBRE

Es la vinculada a servicios dispuestos por el Estado y por tanto no gozará de ayudas específicas del Estado, sino por algún eventual régimen de protección dispuesto para el incremento de la navegación o para la construcción de buques, premios de construcción, premios de navegación o de armamento, préstamos a favor de facilidades fiscales o aduaneras. Las subenciones no han dado buenos resultados en tanto, que parece haber sido mayor la eficacia de los premios a la marina libre que sin embargo, resulten muy onerosas para el Estado, no obstante las subenciones pueden ser indispensables para instituir o mantener líneas comerciales de importancia política (Egipto pacífico y extremo oriente, para el empleo de buques con las características especiales que les permiten servir como buques auxiliares de la navegación de la marina de guerra, gran velocidad, instalaciones especiales

para el transporte de mercaderías determinadas). De asegurar la regularidad de las comunicaciones y servicios postales con las islas y las colonias, alguna de estas comunicaciones fueron realizadas durante un tiempo rectamente por el Estado como complementos de servicio ferroviario, ley de 1898, pero más tarde fueron cedidas oportunamente a la explotación privada subencionada.

Resulta claro que el sistema de subenciones corresponde a necesidades específicas, no debería integrar la acción estatal porque esta acción puede realizarse con otros medios más adecuados y eficaces, la administración de la Marina Mercante depende del Ministerio de Comunicación, algunas ramas de la administración marítima dependen aún de otros ministerios:

3) LA SANIDAD MARITIMA

Depende del Ministerio del Interior.

4) LA NAVEGACION AEREA

Pertenece al Ministerio del Aire.

5) EL SERVICIO ADMINISTRATIVO Y TECNICO DE LA MARINA MERCANTE

Está desempeñado por un cuerpo de empleados denominados CAPITANIA DE PUERTO.

6) EL TERMINO CAPITAN DE PUERTO

Designa a la Autoridad marítima local.

7) EL DOMINIO PUBLICO MARITIMO

Forma parte del mismo y pese a que ésta regula en el artículo general del dominio público del Estado artículos 427 y 430 del Código Civil se le diferencia desde el punto de vista administrativo en cuanto depende de la Autoridad Marítima artículo 157 para todo lo concerniente a su uso y policía.

A los efectos del Código Marítimo de Dominio Público comprende la costa de la playa del mar incluidos los puertos, dársenas, canales, fosas, ensenadas y radas.

El funcionamiento de los puertos depende de la administración de la Marina Mercante, sus obras y entrenamiento correspondiente en cambio al Ministerio de Obras Públicas: Los agentes de las oficinas de los puertos están equipados a los agentes de la fuerza pública artículo 185.

2. 19 DERECHO DE LA NAVEGACION EN FRANCIA

Se lamenta la dispersión de los puertos marítimos en lo que respecta a la administración de los mismos desde el punto de vista comercial. De hecho la policía de los puertos está confiada a los prefectos y mientras el movimiento de la navegación depende del comandante del puerto los trabajos están dirigidos por la oficina de ingenieros civiles.

Los servicios de aduana y de sanidad no están coordinados con la oficina de puerto.

2.20 NAVEGACION MARITIMA

Son los que prestan los llamados servicios regulares de navegación o sea los que se realizan en forma periódica entre puertos preestablecidos constituyendo la forma más moderna de la explotación marítima y los buques afectados al servicio reciben el nombre de LINERS.

Esta forma de explotación ha aparecido por la conjunción de dos factores preponderantemente, por un lado la introducción del vapor como fuerza propulsora que dio lugar a la posibilidad de calcular de antemano con bastante exactitud la duración de los viajes, por otra parte; el aumento del comercio mundial y el desarrollo de las comunicaciones, que determinaron las necesidades de ofrecer en forma periódica viajes para cubrir zonas de tráfico constante, por esa razón cuando se quiera prestar con la línea de un servicio adecuado, se deberá contar con el número necesario de buques que le permitan servir las rutas elegidas, con el menor espacio de tiempo entre las salidas sucesivas.

Es deber e interés de la propia compañía armadora de proveer buques rápidos y seguros en continuo servicio, para ello debe de tratarse de buques modernos y además renovarse en todo o en parte de su flota periódicamente ⁽⁵³⁾.

En atención a esa causa y dado los importantes capitales que se necesitan para hacerlas verdaderamente eficaces, es que las líneas son

explotadas generalmente en sociedades y que se constituyen en cualquiera de las formas corrientes previstas en la legislación comercial y en algunos casos por el Estado tal como sucede en nuestro país con la empresa de líneas regulares.

Por lo general la sociedad o el Estado armador son propietarios de los buques afectados a la línea a veces con el fin de reforzar una línea existente y en casos más raros, como forma habitual se fletan buques time charter con el fin de dedicarlos al servicio ⁽⁵⁴⁾.

Los armadores se tienen en cada uno de los puertos de cada partida y destino donde se residen sucursales o agentes autorizados con carácter permanente lo que trae seguridad en la relación con terceros que contraten por un lado con la casi certeza del regreso del buque, garantía fundamental de los créditos contraídos con respecto a su navegación y por otro; con la existencia de los agentes autorizados a actuar en nombre de los armadores de los buques.

Las líneas regulares están destinadas al transporte de personas y cosas y su forma habitual de contratar el denominado contrato de pasaje y transporte moderno de mercaderías documentado por conocimiento actúan en forma permanente, oferta al público, regularidad continua del servicio de líneas de navegación y pueden ser consideradas como un servicio público.

Su calificación depende de la mayor o menor amplitud que se dé al concepto de servicio público, noción que se ha transformado y expide una mayor precisión en razón de haber desbordado el marco tradicional las actividades estatales.

Si seguimos la definición estricta y reservamos la denominación, criterio a la que adherimos a los servicios públicos propios, es decir, a los que el Estado debe prestar directamente o por concesionarios ⁽⁵⁵⁾.

No podemos admitir que las líneas regulares de navegación puedan incluirse en tal concepto, algunos autores en cambio aceptan una noción excesivamente amplia han seguido la tesis contraria ⁽⁵⁶⁾.

2. 21 LA NAVEGACION INTERNACIONAL

México ha destinado a lo largo de cuando menos cuatro décadas sus mejores esfuerzos y recursos diplomáticos para asegurar que en el ámbito internacional se perfilen y se consoliden las reglas del juego respecto de los Estados en los océanos, sin duda como resultado de una privilegiada posición del país con litorales en cuatro mares del mundo.

Dichos litorales le proporcionan a México una frontera común con el resto de la comunidad internacional pero especialmente con dos de las zonas estratégicas más relevantes:

1) CUENCA DEL PACIFICO Y EL ATLANTICO DEL NORTE

Que bañan las costas de las más fuertes potencias económicas con las que aspira a tener los más variados intercambios y comerciar cada vez más en el futuro como componente esencial para proveer a su desarrollo a través de su intensa y sobresaliente participación en los foros diplomáticos

internacionales donde se negocian dichas reglas y de la legislación nacional que se dá en lo interno.

2) MEXICO

Busca constantemente un derecho del mar que corresponda a sus intereses este doble espectro, los instrumentos jurídicos centrales son: En primer lugar la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar adoptado en Jamaica el 10 de diciembre de 1982, y por otra parte la Ley Federal del Mar en vigor desde enero de 1986.

(39) Derecho Comercial Marítimo, Francisco Fariña, Madrid (1948).

(40) Resolución del Tribunal de Havre. (1925).

(41) Gamechogicoechea, op. cit., pág., 20.

(42) Derecho Comercial y de la Navegación, de JULIUS VON GIERKE, tomo I, ED: Tipográfica Editora Argentina, (1957).

Pertenecen al derecho marítimo público, las disposiciones sobre arqueo de buques, matriculación y derecho de pabellón, ley del derecho del pabellón de los buques mercantes del 22 de junio de 1889, decretos que disponen sobre la prevención de abordajes marítimos, estas disposiciones afectan notablemente el derecho marítimo privado.

Pertenecen al derecho marítimo general privado, las normas sobre la falta de buques sin noticias, testamento marítimo, derecho de prenda naval debe notarse, sin embargo, que en gran extensión se trata de los buques que no sean mercantes en la misma forma como a éstos, por lo cual se rigen por las normas del derecho comercial marítimo.

(43) Entre ellos se destaca el Consulado del Mar, una compilación de normas jurídicas de derecho marítimo, elaboradas en la jurisprudencia del Tribunal Marítimo de Barcelona del siglo XIII, él mismo llega a regir territorios del Mediterráneo como derecho común, posteriormente se creó el Derecho Marítimo de Wisby, una transformación y ampliación del derecho marítimo de la Isla de Olerón siglos XII y XIII.

- (44) Una ley federal Norteamericana de importancia decisiva es el Harter Act del 13 de febrero de 1893 (Llamado así por el autor de la iniciativa legislativa) que restringe las cláusulas de exención de responsabilidad y fue tomada como modelo en colonias inglesas también forma la base de la Convención Internacional sobre conocimiento del 25 de agosto de 1924, esta convención fue incorporada a la legislación de la mayoría de los demás países, Italia, Inglaterra, Carriage of Goods by Sea Act, 1924.
- (45) Manual de Derecho de la Navegación de Rodolfo A. González Lebrero, ED: De Palma, Buenos Aires, (1979).
- (46) Enciclopedia General del Mar, ED: Garriaga, Barcelona, sexto volumen.
- (47) Derecho de la Navegación, de Héctor Adolfo Schuldreich Talleda, Argentina.
- (48) Derecho de la Navegación de José Domingo Ray. ED-Abeledo Perrot, Buenos Aires.
- (49) José Domingo Ray.
- (50) Para ciertos casos de ejecución forzada por insolvencia de propietarios o armador de limitación de responsabilidad mediante abandono del buque será conveniente reglamentar un procedimiento o concurso especial, sobre el buque, designado por una especie de síndico o liquidador.
- (51) El Derecho a la Navegación de Antonio Scialoja.

Los reformadores de los viejos códigos no deberán olvidar que numerosas instituciones tradicionales ahora superadas por la navegación, todavía vegetan para la pequeña, al lado de los barcos de línea substitutos, los Tramps junto con los modernos barcos de propulsión mecánica todavía navegan los veleros grandes y los pequeños en cantidad infinita y toda la industria pesquera se efectúa en barcos chicos, las funciones comerciales del capitán, la copropiedad naval, las formas especiales del salario y otras instituciones anticuadas aún tienen una razón suficiente de vida en la pequeña navegación a vela y a vapor.

(52) Injerencia del Estado en el ordenamiento de la navegación.

(53) Enciclopedia Jurídica Omeba, Tomo XX.

(54) Los buques afectados a una línea explotada por el Estado y que está destinada al transporte, son buques privados y no gozan por tanto de las inmunidades propias de los denominados buques públicos, de guerra, aduana y policía.

(55) BIELSA, El Derecho Administrativo, Buenos Aires (1955) quinta edición pág. 4. Villegas.

(56) Basulado Moine E. Las Líneas de Navegación Regulares.

(57) Legislación Internacional Marítima, Madrid (1954).

- (58) Jorge A. Vargas, egresado de la facultad de derecho de la UNAM, investigador en el CESTEM, actualmente profesor visitante de la Universidad de California en San Diego.
- (59) Las Naciones Unidas y el Mar, de H. S. Amerasinghe, Roys Lee, Traducción de Jorge A. Vargas Unitar, Secretaría de Relaciones Exteriores.
- (60) Derecho Internacional, César Sepúlveda, decimotercera edición.
ED: Porrúa, S.A., México (1983).
- (61) Derecho Internacional. César Sepúlveda. Op. cit.
- (62) Las Naciones Unidas y el Mar, de H. S. Amerasinghe, Roys Lee, Traducción de Jorge A. Vargas Unitar, Secretaría de Relaciones Exteriores.
- (63) Haas, Ernest B. Beyond The Nation State, Funcionalism and International Organization, Stanford, (1964).
- (64) Leonard, L. Larry. International Organization, New York, (1951).
- (65) Taylor, Paul and Groum, A. J. R. International Organization, A Conceptual Approach, London, (1978).
- (66) Schermers, Henry G. International Institutional Law, Leyden (1972-74), Volumen III.

(67) Lauterpacht, *The Development of International Law*, segunda edición.

(68) *Derecho Internacional*. César Sepúlveda. Op. cit.

(69) *Ibidem*.

(70) *Ibidem*.

(71) *Ibidem*.

(72) MCDUGAL. M. BURKE, *The Public Order Of The Oceans*, Yale Press, (1962), pág. 630.

(73) *Derecho Internacional*. César Sepúlveda. Op. cit.

(74) Cesar Sepúlveda *Derecho Internacional*, decimotercera edición, Ed; Porrúa, S.A., México, 1983.

(75) *Derecho Internacional*. César Sepúlveda. Op. cit.

(76) *Ibidem*.

(77) *Ibidem*.

(78) *Ibidem*.

(80) José Luis de Azcárraga, *Libro de Derecho Internacional Marítimo*, Prólogo de Luis García Arias, Ed: Ariel, Barcelona.

(81) Legislación Internacional Marítima, Madrid (1954).

(82) Las Naciones Unidas y el Mar C.A. Staupoulos, H. S. Amerasinghe y el equipo de UNITAR, Traducción de Jorge a. Vargas, Secretaría de Relaciones Exteriores.

(83) Las Naciones Unidas y el Mar.

(84) Ibidem.

(85) Ibidem.

(86) Ibidem.

CAPITULO TERCERO

LAS INSTITUCIONES INTERNACIONALES

El derecho internacional del mar es una de las ramas pertenecientes al derecho de gentes, su existencia es un conjunto de normas urbanizadas, sus principios e instituciones son aplicables a los usos y los recursos de los océanos, se consolida como resultado de las tres conferencias sobre derecho del mar convocada por la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) en 1958, 1960 y 1973 en especial cabe mencionar los trabajos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar por su labor de codificación y de desarrollo progresivo.

La Tercera CONFEMAR puede ser caracterizada como la Conferencia Internacional que a la fecha ha realizado la obra legislativa más completa en derecho del mar, ésta se halla resumida en la Convención de las Naciones Unidas sobre EL DERECHO DEL MAR (en lo sucesivo la Convención), suscrita el 18 de diciembre de 1982.

La Convención fue negociada a lo largo de once períodos oficiales de sesiones que abarcaron de 1973 a 1981, la versión final representó la culminación del análisis y la negociación de siete diferentes versiones preliminares del tratado, a partir del texto único oficioso para fines de negociaciones (publicado en mayo de 1975) hasta el proyecto de la Convención sobre DERECHO DEL MAR (28 de agosto de 1981).

La Convención consta de 320 artículos, divididos en las siguientes dieciséis partes:

- I. Introducción.
- II. El mar territorial y la zona contigua.
- III. Estrechos utilizados para la navegación internacional.
- IV. Estados archipiélagos.
- V. Zona económica exclusiva.
- VI. Plataforma continental.
- VII. Altamar.
- VIII. Régimen de las islas.
- IX. Mares cerrados o semi-cerrados.
- X. Derechos del acceso al mar y desde el mar de los estados sin litoral y libertad de tránsito.
- XI. La zona.
- XII. Protección y preservación del medio marino.
- XIII. Investigación científica.
- XIV. Desarrollo y transmisión de tecnología marina.
- XV. Solución de controversias.
- XVI. Disposiciones generales, además la Convención cuenta con nueve anexos relativos a especies altamente migratorias, comisión de límites de la plataforma continental, estatuto de la empresa, conciliación, estatutos del Tribunal Internacional de Derecho del Mar, etc.

El objetivo de la Tercera CONFEMAR tuvo un carácter codificador, merecen especial referencia los artículos relativos a las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la alta mar, temas que pertenecen a materias tradicionales del derecho del mar, sin embargo, esta conferencia añadió toques que se pueden encuadrar dentro del desarrollo progresivo del derecho internacional.

A dicho desarrollo pertenece la zona económica exclusiva, el área internacional de los fondos marinos y oceánicos, el derecho de tránsito, la investigación científica marina y la protección del medio ambiente marino, entre los más sobresalientes.

La Convención estuvo abierta a la firma a partir del 10 de diciembre de 1982, en que la Tercera CONFEMAR culminó sus trabajos en Montego Bay, Jamaica hasta el 9 de diciembre de 1984 y habiendo recibido un total de 159 firmas, entrara en vigor doce meses después de la fecha depósito del sexagésimo instrumento de ratificación o adhesión, al 10 de noviembre de 1990 se habían depositado en poder del Secretario General de la O.N.U., 44 instrumentos de ratificación incluyendo el de México ⁽⁵⁸⁾.

El derecho al espacio oceánico es un cuerpo normativo universal, ya que ha sido creado por todos los estados que integran la Comunidad Internacional, también reviste el carácter democrático, puesto que en su proceso de formulación han tenido igual oportunidad todos los Estados que han participado en las Conferencias Internacionales que las Naciones Unidas ha convocado con tal propósito en 1958, 1960, 1973, 1981; y también moderno puesto que responde a los grandes avances de la ciencia y de la tecnología ⁽⁵⁹⁾.

Por último, cabe mencionar que tanto los diplomáticos como los juristas de América Latina, han enriquecido con sus aportaciones doctrinarias la formulación, la revisión innovadora y el desarrollo progresivo de esta naciente rama del derecho internacional.

Es evidente que los intereses del Estado ribereño son más variados e intensos en la faja marítima más próxima a sus litorales y a medida que se proyectan hacia el alta mar, van disminuyendo tanto en número como en intensidad, esto explica el porque en las aguas pertenecientes al mar territorial del Estado ribereño, esto reclama el ejercicio pleno de su soberanía al igual que la que ejerza sobre su propio territorio.

En cambio en la zona contigua o en la moderna institución de la zona económica exclusiva la competencia que el estado ribereño proyecta sobre los espacios es menor y tiende a disminuir en la medida que se aleja de la costa.

A partir del territorio continental de un Estado ribereño, y en dirección hacia la alta mar, se encuentran diferentes espacios oceánicos cada uno de ellos con un régimen jurídico propio aplicable a aguas subyacentes, ya sea al lecho y subsuelo marino.

Téngase en cuenta que el territorio de cualquier Estado tiene un carácter tridimensional ya que comprende:

- 1) El espacio aéreo, suprayacente.
- 2) La superficie.
- 3) El subsuelo en el territorio continental.
- 4) El subsuelo marino y el lecho.
- 5) La columna de agua suprayacente.

Los principales espacios marítimos son cinco:

- A) Aguas interiores.

- B) EL Mar Territorial.
- C) La Zona Contigua.
- D) La Plataforma Continental.
- E) La Alta Mar.

Y otros tres que agregó la Tercera CONFEMAR:

- F) Las aguas archipelágicas.
- G) La Zona económica exclusiva.
- H) La zona internacional de los fondos marinos y económicos.

En la actualidad el régimen jurídico preciso, aplicable a cada uno de estos principales espacios oceánicos sean tradicionales o modernos se encuentran consignados en los artículos relativos de la Convención de 1982.

Bernardo Zuleta, Subsecretario de la O.N.U. y representante especial del Secretario General de las Naciones Unidas ante la Tercera CONFEMAR, concretó la importancia de la Convención de 1982 en los siguientes términos:

La Convención es multifacética y representa un monumento de la cooperación internacional en el proceso de formulación de los tratados; fue evidente la necesidad de estructurar un régimen nuevo y completo sobre el derecho del mar que la comunidad internacional expresó su voluntad colectiva en este esfuerzo a una escala de magnitud sin precedente en la historia de los tratados, la elaboración de la Convención representa un intento para lograr una verdadera universalidad en el esfuerzo dirigido a obtener un "orden económico internacional justo equitativo que gobierne el espacio oceánico".

En la Tercera CONFEMAR, el Presidente de la conferencia Tommy T. B. Koh, de Singapur resumió así los logros alcanzados por la convención.

- 1) Promoverá la paz y la seguridad internacional al reemplazar una de reivindicaciones conflictivas avanzadas por Estados ribereños por límites universalmente acordados sobre los principales espacios marítimos.
- 2) Facilitará el interés de la comunidad mundial en favor de la libertad de la navegación.
- 3) Mejorará los intereses de la comunidad de naciones en relación con la conservación y el óptimo aprovechamiento de los recursos del mar, merced al cumplimiento eficaz de las provisiones de la Convención relativas a la zona económica exclusiva.
- 4) La Convención contiene reglas nuevas que se aplicarán a la protección y preservación del medio ambiente marino, así como a la realización de investigación.
- 5) Fortalecerá el arreglo pacífico de las controversias mediante el establecimiento de un sistema obligatorio para la solución de disputas.
- 6) La Convención tuvo éxito en traducir el principio de que los recursos de los fondos marinos y oceánicos, constituyen el patrimonio común de la humanidad en arreglos e instituciones variables y equitativas.
- 7) Por primera vez, la Convención contiene en su artículo de elementos de equidad internacional que abarcan diferentes materias.

Juristas y diplomáticos debaten acerca de la obligatoriedad de la Convención, podría destacar a primera vista que ciertas partes de este instrumento multilateral obligan ya desde un punto de vista legal a cada Estado miembro de la comunidad de naciones, la contestación a esta interrogante dependerá de la medida en que normas del derecho consuetudinario internacional, se vean materializadas o cristalizadas como suele decirse en los círculos académicos en la actualidad, en diferentes partes de la Convención.

Por ende, si un artículo dado en la citada Convención incorpora a su texto una norma de derecho consuetudinario, internacional, dicho artículo cobra una obligatoriedad instantánea ante todos y cada uno de los estados que componen la comunidad internacional y no importa si tales estados participaron en la formulación de la norma en cuestión durante la Tercera CONFEMAR.

Aquí cabe mencionar el antiguo derecho del mar y el nuevo derecho del mar.

El antiguo derecho del mar, estaría representado por las cuatro Convenciones de Ginebra de 1958, en esta materia, que establecieron un orden jurídico internacional de mares, creado para proteger los intereses de los países desarrollados en cuanto al aprovechamiento, conservación y protección de los recursos marinos localizados en los espacios oceánicos sujetos a la soberanía del Estado ribereño.

El nuevo derecho del mar estaría identificado con la Convención de 1982.

Este nuevo régimen legal, es la consecuencia de un proceso de negociación que otorgó la debida consideración a los estados participantes en la Tercera CONFEMAR, y por ende a producir normas de derecho internacional más justas.

2) MAR LIBRE

Junto con el mar territorial, la noción de mar libre es una de las más antiguas en el derecho internacional del mar, este concepto existió como una reacción en contra de las declaraciones unilaterales de ciertos Estados ribereños tales como Venecia, Génova, Dinamarca, Noruega y más tarde Inglaterra, España y Portugal, que reivindicaron para sí extensos espacios oceánicos frente a sus costas, la situación se hizo insostenible que las potencias de aquella época se adueñaron de los mares adyacentes, así Venecia monopoliza el Adriático y Génova el Mar de Liguria, Dinamarca declaró suyos los estrechos de Sund y de Belt esenciales para la navegación, así como el Mar Báltico; la Gran Bretaña declaró suyos los mares adyacentes a su territorio, estas arbitrariedades de extensiones del dominio marítimo sobre mares adyacentes llevaron a la implantación de impuestos más arbitrarios aún, por lo que conlleva a una abierta rebelión de la comunidad internacional en contra de este régimen legal de la clausura oceánica ⁽⁶⁰⁾.

El Jurista holandés Hugo Grocio uno de los más ardientes defensores de la libertad de los mares, en 1609 publicó una breve monografía "De Mare Liberum" cuyo objetivo fue romper el monopolio del comercio con las Indias orientales que entonces ejercía Portugal con el Océano Indico. Esta obra de Grocio sienta las bases doctrinarias de la libertad de la navegación que hasta la fecha constituyen la base de la comunicación y del comercio internacional.

MAR LIBRE

Técnicamente esta denominación desde el punto de vista del derecho del espacio oceánico, recibe el nombre de alta mar. Desde el punto de vista de la Convención de 1982, por ALTA MAR, se entiende:

Todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado o en las aguas archipelágicas (Artículo 86), se trata de una definición por exclusión.

El nuevo derecho del mar ha substraído el concepto tradicional de la alta mar, dos importantes espacios que antes no existían: la zona económica exclusiva y las aguas archipelágicas, lo cual debe reputarse como un triunfo a la diplomacia de los países en vías de desarrollo.

Por lo tanto la ALTA MAR es el espacio marino que se encuentra libre de cualquier manifestación permanente de soberanía por parte de algún Estado, es decir es el espacio oceánico que queda más allá del límite exterior de la faja marítima sobre el cual el Estado ribereño ejerce su soberanía o bien proyecta sus competencias en forma exclusiva ya se trate de mar territorial o de la zona económica exclusiva según sea el caso sin que este espacio incluya la zona de los fondos marinos y oceánico.

De acuerdo con el nuevo derecho del mar las cuatro libertades clásicas que antes se hallaban vinculadas al régimen jurídico de la alta mar, han sido ahora ampliadas con otras dos que se enuncian en último término:

A) Libertad de la navegación.

- B) La libertad del sobrevuelo.
- C) La libertad de tender cables submarinos y tuberías (con sujeción a ciertas disposiciones).
- D) La libertad de pesca (Con sujeción a ciertas disposiciones).
- E) La libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional (sujeta a ciertos requisitos).
- F) La libertad de la investigación científica (Con sujeción a ciertas disposiciones).

Las primeras cuatro, fueron reconocidas e incorporadas de manera expresa en el artículo 2 de la Convención de Ginebra sobre la Alta Mar de 1958, las dos últimas libertades; aparecen incluidas en la Convención en el artículo 87 como resultado de las tendencias actuales del derecho del mar.

En su parte final el artículo señalado dispone que esas seis libertades entre otras, serán ejercidas por todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, tomando debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de alta mar y con la debida consideración de los derechos previstos en la referida Convención, con respecto a las actividades de la zona internacional.

A) NATURALEZA JURIDICA

Por lo que concierne a la naturaleza jurídica de la alta mar, hasta hace poco existían dos corrientes doctrinarias al respecto: por una parte la que predicaba que este espacio era un *res nullius* o sea que la alta mar no pertenece a nadie y en consecuencia es ejercicio de ciertos actos de ocupación como sería el caso de construcción de islas artificiales fijas o bien

de actividades de explotación de nódulos polimetálicos en los fondos marinos y oceánicos ⁽⁶¹⁾.

La otra doctrina sostiene que la alta mar es un *res communis omnium* en el sentido de que se trata de una cosa, de un bien, cuyo uso es común a todos y que por tal motivo no puede ser poseída por nadie en particular, esta concepción proviene del derecho romano (Gayo, Celso, Justiniano).

En la actualidad, cabe Mencionar a Alexandro Sobarzo, que los trabajos elaborados en la Tercera CONFEMAR recogidos en el texto de la Convención de 1982 enriquecieron notablemente la noción de alta mar .

B) LAS AGUAS INTERIORES

1) Son las que se encuentran situadas en el interior de la línea base que utiliza el Estado ribereño para la delimitación de su mar territorial, y tales aguas se hallan sometidas a la plenitud de la soberanía de dicho Estado, sin ninguna excepción en favor de terceros estados, ni tan siquiera del derecho del paso inocente, de aquí que tradicionalmente se considere que las interiores junto con las del mar territorial, integran el llamado territorio marítimo del Estado ⁽⁶²⁾.

Cabe destacar que las aguas interiores de un Estado según el derecho de ley vigentes, comprenden no solamente las que se encuentran a lo largo del litoral, tales como lagunas costeras, estuarios, golfos y pequeñas bahías, sino también las que se encuentran situadas alrededor de ciertas construcciones permanentes más alejadas de la costa que forman parte integrante del sistema

portuario (Artículo 11 de la Convención, las cuales se consideran como parte de la costa).

Uno de los cambios que recientemente se han introducido en esta materia es la exclusión de las radas de la categoría jurídica de las aguas interiores, en efecto; no obstante que durante el siglo pasado y principios del actual las radas eran consideradas como aguas interiores del Estado ribereño, a partir de la primera conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar celebrada en 1958 sobre el Mar Territorial del Estado Ribereño en el sentido de respetar el derecho de paso inocente a través de esta porción de aguas interiores (en las que normalmente no existiría) aparece ya prevista en el primer párrafo del artículo 5 de la referida Convención de Ginebra sobre el mar territorial y la zona contigua para ser incorporada con posterioridad en la multicitada Convención (Artículos 7 y 8).

Sin embargo, debe de considerarse que según el derecho internacional, cuando el trazado de una línea de base recta produzca el efecto de encerrar como aguas interiores zonas que anteriormente no se consideraban como tales, deberá reconocerse en esas aguas un derecho de paso inocente (Artículo 8 de la Convención de 1982).

C) DISTINCION ENTRE AGUAS INTERIORES Y AGUAS INTERNAS

Cabe mencionar a las aguas interiores como las internas, tales como: ríos, lagos y esteros, pertenecen a la categoría de las llamadas AGUAS NACIONALES.

Entiéndase como Aguas Internas las que se localizan dentro del territorio continental de un Estado sea ribereño o sin litoral, de aquí que se les denominen Aguas Nacionales o Continentales.

Desde el punto de vista jurídico, las aguas internas forman parte integrante del territorio de un Estado y por ello se encuentran sometidas por entero a su soberanía, por lo tanto, su régimen legal lo determina libremente el Estado de que se trate sin excepción a favor de terceros Estados.

La única diferencia que existe entre aguas interiores y aguas internas, es la siguiente:

Las aguas internas están sujetas a la soberanía del Estado sean ribereñas o sin litoral y las aguas interiores el Estado ribereño deberá reconocer y respetar en favor de terceros Estados un derecho de paso inocente por ellas.

La doctrina mantiene una postura unánime al afirmar que deben de considerarse como aguas interiores las de aquellas bahías cuyas costas pertenecen a un solo Estado y cuya entrada no exceda de 24 millas marinas (Artículo 10 párrafo IV de la Convención).

Esta disposición no se aplica a las llamadas bahías históricas, ni tampoco al sistema de base recta en cumplimiento a lo que dispone la Segunda Convención de 1982.

1) LAS LINEAS DE BASE RECTA

El sistema del trazado de línea recta, sirve para delimitar el mar territorial y esto origina espacios oceánicos comprendidos dentro de la categoría jurídica que nos ocupa.

La línea de base normal, se utiliza para medir la anchura del mar territorial, es la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece en las cartas de gran escala reconocidas oficialmente por el Estado ribereño (Artículo 5 de la Convención).

Recuérdese que cuando existen lugares en que las costas con muy irregulares por tener profundas aberturas o escotaduras o bien porque existe una franja de islas situadas en su proximidad inmediata el derecho internacional por cuestión práctica autoriza que el Estado ribereño pueda adoptar el sistema de trazado de líneas de base recta que unan los puntos apropiados para delimitar su mar territorial, se considerarán como aguas interiores (El sistema de trazado de línea de base recta fue empleado por primera vez por Noruega en 1935).

Años más tarde, el método fue incorporado en la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Artículo 4).

D) POSTURA DE LA LEGISLACION DE MEXICO AL RESPECTO

La legislación vigente de México dispone:

La Constitución de 1917, establece que las aguas interiores junto con los espacios oceánicos, islas y las partes integrantes de la Federación, forman parte del territorio nacional artículo 42 fracción V, por lo que dependerá directamente del Gobierno Federal (Artículo 48) a su vez el artículo 27 constitucional señala que son propiedad de la nación al igual que las del mar territorial en la extensión y términos que fije el derecho internacional, las referidas "Aguas Marinas Interiores", ya que tal es la denominación que utiliza la Ley Fundamental.

E) LA LEY GENERAL DE BIENES NACIONALES ESTABLECE:

Que son bienes de uso común las aguas marítimas interiores, a las que define diciendo que son:

"Aquellas situadas en el interior de la línea de base del mar territorial o de la línea que cierra las bahías (Artículo 18 fracción VIII), las playas marítimas, la zona marítima terrestre, esta misma ley en su artículo 2 fracción IV estipula que el suelo de las aguas marítimas interiores al igual que el del mar territorial, son bienes de dominio público".

México publicó en 1986 La Ley Federal Del Mar (Diario Oficial del 8 de enero de ese año) con el doble propósito de sistematizar y coordinar la legislación interna en la materia, así como de actualizar la misma poniéndola en simetría con los progresos logrados por la Tercera CONFEMAR, la citada ley es reglamentaria del artículo 27 constitucional de jurisdicción federal y rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional, por lo que sus disposiciones son de orden público (Artículo 1 y 2 de la ley).

De acuerdo con el ordenamiento citado las "AGUAS MARINAS INTERIORES" denominación diferente, por cierto, de las que emplean los artículos 42 y 48 constitucionales y que propiamente las llaman aguas marítimas interiores, forman parte de las ahora nombradas "ZONAS MARINAS MEXICANAS", artículo 3.

3) LAS AGUAS MARINAS INTERIORES

Son aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base normales o rectas a partir de las cuales se mide el mar territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del reglamento de la presente ley y que incluyen:

- 1) La parte norte del Golfo de California.
- 2) Las de las bahías internas.
- 3) La de los puertos.
- 4) Las internas de los arrecifes.
- 5) La de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

4) EL MAR TERRITORIAL

Es la faja oceánica adyacente al territorio continental de un Estado ribereño hasta la anchura máxima de doce millas náuticas o sea (22.22 Kilómetros), sobre el cual dicho Estado ejerce la plenitud de su soberanía, incluyendo el lecho y el subsuelo de ese mar, así como el espacio aéreo suprayacente, con la única excepción del derecho del paso inocente en favor de otros estados ⁽⁶³⁾.

A lo largo de su agitada historia, esta faja marítima ha recibido otras denominaciones como: "MAR MARGINAL", "AGUAS TERRITORIALES" Y "AGUAS ORIGINALES". La Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar en el texto de la Convención resultante, proporciona una definición sobre el mar territorial muy semejante a la que arriba se cita en el sentido de que:

La soberanía del Estado ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores a la franja del mar adyacente designada con el nombre de mar territorial (Artículo 2 párrafo 1) y lo que es más importante, al reconocer que es un derecho del Estado ribereño el establecer la anchura de esta franja marítima hasta un límite que no exceda de doce millas marinas, artículo 3.

Esta definición virtualmente reproduce la que aparecía en la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Artículo 10). Por otra parte, el reconocimiento que se hace al derecho del Estado Ribereño para establecer un mar territorial con una anchura máxima de 12 millas náuticas representa, sin lugar a dudas, uno de los triunfos más significativos de la Tercera CONFEMAR y en especial del derecho internacional del mar.

En efecto, la comunidad organizada de naciones nunca había logrado llegar a un acuerdo universal sobre la anchura de este espacio.

Así lo demuestra tanto la Conferencia de la Haya de 1930 sobre la codificación del derecho internacional, como en particular la Segunda Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1960, que fracasaron al intentar llegar a un acuerdo sobre la materia.

A) NATURALEZA JURIDICA

Se comentó que en la faja del mar territorial el Estado ribereño es plenamente soberano como lo es en su propio territorio, salvo el derecho de paso inocente en favor de otros Estados, esto significa que ningún otro Estado u organismo internacional puede tener acceso a dicha faja oceánica o bien desarrollar ninguna actividad en ella sin el consentimiento previo y expreso del Estado ribereño salvo la mencionada excepción del derecho de paso inocente, este derecho se encuentra reglamentado en forma estricta por el derecho del mar a fin de proteger por una parte la soberanía del Estado costanero y por la otra, los intereses de la comunidad internacional ⁽⁶⁴⁾.

Algunos tratadistas han comentado sobre la naturaleza del mar territorial a diferencia de otros espacios marítimos en lo concerniente al mar, el Estado ejerce su soberanía sobre el área oceánica, misma sobre la totalidad del espacio en cuestión de un modo completo e integral, verbigracia en la zona contigua el Estado costero sólo proyecta competencias especializadas con fines específicos (fiscales, sanitarios y aduaneros), y en la zona económica exclusiva los derechos de soberanía que ejerce el Estado ribereño mas no la soberanía misma se refiere a los recursos que ahí se encuentran.

De acuerdo con las Convención se entiende por "PASO" el hecho de navegar la conferencia del Haya de 1930 sobre la por el mar territorial con el fin de:

A) Atravesar dicho mar sin penetrar en las aguas interiores, ni hacer escala en una de esas radas, o instalaciones portuarias fuera de las aguas interiores.

B) Dirigirse hacia esas aguas interiores, salir de ellas o hacer escala en una de esas radas, o instalaciones portuarias o salir de ella, (Artículo 18 párrafo I).

El paso deberá ser continuo y rápido, sin embargo, el derecho internacional reconoce que dicho paso comprende la detención y el fondeo pero sólo en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuestos al buque por fuerza mayor o dificultad grave con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave. Como se sabe el paso es inocente (Artículo 19) mientras no sea perjudicial para la paz el buen orden o la seguridad del Estado ribereño ⁽⁶⁵⁾.

Con el objeto de que no se cometan violaciones o irregularidades en el ejercicio de este paso, el derecho del espacio oceánico ha reglamentado esta materia con cierto detalle al establecer las actividades en que el paso de un buque extranjero se considere perjudicial para la paz, el orden o la seguridad del estado ribereño entre las cuales se incluyen las siguientes:

C) Ciertos delitos (aunque no tan serios y evidentes), cometidos por personas a bordo de buques extranjeros surtos en aguas del mar territorial que se juzgan no conforme al derecho interno del Estado ribereño, sino de acuerdo con el derecho del pabellón del buque en cuestión (salvo si el delito cometido turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación).

D) En cuanto a la aplicabilidad del derecho civil, verbigracia, en el caso del nacimiento de un niño en un barco extranjero surto en puerto o en tránsito lateral por las aguas del mar territorial (en cuyo caso el niño tendrá la

nacionalidad del buque) o bien en la imposibilidad legal de ejercer acciones *in rem* en contra de un navío que meramente transite por las aguas de dicho espacio oceánico ⁽⁶⁶⁾.

En relación con el derecho de paso inocente, el Estado ribereño podrá dictar las leyes y los reglamentos que estime adecuados aplicables, así como la seguridad de la navegación, tráfico marítimo, conservación de recursos vivos del mar, protección de cables y tuberías, investigación científica marina, prevención de la contaminación ⁽⁶⁷⁾.

La Convención de Ginebra de 1958 reglamentó con más detalle el derecho de paso inocente (Artículos 17 y 26).

E) DELIMITACION

Esta actividad incorpora tanto normas jurídicas como principios técnicos y de su buena aplicación dependen las buenas relaciones internacionales entre los estados ribereños adyacentes o situados frente a frente, téngase en cuenta que el método que se utiliza para la delimitación del mar territorial, tiene una relación directa con las aguas interiores, mar territorial y zona económica exclusiva.

Como principio básico aplicable a esta materia, debe señalarse que la línea de bajamar a lo largo de la costa, tal como aparece marcada en las cartas a gran escala reconocidas oficialmente por un Estado ribereño (Artículo 5 de la Convención).

Según se ha visto como método de excepción, podrán trazarse líneas de base rectas en los lugares de la costa, sea accidentada porque tenga profundas aberturas y escotaduras, o cuando haya una franja de islas a lo largo de ella.

5) LA POSTURA LEGAL DE MEXICO

Desde el punto de vista del Derecho Internacional, México fue uno de los primeros Estados ribereños en romper con la llamada "regla de las tres millas", en efecto los dos tratados de límites celebrados en Estados Unidos en 1848 y 1882, estipularon la distancia de tres leguas marinas o sea 16,668 metros (equivalentes a nueve millas náuticas para la anchura del mar territorial) ⁽⁶⁸⁾.

México continuó con su práctica de incorporar esta latitud para su mar territorial en los tratados celebrados con otros Estados habiendo llegado aún a consignar como límites de la soberanía territorial en la costa mexicana, la distancia de veinte kilómetros (Por increíble que parezca 10 .70 millas náuticas) desde la línea de marea más baja, como ocurrió en Francia en 1885, Ecuador en 1888, República Dominicana en 1890, El Salvador en 1893, Holanda en 1897 y Honduras en 1908.

Es necesario insistir en el hecho de que 20 kilómetros van más allá que nueve millas náuticas (o sea 16,668 metros), cifra esta última que apenas si empezó a cobrar un cierto reconocimiento internacional a mediados del presente siglo.

Es decir, ya se trate de tres leguas marinas o de 20 kilómetros, ambas cifras, rebasan con mucho la amplitud máxima que conocía el mar territorial durante el siglo pasado o a principios del actual.

Como se verá más adelante, no fue sino hasta 1969 (Diario Oficial del 30 de enero de ese año) cuando México por vez primera incorpora a su legislación interna el límite de las nueve millas náuticas como anchura para su mar territorial.

De 1948 a 1969, México contó con un mar territorial de nueve millas náuticas equivalentes a 16,668 metros.

Así quedó consignada en la primera ley que se emitió sobre la materia, como es la Ley de Bienes Inmuebles del 18 de diciembre de 1902, hasta llegar a la Ley General de Bienes Nacionales del 31 de agosto de 1935, que modificó a la anterior al establecer una anchura de nueve millas marítimas contadas desde la marea más baja en la costa firme o en las riberas de las islas que forman parte del territorio nacional.

Sin embargo, esta anchura fue ampliada mediante reforma que por decreto se introdujo al primero y al segundo párrafos de la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales (Diario Oficial del 26 de diciembre de 1969) ⁽⁶⁹⁾.

Esta es la disposición que rige a la fecha, habiendo entrado en vigor al día siguiente de su publicación.

Por su parte, la Ley Federal del Mar de 1896, incluye al Mar Territorial entre las llamadas "Zonas Marinas Mexicanas" (Artículo 3 inciso A).

El empleo de esta última denominación no fue afortunado, habría sido preferible el uso de la expresión "Espacios Marítimos o Espacios Oceánicos" más acorde con la terminología moderna y sobre todo más precisa desde el punto de vista del Derecho Internacional.

Con lo que respecta a la anchura del Mar Territorial, el ordenamiento citado dispone que será de 12 millas marinas (Artículo 25).

Por último, cabe señalar que la referida ley no hace sino repetir los principios más importantes contenidos en la parte relativa de la Convención de 1982.

El artículo 27 de la Constitución de 1917, entre otras cosas, establece que son:

"Propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional".

Mientras que la fracción V del artículo 42 del mismo ordenamiento dispone que el referido espacio oceánico forma parte del territorio nacional, por lo que dependerá directamente del Gobierno de la Federación, de conformidad con lo prescrito por el artículo 48 de la Ley Fundamental⁽⁷⁰⁾.

Para concluir, puede afirmarse que por lo que se refiere a la anchura del Mar Territorial la legislación mexicana, a partir del 27 de diciembre de 1969, en

que entró en vigor la reforma a la ley señalada y en fecha más reciente, con base a la Ley Federal del Mar de 1986, se incorpora a la tendencia más moderna que rige en esta materia de acuerdo con el actual derecho internacional del mar. Se trata pues de un principio de derecho consuetudinario que se ve reafirmado por la práctica de los estados en este campo, así como por la Convención de 1982 (Artículo 3).

7) EL OCASO DE LA REGLA DE LAS TRES MILLAS

Colombos, afirma que han sido muy diversos los límites que se han adoptado en épocas diferentes para la anchura del Mar Territorial. Para la determinación del límite exterior de esta faja marítima, se tomaron diferentes criterios, tales como: días de navegación, la percepción visual o auditiva y el dominio efectivo por parte del Estado ribereño.

En la época contemporánea cobraron una gran notoriedad internacional las desmesuradas reclamaciones de ciertos países latinoamericanos en favor del establecimiento de mares territoriales de 200 millas náuticas como sucedió con Brasil, Panamá y Perú ⁽⁷¹⁾.

Empero uno de los principios que se halla más sólidamente incrustado en la teoría del antiguo derecho del mar o sea aquellas normas e instituciones jurídicas formuladas por las grandes potencias marítimas para proteger sus intereses en relación con los usos y los recursos es precisamente la llamada "regla de las tres millas".

Desde el punto de vista político, hasta principios del siglo, esta supuesta regla debe ser interpretada como una de las más sólidas estrategias

desplegadas por las grandes potencias de la época para imponer su dominio sobre los mares.

Con posterioridad a la Conferencia de la Haya de 1930, esta doctrina evidencia el deterioro del hegemonismo de esas potencias marítimas, a la vez que el despertar de los países pobres al empezar a percatarse de la enorme importancia que los océanos, sus usos y recursos deben tener un subdesarrollo socioeconómico, al respecto resulta ilustrativo traer a colación que al finalizar la citada Conferencia de la Haya el padre del Derecho del Mar, Gilbert Gidel, expresó que la única víctima de dicha conferencia había sido la llamada "regla de las tres millas".

¿En qué consiste la regla de las tres millas?. Podría decirse que radica en la sólida postura adoptada por un pequeño grupo de estados con gran poderío marítimo tales como: la Gran Bretaña, Francia, países bajos, la República Federal de Alemania, Japón y en especial, Estados Unidos, que determinaron que la costumbre había establecido una hipotética "regla de las tres millas", con el sentido de que tres millas (o sea 5,556 metros) debían ser consideradas como la anchura máxima para el mar territorial que supuestamente el derecho internacional reconocía a los estados.

Como se afirmaba que ésta, era la práctica que seguía la mayoría de los estados, las opiniones de los juristas de esas potencias pronto llegaron a la conclusión de que en esta materia existía una regla que debía ser respetada por todos los Estados y con base en tales argumentaciones, las referidas potencias se rehusaron a reconocer una anchura mayor por el mar territorial que la señalada.

Desde el punto de vista histórico, la aparición de esta regla se halla vinculada a la necesidad que encontraron los Estados ribereños de contar con criterios más evidentes y precisos para la fijación del límite exterior de su mar territorial.

Bastaría mencionar que en la época de Grocio, 1609; todavía no se contaba con dicho criterio.

En su pequeña gran obra "*De Mare Liberum*", este jurista tan sólo señala que el imperio sobre una parte del mar se adquiría por cuanto quienes navegan por esa parte del mar pueden ser obligados desde la costa como si estuviesen en tierra.

Por otra parte el origen de la llamada "regla de las tres millas", se relaciona con los avances de la tecnología militar a fines del siglo XVII y en los albores del XVIII, en efecto en 1703, Cornelius Van Brynkershoek propone como norma para fijar la anchura del mar territorial el alcance del disparo de un cañón emplazado en la costa, lo cual expresa en su famoso aforismo latino:

"Imperium Terrae Finiri ubi finitur armorum potestas", es el jurista italiano Galiani quien en su obra, sobre los Deberes de "*Príncipes Neutrales*", publicada en 1782, convierte el alcance de la artillería de la época en la distancia de tres millas que razona es la mayor distancia a la que podría llegar una bala de cañón de esa época.

El alcance máximo de un disparo de cañón emplazando en la costa de un Estado ribereño, sirvió para separar las aguas territoriales de las aguas internacionales, es decir, el mar territorial de la alta mar.

El Gobierno de los Estados Unidos fue el primero en incorporar a su práctica y más tarde a su legislación, la distancia de una legua marítima (equivalente a tres millas geográficas) como anchura máxima para una zona marginal de protección a la navegación.

Correspondió a Thomas Jefferson en su carácter de Secretario de Estado comunicar lo anterior a los Ministros de la Gran Bretaña y de Francia en nota diplomática fechada el 8 de noviembre de 1793, años más tarde en 1818, Estados Unidos y Gran Bretaña celebraron un tratado en que se consigna la distancia de tres millas para el mar territorial.

Durante el siglo XIX, la práctica de los estados, ya con base en los tratados internacionales o en las leyes internas, refleja el apoyo que dieron algunos países a esa distancia; sobre todo aquellos que se encontraban bajo la influencia de las grandes potencias marítimas.

Sin embargo, como lo señala acertadamente Alfonso García Robles:

Nunca, ni aún en la época de su aplicación más extendida fue la llamada regla de las tres millas, generalmente observada, ya que en otros, ni los estados escandinavos, ni los del Mediterráneo, ni Rusia, ni varias repúblicas latinoamericanas llenaron a admitirla.

En efecto se ha demostrado que en el curso del siglo XIX marca el período en que dicha distancia adquiere su más extendido reconocimiento se celebraron igual número de tratados tanto en favor de las tres millas, como de distancias mayores.

De aquí puede afirmarse que esta práctica nunca llegó a convertirse en un principio aceptado por el derecho internacional.

Desde el ángulo doctrinario, la carencia de uniformidad con respecto a la anchura máxima del mar territorial quedó reflejada contundentemente en el estudio que formuló sobre esta materia, en 1923 un distinguido profesor de derecho internacional George Grafton Wilson, de la Universidad de Harvard empero, corresponde al Gilbert Gidel demostrar la falsedad del carácter axiomático que las grandes potencias marítimas pretendían dar a la llamada "regla de las tres millas".

La Conferencia de la Haya de 1930, confirma el caso irreversible de esta práctica, cuyo declive se acentúa en las dos primeras conferencias sobre el derecho del mar convocadas por las Naciones Unidas en 1958 y 1960.

Muy poco hicieron las grandes potencias para detener la estrepitosa caída de su tesis, cuando la gran mayoría de los estados se percató que la fijación de la anchura del mar territorial iba más allá de meras consideraciones militares que en realidad se trataba de una operación muy compleja y delicada que involucraba aspiraciones políticas, consideraciones de ciencia y tecnología, elementos estratégicos y principalmente, una clara política de incorporar los mares, sus usos y sus recursos, como de una de las bases para obtener el desarrollo socioeconómico de sus pueblos⁽⁷²⁾.

Tal vez como reacción a la supuesta "regla de las tres millas", que impuesta sobre el poderío de los cañones generó tantas y tan variadas confrontaciones de tipo naval y diplomático entre los estados, la segunda mitad

del presente siglo marca la aparición de una clara tendencia que pugna por el establecimiento de una mayor extensión para la anchura del mar territorial.

En la delineación de los contornos de dicha tendencia, América Latina merece una mención especial no sólo por las demandas exorbitantes de algunos estados de la región sino en particular por la actitud de otros entre ellos México que se esforzaron por llegar al reconocimiento de una anchura razonable del mar territorial que además de reflejar la práctica mayoritaria de los Estados, establecería un compromiso adecuado entre los intereses soberanos del Estado ribereño y los legítimos de la comunidad internacional.

8) PLATAFORMA CONTINENTAL SUBMARINA

En un brevísimo período de trece años, contados a partir de la aparición de la proclama Truman hasta 1958 en que se suscribe la Convención sobre la plataforma continental, esa doctrina nace, se consolida y se sanciona favorablemente por el derecho internacional, vinculada con el proceso de revisión de las normas tradicionalmente en el derecho del mar.

La plataforma continental surgió de la acción unilateral de un estado, cabe demostrar que los actos unilaterales de los estados también pueden echar a andar el proceso de creación de una norma internacional.

La plataforma continental debe ser considerada desde dos ángulos diferentes: desde el punto de vista científico y como figura jurídica, dentro del área del derecho del mar.

Desde el punto de vista científico:

Se entiende por plataforma continental, el área submarina adyacente a la costa de un Estado ribereño, así como el lecho y el subsuelo respectivo, la cual penetra en el mar en una pendiente suave y cuyo límite exterior, antes de precipitarse hacia los abismos oceánicos, convencionalmente se estimó que llega a unos 200 metros de profundidad, se trata de una prolongación del macizo continental que penetra en el área oceánica adyacente.

La plataforma continental fue la primera del lecho marino estudiada por el hombre principalmente por los beneficios de esos conocimientos que reportaron a la navegación y a la pesca.

Las plataformas continentales cubren solamente el 7.5 por ciento del área total de los océanos y dicho porcentaje equivale al 18 por ciento de la superficie de los continentes de nuestro planeta.

Cabe señalar que los países en este hemisferio tienen costas en el Océano Pacífico virtualmente carecen de plataforma continental submarina, en gran medida esta carencia motivó la formulación de las políticas marítimas sobre las 200 millas que formaron países como Chile, Ecuador y Perú.

Los países que bordean el Océano Atlántico, poseen vastas plataformas continentales como es el caso de Canadá, Estados Unidos, México y en particular Argentina, cuya plataforma se extiende a una distancia de 800 Kilómetros desde la costa.

A) DEFINICION

De acuerdo a la Convención de 1982, la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior de la emersión continental, o hasta la distancia de doscientas millas marinas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial en los casos en que el borde exterior de la emersión continental no llegue a esa distancia.

Y luego aclara que la emersión continental (Impropiamente llamada "MARGEN CONTINENTAL" en la Convención), comprende la prolongación sumergida de la masa continental del Estado ribereño y está constituida por el lecho y el subsuelo de la plataforma, el talud y la pendiente precontinental aunque no comprende los fondos marinos y oceánicos, ni su subsuelo.

Desde el punto de vista jurídico, el antecedente más remoto de la doctrina de la plataforma continental se encuentra en el TRATADO SOBRE AREAS SUBMARINAS DEL GOLFO DE PARIÁ, suscrito entre Venezuela y la Gran Bretaña el 26 de febrero de 1942, mediante este instrumento internacional, como se sabe, las partes contratantes delimitaron el lecho y subsuelo marinos fuera de las aguas territoriales (o sea en Alta Mar) comprometiéndose a no hacer valer ningún derecho a la soberanía o al control sobre el área submarina asignada a la otra parte, así como no afectar la condición jurídica de las aguas en el Golfo de Paria, ni el régimen de las islas, islotes y rocas en la superficie del mar, así como tampoco sus aguas territoriales.

La primera definición internacional de plataforma continental es la contenida en el artículo primero de la citada Convención de Ginebra de 1958, que la describe como el área submarina y adyacente a las costas de un Estado ribereño, incluidos su lecho y su subsuelo, situada fuera del mar territorial hasta una profundidad de las aguas suprayacentes que permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

La proclama Truman sobre la plataforma continental provocó una reacción en cadena, casi instantánea, no sólo en el continente latinoamericano sino en el resto del mundo.

Tan sólo un mes después de haber sido emitida, es decir, el 19 de octubre de 1945 el entonces Presidente de México Manuel Avila Camacho, formuló una declaración por el cual “reivindica toda la plataforma o zócalo continental adyacente a sus costas y a todas y cada una de la riqueza natural conocida e inédita que se encuentren en la misma”, esta reivindicación en nada afectó los derechos de libre navegación en alta mar.

La declaración mexicana sigue estrechamente los razonamientos que contiene la proclama Truman al estimar que la plataforma continental submarina constituye parte integrante de los países continentales a los que les corresponde el derecho de proyectar su soberanía sobre dicho espacio submarino, incluidos sus recursos, sometiéndolo al control y vigilancia del Estado ribereño, en la parte medular de dicha declaración se manifiesta:

México se convirtió en el primer país de América Latina al adoptar una política nacional para la defensa y la reafirmación de la soberanía sobre sus recursos submarinos no renovables.

Argentina, un año después por decreto del 11 de noviembre de 1946, declara pertenecientes a la soberanía de la nación el mar continental y el zócalo continental argentino.

El contenido de la primera proclama de Truman influyó poderosamente en la preparación de los llamados Principios de México y semanas después en los Trabajos de la Conferencia Especializada Interamericana de 1956.

La figura jurídica de la plataforma continental daría origen a la Convención respectiva que resultó de la primera CONFEMAR, celebrada en Ginebra en 1958.

B) NATURALEZA JURIDICA Y CARACTERISTICAS

El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la plataforma por lo que se refiere a la explotación y exploración de sus recursos naturales, así lo define la doctrina y la Convención de Ginebra de 1958 (Artículo 2 párrafo I) y la Convención de 1982 (Artículo 77 párrafo I).

Lo anterior significa en la terminología de ciertos autores tradicionalistas que este espacio oceánico submarino forma parte integrante del territorio marítimo del estado, por lo tanto dicho estado puede imponer libremente a la plataforma continental submarina el régimen jurídico que juzgue más conveniente para que sus intereses, sin injerencia de terceros estados, pues considere que ese espacio oceánico representa una prolongación física de su propio terreno continental.

De acuerdo al Derecho Internacional vigente, los derechos de soberanía que el Estado ribereño ejerce sobre esa área submarina, son exclusivos en el sentido de que si dicho Estado no explota la plataforma continental o no explota los recursos naturales de ésta, nadie podrá emprender estas actividades sin el expreso consentimiento de tal Estado.

Asimismo, los derechos del Estado son independientes de la ocupación real o ficticia que haga de su plataforma, así como de cualquier declaración expresa (Artículo 77 párrafos II y III de la Convención).

Los derechos que el Estado ribereño ejercen sobre su plataforma continental, de ningún modo puede afectar el régimen jurídico de las aguas suprayacentes o el del espacio aéreo situado encima de tales aguas, ésta es una condición *sine qua non* en la doctrina ⁽⁷³⁾.

Por lo tanto el ejercicio de tales derechos no deberá menoscabar los derechos la navegación y las otras libertades en favor de terceros estados, ni tampoco interferir en ellos de manera injustificada.

La parte VI de la Convención de 1982 describe con detalle las características que tiene el régimen legal aplicable a la plataforma continental entre las que cabe señalar las siguientes:

- 1) Todos los estados tienen derecho a tender en la plataforma continental cables y tuberías submarinas (Artículo 79).

- 2) El Estado ribereño tendrá derecho exclusivo a autorizar y regular las perforaciones que con cualquier fin se realicen en dicho espacio oceánico submarino (Artículo 81).
- 3) Los recursos naturales de la plataforma continental se dividen en dos grandes categorías:
- A) Recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y del subsuelo tales como gas natural, hidrocarburos, nódulos polimetálicos, etc.
 - B) Organismos vivos pertenecientes a las especies sedentarias, es decir, aquellos que en el período de explotación estén inmóviles en el lecho del mar o subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con dicho lecho del mar o subsuelo (Artículo 77, párrafo IV).
- 4) En la plataforma continental el Estado ribereño tendrá derecho exclusivo de construir, así como de autorizar y reglamentar la construcción, explotación y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras (Artículo 80).
- 5) El Estado ribereño tiene el derecho de reglamentar, autorizar y realizar actividades de investigación científica marina en su plataforma continental de conformidad con lo que dispone al respecto el derecho internacional.

C) DELIMITACION

Los especialistas señalan el defecto de técnica jurídica con respecto a la Convención de Ginebra de 1958 sobre la plataforma, puesto que no marcó con

precisión el límite exterior de este espacio submarino, la mencionada Convención establece en su primera parte que la plataforma llega hasta una profundidad de 200 metros, lo cual no presenta ninguna dificultad, pero luego añade que dicha área submarina podrá extenderse más allá de este límite hasta donde la profundidad de las aguas suprayacentes permita la explotación de los recursos naturales de dicha zona (Artículo I), lo cual suscita diversas dificultades:

Esto puede interpretarse de la siguiente manera:

El límite exterior de la plataforma continental irá avanzando hacia las profundidades oceánicas en la misma medida en que vayan adelantando los progresos de la ciencia y de la tecnología marinas que permitan su explotación, entre los juristas de países desarrollados se llama la "CLAUSULA DE EXPLOTABILIDAD", por lo tanto son los más beneficiados en la aplicación de dicha cláusula, puesto que poseen la tecnología y la ciencia marinas para explorar y explotar tanto los recursos naturales como los que se localizan en el lecho y el subsuelo de la plataforma continental.

Otros tratadistas, se refieren a una anfibiología, ya que se trata de un límite que progresa, y lo han llamado como un límite flexible o elástico.

En términos generales son cuatro los principios o políticas que la Convención de 1982 incorpora en su parte VI, con objeto de superar los defectos que en esta materia contenía la anterior Convención de Ginebra.

Se resumen de la siguiente manera:

1) La adopción de un criterio geomorfológico para la determinación del límite exterior de ésta área submarina, en esté sentido, la plataforma continental comprende el lecho y el subsuelo de las zonas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental (Artículo 76 párrafo I).

El nuevo derecho del mar reafirma que la tesis de este espacio submarino es, en esencia una prolongación física y natural del territorio continental del Estado hacia las profundidades marinas.

Se vuelve a las fuentes originales del Tratado del Golfo de Paria y a la proclama número 2667 de Truman de 1942 y 1945, respectivamente, se desecha la llamada cláusula de la explotabilidad.

2) Como una fórmula de compromiso, en los casos en que el borde exterior de la emersión continental no llegue a 200 millas náuticas, el nuevo derecho del espacio oceánico acepta que el Estado ribereño fije el límite exterior de la plataforma continental hasta una distancia de 200 millas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial (Artículo 76 párrafo I, parte final).

Ocurre con frecuencia como es el caso de los países situados a lo largo de la costa occidental de este hemisferio, tales como Chile, Ecuador y Perú, que el borde exterior de la llamada emersión continental se encuentra muy próximo a la costa del Estado ribereño o sea muy por abajo de las 200 millas náuticas, en estos casos, aún cuando físicamente, geomorfológicamente el Estado ribereño en cuestión carezca de una plataforma continental extendida,

el derecho internacional vigente le reconoce que puede establecer el límite exterior de su plataforma continental legal, hasta una distancia de 200 millas marinas, o sea que el derecho del mar no desea ser injusto con aquellos estados con los que la naturaleza ha sido parca al haberlos privado de una plataforma continental extensa.

- 3) En materia de delimitación de la plataforma continental entre estados adyacentes o con costas situadas frente a frente, se efectuará por acuerdo entre ellos con base en el derecho internacional (Artículo 83 párrafo I).
- 4) En atención a lo difícil y delicado que resulta la determinación técnica del punto exacto hasta donde llega el borde exterior de la emersión continental, más allá de las 200 millas, el nuevo derecho del mar decidió crear una comisión de los límites de la plataforma continental.

Con lo anterior se pretende que se llegue a reducir a un mínimo los conflictos que puedan surgir entre los Estados en este tipo de asuntos (Artículo 76 párrafo VIII).

Por último, la Convención dispone que las líneas límites exteriores de la plataforma continental, así como las líneas de delimitación de este espacio submarino entre estados adyacentes o situados frente a frente, se indicará en cartas a una escala o escalas adecuadas para su determinación.

Además el Estado ribereño dará la debida publicidad a dichas cartas (o listas de coordenadas geográficas y depositará un ejemplar de cada carta o lista en poder del Secretario General de Naciones Unidas (Artículo 84).

D) LEGISLACION MEXICANA AL RESPECTO

México fue el primer país en el mundo que recogió la doctrina de la plataforma continental, después que fuera anunciada la proclama Truman.

Sin embargo, debe mencionarse que resultó accidentado el tránsito que siguió la incorporación de esta doctrina en nuestra ley fundamental a partir del mensaje presidencial del General Avila Camacho, debido a ciertos errores de la iniciativa correspondiente.

En la iniciativa que el ejecutivo envió al Congreso de la Unión el 6 de diciembre de 1945 con objeto de reformar los artículos 27, 42 y 48 de la Constitución de 1917 a fin de incorporar la plataforma continental al territorio nacional, se pretendió que los derechos de la soberanía de México se ejercieran no sólo sobre dicho espacio y sus recursos, sino también - y aquí estuvo el error - sobre las "aguas de los mares que cubren la plataforma continental y los zócalos submarinos", en otras palabras al contrario de lo que disponía la citada proclama Truman que no afectaba el carácter de alta mar de las aguas suprayacentes de la plataforma, ni tampoco el derecho a su libre navegación, la iniciativa de referencia se había excedido al pretender incorporar al territorio mexicano como propiedad de la nación las aguas epicontinentales.

Dicha iniciativa fue aprobada por el Congreso de la Unión y por un número suficiente de legislaturas de los Estados de la Federación, sin embargo, nunca fue descubierto.

México respetuoso de las normas y los principios del derecho internacional, dejó inconcluso el proceso legislativo correspondiente que publicar una enmienda constitucional que terceros estados de inmediato habrían tachado de violatoria del derecho de gentes.

Mediante Decreto de 1949, se reivindicó una zona de plataforma continental de los Estados de Campeche, Tabasco y Veracruz al patrimonio de Petróleos Mexicanos (PEMEX), con miras a la exploración y explotación de sus recursos petroleros (Diario Oficial del 11 de marzo de 1949).

La soberanía de México sobre el espacio submarino que nos ocupa volvió a reafirmarse en la ley reglamentaria del Artículo 27 Constitucional en el ramo del petróleo (Diario Oficial del 29 de noviembre de 1958) que dispuso que corresponde a la nación el dominio directo inalienable e imprescriptible de todos los hidrocarburos que se encuentran en el territorio nacional incluida por supuesto, la plataforma continental, su lecho y su subsuelo en mantos o yacimientos.

El país merecía contar con instrumentos jurídicos más eficaces para la defensa de sus derechos y para la protección de recursos, por lo tanto el Poder Ejecutivo de la Unión en 1959 volvió a enviar una nueva iniciativa de ley con el objeto de reformar los artículos 27, 42 y 48 constitucionales enmendándolos según aparecen a la fecha.

El artículo 27 estipula: (Fracción IV)

Que corresponde a la nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes.

El artículo 48 estipula:

Que dicho espacio submarino dependerá directamente del Gobierno de la Federación.

Según la Ley de Bienes Nacionales (Diario Oficial del 30 de enero de 1960).

Son bienes de dominio público la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes (Artículo 2, fracción II).

La Ley Federal del Mar de 1986, dedica el capítulo V del título segundo a la plataforma continental o insular, como otra de las zonas marinas mexicanas (Artículo 57 al 65). Este ordenamiento se dedica a reproducir casi literalmente los artículos de la Convención de 1982.

Recuérdese que México depositó ante el Secretario General de la O.N.U., el 2 de agosto de 1966, su instrumento de adhesión a la Convención de Ginebra de 1958 sobre la Plataforma Continental (Diario Oficial del 16 de diciembre de 1966). Por lo tanto puede afirmarse que México cuenta con adecuadas disposiciones legales aplicables sobre plataforma continental submarina, las cuales protegen los derechos de la soberanía que nuestro país ejerce sobre todos los recursos, sean o no renovables, que ahí se encuentran, incluyendo su lecho y su subsuelo.

Todo tiene una importancia esencial puesto que investigadores científicos han demostrado que la plataforma continental mexicana de una extensión aproximadamente de medio millón de kilómetros cuadrados poseen

gigantescos yacimientos de hidrocarburos que habrán de servir para acelerar el desarrollo socioeconómico, científico e industrial de este país.

3.4 LOS MARES INTERIORES, BAHÍAS HISTORICAS

Existe una vinculación entre el Estado ribereño y algunos espacios oceánicos con características especiales como son:

Los mares interiores, bahías y golfos.

Esta relación es natural y se ha manifestado como lo establece Jiménez de Arechaga:

Es una inevitable tendencia de los estados ribereños a apropiarse de tales espacios, sometiéndolos al régimen jurídico aplicable a las aguas marítimas interiores.

La práctica de los estados demuestra que cuando existe dentro de su territorio un espacio oceánico considerable con una sola entrada que pueda controlar el Estado ribereño, esos mares interiores se consideran como parte integrante del territorio de dicho estado, tal sucedió con los Golfos de Génova, Tarento, Bathia, Riga, Tonkin, etc.

La doctrina es unánime en este sentido.

Con respecto a las bahías existieron problemas en cuanto a su definición entre los técnicos, juristas y diplomáticos, gracias al derecho

internacional en época reciente aportó criterios para que una bahía pudiera ser calificada jurídicamente como tal.

Según la Convención de 1982, una bahía es definida como:

Toda escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro, en relación con la anchura de su boca, es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que la simple inflexión de dicha costa.

La escotadura no se considerará, sin embargo, como una bahía si su superficie no es igual o superior a la de un semicírculo que tenga por diámetro la boca de dicha escotadura (Artículo 10 párrafo I).

Son tres los criterios básicos a tomar en cuenta en la definición jurídica de una bahía, con fundamento en la Convención de Ginebra de 1958 sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua, ahora recogidos por la citada convención:

- 1) La anchura de la boca.
- 2) La superficie de las aguas encerradas.
- 3) La pertenencia a un mismo Estado de la ribera.

Al respecto las dos convenciones citadas estipulan:

Que si la distancia entre las líneas de bajamar de los puntos naturales de entrada de una bahía no excede de 24 millas, se podrá trazar una línea de demarcación entre las dos líneas de la bajamar y las aguas que queden encerradas serán consideradas como aguas interiores (Artículo 7 párrafo II).

Cuando la distancia entre las líneas exceda de 24 millas se podrá trazar dentro de la bahía una línea de base recta de 24 millas, de manera que encierre la mayor superficie de agua que sea posible encerrar con una línea de esa longitud (Artículo 7 párrafo V).

Por lo que se refiere al segundo criterio, o sea a la superficie de las aguas encerradas en relación con el diámetro de la boca de la escotadura, ya se ha visto que forma parte integrante de la definición misma de la bahía, en 1930 en la conferencia de codificación de la Haya, se propusieron algunos métodos que consideraban la proporción que deben de existir entre las aguas y la entrada de la bahía, pero no fue sino hasta los tratados de la comisión del Derecho Internacional en 1954, cuando la regla del semicírculo apareció consignada en un informe del relator, el doctor Francois para luego ser incorporada en la respectiva Convención de Ginebra de 1958 y recientemente en la Convención de 1982.

En relación con el tercer criterio, o sea de que la bahía pertenezca a un solo Estado, no constituye una norma de derecho internacional.

El Derecho Internacional actual no ha llegado aún a obtener un acuerdo sobre principios aplicables a bahías multinacionales (las que pertenecen a dos o más estados).

Colombos, Oppenheim y Lautherpacht, afirman que: Las bahías multinacionales no son territoriales, son parte de la alta mar con excepción del cinturón marginal del mar territorial dentro de la bahía o el golfo ⁽⁷⁴⁾.

Por el contrario Hayde señala:

Cuando la relación geográfica de una bahía con la tierra adyacente o envolvente es tal que el soberano de esta última, si es Estado único, puede legítimamente reclamar las aguas como parte de su territorio, no sé ni por qué se habrá de negar un privilegio semejante a los dos o más estados a que pertenecen esa tierra, por lo menos si ellos están de acuerdo y aceptan entre ellos una división de las aguas de que se trate.

En igual sentido se pronuncia el dictamen de la Universidad de Harvard, concluyendo que el poder de un Estado en este respecto, si aquellos pueden llegar a un acuerdo.

Nos adherimos a este criterio puesto que debe de ser voluntad de los Estados corribereños al decidir el régimen jurídico aplicable a los espacios oceánicos, como es el caso del Golfo de Fonseca.

Las denominadas bahías históricas constituyen un régimen de excepción a las disposiciones generales que en materia de bahías ha establecido el Derecho del Mar.

Una bahía histórica, es aquella que un Estado considera que se encuentra bajo su soberanía exclusiva, fundado en razones históricas, ya sea a causa de un uso continuo indiscutido y secular, o bien con base en un acto simbólico o relativamente antiguo.

El carácter histórico de una bahía se halla asociado al hecho de su descubrimiento.

Desde el punto de vista jurídico, las bahías históricas se encuentran sometidas al régimen de aguas interiores.

Cabe mencionar las siguientes:

La Bahía de Cancale, en Francia el Canal de Bristol y el Firth of Clyde, en Gran Bretaña el Golfo de Finlandia, la Bahía de Hudson y en Canadá las bahías de Chesapeake y de Delaware, en Estados Unidos en América Latina el Golfo Nuevo y el Golfo de San Jorge, en el Golfo de Fonseca, entre el Salvador y Honduras el Golfo de Amatique, en Guatemala, la Bahía de Samaná.

3.5 LA ZONA ECONOMICA EXCLUSIVA

La zona económica exclusiva es esencial en el nuevo derecho del mar del siglo XX, se trata de una institución latinoamericana, ya que su antecedente directo es el denominado mar patrimonial, hincó sus raíces en la zona marítima de 200 millas en tres repúblicas sudamericanas como son: Chile, Ecuador y Perú.

Se trata de una novedosa institución jurídica creada mediante el proceso más moderno e innovador con que cuenta el derecho Internacional que es la diplomacia multilateral y de la del tercer mundo.

1.1 DEFINICION

La definición más completa que existe es la que estableció la Convención de 1982 y es la siguiente:

La zona económica exclusiva es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, que no se extenderá más allá de 200 millas marinas, y en el cual el Estado ribereño tiene derechos de soberanía para los fines de la exploración, explotación, conservación y administración de los recursos naturales tanto vivos como no vivos de las aguas suprayacentes al lecho y al subsuelo del mar y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación de la zona, como:

La producción de energía derivadas del agua, de las corrientes y de los vientos. Jurisdicción con respecto al establecimiento y a la utilización de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino y otros derechos y obligaciones.

En la zona económica exclusiva, todos los estados sean ribereños o sin litoral, gozarán de las libertades de:

- 1) Navegación.
- 2) Sobrevuelo.
- 3) Tendido de cables y tuberías submarinas.

Y de otros usos del mar internacionalmente legítimos relacionados con dichas libertades, tales como los vinculados a la operación de buques, aeronaves, cables y tuberías submarinas y que sean compatibles con las demás disposiciones de esta Convención.

La parte V de la citada Convención, con sus 21 artículos se refiere en particular a la zona económica exclusiva, sobre temas diferentes:

- 1) Régimen jurídico específico.
- 2) Anchura.
- 3) Derechos y obligaciones de otros Estados.
- 4) Conservación de los recursos vivos.
- 5) La utilización óptima de tales recursos.
- 6) Derecho de los Estados sin litoral.
- 7) Delimitación.

A) ANTECEDENTES Y CARACTERISTICAS

El antecedente más directo de la zona económica exclusiva se encuentra en el denominado mar patrimonial, este concepto fue empleado por primera vez por Gabriel Valdés, Ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno de Chile, estableció:

Que la zona marítima bajo la jurisdicción del Estado ribereño, debía comprender un mar patrimonial hasta 200 millas, donde existiera libertad de navegación y sobrevuelo.

Debe entenderse que el concepto de mar patrimonial y de la zona económica exclusiva nace de la vida jurídica internacional como resultado de cuestiones de orden económico, su razón de ser es el patrimonio marítimo que se encuentra frente a las costas del Estado ribereño.

El mar patrimonial debe de respetar las libertades ya mencionadas, recordándolas, libertad de navegación, de sobrevuelo y tendido de cables y tuberías submarinas, más no así la libertad de pesca, cuyo ejercicio afecta los recursos del área, estas libertades contribuyen al triunfo de la noción de mar

patrimonial y por ende a su incorporación en la Convención de 1982 bajo la denominación de zona económica exclusiva.

Esta denominación fue aceptada por la Tercera CONFEMAR y de las 200 millas. Algunos autores latinoamericanos como Alfredo Vázquez Carrizosa (Colombia), Andrés Aguilar (Venezuela), Galindo Pohl (El Salvador), expresaron; que hasta la fecha no se cuenta con una doctrina amplia y detallada sobre la naturaleza jurídica de la zona económica exclusiva, empero algunos juristas de países desarrollados han expresado la posibilidad remota de que la zona llegue a convertirse en una especie de mar territorial.

A nivel mundial, México fue uno de los primeros países en adoptar una zona económica exclusiva de 200 millas náuticas, en efecto por decreto expedido el 26 de enero de 1976 publicado en el Diario Oficial del 6 de febrero de ese año, se adicionó con un octavo párrafo el artículo 27 de la Constitución de nuestro país en los siguientes términos:

La nación ejerce en una zona económica exclusiva situada fuera del mar territorial y adyacente a éste los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso.

La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de las líneas de base desde la cual se mide el mar territorial en aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se harán en la medida en que resulte necesaria, mediante acuerdos entre los Estados.

La Ley Federal del Mar de 1986 destina el capítulo IV del título segundo a la zona económica exclusiva (Artículos 46 - 56) la que también quedó incluida dentro de las llamadas zonas marinas (Sic) mexicanas, este ordenamiento virtualmente reproduce la definición de este espacio oceánico, proporciona el artículo 56 de la Convención de 1982, así como el tratamiento que dá a otras importantes cuestiones relacionadas con la zona, tales como:

- 1) Su anchura.
- 2) Delimitación.
- 3) Administración.
- 4) Conservación de recursos vivos.

El 10 de marzo de 1983 el expresidente de los Estados Unidos Ronald Reagan, emitió la proclama 5030 por la que estableció:

Una zona económica exclusiva de 200 millas marinas (48 Registro Federal 10605 1983).

Hay que aclarar que para los Estados Unidos la zona continúa formando parte de la alta mar, aunque sujeta a derechos especiales por parte de los Estados ribereños.

El 7 de junio de 1975 apareció publicado en el Diario Oficial el decreto que fija el límite exterior de la zona económica exclusiva de México que celebró acuerdos bilaterales específicos sobre esa materia con Estados Unidos (Tratado del 4 de mayo de 1878) y con Cuba, canje de notas del 26 de julio de 1976.

Cabe hacer mención a una cuestión aclaratorio acerca del Tratado de Delimitación Marítima que México suscribió con Estados Unidos en 1978.

En particular son dos puntos esenciales del Derecho Internacional:

1) Que el referido tratado no ha entrado en vigor entre los dos países. El tratado hasta la fecha continúa sin recibir la aprobación (Advice and Consent) del Senado estadounidenses, a pesar que ha transcurrido más de una década desde que fue suscrito.

Este defecto de Estados Unidos en proseguir con el proceso constitucional en materia de acuerdos internacionales formales y contrasta con la postura del Gobierno mexicano, cuyo Senado ratificó el tratado meses después de que fue suscrito (en concreto) 1979 en cumplimiento del artículo 133 constitucional.

La discusión del Tratado de 1978 quedó en suspenso cuando el Senado de Estados Unidos fue malinformado, entre otras cosas, que el límite marítimo en el Golfo de México que consignan el tratado fue erróneamente trazado (en perjuicio de la zona de 200 millas estadounidense) porque para hacer el trazado de la línea divisoria internacional, México utilizó como punto de base a ciertas islas frente a la costa yucateca. Este argumento norteamericano carece completamente de base si se toma en cuenta que el actual derecho del mar permite que el Estado ribereño pueda utilizar las islas frente a sus costas para trazar el límite exterior de su zona económica exclusiva, este principio es universalmente reconocido aún por los Estados Unidos y ha pasado a formar parte de la Convención de 1982, con fundamento en él, México válidamente

utilizó varias de sus islas como puntos de base para fijar el límite exterior de su zona económica exclusiva según Decreto del 7 de junio de 1976.

2) Si el Tratado de 1978 no es legalmente válido porque el Senado estadounidense no le ha otorgado su aprobación y consentimiento, quiere decir que hasta la fecha no hay un límite marítimo internacional entre las respectivas zonas económicas exclusivas de México y de Estados Unidos, tanto en el Golfo de México como en el Océano Pacífico.

Cuando nuestro país estableció una zona económica exclusiva alrededor de sus litorales, mediante enmienda al artículo 27 constitucional en 1976 Decreto publicado en el Diario Oficial 6 de febrero de ese mismo año, y con base en la Ley Reglamentaria respectiva Decreto del 13 de Febrero de 1976, de inmediato se procedió a fijar el límite exterior de la zona.

Esto lo obligó a negociar con los países cuyas zonas marítimas son colindantes con nuestra zona económica exclusiva, celebrando los acuerdos bilaterales de delimitación marítima.

El Convenio de Cuba se efectuó por canje de notas del 24 de noviembre de ese mismo año.

Con base en este último canje de notas, México y Estados Unidos establecieron provisionalmente, los límites marítimos entre las doce y las doscientas millas náuticas mar adentro, en el Golfo de México y el Océano Pacífico, ambas partes reconocieron que las líneas convenidas, las cuales corresponden exactamente con el límite marítimo señalado en el Tratado de 1978 son prácticas y equitativas.

En consecuencias, si existe un límite Marítimo legalmente establecido entre la zonas de 200 millas náuticas de México y Estados Unidos, el citado canje de notas del 24 de Noviembre este acuerdo es plenamente válido desde el punto de vista constitucional e internacional, lo cual se refleja en la práctica que desde 1976 siguen en relación con este límite los Gobiernos de México y Estados Unidos.

La zona económica exclusiva posee un significado múltiple:

Constituye uno de los triunfos más sonados de la diplomacia de los países del tercer mundo.

Representa un concepto innovador del derecho del mar que rompe con los principios tradicionales establecidos por las grandes potencias navales, sin tomar en cuenta las necesidades de los países en vías de desarrollo.

Dicha zona es una de las nociones legales que habrá de esgrimirse en los foros bilaterales, regionales y multilaterales, con el propósito de contribuir al establecimiento de un nuevo orden económico internacional, más equitativo y por ende más justo.

CAPITULO CUARTO

IV) LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES ESPECIFICOS DEL DERECHO MARITIMO

En este capítulo me voy a limitar, al estudio del enfoque moderno vigente o actual del Derecho Internacional Público del Mar, especialmente basado en convenios y resoluciones principales con una ligera alusión a varias Conferencias Internacionales, considero que de tal forma contribuiremos a destacar el verdadero éxito alcanzado por tantas reuniones, fundamentalmente la de 1958 en Ginebra, que codifica múltiples usos y reglas jurídicas del mar si bien como toda obra humana, dejó ciertas lagunas que de manera unilateral y por ende partidistas, y poco objetivas, el derecho marítimo debe de evolucionar y adaptarse a las transformaciones del mundo, como los océanos, el derecho del mar tiene sus flujos y sus reflujos y si en el siglo XIII, existía una reacción contra las pretensiones monopolísticas de ciertos Estados marítimos de atañe, basados en principios filosóficos abstractos, se les opone una nueva noción del derecho del mar fundada más en las creatividades económicas del mundo, pero de todos modos, aunque sea con ese carácter económico dominante, se ha de evitar la proliferación de derechos regionales e incluso nacionales para obtener un Derecho Internacional Marítimo, uno e indivisible, aspiración o desiderata máxima de varias instituciones científicas y de organismos internacionales que han tratado de unificar sus reglas para una utilización nacional y ordenada de la mar y de sus riquezas naturales ⁽⁸⁰⁾.

Si partimos de la idea como ya dijimos antes, de que el Derecho Marítimo es esencialmente el derecho del espacio marino, se tipifica por unas características singulares, es pues un derecho particularista y aunque ya desde Pardessus y otros grandes maritimistas no existía acuerdo en deslindar el ámbito de tal particularismo, si bien puede decirse, sin exageración que aplicándose a un medio y a un ambiente de naturaleza física determinada el derecho marítimo posee también una gran estabilidad que unida al mencionado particularismo dan a esta disciplina jurídica otro carácter de uniformidades, como símbolo de esa desiderata máxima, bien pudiéramos señalar aquella frase de Auguste Beernalert pronunciada en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, en Liverpool en 1905,

“El océano no debe de conocer más que una sola y misma ley, aplicable a todos y en todas las latitudes”.

1) ORGANISMOS ESPECIALIZADOS

En el campo del Derecho Comercial Marítimo, el principal órgano de unificación es el mencionado, Comité Maritime International, que tiene la sede social en Amberes y una abundante serie de asociaciones nacionales entre ellas la española.

El procedimiento de trabajo del citado comité se divide en tres fases:

- 1) Constituida por el estudio de las diversas cuestiones que decide el Bureau permanente del C.M.I. cuya preparación corre a cargo de las indicadas asociaciones nacionales.

2) Comporta la redacción y discusión de los anteproyectos de convenios en el seno de Conferencias Internacionales convocadas por dichas asociaciones, en 1969 tuvo lugar la última conferencia del C.M.I. en Tokio.

3) Es la de las Conferencias Diplomáticas, celebrada siempre en Bruselas bajo la convocatoria oficial del Gobierno Belga y la iniciativa y dirección del indicado comité, aunque como se haya subrayado, la materia principal de estudio pertenece al derecho comercial marítimo, algunos convenios se han encargado con problemas de Derecho Internacional Público del Mar como el relativo a la unificación de ciertas reglas concernientes a las inmunidades de buques estatales 1926 y referente al polizonaje, que ahora no debemos de tratar.

2) LA OBRA REALIZADA POR LA SOCIEDAD DE NACIONES Y OTROS ORGANISMOS

La reglamentación del trabajo marítimo y la oficina internacional del trabajo la antigua Organización Internacional Ginebrina consagró esfuerzos importantes al derecho marítimo internacional y especialmente la Oficina Internacional de Trabajo (O.I.T.) tan ligadas a ella desde el nacimiento de trabajo de Versalles, ha venido realizando una gran labor en este sentido de unificación de las reglas jurídico marítimas, no podemos tampoco citar aquí de manera acabada la larga lista de convenios y recomendaciones elaboradas por dichas oficinas, en la época en que estuvo ligada a la sociedad de naciones y en la actual dependencia de la O.N.U. materia a la que por otra parte dediqué atención en otra ocasión ⁽⁸¹⁾.

3) AUTORIDAD MEDIANTE NEGOCIACIONES MULTILATERALES

En el sistema actual hay duplicaciones y yuxtaposiciones evidentes, se ocupan de los embarques tanto la O.C.M.I. (Actualmente la O.M.I.) como la UNCTAD, los asuntos de seguros, contratos y leyes comerciales los maneja en parte la UNCTAD Y EL GATT.

La división entre el GATT Y LA UNCTAD no es tan perjudicial como se sugiere a veces, puesto que sus funciones son razonablemente distintas.

El análisis de los aranceles y otras barreras comerciales GATT y el del comercio en general, incluyendo productos, embarques y seguros UNCTAD, esta última organización se puede utilizar para llegar a acuerdos detallados, sin embargo, hay razones y zonas importantes de duplicación como son: ⁽⁸²⁾

- A) Fomento de exportaciones.
- B) Preferencias.
- C) Productos.
- D) Subsidios.
- E) Restricciones de Cuotas.
- F) Barreras no arancelarias, que se analizan en los dos cuerpos, en estos casos, se requieren acuerdos bien definidos de jurisdicción.

Sea cual sea la definición exacta del trabajo, deberá hacer una integración mucho, mejor entre las dos organizaciones que en la actualidad, eventualmente, quizá fuera posible ponerlos bajo una sombrilla.

· Una parte correspondiente al GATT, sería la más importante para las negociaciones multilaterales, sobre todo con los aranceles y otras barreras.

La UNCTAD se dedicaría a debatir los problemas generales del comercio, subsidios, ayuda y excedentes agrícolas, financiamiento complementario, seguros e invencibles, adiestramiento y promoción de exportaciones.

Todos los asuntos legales podrían tratarse en la UNCITRAL y de los embarques en la O.C.M. I. (anteriormente), actualmente O.M.I., una fusión de este tipo reduciría las rivalidades y las duplicaciones que tienen lugar en la actualidad, a continuación, la organización conjunta podría realizarse para que se convirtiera en especializada en sentido pleno en la actualidad, esas dos organizaciones no son peces ni aves, al desarrollarse de este modo quizá con otro nombre; ¿ Por qué no ORGANIZACION INTERNACIONAL DE COMERCIO ? podría comenzar a desempeñar el papel que se requiere en el comercio mundial.

Otros asuntos importantes se refieren a los procedimientos adoptados por esos cuerpos, el método de las enormes conferencias ocasionales de la UNCTAD que son las únicas que tienen el poder final para establecer normas, son reuniones multitudinarias le comités y de la junta y los cuerpos subsidiarios sólo pueden aplicar resoluciones y decisiones previas de la conferencia y los que sostienen que poseen existencia más independiente, realza al máximo las confrontaciones y minimiza los acuerdos de término medio, haciendo que se acumulen esperanzas excesivas para cada conferecia, donde se espera que se resolverán todos los problemas, de modo que las ilusiones se ven inevitablemente traicionadas.

Pudiera ser más adecuado, con el fin de que no hubiera una agenda bien definida y que se pudieran movilizar las presiones públicas en pro del progreso en cualquier campo dado, en la actualidad, el número de temas se deben de analizar es tan grande de que no hay ninguna presión dirigida de manera hacia las concesiones en cualquier campo dado y en cualquier momento.

Los procedimientos del GATT se podrían mejorar también, en lugar de la sucesión de "RONDAS" , a intervalos prolongados de tiempo, concentradas en los aranceles se necesitan esfuerzos para enfrentarse a temas particulares incluyendo los tipos de barreras que no se abordaron adecuadamente en el pasado, la protección agrícola (lo que constituye un tema importante de análisis en la nueva ronda comercial que se inició en 1975), los impuestos de consumo y sobre la renta verbigracia, el café, el té y otros productos de los países en desarrollo, las clasificaciones aduanales y otras barreras no arancelarias donde, con frecuencia se requieran normas internacionales verbigracia, de controles de la contaminación y las restricciones de cuotas que quedan, quizá se requiera una revisión de la maquinaria de negociación del GATT para permitir a los países en desarrollo negociar en condiciones de mayor igualdad en las negociaciones bilaterales, esas naciones tienen individualmente poco que ofrecer, puesto que cada mercado es tan pequeño para los países ricos interesados, esta desventaja puede reducirse si las negociaciones tienen lugar en grupos, cada uno de ellos con intereses en productos particulares.

La regulación internacional para obtener un comercio más libre, fomentando la eliminación de restricciones de protección, se ha logrado a medias.

Sin embargo, sus beneficios están concentrados entre los países ricos que pueden sacar más provecho de ella, de esa forma, en la actualidad, tanto en el GATT como en la UNCTAD pueden necesitar hacer un mayor hincapié en las medidas de creación de un comercio más justo o sea sobre todo, ayudando a incrementar el comercio de los países en desarrollo.

Al disminuir la importancia de los productos primarios y la elevación del desempleo en los países pobres, esto implicaría más mercados abiertos para sus productos manufacturados, en la actualidad con las tres cuartas partes de la población mundial, cuentan no sólo 67 de este comercio.

Un buen método sería algún tipo de establecimiento de normas, verbigracia, los cuerpos internacionales podrían establecer un programa de tiempo en el que los países ricos eliminaran progresivamente las barreras contra esas exportaciones, en especial, esto reduciría la protección contra artículos elaborados y semielaborados, la protección de este tipo, que impide realmente que un país en desarrollo establezca las industrias, más apropiadas para sus propios materiales.

El patrón de preferencia generalizado, necesita también ampliaciones y mejoramientos, en la actualidad, los países ricos han ofrecido preferencias principalmente en los campos en los que sus propias industrias no se ven gravemente amenazadas, el patrón debe extenderse para cubrir los textiles, el calzado, los productos elaborados y otras exportaciones similares, que son esenciales para los países más pobres, con el fin de poder constituir industrias viables.

Lo que se requiere en realidad es un índice de liberalización, con metas específicas de reducción de aranceles que debe de alcanzar cada país a medida que aumentan sus ingresos nacionales, y un sistema de vigilancia multilateral para asegurarse de que los gobiernos cumplan con sus obligaciones a este respecto.

Un sistema comercial más justo para los países pobre, necesitará reducir también la protección agrícola, en este caso, la liberalización exige una disposición para enfrentarse a grandes agitaciones sociales, una reducción en el número de personas dedicadas a la agricultura.

Sería una prueba importante de la eficacia del GATT en este campo el ver hasta qué punto maneja vigorosamente este problema, ahora, que en parte entre las naciones ricas se han eliminado ya los aranceles industriales, exige también la necesidad de enfrentarse a otras formas de subsidio y discriminaciones en las compras de gobiernos, derechos compensadores y otras barreras no arancelarias similares, que con frecuencia, perjudican de modo especial a los países pobres, también en este caso se necesita un sistema de vigilancia multilateral continua para tomar en consideración el desempleo.

Finalmente, se necesita un sistema para la estabilización de las utilidades de los productos primarios, esos acuerdos son tan necesarios, desde el punto de vista internacional, como los patrones de respaldo a los precios de los agricultores que se utilizan universalmente al interior de las naciones. Sin embargo, los programas de financiamiento complementarios y compensatorios pueden desempeñar un papel importante en este caso que los

acuerdos sobre productos al estilo antiguo, el acuerdo LOME DE LA CEE representa un buen patrón de ese tipo.

Otro medio de enfrentarse al problema es mediante la ayuda de la diversificación, como el ACUERDO INTERNACIONAL DEL CAFE, el BANCO MUNDIAL y el F.M.I. podrían ayudar al financiamiento de existencias internacionales y nacionales de reserva.

El Banco ha aceptado ya tomar en consideración las peticiones del financiamiento de esas reservas, también podría contribuirse a las investigaciones sobre usos nuevos de algunos materiales en particular, como lo ha hecho ya el BANCO MUNDIAL.

Desde el punto de vista institucional, puede requerirse quizá una mejor división del trabajo entre la UNCTAD y la F.A.O. en este campo.

LA UNCTAD proporciona el foro de confrontación entre los grupos de intereses amplios y enfoca la atención mundial en temas específicos.

EL GATT ofrece una estructura para negociaciones serias sobre esos temas, por parte de naciones individuales.

Cada vez más la UNCTAD puede preparar el menú para el GATT, lo que falta todavía es una integración adecuada entre las dos organizaciones, equipadas con la maquinaria apropiada y técnicas correctas, podrían lograr más avances en el fomento de un comercio mundial más justo y libre.

(GATT) EL ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES Y COMERCIO

(UNCTAD) CONFERENCIA DE LA O.N.U. SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

ESTRUCTURA

La estructura de las dos organizaciones, cada una de las cuales trabaja casi en forma independiente:

Subrayan la división y las diferencias que existen entre ellas.

Tanto el GATT como la UNCTAD tienen secretarías permanentes en Ginebra, cada una bajo su propio Secretario General.

EL GATT tiene un personal relativamente pequeño de un poco más de 100 empleados, incluyendo a quienes trabajan en el Centro de Comercio Internacional, se trata de un acuerdo más que de una organización puesto que es un tratado internacional que estipula normas comerciales aceptadas por las naciones que representan la mayor parte del comercio mundial, con el fin de reducir las barreras comerciales.

No tiene asamblea, como las dependencias especializadas, y sus sesiones plenarias son las conferencias de negociaciones propiamente dichas, sin embargo, todas las partes contractuales se reúnen una vez al año en Ginebra y toman en consideración la situación comercial y arancelaria en general, así como también la situación prevista para el futuro.

El Consejo de Representantes que se consideraba sería un cuerpo más permanente, se reúne unas ocho veces al año, de manera muy breve, para analizar los asuntos cotidianos, en gran parte, la organización está dirigida por la Secretaría.

De todos modos, hay cierto número de comités que se reúnen en forma continua, el más antiguo es el COMITE DE COMERCIO Y DESARROLLO, que en la actualidad no se encuentra muy activo, se estableció originalmente para tomar en consideración los problemas especiales de los países en desarrollo y ha establecido un Comité de Negociaciones Comerciales de los países en desarrollo para aplicar esa idea.

Sin embargo, la tarea principal del comité es la aplicación de la cuarta parte del GATT que contiene los compromisos de las naciones desarrolladas para extender el comercio de las menos desarrolladas.

Ha habido negociaciones sobre este asunto al interior del Comité y se han emprendido estudios especializados, pero su programa de trabajo es un duplicado aproximado del de la UNCTAD y es difícil no considerar que el comité al menos en parte, es la respuesta dada por los países ricos a la mencionada organización.

Hay otros dos comités que se establecieron al final de la Ronda Kennedy:

- 1) Un Comité sobre Productos Industriales.
- 2) Un Comité sobre la Agricultura.

Han estado tomando en consideración los avances de la liberalización en esos dos campos, aun cuando hasta la fecha no han propuesto todavía ninguna medida espectacular, hay otros comités verbigracia, sobre la balanza de pagos y las restricciones de importaciones, existen también grupos de trabajo que se ocupan de diversos temas especiales.

En esa forma el GATT, es una figura activa, técnica y en general, en un plano más bajo.

LA UNCTAD se parece más a una organización política, su órgano principal, como lo implica su nombre, es la conferencia periódica que tiene lugar cada tres o cuatro años, se trata de reuniones muy importantes, con grandes delegaciones de casi todos los países y que, por lo común duran de dos a tres meses. Las actividades intermedias las supervisa la Junta que cuenta con 55 miembros escogidos sobre la base de la distribución geográfica: 31 escaños para los países en desarrollo, 18 para los principales estados comerciales y las naciones más desarrolladas y seis para el grupo soviético.

Esa junta se reúne una o dos veces al año y supervisa las actividades generales de la organización y la aplicación de decisiones de la conferencia.

Puesto que es tan grande y se enfrenta a tantas divisiones políticas, no ha resultado un cuerpo eficiente de supervisión.

La mayor parte del trabajo la realiza un cuerpo subsidiario. La UNCTAD tiene cuatro comités principales:

1) Productos básicos, comparte este campo con la F.A.O.

- 2) **Productos manufacturados.**
- 3) **Financiamiento comercial.**
- 4) **Embarques.**

En general, esos comités se reúnen una vez al año, a veces con mayor frecuencia.

En la actualidad se han abierto a la pertenencia como miembros de todos los países interesados y cuenta cada uno de ellos, con cerca de 70 miembros, hay grupos y comités adicionales sobre comercio del Este con el Oeste, la transferencia de tecnología, la mayor parte de los trabajos más útiles de la UNCTAD se revisa en esos grupos de expertos y comités especializados.

En cierto sentido las dos organizaciones son foros de negociaciones multilaterales, sin embargo, mientras el GATT es una organización de negociaciones, la UNCTAD es más bien de confrontaciones.

El GATT conduce a acuerdos definidos que contienen obligaciones específicas, y la UNCTAD a resoluciones generales y exigencias que con frecuencia, no tienen resultados bien definidos, su procedimiento especial de conciliación en el que no se toma ninguna votación durante cierto período específico de tiempo por lo común seis meses, para permitir que se realicen negociaciones, se ha utilizado muy poco en la práctica y no ha producido ningún acuerdo muy importante, la UNCTAD tiene valor como grupo de presión para impulsar ciertas causas particulares, pero todavía no ha tenido mucho éxito para lograr que se llegue a acuerdos importantes entre los gobiernos excepto en relación a las preferencias generalizadas.

El grupo de miembros de los dos cuerpos es también totalmente diferente, cerca de 80 países son partes contractuales del GATT aún cuando hay también 15 miembros asociados de diferentes tipos, por su parte la UNCTAD tiene 139 miembros todos los cuales pertenecen a la O.N.U. o alguna de sus dependencias y por ende la proporción de países en desarrollo es mucho mayor. LA UNCTAD Y EL GATT tienen una institución conjunta si se trata del Centro de Comercio Internacional de Ginebra, lanzado originalmente por el GATT en 1964, se situó sobre bases conjuntas después de que la O.N.U. inició un programa de promoción de exportaciones de las naciones unidas para ayudar a los países en desarrollo, esto quiere decir que el GATT puede disponer de fondos del P.D.N.U. mientras que la UNCTAD se ocupa de trabajos de desarrollo real más que de simples debates, el centro proporciona información sobre mercados que pueden resultar interesantes para las naciones en desarrollo, el plan de investigaciones sobre las mercancías dadas, hace recomendación sobre campañas y técnicas de mercados y proporciona información sobre márgenes y costos de transporte, también contribuye a adiestrar a individuos de los países en desarrollo en el fomento de las exportaciones, envía misiones a esos países, imparte cursos tanto en Ginebra como en otros lugares y publica cierto número de obras sobre técnicas de fomento de las exportaciones.

Además de estos dos cuerpos principales, la O.N.U. toma también en consideración los asuntos comerciales en el Segundo Comité de la Asamblea y en el ECOSOC.

Ha habido ciertas batallas fuertes entre el ECOSOC Y la UNCTAD y sus secretarías sobre la coordinación del comercio y desarrollo, por la que tienen responsabilidades las dos organizaciones, los países ricos están asociados

también en la OCDE, que analiza los problemas económicos de ese grupo y se ocupa de asuntos comerciales.

La responsabilidad por el comercio dentro del sistema internacional está extremadamente dispersa, se trata de uno de los únicos campos de actividades en el que participan activamente en forma simultánea dos organizaciones intergubernamentales importantes, que se dedican a veces exactamente a los mismos aspectos del tema.

Esto conduce a conflictos y a rivalidades.

Existen contrastes fuertes entre los dos, tanto en lo que se refiere a sus métodos como a su estilo.

En general, el GATT conserva las tradiciones de la diplomacia internacional de estilo antiguo : Las negociaciones son todavía esencialmente bilaterales, aun cuando tengan que ver con una estructura multilateral y tienen como fin conducir a compromisos muy específicos.

En la UNCTAD gran parte de las negociaciones se hacen entre grupos, este sistema está incluido en la estructura en forma más plena que en cualquier otra organización internacional, incluyendo a la O.N.U. propiamente dicha.

Un buen ejemplo es de que la secretaría presta servicios para las reuniones de grupo de los 77 (esto está incluido en la resolución de establecimiento de la UNCTAD).

Los tres grupos principales son:

El A llamado Grupo de los 77, en la actualidad tiene 100 miembros.

El grupo B que representa a los países occidentales desarrollados.

El grupo D que representa al bloque comunista.

Las negociaciones son tanto formales como extraoficiales. Por supuesto no son homogéneas, existen muchas divisiones en ciertos asuntos.

El grupo de los 77 se divide más entre los países poco y menos desarrollados .

La UNCTAD comparte una falla con la mayoría de los otros cuerpos de la O.N.U. la dispersión demasiado grande de sus energías y sus recursos sobre una gama muy amplia de temas y actividades, esto refleja, en parte; la necesidad de satisfacer una amplia variedad de intereses entre los miembros y por la tendencia de todas las organizaciones internacionales a la proliferación de nuevos comités en todo momento, creyendo que ésto, por sí mismo, hará que se resuelvan problemas, para que la UNCTAD se haga más eficaz, se necesitará un mayor control a este respecto.

Otro problema todavía más grave de organización es de la división de la Secretaria de la O.N.U., lo que produce ciertas fricciones entre ellos.

Por otra parte el GATT podría tener una mayor diversidad para poder conservar la confianza de los países pobres, debe asegurarse de que sus procedimientos eficientes se utilicen de manera más sistemática para enfrentarse a sus problemas así como también a los que interesan a los

desarrollados, o sea tratar de abordar algunos de esos temas en el GATT y en la UNCTAD ejerciendo presiones en ese foro.

ORGANISMOS INTERNACIONALES

5.2 O.C.M.I. (O.M.I.)

4) ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA INTERNACIONAL (O.M.I.)

Es un mecanismo de información técnica sobre transporte marítimo y seguridad en el mar.

La navegación es uno de los campos en donde la cooperación internacional entre los gobiernos está menos desarrollada, es por esto que estos problemas han sido tratados por conferencias diplomáticas, ad - hoc, por medidas legislativas o administrativas uniformes en los países marítimos importantes, o por la acción conjunta de navieras privadas.

La necesidad de establecer reglas uniformes para el tráfico en el mar fue subsanada por legislaciones nacionales, tomado como modelo el Acta de Navegación Mercante Británica de 1862, sin base en ningún instrumento jurídico internacional.

Sobre otras materias referentes a la seguridad de la vida humana en el mar, existen convenios (1914 revisado en 1929 1948 y 1960) y un convenio de línea de carga que se concluyó en 1930.

Especialmente por iniciativa del Comité Marítimo Internacional, se han celebrado convenios sobre materias tales como la responsabilidad por daños causados por choques de mar (1910), la jurisdicción penal con respecto a accidentes (1952), el transporte marítimo de productos (1924) y de pasajeros (1957), y la limitación de la responsabilidad de los propietarios de los barcos (1924 revisado en 1957).

La estructura institucional de la organización se ajusta al modelo de Organ.

A) FINALIDADES DE LA ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA

Las finalidades son:

- 1) Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas, y 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 la seguridad marítima y a la eficiencia de la navegación ⁽⁸³⁾.
- 2) Promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio internacional sin discriminación.
- 3) Tomar medidas para la consideración por la organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de la empresa de navegación marítima.

- 4) Tomar medidas para la consideración de la organización de todas las cuestiones relativas a la navegación marítima que pueden serle sometidas por cualquier organismo especializado de las Naciones Unidas.
- 5) Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la organización.

B) FUNCIONES

Las funciones de la Organización serán consultivas y de asesoramiento, y además:

- 1) Preparar proyectos de convenciones, acuerdos u otros, instrumentos apropiados y recomendarlos a los Gobiernos y a las organizaciones intergubernamentales.
- 2) Convocar las conferencias que estime necesarias.
- 3) Establecer un sistema de consulta entre los miembros y de intercambio de información entre los Gobiernos.
- 4) Formular recomendaciones respecto a las cuestiones vinculadas que puedan serle sometidas por los miembros de cualquier organización intergubernamental o por cualquier Institución especializada de Naciones Unidas que sean sometidas a su consideración.
- 5) En aquellos asuntos, que estime susceptibles de ser resueltos mediante los procedimientos normales de la navegación, comercio internacional, la

organización recomendará que así proceda, cuando en opinión de la organización cualquier asunto referente a desleales de la empresa de navegación marítima no sea susceptible de ser resuelto por procedimientos normales de la navegación comercial internacional , o en el caso de haberse comprobado esa imposibilidad siempre y cuando el asunto haya sido previamente objeto de negociación directa entre los miembros interesados, la organización procederá a su consideración.

C) MIEMBROS

Todo Estado puede ser miembro de la organización, los miembros de las Naciones Unidas pueden ser miembros de la organización adhiriéndose a la presente convención (Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, celebrada en Ginebra el 19 de febrero de 1948).

Todo Estado que no tenga derecho a ser miembro, podrá solicitar su incorporación en tal carácter por intermedio del Secretario General de la organización, así como el territorio o grupo de territorios representado por un miembro que tenga a su cargo las relaciones internacionales de esa demarcación o por las Naciones Unidas puede formar parte de la Organización.

Todo miembro asociado tendrá los derechos y las obligaciones que la presente convención reconoce a un miembro de la organización, excepto el derecho de voto en la asamblea y el de ser elegido miembro del Consejo o del Comité de Seguridad Marítima, y con estas limitaciones, la palabra miembro debe considerarse como incluyendo a los miembros asociados, salvo disposición contraria a su texto.

D) ORGANISMOS

La organización cuenta con:

- A) Una Asamblea.
- B) Un Consejo.
- C) Un Comité de seguridad marítima.
- D) Todos los organismos auxiliares que la organización crea convenientes en cualquier momento.
- E) Una Secretaría.

1) LA ASAMBLEA Y SUS FUNCIONES

Estará constituida por todos los miembros.

La Asamblea se reunirá en sesión ordinaria una vez cada dos años, las sesiones extraordinarias de la misma se celebrarán con un preaviso de 60 días, siempre que un tercio del número de miembros haya notificado al Secretario General que desea que se celebre una reunión o en cualquier momento si el Consejo lo estima necesario igualmente con un preaviso de 60 días.

La mayoría de los miembros excluyendo a los miembros asociados constituirán quórum para las reuniones de la Asamblea.

FUNCIONES DE LA ASAMBLEA

- A) Elegir entre sus miembros (Excepto a los miembros asociados), en cada reunión ordinaria un Presidente, y dos Vicepresidentes, que permanecerán en funciones hasta la reunión ordinaria siguiente.**

- B) Elegir su propio reglamento.**

- C) Establecer los organismos auxiliares temporales o si el Consejo lo recomienda.**

- D) Elegir a los miembros que han de estar representados en el Consejo y en el Comité de Seguridad Marítima.**

- E) Recibir y examinar los informes del Consejo y resolver todo asunto que le haya sido sometido por el mismo.**

- F) Votar el presupuesto y establecer el funcionamiento financiero de la organización.**

- G) Revisar los gastos y aprobar la cuenta de la Organización.**

- H) Recomendar a los miembros la adopción de reglamentaciones relativas a la seguridad marítima o enmiendas a tales reglamentaciones que le someta el Comité de Seguridad Marítima por medio del Consejo.**

l) Remitir al Consejo para su examen o decisión cualquier asunto comprendido en las finalidades de la Organización, excepto la función de hacer recomendaciones previstas en el anterior inciso.

2) EL CONSEJO

El Consejo está integrado por 16 miembros distribuidos de la siguiente forma:

A) Seis serán los Gobiernos de los países con mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales.

B) Seis serán los Gobiernos de otros países con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional.

C) Dos serán elegidos por la Asamblea, entre los Gobiernos de los países que tengan intereses sustanciales en el comercio marítimo internacional.

Los miembros representados en el Consejo continuarán sus funciones hasta la clausura de la reunión ordinaria siguiente de la Asamblea, los miembros son susceptibles de reelección.

El Consejo designará su Presidente y establecerá su propio reglamento a excepción de lo previsto en otra forma en la presente Convención:

A) Doce miembros del Consejo constituirán quórum.

B) El Consejo se reunirá tan frecuentemente como sea necesario para el eficiente desempeño de sus funciones, por convocatoria de su Presidente o a petición por lo menos de cuatro de sus miembros, practicada con un preaviso de un mes, se reunirán en el lugar que estimen conveniente.

El Consejo invitará a todo miembro a participar, sin derecho a voto, en las liberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular para el mismo.

El Consejo recibirá las recomendaciones e informes del Comité de Seguridad Marítima y lo transmitirá a la Asamblea y si ella no estuviere en sesión, a los miembros para su información acompañándolos con sus comentarios y recomendaciones.

El Consejo con aprobación de la Asamblea, nombrará al Secretario General, el Consejo tomará las disposiciones para la designación de todo otro personal que pueda ser necesario y fijará los plazos y condiciones de empleo del Secretario General y del personal los que deberán ajustarse a las disposiciones establecidas por las Naciones Unidas y sus organismos especializados.

El Consejo elevará un informe a la Asamblea en cada sesión ordinaria sobre los trabajos realizados por la Organización

El Consejo someterá a la Asamblea, el presupuesto y el estado de cuenta de la Organización

El Consejo podrá concertar Acuerdos o Convenios referentes a las relaciones de la Organización con otras organizaciones.

3) EL COMITE DE SEGURIDAD MARITIMA

El Comité de Seguridad Marítima se compondrá de catorce miembros, elegidos por la Asamblea entre los Gobiernos de los países que tengan un interés importante en las cuestiones de seguridad marítima, de los cuales ocho por lo menos deberán ser aquellos países que posean las flotas mercantes más importantes: los demás serán elegidos de forma que se asegure una representación adecuada por una parte, a los Gobiernos de los otros países con importantes intereses en las cuestiones de seguridad marítima, tales como los países de mayor área geográfica.

Los Miembros del Comité de Seguridad Marítima serán elegidos por período de cuatro años y son susceptibles de reelección.

El Comité de Seguridad Marítima deberá examinar todas las cuestiones que sean propias de la competencia de la Organización y concernientes a la ayuda de la navegación, construcción y alistamiento de buques, en la medida en que interesen a la seguridad, destinado a prevenir colisiones en el mar, manipulación de carga peligrosa, reglamentaciones de la seguridad, informes hidrográficos, diarios de abordaje y documentos que interesen a la navegación marítima, encuesta sobre accidentes marítimos, salvamento de bienes y de personas así como todas las cuestiones que tengan relación directa con la seguridad marítima.

El Comité de Seguridad Marítima establecerá un sistema para cumplir con las obligaciones que le asigne la presente Convención o la Asamblea, y deberá dicho Comité mantener las relaciones con los demás organismos intergubernamentales que se ocupen de transporte y comunicaciones, susceptibles de ayudar a la Organización y alcanzar sus propósitos, tales como facilitar el salvamento, la coordinación de actividades en materia de navegación marítima, aviación, telecomunicaciones y meteorología.

El Comité de Seguridad Marítima, por medio del Consejo deberá:

- 1) Someter en cada reunión ordinaria de la Asamblea las propuestas formuladas por los miembros relativas a reglamentaciones de seguridad o de enmiendas a las mismas ya existentes con sus comentarios o recomendaciones.**
- 2) Informar a la Asamblea sobre los trabajos que haya realizado a partir de la última sesión ordinaria de la misma.**

El Comité de Seguridad Marítima se reunirá una vez por año, y en cualquier momento en que cinco de sus miembros lo soliciten, el Comité elegirá sus Autoridades anualmente y establecerá su reglamento, la mayoría de sus miembros constituirá un quórum.

El Comité de Seguridad Marítima invitará a todo miembro a participar sin derecho a voto en sus deliberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular en la misma.

4) LA SECRETARÍA

La Secretaría estará integrada por el Secretario General, un Secretario del Comité de Seguridad Marítima y el personal que puede requerir la Organización.

El Secretario General es el más alto funcionario de la Organización y conforme a lo dispuesto por esta Convención.

La Secretaría mantendrá al día todos los archivos necesarios para el eficiente cumplimiento de las tareas de la Organización y preparará, recopilará y distribuirá las notas, documentos, órdenes del día, actas e informes útiles para la labor de la Asamblea, del Consejo, del Comité de Seguridad Marítima y aquellos órganos auxiliares que la Organización puede crear. El Secretario General, preparará y someterá al Consejo las cuentas anuales y un proyecto de presupuesto bienal, indicando separadamente, las previsiones correspondientes a cada año.

El Secretario General mantendrá informados a los miembros sobre toda la actividad de la Organización, todo miembro podrá designar uno o más representantes con el objeto de mantenerse en comunicación con el Secretario General.

En el desempeño de sus obligaciones, el Secretario General y el personal no solicitarán ni recibirán instrucciones de ningún Gobierno, ni de ninguna Autoridad ajena a la Organización, se abstendrán de todo acto incompatible con su situación de funcionarios internacionales.

Cada miembro de la Organización por su parte, se compromete a respetar el carácter exclusivamente internacional de las funciones del Secretario General y del personal, y no tratará de influenciarlos en el cumplimiento de la misma.

El Secretario General desempeñará cualesquiera otras funciones que pueden serle confiadas por la presente Convención, la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima.

5) FINANZAS

Cada miembro tendrá a su cargo los emolumentos gastos de traslado y otros de la propia delegación a la Asamblea y de sus representantes en el Consejo, el Comité de Seguridad Marítima, así como los demás Comités y demás organismos auxiliares.

El Consejo examinará los estados de cuenta y el proyecto del presupuesto establecidos por el Secretario General y los someterá a la Asamblea, acompañados de sus comentarios y recomendaciones.

Salvo un acuerdo al respecto entre la Organización y la Organización de las Naciones Unidas, la Asamblea teniendo en cuenta las proposiciones del Consejo a este respecto, prorrateará el importe de los gastos entre todos los miembros de acuerdo con una escala que será fijada por ella.

Cualquier miembro que no cumpla sus obligaciones financieras con la Organización en el plazo de un año, a contar de la fecha del vencimiento de

dichas obligaciones no tendrá derecho a voto en la Asamblea, a su juicio, lo exima de esta exposición.

5) EL VOTO

Las siguientes disposiciones se aplicarán a las votaciones en la Asamblea, el Consejo y el Comité de Seguridad Marítima:

- A) Cada Miembro tendrá un voto.

- B) Salvo en los casos en que disponga diferentemente en la presente Convención, o un acuerdo internacional que confiera atribuciones a la Asamblea, al Consejo o al Comité de Seguridad Marítima, las decisiones de estos organismos serán tomadas por mayoría de los miembros presentes y votantes, las decisiones en que se requiera una mayoría de dos tercios de votos, serán tomados por una mayoría de dos tercios de los miembros presentes.

La expresión de "MIEMBROS PRESENTES Y VOTANTES", significa miembros presentes y que emitan un voto afirmativo o negativo, los miembros que se abstengan son considerados como no votantes.

6) SEDE DE LA ORGANIZACION

La Sede de la Organización será establecida en Londres.

La Asamblea podrá, por el voto de la mayoría de dos tercios establecer, si fuere necesario, la Sede de la Organización en otro lugar.

La Asamblea podrá, si el Consejo juzgase necesario, reunirse en un lugar diferente de la Sede.

7) RELACIONES CON LAS NACIONES UNIDAS Y OTRAS ORGANIZACIONES

La Organización está vinculada a la Organización de Naciones Unidas, de acuerdo con el artículo 57 de la Carta de las Naciones Unidas, a título de organismo especializado en materia de navegación marítima, las relaciones se establecerán por un acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas en virtud del artículo 63 de la Carta.

La Organización colabora con cualquiera de los organismos especializados de las Naciones Unidas en todo asunto que pueda ser de interés común para la Organización y para dicho organismo interesado.

La organización podrá en todo asunto comprendido en la esfera de sus finalidades, celebrar los acuerdos adecuados para consulta y colaboración con las organizaciones internacionales no gubernamentales.

Sujeto a la aprobación de la Asamblea resuelta por mayoría de dos tercios de votos, la Organización podrá tomar a su cargo de cualquier otra organización internacional gubernamental, aquellas funciones o recursos y obligaciones que estén dentro de las finalidades de la Organización y puedan ser transferidos a la misma en virtud de convenios internacionales convenidos por Autoridades competentes de las organizaciones interesadas.

8) CAPACIDAD JURIDICA, PRIVILEGIOS E INMUNIDADES

La capacidad jurídica, privilegios e inmunidades que sean reconocidos por la Organización o vinculados a ella serán regidos por la Convención General de Privilegios e Inmunidades de los Organismos Especializados aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 21 de noviembre de 1947.

9) ENMIENDAS

Las enmiendas serán adoptadas de anticipación a su consideración por la Asamblea, por la mayoría de dos tercios de votos incluyendo en ellos la de la mayoría de los miembros representados en el Consejo. Dos meses después de su aceptación por dos tercios de los miembros de la Organización excepto la de los miembros asociados, la enmienda entrará en vigor para todos los miembros, con excepción de aquellos que con anterioridad a su entrada en vigor, hicieran una declaración que no aceptaba dicha enmienda.

Toda enmienda adoptada será depositada ante el Secretario General de Naciones Unidas, y quien enviará copia a todos los miembros.

Las declaraciones deberán ser comunicadas por Instrumenti al Secretario General para su depósito ante el Secretario General de las Naciones Unidas. El Secretario General notificará a los miembros del recibo de dicho instrumento y de la fecha en la cual la enmienda entrará en vigor.

10) INTERPRETACION

Toda cuestión o diferencia que pudiera surgir acerca de la interpretación o aplicación serán sometidas a la Asamblea para su solución, toda cuestión legal que no pueda ser resuelta será sometida por la Organización a la Corte Internacional de Justicia.

Las NACIONES UNIDAS están autorizadas a efectuar el registro de la Convención tan pronto entre en vigor (Fue firmada en Ginebra en marzo de 1948).

El texto inglés fue firmado por:

Afganistán, Albania, Argentina, Austria, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, URSS, Canadá, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Dinamarca, República Dominicana, Ecuador, Egipto, El Salvador, Etiopía, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Haití, Honduras, Hungría, Islandia, India, Irán, Irak, Irlanda, Italia, Líbano, Liberia, Luxemburgo, México, Holanda, Perú, Nueva Zelandia, Nicaragua, Noruega, Pakistán, Panamá, Paraguay, Filipinas, Polonia, Portugal, Rumania, Arabia Saudita, Siam, Suecia, Suiza, Siria, Transjordania, Turquía, Unión Sudafricana, Reino de la Gran Bretaña, Irlanda del Norte, Estados Unidos de América, URUGUAY, Venezuela, Yemen, Yugoslavia, República Socialista Soviética de Bielorrusia.

Se compone de una Asamblea, un Consejo y una Comisión de Seguridad Marítima además de ciertos órganos subsidiarios y una Secretaría.

La Sede de la Organización se encuentra en Londres.

Es una característica de la O.C.M.I. el no tener poderes de supervisión, el objeto de sus funciones es de consulta y los Estados miembros no tienen obligación legal de seguir las recomendaciones adoptadas por la Organización.

Se han celebrado conferencias para la adopción de convenios relativos a la seguridad de la navegación y temas técnicos como la mediación del tonelaje y prevención de la contaminación en el mar.

Lo que antes se consideraba en conferencias diplomáticas ad-hoc, ahora es tratado dentro del marco institucional de la Organización.

Debe recordarse que otro objetivo de la Organización es la supresión de medidas discriminatorias (diferentes a las medidas protectoras de los navieros nacionales), la supresión de restricciones innecesarias por parte de los gobiernos que afectan la navegación internacional, así como la práctica desleal por parte de empresas navieras.

La Organización no ha interferido de ninguna manera en las llamadas conferencias navieras.

Como consecuencia del principio de libre acceso a puertos marítimos, tales acuerdos no están sujetos a la aprobación de los países interesados y es problemático precisar hasta qué punto esas conferencias navieras caen dentro de la competencia de las autoridades nacionales en el ámbito de las prácticas comerciales.

11) LA ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD (O.M.S.)

Se propone mejorar la salud física y mental a través de la cooperación internacional, ayuda en campañas para la erradicación de enfermedades como: El paludismo y la tuberculosis, y coordina esfuerzos para impedir que se triangulen las epidemias, promueve la investigación médica internacional.

Los pasos decisivos fueron el establecimiento de dos instituciones permanentes: La Oficina Sanitaria Panamericana en 1902 y la Oficina Internacional de Higiene Pública, en París en 1907.

La oficina de París fue puesta bajo la dirección de un comité permanente, compuesto por un representante de cada Estado participante, sus funciones eran suministrar informaciones a los gobiernos sobre enfermedades e infecciones y sobre las medidas tomadas para combatirlas, proponer revisiones a las Convenciones Sanitarias Internacionales para mantenerlas al día y actuar como órgano consultivo en relación con la interpretación y aplicación de estas convenciones.

Dicha oficina continuó su existencia independiente, incluso después de la constitución de una Organización de la Salud dentro del marco estructural de la Liga de las Naciones, esta última organización se ocupó de la recolección e intercambio de informaciones relativas a la salud pública, estudio de enfermedades, nutrición y el establecimiento de patrones biológicos.

El fin de la Segunda Guerra Mundial, creó una necesidad de trabajos de beneficencia social internacional con la inclusión de la asistencia médica, la administración de socorro y rehabilitación de las Naciones Unidas realizó

importantes trabajos en este campo, no sólo prestando ayuda a los gobiernos, sino también directamente como agencia ejecutiva. Al mismo tiempo había urgencia de reorganizar la cooperación internacional en materia de salud sobre bases permanentes y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, en su primera sesión de 1946, decidió convocar una Conferencia Internacional de la Salud.

La Conferencia se reunió en Nueva York el mismo año y adoptó la Constitución de la organización Mundial de la Salud. La Constitución entró en vigor en 1948 y la ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD fue reconocida como organismo especializado de las Naciones Unidas. Asumió las funciones de la Oficina de París que dejó de existir.

Todos los Estados independientes pueden ser miembros, los territorios que no son totalmente soberanos pueden ser admitidos como miembros asociados. Sus representantes deberán ser expertos en salud pública y elegidos por la población local.

La Organización Mundial de la Salud se conforma según el esquema estructural de los organismos especializados.

Hay una Asamblea que se reúne anualmente, compuesta por delegados de todos los Estados miembros y cada delegación tiene un voto.

Es expresamente requerido que los delegados sean personas especialmente calificadas en el campo de la salud y que con preferencia representen a la administración de Salud Pública Nacional de cada Estado miembro, existe además, un Consejo Ejecutivo compuesto por representantes

de veinticuatro Estados miembros, elegidos para tres años por la Asamblea, y una Secretaría encabezada por un Director General.

En mayor medida que otros organismos especializados, la O.M.S. se basa en la cooperación regional dentro del marco global de la institución, con el consentimiento de una mayoría de los Estados miembros situados dentro de una zona geográfica, la Asamblea puede establecer una institución regional para atender las necesidades especiales de cada zona, cada una de esas instituciones regionales consta de un comité regional compuesto por los representantes miembros y de los miembros asociados dentro de la zona y una oficina regional, sus funciones principales son establecer una política en materias de carácter exclusivamente regional y ejercer funciones que le hayan sido delegadas por la Administración Central. Las funciones consultiva y de ayuda a los Estados miembros son algunas de las que han sido delegadas.

La Oficina Sanitaria Panamericana se ha integrado como una organización regional de la O.M.S. y se han establecido otras distintas.

A) DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

La naturaleza de las funciones ejercidas por la O.M.S. es tal que la coordinación y la cooperación voluntaria juegan un papel predominante, estas funciones no requieren que los Estados miembros contraigan obligaciones legales entre ellos o con respecto a la Organización fuera de su contribución financiera ordinaria, esto es aplicable a la promoción y ayuda para la investigación médica, el intercambio de conocimientos científicos, el asesoramiento y ayuda a las autoridades nacionales para combatir enfermedades y organizar servicios de salud pública.

Con respecto a las funciones reguladoras, la constitución prevé varios procedimientos, uno es similar al de la O.I.T. para la adopción de convenciones o acuerdos internacionales, se necesita una mayoría de los dos tercios de votos de la Asamblea.

Dentro de un período de dieciocho meses, cada gobierno debe de resolver sobre la aceptación de la convención o acuerdo, que entran en vigor en los Estados después de su aceptación.

Un gobierno que no acepte la convención debe de explicar el porqué.

Sin embargo, este procedimiento juega un papel insignificante en la práctica de la O.M.S. ⁽⁸⁴⁾.

Mayor importancia tiene el procedimiento para la adopción de regulaciones, ellas pueden referirse a las siguientes materias:

- 1) Requisitos sanitarios y de cuarentena.
- 2) Nomenclatura de las enfermedades y de las causas de mortalidad.
- 3) Patrones de diagnóstico.
- 4) Patrones de Seguridad.
- 5) Patrones de pureza y potencia de los productos biológicos y farmacéuticos que circulan en el comercio internacional.
- 6) Propaganda y denominación de tales productos.

La regulación dictada por la Asamblea es obligatoria para todos los Estados miembros hayan o no votado a favor de sus representantes quedando subordinadas las regulaciones al derecho del Estado de declarar, dentro de

cierto lapso que rechaza la regulación o que formula alguna reserva con respecto a ciertos puntos, este es un ejemplo importante del tipo de regulaciones tratadas.

Los poderes así conferidos a la Asamblea Mundial de la Salud de legislar para los Estados miembros no se han usado en su totalidad.

Se han establecido patrones para drogas y otras sustancias terapéuticas y se han adoptado una farmacopea internacional, pero no como documentos legalmente obligatorios, sino como pautas para la regulación nacional.

Por otra parte se han dictado regulaciones formalmente obligatorias sobre nomenclatura de enfermedades, heridas y causas de mortalidad (1948), que facilitarán la compilación y publicación de estadísticas de salud en escala mundial, las Regulaciones Sanitarias Internacionales adoptadas en 1951 son otro ejemplo importante.

Tienen el especial e importante efecto legal de abrogar y reemplazar una serie de tratados entre los Estados obligados por ellas, incluyendo la básica Convención Sanitaria de 1926.

Para impedir la desaparición general de las obligaciones previamente existentes en virtud de convenciones anteriores, se establece un procedimiento especial para la formulación de reservas, especialmente ninguna reserva es válida mientras no haya sido aceptada para la Asamblea Mundial de la Salud.

Las Regulaciones Sanitarias Internacionales establecen, con algún detalle, los derechos y las obligaciones de las autoridades nacionales de salud pública con respecto a las medidas de cuarentena que deben tomarse para evitar la propagación de ciertas enfermedades infecciosas.

Disponen que cuando un área local se contamina con alguna de estas enfermedades, la correspondiente autoridad nacional de salud pública deberá notificarlo a la O.M.S. y ésta deberá comunicar toda la información así recibida a las otras autoridades nacionales de la salud pública, las regulaciones no confieren atribuciones especiales a la O.M.S. fuera de esta función de organismos centralizado de información epidemiológica.

B) CONTROL DE LOS NARCOTICOS

Los peligros para la salud y el bienestar humanos inherentes a la afición por las drogas narcóticas han sido reconocidos como materia de preocupación internacional.

La primera convención internacional dirigida a evitar el abuso de las drogas narcóticas se concluyó en La Haya en 1912, y desde entonces se le han sumado una serie de otras convenciones y acuerdos.

Se establecieron varios organismos internacionales de control y las regulaciones internacionales en la materia se hicieron extremadamente complejas, sin que por ello se evitarán los abusos.

En 1948 El Consejo Económico y Social decidió preparar una convención única que reemplazara las convenciones y acuerdos anteriores y que llenara los vacíos de la organización existente.

La Convención de 1912 disponía que las drogas narcóticas debían usarse con fines médicos y científicos exclusivamente:

La producción y la distribución del opio crudo debían estar sometidas a control nacional, y el comercio de narcóticos sólo podía ejercerse con licencias gubernamentales.

Por una Convención de 1925 se creó un Comité Central Permanente del opio.

Debía de estar compuesta por ocho miembros independientes y vigilar el comercio Internacional del opio y de otras drogas narcóticas, sobre bases de la información estadísticas de los gobiernos, por una convención posterior celebrada en 1931 los gobiernos debían presentar estimativos anuales de sus necesidades para fines médicos y científicos, tales estimativos se examinan por un órgano de fiscalización de estupefacientes compuesto por cuatro miembros nombrados por diversos órganos internacionales y se confía al Comité la misión de asegurar a los gobiernos no se excedan de los estimativos de importaciones aprobadas por aquélla, si la información estadística recibida por el Comité indica que se ha producido algún exceso, aquélla debe de informar a las otras partes contratantes, las que entonces tiene la obligación de imponer un embargo sobre las ulteriores importaciones al país en cuestión. En 1936 se realizó una convención para la supresión del tráfico ilícito de drogas peligrosas.

Las partes contratantes asumieron la obligación de imponer penas severas el tráfico ilícito y la jurisdicción penal de los Estados se extendió para abarcar delitos cometidos en el extranjero.

La Convención única sobre Estupefacientes, de 1961, reemplazó a los dos órganos anteriores de control por un Comité Central Permanente de Estupefacientes compuesto por once miembros elegidos por el Consejo Económico y Social con base en méritos personales, tres de los cuales se eligen de una lista propuesta por la O.M.S.

El Comité ejerce funciones más o menos similares a las asignadas a los órganos anteriores por las Convenciones de 1925 y de 1931 en relación con el examen estimativo y el control de comercio internacional de acuerdo con lo aprobado.

El servicio Internacional de la Salud se encuentra quizá hoy en día aproximadamente en la etapa en que estaban los servicios nacionales de la salud de hace cien años.

Existen los inicios de un sistema de comunicaciones de enfermedades contagiosas, algunos servicios de organización simple para el establecimiento de normas, ayuda técnica limitada del centro para el establecimiento de tareas locales de sanidad, programas coordinados de investigaciones y campañas de organización central en contra de algunas amenazas para la salud.

Estos servicios se están extendiendo con rapidez, por ende hay una nueva capa de actividades superponiendo a las de nivel local y nacional, debido a los conocimientos más amplios sobre las condiciones que prevalecen

en otros países, la preocupación por las amenazas contra la salud llega a cubrir también una zona más amplia, por consiguiente en la actualidad los trabajos de la salud pública implican con frecuencia medidas internacionales de sanidad. Las actividades internacionales en el campo de la salud se remontan a más de un siglo, se celebraron Conferencias Sanitarias Internacionales a intervalos a partir de 1851 y se propusieron en ellas reglamentos y convenios internacionales sobre la cuarentena, la colaboración internacional en el campo de la estadística sanitaria se remonta al Primer Congreso Internacional de Estadística de 1853, se celebraron Conferencias Sanitarias Interamericanas a intervalos a partir de 1873 y se creó una Oficina Sanitaria Panamericana en 1902.

En 1908, se estableció una Oficina Internacional de Salud en París.

En 1919 contaba con 31 miembros, reunía y distribuía información proporcionada principalmente por los gobiernos, Verbigracia, sobre la legislación de la salud pública o las epidemias graves, organizó una reunión general una vez al año para debatir problemas amplios de trabajos médicos sin embargo, se trataba principalmente de un centro de documentación más que de un cuerpo que dirigiera servicios prácticos.

Al crearse las ligas de las Naciones después de la Primera Guerra Mundial se consideró dedicar la atención a los problemas sociales internacionales. A pesar de cierta hostilidad se creó una sección especial de la Secretaría que recibió el nombre de Organización de la Salud.

Al principio la O.M.S. se dedicó especialmente a emprender acciones contra las epidemias de la cólera, tifo y otras enfermedades inmediatamente después de la guerra.

Posteriormente la organización extendió sus trabajos al Mediterráneo oriental y al Oriente Medio.

La membresía de la Organización de la Salud no era obligatoria para los miembros de la Liga y en los primeros días sólo pertenecían a ellos doce gobiernos, sin embargo, el tamaño fue aumentando y llegó a incluir a algunas naciones que no eran miembros de la liga, tales como E.U.A., URSS, estableció relaciones estrechas como ministerios de la salud e instituciones médicas en todo el mundo.

En los últimos años de la Liga se hicieron propuestas para ampliar actividades al campo social.

En 1946 se reunió la Conferencia Internacional de la Salud, a la que asistieron representantes de 64 países incluso los países comunistas, se redactó una constitución y se estableció una comisión interina de 18 miembros para la realización de la antigua Organización de la Salud de la Liga, hasta recibir ratificaciones necesarias, estas últimas llegaron para abril de 1948 y surgió la O.M.S. con su central en Ginebra, la nueva organización continuó con establecer normas biológicas internacionales para los medicamentos, se encargó de la responsabilidad de probar drogas narcóticas para determinar si provocaban o no adicción y extendía el sistema de información sobre enfermedades contagiosas que había fundado la Liga.

La O.M.S. redactó nuevas regulaciones sanitarias internacionales que cubrían los viajes por tierra, mar y aire, con un sistema de certificados de vacunación contra la viruela, el cólera y otras enfermedades, este sistema completo reemplazó a los numerosos convenios que regían esos temas y que se habían aplicado previamente. Se establecieron servicios locales de salud.

A mediados de la década de 1950, la O.M.S. comenzó a lanzar campañas concentradas en contra de algunas enfermedades particulares, la organización decidió enfrentarse primeramente a la malaria a escala mundial, aún en esta época existían ya algunas regiones en las que se había erradicado la malaria por completo, había grandes zonas que contenían cerca de dos mil millones de personas en las que esa enfermedad seguía matando o incapacitando a millones de seres humanos.

El principal elemento de la campaña fue la aspersión sistemática de las paredes y otros lugares de reposo de los mosquitos con DDT, esta campaña tuvo un éxito espectacular.

La malaria se ha erradicado en la actualidad de la mayor parte de Asia, gran parte de las Américas y toda Europa.

La zona peor sigue siendo Africa Tropical y bajo una nueva estrategia, el primer objetivo en esos lugares será el mejoramiento de servicios de salud básica, sino que la erradicación no puede ser permanente.

A partir de 1965, la O.M.S. decidió lanzar una campaña similar en contra de la viruela, en este caso el éxito ha sido todavía más notable, ya hay muchos países en los que la enfermedad era endémica y se ha erradicado por

completo, la incidencia de la enfermedad en 1970 descendió a la cuarta parte de la cifra correspondiente a 1967.

En 1971 la Organización declaró que había eliminado virtualmente esa enfermedad, excepto en dos países, parece probable que la viruela pueda desaparecer por completo del mundo dentro de unos pocos años, lo que constituye una marea histórica importante para la humanidad de la que podrá enorgullecerse con todo derecho la O.M.S., las campañas contra la peste y el cólera tuvieron mucho éxito debido, en gran parte a lo inadecuado del saneamiento y los servicios de la salud pública en algunas zonas las dos enfermedades han vuelto a aparecer recientemente en zonas que se habían visto liberadas de ellas.

En 1965, se estableció en Lyon una agencia internacional para la investigación del Cáncer trabaja en colaboración con treinta institutos nacionales de todo el mundo.

Verbigracia uno de ellos en Kenya, estudia en especial el cáncer del hígado. De modo similar para las enfermedades cardiovasculares, hay programas para la esquizofrenia, el alcoholismo y otras enfermedades.

La O.M.S. se ha extendido enormemente en su escala desde sus primeros días, en la actualidad tiene el mayor presupuesto de todas las dependencias especializadas.

C) ESTRUCTURA DE LA O.M.S.

La Asamblea de la O.M.S., se reúne todos los años e incluye a los 140 miembros determina sus normas básicas, los delegados de la Asamblea tienen casi siempre competencia médica, por lo común incluyendo a representantes de la profesión médica prácticamente en cada país, sin embargo, en la práctica los representantes en la actualidad suelen estar bajo la dirección de sus gobiernos.

Aún cuando la Asamblea determina en teorías las políticas y los programas de la organización, las decisiones se basan por lo común en las proposiciones de la Junta Ejecutiva y éstas a su vez se basan con frecuencia en las de la Secretaría, por ende como en la O.I.T. la toma de decisiones ha pasado cada vez más o menos de la Junta.

La Junta Ejecutiva comprende también personas preparadas profesionalmente, doctores o administradores de la salud pública.

Los designan 29 gobiernos y la tercera parte de ellos se escoge cada año en la Asamblea Mundial de la Salud, en la práctica son cada vez más representantes de sus gobiernos.

La Junta se reúne dos veces al año para supervisar el funcionamiento de la organización, propone el presupuesto y los programas, verifica la aplicación de estos últimos y se prepara para las Asambleas inminentes.

Prepara proposiciones para los programas que se toman en consideración en la Asamblea de la salud y en su poder de proposición lo que

le da a la junta su influencia, incluso las decisiones que debe tomar la Asamblea, como si relativas al presupuesto, pueden basarse en las recomendaciones de la junta. La Organización mantiene cerca de 40 ó 50 grupos de expertos, que se ocupan de una gama amplia de temas que van desde la contaminación del aire a la a 13 zoonosis (Verbigracia, la nutrición, los antibióticos, la rabia, los aditivos alimenticios, la tuberculosis, y muchas otras enfermedades).

Los miembros de los cuadros pasan a prestar servicios en comités de expertos que hacen recomendaciones para que se tomen medidas al nivel nacional o al internacional o pueden redactar normas internacionales.

La O.M.S. es única en el número de fuentes distintas de ingresos a las que puede recurrir, tiene un gran presupuesto de regular, de cerca de 130 millones de dólares, en esta cifra se incluyen las contribuciones de la Organización Interamericana de la Salud con la que está semifusionada.

Por encima de esto, recibe más de 20 millones de dólares de diversas fuentes y cerca de 15 millones del P.D.N.U., tiene un fondo de investigación médica de cerca de 5 millones de dólares con contribuciones tanto de gobiernos como de individuos y varios otros programas voluntarios menores con fines particulares.

La otra característica desacostrumbrada de la O.M.S. en comparación con otras dependencias es su grado de descentralización, la constitución de la Organización establece la necesidad de crear oficinas regionales bajo la dirección de comités regionales que tendrán la responsabilidad de aplicar decisiones pertinentes de la Asamblea en la Junta Ejecutiva en sus regiones.

Cada oficina regional está encabezada por un director designado por la Junta Ejecutiva con la anuencia del Comité Regional.

La manifestación más extremada de descentralización que no tiene paralelo en ninguna otra dependencia es la del papel desempeñado por las regiones en la formulación de programas y la preparación del presupuesto.

Esto último aún cuando lo propone formalmente el Director General, se compone en gran parte de las peticiones que hacen los diversos comités regionales se supone que debe seguir los lineamientos generales establecidos por la Asamblea y definidos por el Director General.

Los ahorros obtenidos en un programa se pueden asignar a otro y por ende, de modo poco sorprendente, los directores regionales reasignan siempre esos excedentes a otros programas de sus propias regiones, esta distribución regional reduce la flexibilidad en el uso de los fondos.

También fomenta las decisiones personales sobre los programas de la organización, consideró que se concedía una importancia excesiva a las proposiciones regionales en el establecimiento de los programas de la organización y que esto dejaba poco espacio para la revisión posterior y la evaluación por el Director General y la Junta Ejecutiva en vista de los lineamientos específicos de la Asamblea de la Salud, así el efecto a largo plazo de las regiones, es mayor que el del Director General.

El informe comentaba en forma bastante ácida que la O.M.S. es una organización unificada, regida por la Asamblea de la Salud y sus órganos subsidiarios y no se debe considerar como una federación de organizaciones

locales o autónomas. El sistema de descentralización en la O.M.S. que se cita con frecuencia en forma aprobatoria se ha llevado quizá hasta extremos demasiado grandes, la central tiene cada vez menos control directo sobre lo que se hace en las regiones.

En el mismo informe el CAAAP sugería que la O.M.S. como autoridad central debería participar más activamente en la aplicación de los programas y la ejecución de proyectos.

Otra característica del sistema de la O.M.S. que vale la pena recalcar es la que precedió a la mayoría de las otras dependencias y a las peticiones hechas recientemente por la O.N.U. en su adopción de la planeación a largo plazo. Desde comienzos de la década de 1950 tuvo un sistema de planes quincenales estableciendo ciertos objetivos primordiales en el campo de la salud, y se han formado programas anuales, en la actualidad se ha decidido adoptar también un sistema de programas de dos años, se seguirán usando presupuestos anuales.

Primero tenemos que tratar las enfermedades infecciosas graves, para poder tomar precauciones adecuadas, es esencial contar con informaciones rápidas sobre las aspiraciones de estas enfermedades en cuanto se presentan.

Esto permite hacer advertencias a las autoridades sanitarias de todo el mundo y tomar medidas necesarias, verbigracia, las líneas aéreas y de navegación marítima pueden tener que pedir certificados especiales de inoculación, los funcionarios de inmigración pueden examinar a los viajeros de zonas infectadas en forma especialmente cuidadosa.

Para satisfacer esta necesidad, la O.M.S. dirige un servicio de inteligencia sobre epidemias desde Ginebra.

Las regulaciones de 1951 sobre el tema cubrían seis enfermedades graves:

- 1) La viruela.
- 2) El cólera.
- 3) Peste.
- 4) Fiebre Amarilla.
- 5) Tifoidea.
- 6) Fiebre Recurrente.

Desde 1971 se han eliminado los ataques normales de las dos últimas.

Inmediatamente que aparece una de ellas, el gobierno interesado miembro de la organización tiene que enviar información a Ginebra, entonces la O.M.S., envía esa información a las autoridades sanitarias de todo el mundo, mediante la emisión diaria por una red de radiodifusoras, a continuación las autoridades nacionales pueden tomar las medidas que consideren necesarias verbigracia, pedir vacunación a los trabajadores.

La Organización trata de asegurarse de que las medidas tomadas en esas circunstancias sean uniformes y que ningún miembro trate de tomar precauciones irrazonables, verbigracia, impidiendo por completo los viajes o el comercio puede establecer regulaciones en este campo, que son automáticamente obligatorias para los miembros a menos que representen alguna objeción dentro de cierto tiempo límite.

Finalmente la organización formula los procedimientos aplicados a los viajes internacionales, las medidas para la aspersion y la descontaminación de los aviones y los barcos y otras precauciones similares.

El segundo campo en el que se necesita evidentemente una acción internacional es el establecimiento de normas, verbigracia, se necesitan para los productos biológicos y las drogas de modo de que a continuación se reconozcan y respeten en todo el mundo.

Hay comités de expertos sobre normas biológicas y las especificaciones para las preparaciones farmacéuticas que se encargan de ese trabajo y presentan recomendaciones para la Asamblea.

La organización tiene también sus laboratorios, sus equipos y su personal que puede utilizar para el análisis de seguridad de las drogas.

Además cuenta con un sistema de observación de reacciones adversas a droga particulares que se han registrado en todo el mundo, por lo que ayuda a los gobiernos a formular sus propias normas, esto puede contribuir a evitar la repetición de una nueva tragedia como la Talidomida.

Para ciertas sustancias utilizadas en medicinas, hormonas, vitaminas y antibióticos se requieren normas internacionales de potencia.

Es preciso que se comprueben cuidadosamente por lo común en los animales. Los laboratorios que actúan por cuenta de la O.M.S. tienen muestras disponibles universalmente, se han probado y clasificado bajo una norma

particular, la organización adoptó normas internacionales por más de 250 sustancias de ese tipo.

Finalmente se requieren las pruebas internacionales para proporcionar normas de pureza que se conozcan y reconozcan universalmente. La O.M.S. publica una farmacopea internacional que proporciona especificaciones sobre la calidad y la pureza de cerca de 600 preparados.

Evaluó también la toxicidad de los pesticidas y los aditivos alimenticios y recomendó niveles de seguridad que deberían incluirse en las legislaciones nacionales.

Este tipo de trabajo puede evitar la duplicación innecesaria de pruebas similares por muchas autoridades nacionales separadas y evitar que se tomen precauciones en contra de sustancias no probadas.

Esto tiene un valor especial para muchos países en desarrollo que, con frecuencia no pueden encargarse directamente de ese tipo de trabajo.

Otra actividad que es preciso que se realice a nivel mundial es el lanzamiento de campañas coordinadas para eliminar o por lo menos para controlar algunas enfermedades dadas.

Las campañas pueden perder gran parte de su eficacia, a menos que sean universales, no vale la pena erradicar la malaria en un país de Africa, si permanece en su vecino, que puede reinfectar, al primero.

Un programa internacional puede asegurar su lanzamiento de una campaña contra la malaria, la viruela y el cólera.

La O.M.S. organizó campañas casi igualmente completas contra otras enfermedades:

A) Frambesia y la terrible enfermedad que se conoce como Tracoma.

Recientemente la O.M.S. trató de mejorar la defensa contra el cólera que se había desencadenado nuevamente en algunas zonas con una virulencia renovada sobre todo en el extremo oriente, para esto la O.M.S. administra un servicio de urgencia y ha establecido un banco internacional de vacunas contra el cólera.

Para la gripe, tiene una red mundial de ochenta centros, que señalan cada nueva aparición de la enfermedad y envían especímenes del virus para su análisis en el Centro Mundial de la Gripe en Londres.

Esto hace que resulte posible preparar vacunas apropiadas y organizar algún tipo de defensa mundial contra las epidemias de esta enfermedad sumamente infecciosa y a veces mortal.

Una vez más la acción internacional puede ser valiosa para reunir las experiencias de los diferentes países sobre problemas médicos particulares y poner los resultados a disposición de todos.

Verbigracia, en lo que se refiere a la contaminación atmosférica, se estableció en Londres un centro de referencia internacional para abordar un problema tan general.

Dicho centro trata de coordinar la investigación, identifica y mide las sustancias responsables de la contaminación, hay estaciones de muestreo en muchos países diferentes que suministran datos que a continuación, el centro reúne.

De manera similar, en lo que se refiere a la radiación, la organización va a establecer una unidad internacional de observación radiológica, que medirá el grado de radiación al que se exponen las poblaciones nacionales, en una escala mayor, puesto que la existencia de un suministro adecuado de agua constituye un problema universal, que es crucial para el mantenimiento de las normas de salud.

La O.M.S. dedica una gran cantidad de esfuerzos a preparar ingenieros, bacteriólogos y otros especialistas en este campo.

En la actualidad está ayudando a 82 países a mejorar sus suministros hidráulicos y por ende, su nivel general de higiene.

Todavía en un nivel más amplio, existe el problema creado por las normas de salud sumamente distintas en las diferentes zonas, el número de doctores por persona, verbigracia, varía en las diferentes partes del mundo de 1,000 a 150,000, esas enormes disparidades en las normas de servicios de salubridad, de unos países a otros, son en la actualidad casi tan inaceptables

como las diferencias en las normas de salud de unas regiones a otras desde el punto de vista nacional.

Puesto que las enfermedades se pueden difundir con facilidad de una región a otra, existe así en la actualidad gran parte de las normas elevadas de higiene en todas partes.

Gran parte de los trabajos de la O.M.S. consisten en proporcionar ayuda directa a los países en desarrollo, con el fin de mejorar los servicios nacionales. Contribuye a adiestrar enfermeras, doctores y otros especialistas médicos, tan sólo en Corea se preparan al año cerca de mil ayudantes sanitarios. Envía a personal operacional para que trabaje en cargos tanto ejecutivos como de asesoramiento o da concesiones para que se contrate a expatriados. Asesora sobre el establecimiento de servicios de sanidad, instalaciones hospitalarias y programas de adiestramiento.

Concede cerca de cuatro mil becas al año, además de enviar a 250 profesores y conferencistas a los países de desarrollo.

Financia más de mil quinientos proyectos de salud, a petición de gobiernos individuales. En particular, contribuyó a establecer un Centro Universitario para las Ciencias de la Salud de Camerún, que servirá como modelo para la preparación de personal médico en los países de desarrollo, y está instaurando un programa de investigación general de la O.M.S., en particular sobre la lepra, el tracoma, la enfermedad del sueño y otros males constituyen también una ayuda especial para los países en desarrollo que se ven afligidos por esas enfermedades.

Finalmente, algunos tipos de investigaciones tienen que ser del alcance internacional y también en este caso la O.M.S. ha ampliado sus actividades.

En la actualidad, un grupo cada vez mayor de investigadores médicos estudia la epidemiología, la distribución de enfermedades dadas, verbigracia, las cardíacas y de este modo, tratar de establecer factores que contribuyan a ellas.

Evidentemente, esto se debe de realizar sobre bases internacionales y la O.M.S. tiene que desempeñar un papel importante de organización y explotación de los trabajos, ya ha realizado comparaciones sobre la esquizofrenia en diferentes países y distintos ambientes culturales.

Comparó la incidencia de algunas enfermedades en las altitudes elevadas y bajas, realiza comparaciones internacionales de los efectos de algunas drogas determinadas, verbigracia, en la psiquiatría tal y como se registran en diferentes países, se trata de un ejemplo de otro modo en el que la salud ha llegado a convertirse en un problema mundial que sólo se puede tratar de resolver a nivel mundial.

Este es sólo un bosquejo de algunas de las principales actividades de la O.M.S. puesto que sus objetivos primarios no son controversiales, se permitió durante cierto tiempo que sus presupuestos se extendieran con rapidez, pero las necesidades a las que se enfrentan siguen aumentando y la libertad de las controversias sobre la rapidez de expansión que antes gozaban, no existen ya.

Actualmente se pelea anualmente por un presupuesto, esto representa problemas crecientes en el futuro.

D) CONCLUSIONES

La O.M.S. es otra organización cuyo crecimiento se ha fomentado deliberadamente sobre líneas técnicas y no políticas.

La necesidad de preparación médica para quienes participen en los trabajos de la Junta Ejecutiva, el carácter técnico de los debates, la actitud bastante reservada que adopta hacia la O.N.U., la disuasión de las controversias políticas reflejan el deseo de que ésta se quede afuera.

Nos sentimos tentados a atribuir el crecimiento de la Organización a esta causa, pudiéramos considerar esto como una confirmación de la tesis funcionalista sobre las organizaciones internacionales.

Sin embargo, sería una simplificación excesiva, es cierto que por lo común la O.M.S. logra evitar los conflictos políticos abiertos, verbigracia, la disputa de la guerra fría.

La O.M.S. ha gozado de una expansión más rápida que la de cualquier otra organización internacional, debido a que se dedicó al establecimiento de servicios comunes cuyo valor se reconocía universalmente.

El registro central de enfermedades, necesario para la investigación epidemiológica, puede requerir un mejoramiento mayor de la estadística mantenida en muchos países.

Tenemos el establecimiento de normas, aumentan los números de nuevas drogas insecticidas, y nuevas vacunas que se desarrollan y prueban internacionalmente.

Recientemente la O.M.S. ha concentrado gran parte de su trabajo en el mejoramiento de los servicios básicos de salud, los suministros de agua pura e higiene pública.

También se puede ampliar los trabajos de la O.M.S. en la coordinación de las enfermedades y temas dados.

La Organización tiene un papel importante y cada vez mayor que desempeñar proporcionando centros de consulta y bancos de datos para reunir las informaciones y los resultados de investigaciones en campos dados.

Las actividades de la O.M.S. se desarrollarán en relación con el ambiente a natural de los seres humanos que han llegado a ser una preocupación universal.

El problema de la contaminación atmosférica y de las aguas de arroyos, ríos y lagos corresponde a la O.M.S., en América Latina se ha establecido una red de estaciones de muestreo y se ha realizado una gran cantidad de investigación básica sobre la acción de contaminantes sobre el sistema nervioso central. Sin embargo, la urbanización rápida y la industrialización, la difusión de los automóviles y los camiones diesel, el empleo creciente de los detergentes, nuevos tipos de desechos industriales y la escasez cada vez mayor de suministros naturales de agua, aseguran que la contaminación

seguirá haciéndose un problema más difícil en todo el mundo, antes de que se resuelva.

La salud no es sólo un problema de dinero, la creencia de que cuantos más medicamentos consume una persona, tanto más sana estará, no constituye una doctrina médica aceptada.

De todos modos, la medicina cuesta dinero, los pacientes que antes fallecían se salvan ahora, con las máquinas de diálisis o los trasplantes del corazón. Pero sólo a un costo enorme y sólo se salvan en los países ricos, en los pobres simplemente se mueren.

De modo comprensible, existe una demanda cada vez más fuerte entre una proporción considerable de los pueblos del mundo, para tener normas sanitarias tan elevadas como las que existen en los lugares y mayores que las que, por lo común pueden proporcionarse ellos mismos.

Esa presión se ilustra claramente en los debates anuales que tienen lugar a los presupuestos de la O.M.S. cuando los representantes de los países en desarrollo tratan de obtener mayores erogaciones, mientras que los del mundo desarrollado se oponen a ello.

En el futuro previsible, éste será el patrón de adhesión política dentro de la O.M.S., en la misma forma en que los gobiernos nacionales de todo el mundo han tomado de las autoridades locales y los hospitales independientes la responsabilidad final de financiamiento y organización de los servicios de salubridad, los cuerpos internacionales se pueden ver cada vez más obligados

a aceptar una mayor responsabilidad de ayuda a los gobiernos nacionales, con el fin de proporcionar servicios adecuados de sanidad.

12) LA ORGANIZACION METEOROLOGICA MUNDIAL (O.M.M.)

Un servicio meteorológico efectivo debe, por lo tanto, basarse en observaciones e informaciones provenientes de una vasta zona geográfica.

Como consecuencia de contactos no oficiales entre científicos en 1878 se fundó una institución internacional de servicios meteorológicos nacionales.

Después de la Segunda Guerra Mundial se transformó en una organización intergubernamental.

La Organización Meteorológica Mundial comenzó a regirse en 1951.

La nueva organización fue reconocida como organismo especializado de las Naciones Unidas, su Sede se encuentra en Ginebra, no sólo se admiten Estados independientes como miembros de la Organización Meteorológica Mundial, sino también territorios dependientes o grupos de territorios que mantienen su propio servicio meteorológico ⁽⁸⁵⁾.

Un comité ejecutivo se reúne por lo menos una vez al año, además existen una serie de comisiones técnicas y una secretaría permanente, dentro de esta estructura universal, los miembros se agrupan en seis asociaciones regionales con el propósito de coordinar las actividades meteorológicas dentro de respectivas regiones.

Las funciones de la institución consisten en facilitar la cooperación mundial para establecer redes de estaciones meteorológicas y propiciar sistemas para el rápido intercambio de información meteorológica, así como para la unificación de las observaciones meteorológicas.

En el ejercicio de estas funciones, el congreso tiene poder no sólo para determinar políticas generales para seguir y hacer recomendaciones a los miembros, sino también para adoptar regulaciones técnicas referentes a prácticas y procedimientos meteorológicos.

La exacta naturaleza jurídica de estas regulaciones, y las obligaciones correspondientes de los miembros son claramente definidas, la convención dispone que los miembros harán todo lo posible para ejecutar las decisiones del Congreso.

Si un miembro resultare impracticable hacer efectivo cualquier requisito de una resolución técnica, deberá informar a la Secretaría General de la organización si su dificultad es provisional o definitiva y explicar las razones de ello.

Por lo tanto las regulaciones son jurídicamente obligatorias para los miembros, en tanto contengan las llamadas prácticas comunes, pues las disposiciones llamadas prácticas recomendadas no son de naturaleza obligatoria.

A) INVESTIGACION Y EXPLORACION DEL ESPACIO

La Asamblea General ha considerado y adoptado principios orientadores para la exploración y el uso del espacio.

Estos principios se basan en el supuesto de que las actividades en el espacio exterior se realizan individualmente por los Estados y que los derechos y las obligaciones de los estados se definen en términos generales. Una cláusula especial de la Resolución de la Asamblea General (XVIII), en 1962 considera otra posibilidad.

El párrafo V de la resolución, establece que cuando las actividades del espacio, se realizan por una organización internacional, la responsabilidad por el cumplimiento de los principios establecidos en la resolución recaerá sobre la organización internacional y sobre los estados que en ello participan.

Algunos Organismos Especializados existentes tales como la UNION INTERNACIONAL DE TELECOMUNICACIONES Y LA ORGANIZACION METEOROLOGICA MUNDIAL, han enfocado hacia los problemas que surgen en sus respectivos campos relativos a las actividades en el espacio.

Fuera de esto se ha dejado a la iniciativa de los Estados actuando con bases regionales.

Surgida la cooperación de los científicos europeos la Organización Europea de Investigación Nuclear (C.E.R.N.), la idea de una institución europea conjunta para la investigación del espacio se concretó en inicios de la década de 1960.

El factor determinante fue el caso de formas de investigación experimental de física nuclear, que el esfuerzo necesario calculando tanto en recursos humanos como materiales, excedía la capacidad de la mayoría de los Estados, con excepción de las grandes potencias.

Una mancomunidad de recursos era por lo tanto de interés común.

En 1962 se firmó una Convención para el establecimiento de una Organización Europea de investigación Espacial (O.E.I.E.) (European Year-book).

Los miembros fundadores son diez Estados de Europa occidental, otros estados pueden ser admitidos por decisión unánime.

Los órganos principales son:

1) Un consejo, compuesto por representantes de todos los Estados miembros y un Director General, la Sede se encuentra en París, son funciones de las instituciones no sólo promover la cooperación entre los científicos e ingenieros de los Estados miembros, sino también de establecer y operar centro tecnológicos y de investigación, un centro de procesamiento de información y una base de lanzamiento de cohetes, el programa prevé la salida de la cápsula de ensayo, así como los de satélites, los resultados científicos de los experimentos realizados por la institución se han de hacer conocer en general a través de las publicaciones, las obligaciones de los Estados miembros consisten en contribuir a los gastos de capital así como al manejo de la organización.

Otra institución similar, cuyas actividades pertenecen al campo tecnológico es la Organización Europea para el Desarrollo y Construcción de Lanzadores, establecida en 1962 por una convención entre seis estados de Europa occidental, su objetivo es, el desarrollo y la construcción de cohetes para el lanzamiento de satélites y otras naves espaciales también facilitarlos a los usuarios con fines pacíficos, los resultados de su trabajo han de hacerse accesibles libremente a los Estados miembros, los lanzadores y el equipo desarrollado por la institución pueden ser enviados a otros Estados u organizaciones internacionales en las condiciones que decida el Consejo.

Instituciones de este tipo responden a una necesidad real, permiten a los Estados pequeños y medianos tomar parte activa en el progreso científico y tecnológico de nuestro tiempo, lo que de otra manera sería del dominio exclusivo de unas pocas potencias, sus actividades operativas que por necesidad tienen lugar especialmente en el territorio de los Estados miembros, son susceptibles de crear una serie de nuevos problemas legales.

No debe dudarse sobre la compatibilidad de la soberanía territorial con las actividades operativas de una institución internacional, la relación detallada, sin embargo, no se ha hecho la relación ni en teoría ni en la práctica la O.M.M. es un ejemplo del tipo de organización que adquiere una importancia creciente como instrumento de coordinación.

En meteorología como en muchos otros campos, los cambios de la tecnología permiten y exigen una organización a escala mundial.

Aún cuando los servicios siguen siendo nacionales requieren de una dirección general de sus actividades, son la economía de escala que en este caso producen una forma de gobierno internacional. La O.M.M. es una de las pocas Organizaciones internacionales de las que se puede decir que satisface la meta FUNCIONALISTA de un cuerpo en que los gobiernos como los funcionarios de la organización, son en gran parte meteorólogos competentes que se interesan más por tener un servicio eficiente que por la política, e incluso por su financiamiento que se presentan estos problemas de los gobiernos.

No obstante incluso en la O.M.M. como en todas las organizaciones internacionales actuales, los representantes de los países más pobres, que están más conscientes de la importancia de la meteorología para su desarrollo están ejerciendo presiones crecientes para obtener una parte más importante de las erogaciones de la organización para los trabajos de ese tipo.

Por ende, tampoco en este caso se excluye la política.

El aumento rápido de la autoridad de la Organización ha sido el resultado de los cambios de la tecnología.

Los nuevos medios de observación y comunicación hicieron posible los datos obtenidos a un lado del mundo que se pudieran utilizar en el otro a los pocos segundos.

Hoy en día, la organización, depende de los servicios de los satélites que ponen a su disposición algunas naciones individuales principalmente E.U.A. con sus satélites Tiros, Nimbus y Meteor.

La complejidad creciente de la información que necesitan los servicios de predicción y los costos de los equipos necesarios están más allá de los que muchos países en desarrollo desean o puedan pagar.

Por consiguiente la Organización descubre a veces que debe suplementar los servicios nacionales con actividades propias, puesto que los costos de los equipos necesarios siguen aumentando.

La organización puede llegar a tener responsabilidad de proporcionar una mayor cantidad de los servicios necesarios en los países individuales así como también en zonas no nacionales tales como los océanos y el Antártico. Incluso las investigaciones se hacen cada vez más centralizadas, verbigracia, aun cuando la exploración del espacio exterior proporciona mucha información nueva y valiosa para la tecnología, la tarea de reunir esa información y analizar su pertinencia para la meteorología es mayor de lo que los servicios nacionales puedan realizar.

La O.M.M. organiza ya lecturas del nivel de radioactividad de la atmósfera que se necesitan para la observación de pruebas nucleares.

Ha estudiado el uso de isótopos radiactivos, como medios para efectuar observaciones sobre todo para el estudio del ciclo del agua, el flujo del agua en la lluvia, el drenaje, los ríos, los océanos y la evaporación.

Y puede proporcionar el sistema de vigilancia sobre los océanos y el aire, para que resulte posible tomar medidas eficaces contra la contaminación. Finalmente, el tema todavía más amplio del control de los climas podría ser un problema para la organización, en una escala muy limitada, ya se controla el

tiempo, las técnicas para la dispersión de las nieblas y algunas nubes desde los aviones se ha utilizado ya en forma amplia y con éxito para provocar precipitaciones pluviales.

Algunos expertos creen que la inseminación en gran escala, a partir de satélites o cohetes, podría permitir la obtención de resultados todavía más espectaculares, evidentemente, los intentos hechos con esos medios para provocar modificaciones de las condiciones meteorológicas en zonas grandes, podrían plantear problemas importantes de tipo internacional.

¿Qué derecho tiene una nación a provocar cambios que afecten no sólo su propio clima sino también de otras naciones?.

¿Puede provocar un país la precipitación de nubes que, de otro modo, hubieran podido servir para regar tierras de sus vecinos?.

Si pueden lograr cambios de clima a largo plazo, se plantearán temas todavía más importantes.

¿Qué derecho tiene una nación a provocar cambios que afecten a otros de manera permanente e irrevocable?.

A continuación surgirían problemas internacionales que podrían comparar a los ya existentes en relación con la utilización de las aguas de los ríos, todo esto puede estar distante en la actualidad, la O.M.M. tiene un programa ya relacionado con las modificaciones meteorológicas, en él proporciona asesoramiento a los Estados miembros sobre el tema y está lanzando un experimento internacional en gran escala, el proyecto de realce

de las precipitaciones en la que los Estados miembros reunirán recursos y descubrimientos de investigación con el fin de estudiar los métodos de producción de lluvia.

Tarde o temprano tendrá que enfrentarse a los temas políticos y legales más amplios que se encuentran involucrados.

La O.M.M. es un buen ejemplo de organización que logra resultados muy amplia con una autoridad muy pequeña, su propio presupuesto es diminuto en proporción a los servicios totales que organiza, la mayor parte de los gastos se encuentra todavía en manos nacionales, pero estas erogaciones nacionales se pueden utilizar eficientemente tan sólo cuando se integran cuidadosamente sobre bases internacionales.

La O.M.M. se encarga de esta integración, a través de la Vigilancia Meteorológica Mundial, la coordinación de las investigaciones y la dirección de los programas nacionales de satélites, por consiguiente incluso sin un presupuesto elevado, puede tener una influencia importante, constituye por ende, un ejemplo interesante del modo en que ese tipo de organización puede llegar a un poder considerable, aun cuando no tenga recursos importantes.

13) LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO (O.I.T.)

No sólo las tareas técnicas requieren cada vez más una acción a nivel mundial para poderse manejar de manera eficaz, algunas de las responsabilidades sociales asumidas por los gobiernos nacionales durante el último siglo, están quedando cada vez a cargo de los organismos internacionales.

Al mejorar las comunicaciones y los contactos, la pobreza, las dificultades y las desigualdades resultan visibles y distancias más largas.

Las aspiraciones llegan más lejos y las preocupaciones se hacen más amplias, por ende las instituciones internacionales están cada vez más interesadas en los problemas sociales ⁽⁸⁶⁾:

- 1) Condiciones de Trabajo.
- 2) Salud.
- 3) Educación.
- 4) Población.
- 5) Infancia.
- 6) Derecho de las mujeres.
- 7) Otros asuntos similares.

La primera institución dedicada a esos asuntos tiene ya una antigüedad de 50 años, se ocupa de las condiciones de trabajo en todo el mundo.

La mayoría de los gobiernos nacionales ha tenido desde hace mucho tiempo un ministerio de trabajo para regular las condiciones en que trabajan sus ciudadanos, horas, estructuras de pago y sus condiciones de negociación entre los trabajadores y los patrones.

La Organización Internacional de Trabajo desempeña funciones similares a nivel internacional, al igual que los gobiernos nacionales tratan de asegurar que los patrones individuales observen normas laborales mínimas, la O.I.T. ha establecido sus propios procedimientos para asegurar que los gobiernos individuales mantengan las normas mínimas establecidas.

Incluso antes de la Primera Guerra Mundial había un cuerpo poco conocido, oculto en Basilea, que se conocía como OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO, publicó el texto de una nueva legislación laboral, organizó conferencias sobre la protección a los trabajadores, en las que estuvieron representados los gobiernos.

En algunas de ellas se adoptaron convenciones internacionales sobre asuntos laborales verbigracia, sobre el trabajo nocturno para las mujeres, el uso industrial de fósforo blanco y otros temas.

En general, la organización trató de mejorar las normas laborales en todas partes pero era privada y extraoficial, se trataba de un cuerpo de investigaciones y un grupo internacional de presión más que de una organización intergubernamental.

En 1919, al concluir la Primera Guerra Mundial, se produjo un movimiento hacia el establecimiento de una organización oficial intergubernamental dedicada a objetivos similares, a este movimiento contribuyeron cierto número de concepciones diferentes, en general, se creía para ello mucha evidencia, que la pobreza y las privaciones sociales hacían que las guerras resultarían más probables. La O.I.T. podría contribuir por ende a reducir los riesgos de la guerra, se creía que el conflicto reciente se había peleado para establecer el orden más justo y pacífico, la O.I.T. podría contribuir a establecer una justicia social.

Finalmente, se reunía el hecho de que la inquietud laboral se había extendido antes de la guerra (e iba a suceder lo mismo después de ella), con muchas más huelgas que las que hay en la actualidad y una atmósfera de

amargura mucho mayor entre los trabajadores y los patrones, se consideraba que el nuevo cuerpo podría contribuir a suavizar esos conflictos.

Las condiciones de trabajo constituían una preocupación internacional, debido a que afectaban la competencia en el comercio internacional.

Si una nación permite la utilización de trabajadores infantiles o una semana de siete días, o permite un día de trabajo de 14 horas con un salario irrisorio (como se decía que lo que hacía Japón en esa época), se ve afectada la capacidad de otras naciones para competir con ese país en condiciones iguales. Sobre todo los sindicatos profesionales, por ejemplo en E.U.A., la Gran Bretaña y otras partes de Europa Occidental, en donde se habían alcanzado mejores condiciones, exigían la creación de la nueva organización no sólo en interés de sus hermanos trabajadores de otros lugares, sino también en interés propio para asegurarse de no ver socavados sus esfuerzos por las industrias que pagaban bajos salarios en otras partes del mundo.

De hecho fue una Conferencia Internacional de los Trabajadores, que tuvo lugar en Leeds, en 1916, donde se hizo públicamente por primera vez, la petición de que se estableciera una nueva organización con ese fin, como parte del tratado de paz, también en este caso, había llegado a ser internacional un problema originalmente interno, la tasa de salarios de un país afectaban a trabajadores en todas partes.

Se tomaron providencias para la organización en el mismo Tratado de Versalles en la sección XII, el tratado estableció detalladamente su estructura, constitución y finalidades y esto se repitió en el texto de los tratados de paz por separado, tenía que asociarse con la Liga, sin estar controlada directamente

por ella, a este respecto representaba un precedente para el sistema adoptado posteriormente por las dependencias especializadas, un precedente que como veremos ha provocado muchos problemas.

La primera conferencia de la organización se reunió en Washington en 1919, incluso antes de que entrara en vigor el Tratado de Versalles, produjo seis convenios sobre temas laborales importantes y todos ellos se vieron ratificados posteriormente por un gran número de miembros, admitía a Alemania y Austria con miembros en condiciones iguales, estableciendo un principio, manteniendo después en la familia de las Naciones Unidas, de que la membresía de esa dependencia es muy distinta de la organización principal.

En el caso de la O.I.T. esto hizo que ingresaran cierto número de miembros adicionales, el Japón siguió siendo miembro de la organización después de salirse de la Liga, E.U.A. se unió a la O.I.T. en 1934 sin llegar a ser nunca miembro de la Liga.

Por otra parte el presupuesto de la organización se hizo parte integrante de la Liga, lo que se oponía a la posición posterior de las dependencias especializadas, la Conferencia decidió establecer la central de la organización de Ginebra.

Puso a su cabeza al socialista francés Albert Thomas, que tuvo el control durante más de la mitad del período entre las guerras y contribuyó mucho por su dirección dinámica.

En la práctica la nueva organización se hizo casi totalmente independiente de la Liga y crecía todavía más conforme pasaban los años, su

Director General capaz se esforzó por oponerse a las interferencias de la Asamblea en cualquier cosa que no fuera presupuesto.

Uno de los resultados fue el de que incluso, después de que la misma Liga había desaparecido casi por completo, la O.I.T. pudo funcionar eficazmente durante toda la Segunda Guerra Mundial a partir de su central temporal en Montreal, esto hizo que se intensificara el interés de la organización por permanecer independientemente de todos los demás cuerpos en el período posterior a la Segunda Guerra Mundial.

La O.I.T. tuvo importancia especial, puesto que fue la única dependencia de su tipo que se asoció con la Liga.

La U.P.U. y la U.I.T. aun cuando mantuvieron su propia existencia no tuvieron conexión directa con la Liga en absoluto, otros asuntos tales como:

- 1) Sanidad.**
- 2) Educación.**
- 3) Economía.**

Se abordaron en todo caso tan sólo dentro de la Liga misma.

Durante esos años, se establecieron en la O.I.T. unos convenios sobre temas laborales, conjuntamente con un sistema que probara a los gobiernos miembros y se les sometiera a presiones para determinar hasta qué punto se aplicaban en realidad las convenciones ratificadas.

Inicialmente dichos convenios fueron primordialmente de temas básicos tales como:

- 1) Horas de trabajo.
- 2) La seguridad.
- 3) El empleo de mujeres y niños.
- 4) Pago de desempleo.
- 5) Los accidentes industriales.

Existían varios convenios sobre la seguridad, estos establecían normas para el suministro de ropa de protección y equipos adecuados, la protección de maquinaria, instalaciones de primeros auxilios y disposiciones que deberían de tomar las industrias cuando existieran riesgos especiales.

Por lo que se refiere a los horarios, la organización poco después de la Primera Guerra Mundial, propuso una semana estándar de 48 horas, con un día de ocho horas y vacaciones mínimas de 24 horas consecutivas en una semana, se exigió días de fiestas pagados, algunos de los convenios no sólo exigían normas mínimas aplicadas por los patrones sino también acciones positivas, verbigracia, en el establecimiento de agencias del empleo o el tipo de inspecciones de fábricas que deberían emprenderse.

Este tipo de actividades contribuyó a elevar las normas en muchos países algunos estuvieron conscientes por primera vez de las normas aplicadas en países desarrollados, algunos ratificaron las convenciones sobre la base del respeto nacional.

En 1930 la organización se ocupó de asuntos políticos, en ese año adoptó un convenio sobre trabajos forzados que todavía se practica en algunas naciones, se interesó más por la libertad de la asociación el derecho básico de los sindicatos laborales a organizarse, puesto que este derecho estaba restringido en muchos países, las actividades sobre este asunto se enfrentaron durante mucho tiempo a la resistencia de los gobiernos.

Durante la Segunda Guerra Mundial se reconstituyó la O.I.T. como organismo especializado de la O.N.U., fue la primera de esas dependencias que se estableció bajo ese procedimiento, o sea mediante un acuerdo con la O.N.U.

Se sentía celosa de su propia independencia y su autonomía, por lo que sus relaciones con la O.N.U. al principio no siempre fueron suaves.

Además tendía a regirse por antiguas tradiciones, durante mucho tiempo siguió considerando como meta primordial, sino exclusiva la observación de las normas laborales cada vez más elevadas, incluso en países nuevos a los que no siempre se aplican adecuadamente.

Hubo otras causas de dificultades para la organización debido a las tensiones de la guerra fría y a los años inmediatos de la postguerra, los patrones y los gobiernos de los países occidentales se mostraban renuentes a aceptar a los representantes de los patrones y de los sindicatos.

De los países comunistas, como entidades verdaderamente independientes de sus gobiernos.

El hecho de que los países comunistas, al mismo tiempo que no permitían ninguna actividad sindical verdaderamente libre, ratificaran los convenios sobre libertad de asociación, el derecho a organizarse y las negociaciones colectivas, sólo agregó insultos a las heridas que incrementó la sensación que tenían algunos de que se estaba abusando de la organización.

El grupo de patronos se mostró particularmente comunicativo en ese punto, hubo muchas acusaciones y contraacusaciones.

En 1955 el cuerpo de gobierno estableció un comité independiente, dirigido por Lord Mc Nair, para que presentara informes sobre la amplitud de la libertad de control gubernamental de que gozaban los patronos y los trabajadores de todas las naciones representadas en la organización.

Esta misión mostraba un cuadro realista de la situación en cada país.

En general se aceptaron los informes y junto con la disminución de la guerra fría esto sirvió para calmar un poco las desventajas.

En total se promulgaron más de 130 convenios desde 1919, estos tuvieron tendencia a cubrir temas cada vez más especializados.

También se establecieron normas más elevadas, que no todos los gobiernos se consideraban listos para aplicarlas.

Durante esta época la membresía de la organización se amplió con rapidez, pasando de 45 en 1919 a 50 en 1947 y más de 120 en la actualidad.

En esta organización el ingreso de muchos países en desarrollo produjo un cambio importante en la dirección de sus actividades, ha habido más conciencia de sus problemas y una votación más importante a favor de las actividades que les interesan, por ende se hace un hincapié cada vez mayor en la ayuda técnica y otras tareas de ayuda a los países más pobres, esto emplea en la actualidad a más de la mitad del potencial humano total y los fondos disponibles para la organización, también se ha dedicado una mayor atención a algunos de los problemas laborales de interés especial.

La discriminación sobre las bases de las razas, el sistema del Aartheid en Sudáfrica y otros asuntos similares, dedicó mucha reflexión a los problemas de la legislación laboral y la organización en un país en desarrollo, sobre todo se interesó especialmente por el desempleo mundial, como resultado de todo ello, la escala de actividades de la organización es en la actualidad mucho mayor que lo que había sido nunca.

A) ESTRUCTURA DE LA O.I.T.

La O.I.T. es única en su sistema de organización, se trata del único organismo especializado en el que la representación no es exclusivamente de los gobiernos, ha tratado de resolver los problemas de aplicación que vimos en las otras dependencias, movilizándolo a quienes estaban más estrechamente interesados en ellas, incluyendo a grupos privados en toda la estructura de la organización, con el fin de elevar al máximo su consentimiento, en cierto sentido puede decirse que intentó antes de su tiempo la práctica de cierta forma de democracia de participación.

Desde el principio la O.I.T. se ha basado en el sistema tripartita la representación de cada país por los gobiernos, los patrones y los sindicatos por separado, siempre se reconoció que los asuntos en los que se interesaba la organización las condiciones laborales no eran temas de interés exclusivo de los gobiernos, su trabajo sólo podría ser eficiente si participaban desde el principio todos los patrones y sindicatos laborales.

Los empleados y los trabajadores pueden votar independientemente de los representantes de sus gobiernos (aun cuando en el caso de los países comunistas y algunos otros, se trata de una posibilidad estrictamente teórica).

Con mucha frecuencia hay mayor solidaridad entre los trabajadores o los empleados en su conjunto que dentro de las delegaciones nacionales, de hecho los trabajadores y los patrones utilizan un sistema estricto de grupo, en el que una votación mayoritaria decida la posición que tienen que adoptar todos y es raro que se observen actitudes contrarias a la decisión conjunta.

En el cuerpo del gobierno y los comités se delega un representante de los trabajadores y otro de los patrones para hablar en nombre de cada grupo.

Los representantes de los gobiernos tienen dos votos por uno de los patrones para hablar en nombre de cada grupo.

Los representantes de los gobiernos tienen dos votos por uno de los patrones y otro de los sindicatos en todos los cuerpos principales, los representantes de estos últimos se supone que los designan los gobiernos, de conformidad con las asociaciones que los representan en cada país, en la mayoría de los casos, los trabajadores y los patrones escogen libremente a

sus propios representantes, normalmente, son cuando menos figuras destacadas entre los líderes de los sindicatos y los patrones de un país y por naturaleza, se sienten inclinados a actuar independientemente.

De todos modos se presentan acusaciones ocasionales de que los representantes son sólo personas nombradas por los gobiernos sin independencia genuina, acusaciones evidentemente tienen a veces ciertos fundamentos.

El cuerpo supremo de la organización es la Conferencia Laboral Internacional, que se reúne una vez al año en Ginebra, en ésta hay cuatro representantes de cada país sobre una base de 2-11, como en otros lugares.

Con frecuencia hay también observadores y asesores técnicos, la conferencia adopta mediante una mayoría de dos tercios, los convenios y las otras normas legales propuestas.

Debate asuntos laborales y sociales en general, escoge al cuerpo de gobierno y adopta al presupuesto en la actualidad de más de 40 millones de dólares al año.

Sin embargo, con 504 miembros posibles, es demasiado grande para una toma de decisiones eficiente, en la práctica el cuerpo de gobierno toma muchas de las resoluciones importantes sobre programas y temas.

Este cuerpo de gobierno tiene 48 miembros:

24 están representados a los gobiernos, 12 a los patrones y 12 a los trabajadores elegidos directamente por esos grupos, por ende se trata del mayor de los consejos de cualquier dependencia.

Decide qué medidas se tomarán en lo que se refiere a las resoluciones de las conferencias, escoge al Director General en otras dependencias lo hace la Asamblea, formula los programas, aprueba el presupuesto para adopción de la conferencia, establece comités para examinar problemas particulares y supervisa el trabajo de la Oficina de Ginebra, determina las normas y propone las agendas para la Conferencia, de entre los miembros del gobierno 10 deben de representar estados de importancia industrial primordial, por ende se trata de que en las grandes potencias obtienen una representación especial, un asunto que ha provocado ciertas rebeliones en los últimos años.

Hay ciertos números de comités para industrias particulares que se basan también en la estructura tripartita habitual en donde las luchas entre los sindicatos y los patrones se hacen con frecuencia más áridas que en la conferencia. Finalmente tenemos la Secretaría que consulta a los gobiernos, prepara las numerosas reuniones y realiza las investigaciones sobre las legislaciones laborales.

También asesora a los gobiernos sobre la aplicación de los convenios y otros asuntos.

Las oficinas regionales supervisan todo el trabajo sobre el terreno dentro de su propia zona, hay también comités y conferencias regionales, el último Director General (Dr. Jenks) emprendió la descentralización en gran escala a un nivel todavía más bajo, estableciendo seis u ocho oficinas zonales, bajo

cada oficina regional para Asia, Africa, América Latina y transfirió a ellas una administración de muchas actividades operacionales, esto no lo recibió el personal con un beneplácito universal, pero debía reducir algunas capas de la burocracia bastantes opacas que anteriormente se encontraban en puntos alejados de las escenas de acción.

Esta estructura es única entre todas las dependencias especializadas, su carácter tripartito ha recibido muchos elogios aun cuando también algunas críticas, tiene cierto número de ventajas manifiestas, proporciona voz a quienes se ven afectados por sus decisiones, en forma visible y conspicua, los representantes de los sindicatos y los patrones se incluyen en el proceso de preparación y redacción de los instrumentos legales internacionales que les interesan considerablemente, las convenciones de la O.I.T. son casi únicas en las que hay organizaciones no gubernamentales que toman parte directamente en la redacción y la promulgación, por consiguiente tienen menos probabilidades de mostrarse hostiles hacia esos instrumentos, si en una etapa posterior, sus propios gobiernos los ratifican.

En general se sienten mejor dispuestos hacia el proceso total de la legislación internacional, debido a que se les consulta desde el principio.

La organización cuenta con un acceso directo a los intereses más importantes en lugar de tener que trabajar siempre a través de los gobiernos.

En un sentido más general, las reuniones frecuentes entre patrones y sindicatos contribuyen probablemente de modo marginal, a mejorar la comprensión que existe entre ellos sobre otros temas.

Se proporciona un foro mundial para los grupos de intereses transnacionales que deben analizar los asuntos de interés común, finalmente el contacto entre los patrones y trabajadores de diferentes países tienen también valor propio, los contactos entre trabajadores de países democráticos donde se da por sentada la libertad sindical, los de sistemas autoritarios en los que no existe, puede hacer que se abran los ojos estos últimos al significado real de la libertad de asociación.

En muchos países nuevos las organizaciones laborales y patronales están mal diseñadas y no siempre son representativas, por lo que el sistema no puede funcionar adecuadamente en esos casos, la estricta disciplina de votación de grupo fomenta el enfrentamiento entre los trabajadores y los patrones en general aun cuando las diferencias reales de intereses se presentan con frecuencia más bien entre los países ricos y los pobres, sobre todo los patrones bien organizados y líderes sindicales no son siempre necesariamente, los mejores jueces de los intereses generales a largo plazo ni siquiera al interior de sus propios países como distinciones de los intereses se presentan entre otros miembros.

El sistema tripartita tiene un gran valor en los debates de problemas industriales particulares en lo que se refiere a la aplicación de las convenciones, sin embargo, ésta es una parte mucho menor de las actividades totales de la organización que lo que era anteriormente.

La estructura actual del sistema tripartita necesita un ajuste y una racionalización en relación con la nueva dirección de las actividades de la organización.

B) ESTABLECIMIENTO DE NORMAS LABORALES MUNDIALES

La función primaria de la O.I.T., es diferente de las otras dependencias que hemos tomado en consideración, también establecen normas internacionales pero en este caso, no se trata de normas técnicas sino de derechos humanos básicos.

El desarrollo y la aplicación del Código Laboral Internacional muestra dos formas principales:

- 1) La más rígida, es la regulación por medio de convenios, cualquier gobierno que ratifique un convenio hace una promesa solemne de asegurar que se introduzca cierta legislación o que se satisfagan determinadas condiciones dentro de sus límites.

Esto no se deja simplemente como una promesa vaga, bajo las reglas de la O.I.T., un gobierno se hace responsable de exámenes transversales y encuestas constantes, relativas a la aplicación de cada convenio que haya ratificado, deberán presentarse informes regulares sobre las disposiciones adoptadas, respondiendo a preguntas específicas en forma estándar, la aplicación del convenio examina a continuación un comité de expertos, finalmente durante la Conferencia Anual los representantes del gobierno interesado pueden verse examinados por un comité tripartito o que incluya representantes del gobierno, patronos y sindicatos.

Todo esto expone las deficiencias de aplicación que existan, esto puede resultar embarazoso para los gobiernos interesados y hacerlos introducir enmiendas con el fin de mejorar su desempeño, por ende existe cierto

incentivo para que los gobiernos apliquen eficazmente el convenio que hayan ratificado y para no efectuar ratificaciones a menos que estén bastante seguros de que pueden satisfacer con eficiencia, los convenios.

Sin embargo, el valor del código no depende totalmente de la aceptación explícita de los convenios, aun cuando éste no haya firmado ni ratificado un convenio debe atraer sobre él la atención de sus propias autoridades legales.

Tiene que presentar informes regulares sobre sus actitudes hacia cada uno de los convenios, el estado de su propia legislación sobre el asunto de que se trate y las razones por las que se siente incapaz de efectuar ratificación, por otra parte también en este caso, debe someterse a cierto grado considerable de exámenes y presiones, las razones que existen para su negativa se trata del segundo tipo de influencia que ejercen los convenios.

Sin embargo, la forma en que se ven afectados los gobiernos son diferentes, cualquier convenio promulgado por la organización actúa como incentivo para los grupos de presión y quienes puedan verse afectados en los países de origen.

Los sindicatos laborales y otros interesados pueden señalar hacia un convenio y el hecho de que se hayan promulgado, ratificándolos otros, como indicación de la aprobación internacional en general para alguna norma dada.

2) Las recomendaciones:

Son menos obligatorias que los convenios, pero también se deben someter a las autoridades competentes para su toma en consideración,

también en este caso, los gobiernos deben presentar informes pueden ser la base de exigencias de acción por grupos internos, en la actualidad hay tendencia a favorecer las recomendaciones sueltas que a ratificar convenios estrictos y, parte porque algunos temas se consideran que es mejor dejar a los gobiernos cierta laxitud en los métodos y el tiempo de aplicación, esto permite que establezcan normas más elevadas que en los convenios.

Las recomendaciones como los convenios se han reunido en un Código Laboral de 2,000 páginas, que abarca el estado actual de la Legislación Internacional, sobre estos asuntos.

Sólo dos gobiernos han ratificado más de 80 convenios, de entre cerca de 130 que han promulgado en total, (Francia es el país que ha ratificado el mayor número de ellos).

Sin embargo, el número de ratificaciones de un convenio no es necesariamente el punto más importante, un convenio puede tener influencia incluso cuando cuente con pocas ratificaciones y muchos países que no han efectuado la ratificación pueden estar tratando de alcanzar las normas que les permitan hacerlo, los temas de los convenios se han extendido cada vez más durante el historial de la O.I.T. de aspectos relativamente elementales de las leyes laborales:

- 1) Las horas de trabajo.
- 2) La salud.
- 3) La seguridad.

En los primeros tiempos a una gama cada vez más amplia de asuntos, que incluyen normas cada vez más elevadas de protección laboral, y bienestar en el sentido más amplio.

Desde la Segunda Guerra Mundial, la organización ha dedicado una gran cantidad de actividades, el tema políticamente sensible en el derecho de los sindicatos y la libertad de asociación, en 1947 se promulgó una resolución, sobre este tema.

En 1950 se estableció, una Comisión de Determinación de Hechos y Conciliación para investigar las denuncias de violaciones, pero esto requería el consentimiento de los gobiernos para que le realizaran investigaciones substantivas y se ha utilizado muy poco.

Se establecieron procedimientos con el fin de implantar normas de negociaciones colectivas libres por organizaciones sindicales.

El segundo problema principal se refiere a la protección de los grupos que necesitan una ayuda especial, incluso en sus primeros años, la organización tomó medidas especiales para restringir el empleo de los niños, dos de sus seis primeros convenios se ocuparon del tema.

Establecían edades mínimas para el empleo de los jóvenes en industrias particulares o condiciones especiales para su empleo en otras.

Hay convenio sobre el empleo de mujeres, después de la Segunda Guerra Mundial como la protección a la maternidad, para asegurar que a las mujeres se les diera permiso adecuado y otras condiciones cuando estaban

embarazadas, también, existen convenios para las mujeres poco sanas y ocupaciones inadecuadas, así como la preparación vocacional.

La O.I.T. se ha ocupado especialmente en los últimos años en ayudar a los gobiernos, sobre todo a los de los países en desarrollo en la preparación de sus propios códigos laborales.

Un tercer problema, es la discriminación en el empleo, con el desplazamiento creciente de los trabajadores de un país a otro, en 1958 se adoptó una convención contra la discriminación ya sea sobre bases de la raza, religión, sexo, nacionalidad o ideas políticas, los gobiernos han tomado medidas para evitarla.

El principal problema social que enfrenta la O.I.T. en la actualidad es el nivel creciente de desempleo en algunas regiones del mundo, tanto rurales como urbanas, sobre todo en países en desarrollo.

Esto se debe al incremento de la población, la mayor productividad agrícola, el flujo de familias del campo a las ciudades y el desarrollo en todas partes de industrias modernas que producen más artículos con menos potencial humano.

Para enfrentarse a esto la O.I.T. ha lanzado su Programa Mundial de Empleo a nivel regional se está preparando un estudio del potencial humano en América Latina que proporciona información sobre los cambios en la estructura de los empleos y una predicción de las tendencias probables.

La organización se ha dedicado a un programa importante de las relaciones laborales en general, al igual que el establecimiento de adiestramiento administrativo, escuelas y cursos de productividad en un buen número de naciones.

C) AUTORIDAD MEDIANTE LA IMPLANTACION DE NORMAS

Las funciones y finalidades de la O.I.T. se han modificado considerablemente desde su fundación, desde su condición primordial de organismos de derechos humanos se ha convertido en una dependencia de desarrollo.

Esto ha sido en parte del resultado de modificaciones de la membresía que ha llevado consigo presiones políticas para que se efectúe una mayor proporción de trabajos de desarrollo y también en parte, por los cambios en las necesidades a las que se enfrenta el mundo en la actualidad.

Por otra parte su estructura ha evolucionado mucho menos, apenas ha comenzado a descentralizarse por sus dos principales cuerpos de deliberación. La conferencia y el Cuerpo de Gobierno se han hecho quizá demasiado grandes para que resulte eficaz la toma de decisiones, la estructura tripartita tiene tantas desventajas como beneficios para algunas de las tareas a las que se enfrenta en la actualidad la organización, aún cuando ha habido debates prolongados sobre la estructura se han dedicado primordialmente al equilibrio de los asientos entre las naciones desarrolladas y los países en vías de desarrollo en el cuerpo de gobierno, más que en esos temas tan básicos.

La O.I.T. adquirió autoridad debido a que estableció normas ampliamente respetadas, sin embargo, en la actualidad se enfrenta a cierto número de problemas nuevos.

En primer lugar en lo que se refiere a las normas, existe el riesgo real de que si la O.I.T. sigue promulgando cada vez más convenios sobre temas cada vez mas detallados, que requieran poca atención y con frecuencia sólo ratificaciones, los convenios en su conjunto pueden perder su fuerza como normas mundiales ampliamente respaldadas, esto será así sobre todo, en algunos casos recientes, cuando las redacciones sean vagas y estén muy generalizadas, en lugar de ser concretas y específicas y propagaran los sentimientos generales de que tiene poca importancia el que los convenios se ratifiquen o no perdieran la autoridad que tenían como parte de un código internacional universal. Las recomendaciones y las resoluciones proliferan todavía más en cada conferencia, por lo común las piden los delegados de los trabajadores, algunas de ellas se necesitan, debido a cambios de la tecnología o para actualizar los instrumentos más antiguos, pero sus números crecientes tienden a debilitar su fuerza.

A la organización le convendría escoger cierto número de decisiones y convertirlas en normas básicas mínimas, todas las cuales, o una proporción fija de ellas, deberían ratificarse dentro de cierto período de tiempo por todos los miembros, muchos de estos esfuerzos y los exámenes de sus cuerpos de supervisión, podrían dedicarse a continuación a asegurar la ratificación de este mínimo básico en lugar de aplicar el mismo nivel de actividades a toda una gama de convenios importantes variables.

La O.I.T. se enfrenta a un segundo problema importante, las normas apropiadas para un país industrial muy avanzado y rico no son las apropiadas para las naciones en desarrollo, esto es cierto incluso, en el caso de las normas básicas, tales como las horas de trabajo, las regulaciones de seguridad y salud, los días festivos y la seguridad social.

La O.I.T. establece normas apropiadas para los países avanzados, pueden no ser alcanzables para la mayoría, mientras que si se establece para la mayoría pueden ser excesivamente bajas para los países avanzados.

En este caso es conveniente seleccionar las disposiciones mínimas básicas que se pueden esperar alcancen todos los países y se satisfagan.

Para los países más desarrollados, se podría establecer quizá un conjunto adicional de normas o incluso un mínimo diferente que incluyera niveles más altos de seguridad social y disposiciones de días festivos.

La organización ha establecido procedimientos refinados para asegurarse de que se apliquen en realidad las normas adoptadas, sin embargo, quizá sea necesario, que se desarrolle algún tipo de servicio de inspecciones para reemplazar el sistema actual de exámenes transversales, que se basan en la sinceridad de los interrogados, los funcionarios podrán visitar países individuales, examinar detalladamente las condiciones tal y como lo hacen los inspectores de las fábricas en los estados, y presentar informes sobre lo eficazmente que se aplican las normas.

Finalmente en la actualidad existen también nuevos problemas laborales en los países ricos, estos son:

- 1) El alejamiento de los funcionarios sindicales y de los trabajadores de las fábricas.
- 2) El crecimiento de las negociaciones locales y su división de los procedimientos de negociaciones nacionales.
- 3) La persistencia de huelgas no oficiales.
- 4) Los derechos de los trabajadores individuales en contra de su sindicato.
- 5) El enajenamiento de los trabajadores industriales.
- 6) Las empresas transnacionales.
- 7) Las presiones de los trabajos en línea de montaje.
- 8) Las normas de ingresos.
- 9) Las diferencias entre las ocupaciones.
- 10) Los incentivos y las notificaciones por piezas y sus efectos sobre la estructura de salarios.

La O.I.T. ha examinado el problema de las normas de salarios mínimos y otros que afectan la estructura de salarios.

- (74) César Sepúlveda y Derecho Internacional, decimotercera edición, Ed; Porrúa, S.A. México (1983).
- (75) Cesar Sepúlveda, Derecho Internacional. Op. Cit.
- (76) Ibidem.
- (77) Ibidem.
- (78) Ibidem.
- (79) Ibidem.
- (80) José Luis de Azcárraga, Libro de Derecho Internacional Marítimo, Prólogo de Luis García Arias, Ed: Ariel, Barcelona.
- (81) Legislación Internacional Marítima, Madrid, (Y954).
- (82) Las Naciones Unidas y El Mar, C.A. Stauropoulos, H. S. Amerasinghe y el equipo de Unitar, Traducción de Jorge A. Vargas Secretaría de Relaciones Exteriores.
- (83) Ibidem.
- (84) Ibidem.
- (85) Ibidem.
- (86) Ibidem.

CAPITULO QUINTO

LINEAMIENTOS PARA LA LEGISLACION MARITIMA

1) INTRODUCCION

Antes de proponer las bases para la legislación parece necesario definir los propósitos de la ley marítima.

Primero, la ley marítima suministra la estructura legal para el transporte marítimo, por ejemplo, en el movimiento del comercio de un Estado. En segundo término, la ley marítima implementa los objetivos básicos de un Estado como Estado portuario y como Estado costero. Después, el enfoque básico para la propuesta de las leyes y de las regulaciones marítimas. Finalmente, se discute la estructura de la legislación.

2) PROPOSITOS DE LA LEGISLACION MARITIMA

Para cumplir con el primer propósito de la ley marítima, por ejemplo, suministrar la estructura legal para el transporte marítimo, es necesario regular las relaciones de todas las partes involucradas en el transporte marítimo. Con este propósito, estas reglas deben cubrir las relaciones entre los intereses del cargamento y de los propietarios de las embarcaciones.

Es importante que un Estado adopte leyes sobre el transporte de bienes y pasajeros por mar, colisiones, términos generales, responsabilidades y límite de responsabilidades, hipotecas y embargos preventivos. Aún más, sería de

utilidad establecer una estructura legislativa para los contratos con los agentes, los estibadores y los expedidores de flete.

Por último, es importante suministrar reglas de procedimiento, por ejemplo, la detención de buques con objeto de resolver posibles conflictos entre las partes que se encuentren involucradas. Muchos de estos aspectos están gobernados en las Convenciones Internacionales y otros instrumentos legales internacionales y se explicarán en los capítulos relevantes.

El propósito de la regulación del transporte marítimo puede lograrse solamente con barcos eficientes y en consecuencia seguros, tripulados con equipos calificados y competentes.

De aquí se sigue que las reglas correspondientes a la construcción y a la seguridad de los barcos, de la tripulación de los barcos, la mano de obra y las condiciones de operación así como la seguridad de la navegación sirven a este propósito.

El segundo propósito de la ley marítima es el de implementar los objetivos básicos de un Estado como Estado litoral o Estado puente, estos objetivos son los de asegurar la seguridad de los barcos que llegan a dos Estados portuarios o que navegan a lo largo de sus costas, con el objeto de evitar los accidentes que involucren a estos barcos así como para evitar la contaminación por parte de estos barcos.

El propósito de la regulación del transporte marítimo puede lograrse solamente con barcos eficientes y en consecuencia seguros, tripulados con equipos calificados y competentes. Todo esto, dá origen a la necesidad de la

legislación marítima con respecto a la seguridad, la tripulación de barcos, la prevención de hechos tales como colisiones, salvamento y contaminación.

Las Convenciones Internacionales principales contienen reglas detalladas en lo referente a estos aspectos. Finalmente, la ley marítima puede servir a objetivos económicos generales de un Estado. Estos objetivos se pueden referir a la necesidad de expansión de la flota mercante de un Estado ya sea en la realización del comercio oceánico nacional o en el comercio recíproco, esto tendrá dos aspectos en la legislación que regule el transporte marítimo. El propósito de la regulación del transporte marítimo, puede lograrse solamente con barcos eficientes y en consecuencia seguros, tripulados con equipos calificados y competentes.

Otro objetivo puede ser la fijación del empleo de nacionales a bordo de barcos extranjeros, para atraer inversión extranjera permitiendo a los nacionales de otros países registrar sus barcos en el extranjero. Consecuentemente, las leyes en el registro de barcos tendrá que autorizarse con características de adaptación particulares.

A) Método Básico: Es de fundamental importancia que antes de empezar a diseñar las piezas de legislación marítima, los asuntos relevantes de política se hayan definido claramente y se hayan planteado de una manera adecuada. Esto hará posible que los que desarrollan las políticas establezcan prioridades y si es necesario consistencia en las políticas y en la ley para de esta manera, evitar situaciones tales que una ley particular sirva a un objetivo de política particular pero que se oponga a otros objetivos.

B) La Estructura de la Legislación Marítima: En la selección de la técnica que haya de ser adoptada en la preparación de la Legislación Marítima se consideran como relevantes varios principios. La Legislación Marítima de un país se puede incorporar en una clave o alternativamente en un número de actas separadas. Una clave tiene una ventaja práctica consistente en que todas las provisiones se encuentran contenidas en un solo texto disponible para fácil consulta, esto puede no obstante, dificultar el paso de la Legislación debido a que el diseño de una clave requiere de un tiempo considerable; las actas separadas tienen la ventaja de que en los aspectos que requieren especial atención se puede efectuar una legislación más rápidamente.

Si estos programas alternos y los diversos aspectos a tratar de conformidad con secuencia acordada en las dos alternativas puede ser conveniente separar las provisiones básicas que se deben incorporar a las actas de legislación primaria a partir de una legislación más detallada que se debe cubrir por la legislación secundaria. En la mayoría de los Estados esta última requiere un diseño de proceso más extenso y complicado el cual puede ocasionar demoras indeseables para la entrada en funciones. Además, si la ley se refiere a áreas cubiertas por las Convenciones Internacionales, se debe diseñar para posibilitar la posible adopción y la posible implementación de estas convenciones así como sus enmiendas.

Tal como se ha mencionado antes, las Convenciones Internacionales se implementan contratando estados ya sea confiriéndoles fuerza de ley directamente, o incluyendo las reglas adoptadas bajo las mismas en legislación nacional. La primera alternativa asegura una uniformidad en la

aplicación de la Convención y no necesita adaptación a legislación nacional en el caso de enmiendas a las Convenciones.

No obstante, una Convención Internacional puede no ser autosostenible en cuyo evento es necesario promulgar las reglas apropiadas de tal manera que se haga que las Convenciones se implementen contratando estados ya sea confiriéndoles fuerza de ley directamente o incluyendo las reglas adoptadas bajo las mismas en la Legislación Nacional. Además, si la ley se refiere a las áreas cubiertas por las Convenciones Internacionales, se debe diseñar para posibilitar la posible adopción y la posible implementación de estas Convenciones y sus enmiendas. El propósito de la regulación del transporte marítimo puede lograrse solamente con barcos eficientes y en consecuencia seguros, tripulados con equipos calificados y competentes. La primer alternativa asegura la uniformidad en la aplicación de la Convención y no necesita adaptación a Legislación Nacional en el caso de enmiendas a las convenciones. Sin embargo, una Convención Internacional no siempre resulta autosostenible en cuyo caso es necesario promulgar reglas apropiadas de tal manera que la Convención resulte completamente aplicable.

Si se necesita Legislación Nacional separada para lograr su implementación, la mayoría de las reglas apropiadas para hacer la Convención aplicable puede no resultar autosostenible, en cuyo caso es necesario promulgar las reglas apropiadas de tal manera, que se haga que las Convenciones sean completamente aplicables. Si se necesita Legislación Nacional separada para lograr su implementación, la técnica más apropiada sería la de anexar a las actas las reglas técnicas adoptadas bajo la Convención relevante (usualmente contenidas en anexos tales como un

protocolo al acta). Esto podría facilitar grandemente la incorporación de enmiendas de carácter subsecuente a la Legislación Nacional.

En tanto que esto puede no ser posible bajo todos los sistemas legales en la actualidad existentes, otra posibilidad sería la de diseñar una legislación subsidiaria en la cual las reglas técnicas sean incorporadas. Con el objeto de facilitar la adaptación futura de la legislación a enmienda de la Convención parece ser aconsejable cambiar tan poco como sea posible en sustancia y orden de las reglas técnicas de la Convención cuando se incorporen a la Legislación Nacional.

3) CONCEPTOS BASICOS DE LA LEY INTERNACIONAL RELEVANTES PARA LA LEY MARITIMA

A) LA INTRODUCCIÓN

Muchos procedimientos y reglas importantes en la ley marítima se han elaborado en Conferencias Internacionales y se encuentran contenidas en las Convenciones Internacionales. Se puede establecer que en el marco general para la mayoría de las Convenciones de Ley Pública, se encuentran contenidas en la Convención de 1982 de la Ley del Mar.

La Naturaleza de las Convenciones la fuente principal de la expedición son las Convenciones Internacionales. Esto es particularmente cierto para la ley marítima. A lo largo de los años se han concluido un gran número de Convenciones Marítimas Internacionales. La Organización Marítima Internacional (O.M.I.) ha sido un factor primordial para ayudar a la realización de las Convenciones en las áreas técnicas de embarque, seguridad de los barcos, prevención de la contaminación, tripulación, seguridad de la navegación y en la intervención de accidentes por contaminación. En lo que

concierno a las Convenciones sobre condiciones de trabajo, la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.) se debe mencionar.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha sido una fuente importante de regulaciones internacionales en el campo económico. Con respecto a las materias de ley privadas la mayoría si no todas las Convenciones han sido preparadas por el Comité Marítimo Internacional (C.M.I). Finalmente, las Naciones Unidas han patrocinado, durante las tres décadas tres de las Convenciones del Mar de 1958 y han protocolizado la Tercera Conferencia que adoptó la ley comprensiva de la Convención del Mar de 1982 (Ver 2.6 adelante).

Es una regla básica de la ley internacional que las Convenciones tengan validez sobre un estado que se haya convertido en parte de la convención en funciones. No obstante, las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo, es decir la jurisdicción legislativa del estado soberano. Cada estado tiene jurisdicción completa de la legislación soberana en su territorio.

Esta jurisdicción tiene sus limitaciones en la extensión de jurisdicción respecto de la soberanía de otros estados y debe observar las reglas de derecho internacional y por parte el alcance de la jurisdicción legislativa y de aplicación de la ley. En la ley internacional publica general el principio organizativo en el territorio nacional es el de jurisdicción exclusiva del estado soberano. Cada estado tiene jurisdicción completa, tiene sus limitaciones en la extensión de su jurisdicción. Un estado debe respetar la soberanía de otros

estados y debe observar las reglas de las leyes internacionales, por otra parte, el alcance de la jurisdicción legislativa y de aplicación de la ley en la ley general internacional pública queda restringida al territorio del estado de acuerdo con el principio de territorialidad. El alcance de esta jurisdicción en la ley marítima internacional pública no se restringe a la territorialidad de un estado.

El principio de una jurisdicción de Estado de Bandera que es predominante es ley marítima y se basa en la suposición de que el barco es una jurisdicción casi territorial duradera que sigue al barco a donde vaya y no se restringe al territorio en un sentido estricto. Además, la ley marítima reconoce la jurisdicción basada. Después de todo la jurisdicción aplicada denota el poder de aplicar reglas establecidas por un Estado las cuales se basan en una forma o en otra en el principio de la territorialidad. Lo anterior indica la jurisdicción de un Estado con respecto a su mar territorial y zona económica exclusiva. Además, si la ley se refiere a áreas cubiertas por las Convenciones Internacionales, se debe diseñar para posibilitar la posible adopción con e implementación de estas Convenciones y sus enmiendas.

Esto último denota la jurisdicción de un estado sobre barcos establece la jurisdicción elaborada abajo. La ley marítima asimismo, reconoce la jurisdicción sobre la base del principio de nacionalidad. Esta ley provee que en el caso de una colisión o un incidente de tipo similar se instituyan medidas penales o disciplinarias a la persona responsable ante la autoridad competente ya sea el Estado del cual la persona es un nacional. Finalmente, en años recientes la jurisdicción en base a los principios de efectos ha emergido, por ejemplo, un Estado tiene el poder de intervenir en alta mar en caso de un

accidente de contaminación si los efectos del accidente tienen probabilidad de ser sentidos en ese Estado.

B) Jurisdicción de Estado de Bandera. El hecho de que alta mar se encuentra bajo la jurisdicción de cualquier Estado hace necesario asignar jurisdicción sobre barcos. Este principio aceptado de la ley internacional establece que el Estado del barco de bandera tenga jurisdicción sobre el barco. Esto se llama la jurisdicción de barco de bandera. Este principio ya se ha incorporado en el artículo 5 de la Convención de Alta Mar de 1958 y está contenido en el artículo 92 de las Convenciones de las Naciones Unidas sobre la ley del mar (1982).

La primera frase del párrafo , provee que los barcos deben navegar bajo la bandera de un Estado solamente exceptuando casos excepcionales expresamente previstos en los tratados internacionales, estas reglas deben cubrir las relaciones entre los intereses del cargamento, y de los dueños de las embarcaciones. Los tratados internacionales se deben someter a esta jurisdicción exclusiva sobre alta mar. Además, el artículo 94, párrafo I establece que:

Cada estado deberá efectivamente ejercer su jurisdicción y controlar sus asuntos administrativos y técnicos sobre los barcos que navegan bajo su bandera.

La Jurisdicción de Estado de Bandera. Se especifica internacionalmente en los párrafos 2 y 3, en particular en el 2 que cada Estado debe mantener un registro de los barcos que contiene los nombres y los particulares de los barcos que navegan con su bandera excepto aquellos que se encuentran

excluidos de las regulaciones generalmente aceptadas por la ley internacional a causa de su tamaño pequeño y asegurara jurisdicción bajo la ley internacional sobre cada barco que navegue bajo su bandera y su capitán, oficiales y tripulación con respecto a los detalles administrativos, técnicos y sociales referentes al barco.

Cada Estado debe tomar estas medidas para los barcos que navegan bajo su bandera tal como sean necesarias para asegurar la seguridad en el mar con respecto a la construcción, el equipo y la aptitud marítima de los barcos.

- a) La tripulación de los barcos.
- b) El entrenamiento de las tripulaciones, tomando en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.
- c) El uso de señales.
- d) El mantenimiento de comunicaciones.
- e) La prevención de colisiones.

Las Convenciones Marítimas Internacionales se basan también el principio de la jurisdicción del Estado de Bandera. En general estas Convenciones especifican los derechos y las obligaciones del Estado de Bandera. De aquí se sigue que un estado que se encuentre adherido a esta Convención tiene que aplicar legislación aplicable a los barcos que navegan con su bandera y tiene que asegurar la aplicación efectiva de estas reglas.

Una jurisdicción de Estado de Bandera que ejerza en condiciones efectivas contiene condiciones que se deben de ser cumplidas.

Primero, el Estado debe tener la voluntad y la capacidad para ejercer control sobre el barco.

Segundo, el barco no debe de estar bajo control de otros diseñar ya que ésto sería difícil e inadecuado. La formulación de una política económica nacional se utiliza generalmente para realizar asuntos de política que son concernientes a embarque y temas marítimo.

4) REGULACION ECONOMICA

La regulación económica se encuentra más estrechamente conectada con la política económica global de un país que cualquiera que se someta a los lineamientos que sirva en representación de políticas de economía nacional en el campo del embarque y las actividades marítimas toma diferentes regulaciones de formas en diferentes países.

Las regulaciones económicas son básicamente de carácter nacional y como tal difieren de la mayoría de los otros aspectos de las leyes marítimas que hoy en día se derivan mayoritariamente del propósito de la regulación económica que se ha descrito que un bosquejo general es difícil de ofrecer. Este tipo de información puede ser y particularmente útil en países con una marina mercante mucho más pequeña de lo que este comercio oceánico extranjero podría requerir.

C) Legislación para franquear el embarque marino de las leyes generales antimonopolio o las leyes de prácticas de comercio. Muchos países con economía de mercado tienen de manera frecuente leyes antimonopolio o referentes a las prácticas comerciales que son aplicables a todas las ramas

de la economía con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes. Esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo en los Estados Unidos pero legislación menos comprensiva se encuentra en Australia y Canadá. Con mucha frecuencia las prácticas tales como servicios de conferencia se toleran en varias jurisdicciones sin ninguna legislación o regulación específica.

D) Legislación para influenciar el mercado del transporte marítimo directamente con el propósito de establecer un mercado ordenado. Los ejemplos de esto son las concesiones de licencias de servicios navieros y estibadores, provisiones para establecer precios mínimos y máximos y poderes para así aprobar y desaprobado acuerdos de conferencia y contratos de transporte marítimo.

La convención de licencias se utiliza también para asegurar que no se descuiden servicios esenciales de las consideraciones comerciales.

5) REGULACION DE TRANSPORTE MARITIMO

La legislación económica se diseña frecuentemente para regular el mercado del transporte marítimo y para promover el desarrollo de la flota mercante nacional. El propósito de realizar este tipo de regulación es el de reforzar la posición de los armadores para contar con el poder de Conferencias fuertes sobre embarques y buenas posiciones en los mercados de las líneas navieras individuales, se puede dividir en cuatro categorías:

A) Legislación para patrocinar y crear consejos de navieros, consolidación de carga entre navieros y conferencias de propietarios individuales de barcos. Se encuentran ejemplos claros de este tipo de legislación en los decretos presidenciales 16 5 833 y 917 en las Filipinas.

B) Legislación que regule las condiciones bajo las cuales se permite que las compañías navieras extranjeras ofrezcan sus servicios y desde puertos nacionales. Este tipo de legislación se encuentra de manera frecuente en la ley de las compañías. Típicamente estas reglas conciernen a las actividades de las ramas sobre los agentes de compañías navieras extranjeras.

Como un primer paso para esta regulación será necesario de manera frecuente hacer posible la reunión de información acerca de servicios navieros y las condiciones bajo las cuales son Estados.

Tercero, el Estado tiene que tener un control adecuado y efectivo sobre el barco.

El intento de un Estado de ejercer la jurisdicción sobre un barco es evidencia por el registro del barco y la garantía de nacionalidad y el derecho de navegar con la bandera de ese Estado. El registro de los documentos , la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirán usualmente. Sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el Estado de Bandera se puede someter a la jurisdicción traslapada de otros Estados, por ejemplo, cuando el barco es de otro Estado.

En este aspecto el consenso general que se considera actualmente como implementado y no en competencia con la jurisdicción de los Estados costeros y portuarios.

6) REGULACIONES PARA PROMOVER EL DESARROLLO DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

7) DE LA FLOTA MERCANTE NACIONAL

Las regulaciones de este tipo tienen el objeto de patrocinar el desarrollo de una marina mercante nacional ya sea mediante ayuda directa a los navieros o por medio de ayuda indirecta en la forma de patronazgo de fondos nacionales.

Las regulaciones pueden tomar las siguientes formas:

a) Ayuda directa a los propietarios de barcos:

La participación directa de estados en la industria naviera. El transporte marítimo es una industria de capital intensivo y los recursos de los propietarios individuales de barcos son limitados. La participación del estado, es por lo tanto de utilidad para acelerar la velocidad de expansión de la industria.

La asistencia financiera directa por medio de préstamos a bajos intereses y las garantías a las instituciones financieras y también a la provisión de adquisiciones, construcción y subsidios de operación.

La asistencia financiera indirecta a través de exenciones de impuestos es decir depreciación libre, la depreciación acelerada, rebajas por desarrollo, gastos de inversión, exención de impuestos de procedimientos de ventas y días libres de impuestos.

La asistencia financiera indirecta a la marina mercante internacional en la forma de participación comercial (carga compartida y reservación de carga ya sea mediante acuerdos multilaterales o bilaterales o por ley internacional), con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes. Esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo, medidas a la carga de las naciones canal, carga a los barcos de bandera nacional (por ejemplo, contratos comercio libre a bordo y la regulación del comercio costero, cabotaje).

Otra forma de asistencia indirecta son los incentivos para los navieros nacionales para utilizar las embarcaciones nacionales.

La regulación económica puede también servir a propósitos diferentes de los antes mencionados. Algunos países cuentan con legislación específica que promueve el empleo de los marinos extranjeros. La legislación de las Filipinas acerca de los marinos nacionales es amplia. Algunos países tienen provisiones sobre el registro las cuales les permiten derechos de registro. La práctica de registro abierto ha sido discutida.

8) LEY INTERNACIONAL RELEVANTE (Principios legales generales)

Una parte importante de las regulaciones económicas toma la forma de tratados bilaterales acerca de la navegación marítima o asuntos comerciales. Esta práctica de las naciones marítimas es la de concluir acuerdos bilaterales. Estos tratados o acuerdos incluyen asuntos tales como el otorgamiento de acceso a puertos, la garantía de tratamiento no discriminatorios en partes de carga compartida bajo reciprocidad por reconocimiento de nación más favorecida como principios legales principales. Con frecuencia el embarque marítimo, se encuentra exento en parte totalmente de estas leyes. Esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo. Las cláusulas de reciprocidad sostienen que un contrato para una parte ha de garantizar el mismo tratamiento que ha de recibir para la otra parte. Estas ventajas, no obstante pueden verse perjudicadas si la contratación establece concesiones para terceros estados.

Un ejemplo en el área del comercio internacional podrá ilustrar ésto. El valor de un arancel de importación bajo de mercancías que se mueven entre dos estados contratantes decrecerá si cualquiera de los estados garantiza mercancías de terceros estados similares a una concesión favorable. La cláusula de la nación más favorecida que emergió en el curso del desarrollo de regulación económica internacional es por lo tanto la consecuencia lógica de la cláusula de reciprocidad.

La cláusula de nación más favorecida significa que el estado contratante garantiza al otro estado o estados contratantes todos los derechos que les ha concedido en el pasado y les concederá en el futuro a los terceros estados. Las reglas contenidas en una jurisdicción de convención, con frecuencia una

jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado, tiene el poder de hacerlo. La cláusula de nación más favorecida es la piedra angular del Acuerdo General de Tarifas sobre Comercio (GATT). La cláusula limita limpiamente la jurisdicción legislativa nacional frente a terceros países. No contiene provisiones que favorezcan a nacionales.

Un desarrollo adicional en las relaciones económicas internacionales es la introducción de la cláusula de tratamiento nacional. El tratamiento nacional se extiende a nacionales de los otros estados contratantes. Las reglas contenidas en una jurisdicción de convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas. El tratamiento nacional excluye la discriminación entre nacionales de los dos estados contratantes y no impide la regulación del transporte marítimo nacional ni los asuntos concernientes a la competencia.

Hasta el punto en que un estado otorga tratamiento nacional su jurisdicción se limita. La limitación de jurisdicción será más importante si los estados ya han otorgado el tratamiento de nación más favorecida a otras naciones. Se han generado cuestiones con respecto a los acuerdos intergubernamentales bilaterales en relación con el código de conducta. Los voceros de los países socialistas y en vías de desarrollo han puesto en claro en la cláusula de la conferencia diplomática que el código no pretendía cubrir aquellos acuerdos y varios países han hecho reservas consecuentemente.

9) EL DERECHO DE ACCESO A BUQUES EXTRANJEROS

Cada nación tiene el derecho de soberanía para decidir si es que ha de otorgar a buques extranjeros el acceso a sus puertos. Como corolario, cada nación puede agregar condiciones al derecho al acceso según considere conveniente. Se debe destacar, no obstante, que casi todos los países del mundo otorgan acceso libre a los barcos mercantes bandera extranjera. Además, una decisión para negar el libre acceso a las embarcaciones extranjeras provocaría una decisión correspondiente por parte de los otros estados.

El derecho de acceso a los barcos extranjeros se otorga por la ley de costumbre, por tratados bilaterales o por tratados multilaterales. Se puede citar la siguiente convención que regula la navegación:

Las declaraciones que reconocen el derecho a la bandera de estados que tienen costa, Barcelona, 20 de abril de 1921.

Convención y estatuto sobre la libertad de tránsito, Barcelona, 20 de abril de 1921.

Convención internacional y estatuto concerniente al régimen de vías acuáticas navegables de importancia internacional, 20 de abril de 1921.

Convención concerniente al régimen de los estrechos, Montreux, 20 de julio de 1936.

Convenciones de las Naciones Unidas sobre la Ley del Mar, Montego Bay, 10 de diciembre de 1982.

La convención internacional y estatuto sobre el régimen de puertos marinos del 9 de diciembre de 1923, tiene el propósito de asegurar hasta el máximo posible la libertad de las comunicaciones marítimas. De acuerdo con el artículo 2 del estatuto cada estado contratante se hace cargo de garantizar a las embarcaciones de cualquier otro estado contratante igualdad de tratamiento que reciban sus propios barcos en reciprocidad. La igualdad de tratamiento se extiende al acceso y al uso del puerto y la recepción completa de los beneficios con respecto a la navegación y las operaciones comerciales. Debe de cubrir facilidades de todos tipos como asignación de carga e instalaciones de carga, así como impuestos y cargos aplicados por el gobierno.

El artículo 5 prohíbe que los estados contratantes la evaluación y la aplicación de impuestos aduanales y otros impuestos similares en una forma tal que se perjudiquen los intereses de los barcos de los países contratantes. Los artículos 6 y 7 establecen reglas para asegurar que los estados no perjudiquen el principio de tratamiento igualitario por otros métodos de discriminación. La adhesión a la intervención se limita marítimamente a las naciones europeas en Asia, Japón, Malasia e Irak. La convención fue ratificada por el Reino Unido a nombre de la India, Ceilán, Brunei y Hong Kong.

10) CONVENCION SOBRE UN CODIGO DE CONDUCTA PARA CONFERENCIAS NAVIERAS, GINEBRA

A) ANTECEDENTES

Las conferencias navieras son grupos de líneas de transporte marítimo que se combinan para operar servicios de carga destinados en las ramas del comercio designadas. La membresía de control ajustando ciertas unidades,

cargos, distribuir rutas definidas, etc. Se ejerce control sobre sus miembros a través de restricciones especiales en los acuerdos de conferencia y sobre navieros ofreciendo tarifas privilegiadas en intercambio por tarifas exclusivas, acuerdos de lealtad que los navieros pueden solamente romper bajo sanción financiera. Los estados legales de conferencias varían en diferentes países pero se tienen que clasificar con frecuencia como carteles o semicarteles. Se pueden caracterizar también como asociaciones desincorporadas o poseyendo identidad legal corporativa. Las conferencias están exentas usualmente por estatuto de legislación sobre prácticas antirrestrictivas y sus acuerdos y los arreglos de lealtad y los tratados ordinarios de los contratos comerciales.

Las conferencias se caracterizan por autorregulación. Las áreas mayores de autorregulación cubren la membresía, la división de comercio, incluyendo agrupamiento de cargo y control de ganancias sobre prácticas incorrectas, arreglos de lealtad que enlazan a los navieros y la restricción de competencia externa. Se han efectuado varias inversiones en la operación de conferencias navieras. A un nivel nacional estas conferencias han conducido a la legislación para muchos países notablemente los Estados Unidos que han tenido un acta de navegación marítima desde 1916 que es una regulación comprensiva que regula los servicios y las actividades legislativas y ha intentado balancear los acuerdos restrictivos de la conferencia así como el control y la vigilancia de niveles de carga bajo supervisión, control de conducta, el ejercicio de poderes casi judiciales y el recurso final a la costa.

En la mayoría de los países, no obstante, las conferencias operan libremente sin la regulación nacional como tal a pesar de que los gobiernos intervienen de una manera creciente. Las cortes usualmente conceden arreglos de lealtad aceptables para tomar su información de la casa de los

Lores. La Mogul Steam Ship Co. VMC 1892 acta 25 que generalmente se entienden de tener lugar en inglés de tal manera que con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes. Esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo en los Estados Unidos. Con mucha frecuencia las prácticas tales como servicios de conferencia se toleran en varias jurisdicciones sin ninguna legislación o regulación específica en cada caso.

En las investigaciones a nivel internacional o un estado extendido de cualquier asunto serio se iniciaron por parte de los países en desarrollo a finales de los años sesentas y han tenido lugar varios años después para establecer negociaciones para la adopción bajo los auspicios de UNCTAD de la conferencia de las Naciones Unidas, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha sido una fuente importante de regulaciones internacionales en el campo económico. Con respecto a las materias de ley privadas la mayoría si no todas las convenciones han sido preparadas. El código era un compromiso alcanzado entre la mayor parte de los países en desarrollo que no querían una convención, pero si eran presionados, aceptarían un código mayoritariamente voluntario. Estos países en su mayoría en desarrollo y socialistas que deseaban regulaciones y procedimientos específicos en base a conferencias balanceadas y no unilateralmente impuestas. La situación presente es que con la entrada en funciones del código existe ahora una regulación formal reconocida. El registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente. Sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado. Además de esto existe el código CENSA de prácticas sancionado por las naciones de la conferencia de

Europa Occidental y los intereses japoneses en consulta con su consejo de navieros que no ha sido adoptado por los países en desarrollo o los Estados Unidos.

B) PRINCIPIOS PRINCIPALES DEL CODIGO

La convención define los términos utilizados y enuncia los objetivos y los principios establecidos en los términos para estimular el desarrollo de las líneas marítimas regulares y los servicios que son adecuados para los requerimientos del comercio del que se trate con el objeto de asegurar un balance de intereses entre los proveedores y los clientes del comercio extranjero por parte de cualquier país, y para sostener consultas significativas entre navieros y conferencias sobre solicitud de participación de las autoridades apropiadas. El registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente. Sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado de bandera se puede someter a la jurisdicción de otros estados. Las provisiones substantivas principales del código se resumen adelante.

El artículo 1 establece en sometimiento a ciertos criterios de derechos de membresía de las conferencias de naciones y terceras líneas navieras.

El artículo 2 plantea con la condición de que “a menos que se acuerde mutuamente otra cosa” el principio de derechos iguales para participar en la carga y el volumen de tráfico generado por su comercio mutuo y llevado a cabo por la conferencia con una participación significativa. Este tipo de información puede ser particularmente útil en países con una marina mercante mucho más pequeña de lo que este comercio oceánico extranjero podría

7
v.2

00781

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**“EL MARCO JURIDICO DEL REGIMEN INTERNO E
INTERNACIONAL EN LA NAVEGACION MARITIMA
MEXICANA”**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL GRADO DE

DOCTOR EN DERECHO

PRESENTA

LIC. ALMA CATALINA CARPIO HERNANDEZ

México, D. F.

299007

2001



requerir. Un 20 por ciento se indica para las líneas de buques de bandera en donde existe tal. Página 29, 18 de agosto de 1993.

El artículo 7 sostiene que los arreglos de lealtad con los navieros se autorizan pero que se deben basar en el sistema de contrato o cualesquier otras partes involucradas.

El artículo 10 posibilita el reporte anual por parte de las conferencias acerca de sus actividades.

El artículo 11 establece que se deben efectuar consultas entre las conferencias y los navieros.

El artículo 12 establece el criterio para la determinación de los derechos de carga con la condición de que otros criterios se pueden aplicar también.

El artículo 14 provee el aviso de incrementos en las tarifas de fletes para consultas con navieros y para la deferencia a conciliación internacional obligatoria de disputas que no hayan podido ser resueltas a través de consulta del código.

Los artículos 23 a 46 proveen la resolución de disputas, establecen un sistema de conciliación internacional obligatoria. Las partes pueden acordar de manera frecuente procedimientos legales siempre y cuando éstos no sean inconsistentes con los principios del código, pero para disputas concernientes a la carga esta libertad no se encuentra disponible si los navieros no tienen prohibido bajo legislación nacional de exentar sus recomendaciones de

conciliaciones si aceptadas han de constituir una determinación final de una disputa como entre las partes.

El principal objetivo del código es el facilitar por medio de sanción no de manera unilateral por parte de líneas de conferencia sino por medio de procesos de consulta a través de la ley internacional.

Un acceso más fácil de flotas nuevas, de manera particular de los países en desarrollo, a servicios de conferencia que los afectan a ellos mismos y a terceros comercios de barcos de bandera.

11) RESTRICCIONES RAZONABLES SOBRE LA DISPOSICION DE CAMBIOS DE FLETES

Un acuerdo bajo los principios de participación en el comercio entre los estados importadores, exportadores y terceros estados de bandera.

Establecimiento de resolución de disputas. Maquinaria incautable unilateralmente por cualquiera de las partes.

Bajo el artículo 47 del código, cada parte contratante está obligada a tomar medidas legislativas o de otro tipo tal como sea necesario con el objeto de implementar la convención adicionalmente bajo el artículo 22 de los acuerdos de las conferencias, acuerdos sobre participación en el comercio y arreglos de lealtad que tendrían que conformarse a los acuerdos aplicables y pueden incluir otras provisiones tal como se puedan acordar y que no sean inconsistentes con el código. Las conferencias están exentas usualmente por estatuto de legislación sobre acuerdos y los arreglos de lealtad y los tratados

ordinarios de los contratos comerciales. El código opera de conformidad con los tratados de prácticas relevantes de las Naciones Unidas y la Secretaría para la asistencia a países a solicitud para implementar el código. De conformidad con los principios de la ley internacional y las reglas contenidas en una jurisdicción de convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo, es decir la jurisdicción legislativa del estado y el código solamente gobierna en el comercio entre contratantes que son una parte en el mismo. No obstante, en muchos comercios de conferencia en los países en desarrollo estos principios se aplican informalmente a respecto de la solicitud de los gobiernos en esa región de tal manera que se aseguren sus beneficios para los navieros nacionales y los navieros dentro de las provisiones del código.

El código tiene también anexada al mismo una resolución la cual establece que mientras la convención es aplicable a conferencias de líneas y sus relaciones externas a los navieros, no se les debe negar una opción de seleccionar líneas de embarque no pertenecientes a la conferencia en sometimiento a los acuerdos de lealtad existentes mientras se espera que esas líneas se adhieran al principio de competencia leal en una base convencional.

12) LEGISLACION SUGERIDA

Debido a que la regulación económica es básicamente un asunto de política nacional, no es posible indicar el contenido necesario de esta materia. Las diferentes formas de regulación pueden tomar donde se enumeran

dependiendo de las necesidades específicas de cada país con las disposiciones variables seleccionadas en las regulaciones económicas.

No obstante, existen algunas áreas en que guías adicionales pueden ser de utilidad.

13) IMPLEMENTACION DEL CODIGO DE CONDUCTA PARA CONFERENCIAS DE BUQUES DE LINEA

El artículo 22 del código de los estados del acuerdo de la conferencia, la participación de comercio y los arreglos de lealtad, se deben conformar a los requerimientos aplicables del código y pueden incluir otras provisiones tales como puedan acordarse que no sean inconsistentes con el código.

Para disputas concernientes a la carga esta libertad no se encuentra disponible si los navieros no tienen prohibido bajo legislación nacional de exentar sus recomendaciones de conciliaciones si aceptadas han de constituir una determinación final. La coincidencia de estos acuerdos y arreglos dentro de los parámetros del código deberá ser la tarea primordial que se realice en las diversas conferencias. El código sanciona los derechos públicos y las obligaciones a una escala internacional para conferencias, navieros y entidades legales así como las autoridades apropiadas tal como sea necesario para ejecutar sus funciones.

Los documentos de conferencia relevantes así como las regulaciones tendrán también que reescribirse consecuentemente, los representantes de las conferencias y los navieros pueden tener que convenir con las diversas conferencias de operación con las autoridades apropiadas, tal como se

operaría bajo la sanción del código. Se convendrán inicialmente reuniones ya sea por parte de las autoridades apropiadas o según las organicen los navieros conjuntamente con el objeto de establecer lo convenido. La mayoría de las conferencias trabajan a través de comités y juntas con los navieros y las autoridades del gobierno. El procedimiento no sigue un patrón establecido de una manera general sino que varía en el grado de formalidad de conferencia a conferencia. Las conferencias tienen comités principales, subcomités y otras partes subsidiarias para tratar las diferentes estrategias.

Estos órganos se podrían reforzar y reconstituir en los cuerpos requeridos para cumplir con las funciones de conferencia bajo el código. Serán por tanto responsables de la implementación práctica es decir para la administración del código como función de su propio acuerdo. El código provee para establecer la implementación necesaria y la provisión del artículo 47 acerca de la maquinaria de implementaciones que concierne a cada parte contratante para realizar una legislación tal u otras medidas tales como puedan ser necesarias para implementar el código.

La provisión del artículo 22 que ya se ha mencionado a su institución bajo el objetivo del código. Además el artículo 11 del código lista algunas de las materias principales para consulta leídas con el artículo 22 es suficientemente amplio y comprensivo a pesar de que no es exhaustivo como para cubrir todas las materias necesarias para asegurar la operación del código. Será por lo tanto la conferencia, las líneas, los navieros y los representantes de los cuerpos navieros los que tendrán que cooperar y consultarse mutuamente para administrar el código en las diversas conferencias bajo estas modalidades tal como se puedan acordar.

Las autoridades apropiadas participarán también en las consultas y procesos relacionados en donde se sancione por el código. Por lo tanto existirá también un período de ajuste para permitir que las conferencias se adapten al código tal como se ha dispuesto en el artículo 2 (II). Serias aberraciones de la forma tenderán a alterar el intercambio de experiencias y la discusión en los comités de embarque de los servicios de embarque de las conferencias. Como resultado de las prácticas se ganó valiosa experiencia de las diversas conferencias y a raíz de ello pueden emerger políticas crecientemente similares y desarrollarse estructuras y prácticas de manera correspondiente; la administración del código no debe requerir el establecimiento de complicaciones referentes a la maquinaria. Incluso los servicios actuales de conferencia se administran por parte de ejecutivos, administradores y secretarios con maquinaria existente y se deben simplificar para el nuevo régimen, existen algunas provisiones que pueden requerir acción legislativa específica por parte de las partes contratantes.

La definición de la línea naviera nacional en el Capítulo I provee que una línea nacional sea reconocida como tal por parte de la autoridad apropiada del país correspondiente bajo la ley del mismo país. Consecuentemente, cada parte contratante debe aprobar legislación para la definición y la designación de líneas nacionales.

El artículo 2 del código establece reglas para carga compartida, de estas reglas que se pueden efectuar solamente si existe un mecanismo para la implementación de la carga compartida a pesar de que los principios básicos de la ley internacional crean la suposición de obligaciones para las líneas nacionales y el consejo de navieros y organizaciones para adherirse a las reglas del código en esta materia.

El artículo 11 provee que la autoridad apropiada pueda designar organizaciones navieras representativas de los navieros y los navieros individuales para participar en las consultas en el artículo correspondiente. Esta designación puede requerir legislación nacional.

El artículo 11 proporciona a las autoridades apropiadas el derecho de participar en las consultas. Cada parte tendrá que designar la autoridad apropiada y los países podrán sentir la necesidad de implementar reglas para estos efectos.

El artículo 26 requiere que las partes contratantes confieran acerca de conferencias y organizaciones navieras para participar en las consultas referentes a ese artículo. Esta designación puede requerir legislación nacional.

Una conferencia acerca de una organización de navieros puede instituir procedimientos nombrados por la parte para los procedimientos en su capacidad como certificación constitutiva para cada miembro de esta conferencia de organización naviera.

Cualquier notificación a una conferencia u organización naviera se debe transferir a la dirección de la oficina principal de la conferencia u organización naviera. Cada conferencia u organización naviera debe registrar la dirección de su oficina principal de conformidad con el artículo 46 (l) en el evento de que una conferencia o una organización naviera no cumpla con registrar o no cuente con oficina principal.

Una notificación a cualquier miembro en el nombre de la conferencia u organización naviera se debe considerar como una notificación a esta conferencia u organización.

El segundo párrafo del artículo 26 dice: La aceptación o el rechazo por parte de una conferencia u organización naviera de una recomendación por conciliadores se debe considerar una aceptación o rechazo de esta recomendación por cada elemento de la misma. Las provisiones de este artículo pueden requerir la implementación de legislación nacional.

El artículo 28 del código proporciona a la autoridad apropiada del país de las partes a la conciliación obligatoria internacional el derecho de participar en la legislación nacional procedente que se pueda requerir para los efectos de esta participación.

De acuerdo con el artículo 39 (I) del código cada parte contratante deberá reconocer una recomendación como si fuera el dictamen final de una corte de las partes contratantes y se necesitará legislación para dar fuerza a las recomendaciones.

Muchas convenciones internacionales adjudican expresamente jurisdicción entre las cortes de los estados contratantes. El código no toma en consideración qué régimen de jurisdicción es el apropiado para los factores legales y particularmente relevante.

La deseabilidad de minimizar los choques practicados de las jurisdicciones y los foros deben realizarse en tanto sea posible. El régimen debe de tomar en consideración ciertas características prácticas de

conferencias. Algunas conferencias cubren el comercio en un sentido mientras que otras cubren el comercio en las dos direcciones. Algunas conferencias cubren un rango de puertos en diferentes países en uno o los dos extremos del comercio. Adicionalmente, para algunos tipos de comercio puede haber más de alguna conferencia. Además es usualmente impráctico considerar cuestiones en la conferencia tales como membresía o carga compartida para la conferencia en una sola dirección para un solo puerto dentro de un rango.

Estos factores son mutuamente contradictorios; se puede considerar apropiado restringir el ejercicio de jurisdicción sobre conferencias exteriores o sobre conferencias localizadas en el país, pero una posición de este tipo tendría que estar acompañada por la autorestricción apropiada por las partes contratantes al código y las dificultades prácticas son considerables.

Alternativamente se puede considerar de manera consecuente que la corte nacional tenga jurisdicción sobre una conferencia la cual se encuentre dentro del ámbito del código, siempre y cuando sirva al comercio del país y en tanto la disputa sea un asunto gobernado por el código. Esto se aplica a las conferencias tanto externas como internas.

Este punto de vista es fuertemente influenciado por la consideración de que el código constituye un régimen acordado para la regulación de las conferencias navieras por parte de los estados contratantes en cada uno de los extremos de un comercio, de tal manera que cualquiera de los estados puede objetar en principio a la otra jurisdicción sobre el comercio. Los casos surgen cuando sea apropiado que una disputa que concierne al código sea escuchada ante una corte nacional. Un ejemplo puede ser una disputa

concerniente a una solicitud para membresía de conferencia de un estado a otro del comercio.

Puede ser necesario realizar provisiones especiales para capacitar a las cortes nacionales de permanecer precedentemente en esta etapa en que se considere que la disputa bajo el código se deba tratar en otra parte. Se puede notar también que pueden surgir casos en que el foro apropiado para una disputa sea una corte nacional y no la corte de otro estado.

14) PROVISIONES SOBRE CONCESIONES DE IMPUESTOS

En un país en el cual se permita la depreciación solamente en el costo histórico del barco y en que la tasa de impuesto de corporación es alta, el fondo de depreciación creado por los propietarios de los barcos puede ser muy inadecuado para cumplir con el alto costo de reemplazo. En estos casos las concesiones de impuestos serían de gran ayuda a la industria. Si no obstante en el lugar de estas concesiones y otorgamiento de inversión, es decir una asignación en efectivo a un cierto porcentaje del precio de compra del barco se concede, se asignará inmediatamente para aumentar los recursos del propietario del barco para el propósito de adquisición de tonelaje.

La cantidad de este pago en efectivo será deducida del costo de capital para el propósito de permitir así la depreciación.

A largo plazo, por lo tanto, esta concesión puede no ser desventajosa desde el punto de vista del gobierno de que se trate. Las inversiones se pueden promover también proporcionando préstamos de intereses cómodos, subsidios a medida que el mercado del transporte marítimo internacional se ve

confrontado con períodos de coyuntura y depresiones con la obligación de proporcionar depreciación a una tasa satisfactoria anualmente sin considerar la utilidad o la pérdida que pueda resultar para los propietarios de barcos. Desde este punto de vista la depreciación libre permitirá una máxima flexibilidad a los propietarios de barcos en el aspecto de proporcionar la depreciación, pudiendo proporcionar depreciación de cualquier porcentaje incluso de hasta un 100 por ciento en un año en el que ganen altas utilidades.

Sin embargo, pueden no proporcionar ninguna depreciación y permitir una buena flexibilidad también sometida a ciertos límites. En estos casos, los propietarios de barcos tendrían también la ventaja de que incluso después de proporcionar una depreciación calificarían para cualquier concesión disponible tal como un día libre de impuestos pero para los puntos de vista del gobierno, la depreciación libre puede originar a violentas fluctuaciones en los ingresos por impuestos de la industria naviera y alterar su posición presupuestaria.

Cuando las ganancias de venta de un barco exceden el costo de la adquisición original, el exceso se encuentra sujeto a aplicación de impuestos en algunos países, mientras que en otros países está exento de impuestos. En los países en que se permite la depreciación solamente en el costo histórico del barco, la exención de las utilidades por venta de los impuestos sería de ayuda para los propietarios de barcos para cumplir con el más alto costo de reemplazo.

PROVISIONES DE INFORMACION

La regulación económica no se puede implementar si la información relevante no se encuentra disponible. Los datos relevantes sobre la industria

naviera nacional para la preparación de la política naviera nacional. Estos datos pueden al mismo tiempo ayudar a la prevención del fraude marítimo.

Es por lo tanto importante que existan las provisiones establecidas que hagan posible que la autoridad marítima colecte información tal como y cuando sea necesario por parte de las compañías y los individuos involucrados en las industrias navieras nacionales.

15) LEGISLACION MISCELANEA

Tal como se ha indicado en el capítulo introductorio, de una manera amplia cada estado tiene el derecho de jurisdicción sobre su transporte marítimo. No obstante se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción. Estos dos principios básicos pueden ser contradictorios y reglas sobre conflictos jurisdiccionales se necesitarán entonces.

Una regla de este tipo consiste en que se excluye el ejercicio unilateral de jurisdicción sin el consentimiento del estado objeto del comercio. Algunos países han encontrado necesario proteger a sus sujetos del posible ejercicio de jurisdicción por parte de otras naciones. Esta legislación se ha establecido principalmente en respuesta a la aplicación unilateral de la ley contra consorcios de los Estados Unidos.

Estos "estatutos de bloqueo" tal como se les llama normalmente, prohíben a las naciones cumplir con medidas establecidas o expedidas por

otras naciones. Normalmente proporcionan la posibilidad de exenciones de la jurisdicción permitiendo así negociaciones entre las dos naciones involucradas.

16) NACIONALIDAD DE BARCOS, REGISTRO DE BARCOS Y DERECHOS SOBRE BARCOS

A) EL CONCEPTO DE NACIONALIDAD

Existen dos consideraciones básicas para ser tomadas en cuenta cuando se atribuye jurisdicción sobre barcos mercantes. Primeramente, a pesar de que cada estado tiene jurisdicción sobre su territorio, ningún estado tiene jurisdicción territorial en alta mar. Sin una jurisdicción limpiamente adjudicada y adecuadamente ejercida, las actividades en los océanos quedarían en desorden. En segundo lugar, el transporte marítimo usualmente tiene lugar entre diferentes estados soberanos e involucra barcos de diferentes países. Cada uno de estos estados podría en principio reivindicar jurisdicción.

Tradicionalmente la jurisdicción sobre barcos ha estado conectada con su nacionalidad. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de su bandera denota nacionalidad y en todo caso su registro. Es el hecho mediante el cual la nacionalidad es conferida. De esta manera en la convención de las Naciones Unidas acerca de la ley del mar los barcos de un estado se designan por las expresiones del registro del barco y su bandera como los barcos que tengan una nacionalidad determinada.

otras naciones. Normalmente proporcionan la posibilidad de exenciones de la jurisdicción permitiendo así negociaciones entre las dos naciones involucradas.

16) NACIONALIDAD DE BARCOS, REGISTRO DE BARCOS Y DERECHOS SOBRE BARCOS

A) EL CONCEPTO DE NACIONALIDAD

Existen dos consideraciones básicas para ser tomadas en cuenta cuando se atribuye jurisdicción sobre barcos mercantes. Primeramente, a pesar de que cada estado tiene jurisdicción sobre su territorio, ningún estado tiene jurisdicción territorial en alta mar. Sin una jurisdicción limpiamente adjudicada y adecuadamente ejercida, las actividades en los océanos quedarían en desorden. En segundo lugar, el transporte marítimo usualmente tiene lugar entre diferentes estados soberanos e involucra barcos de diferentes países. Cada uno de estos estados podría en principio reivindicar jurisdicción.

Tradicionalmente la jurisdicción sobre barcos ha estado conectada con su nacionalidad. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de su bandera denota nacionalidad y en todo caso su registro. Es el hecho mediante el cual la nacionalidad es conferida. De esta manera en la convención de las Naciones Unidas acerca de la ley del mar los barcos de un estado se designan por las expresiones del registro del barco y su bandera como los barcos que tengan una nacionalidad determinada.

B) CONCESION DE NACIONALIDAD

Es un asunto de política naviera nacional decidir qué condiciones tiene que cumplir un barco para recibir una nacionalidad otorgada. Muchos estados otorgan nacionalidad si se cumplen ciertos requerimientos; por ejemplo, se puede requerir que el barco sea propiedad de nacionales o de corporaciones incorporadas bajo la ley nacional con nacionales como propietarios de una proporción especificada del capital o puede tratarse de que el sitio principal de operaciones se encuentre en el país del registro.

C) NACIONALIDAD TEMPORAL

La legislación de algunos estados prevé el otorgamiento de nacionalidad a barcos sobre una base temporal. Esto se puede hacer por una diversidad de razones, por ejemplo, la nacionalidad de un estado puede ser otorgada temporalmente a un barco cuando un arrendador nacional desea navegar con la bandera nacional durante el período del arrendamiento en un barco que no cumple con los requerimientos necesarios para otorgarle nacionalidad en condiciones normales. Adicionalmente, un estado puede otorgar nacional temporal a algunos barcos por razones comerciales o relacionadas, por ejemplo, en los casos en que el estado enfrente un bajo tonelaje bajo su bandera y se requiera de algún tonelaje para una conexión práctica particular es el de reforzar la posición de los armadores para contar con el poder de conferencias fuertes sobre embarques y buenas posiciones en los mercados de las líneas navieras individuales con la aplicación de la convención de las Naciones Unidas de un código de conducta para conferencias de navieros.

17) REGISTRO DE BARCOS

El registro de barcos es el acto administrativo por el cual la nacionalidad así como derechos y obligaciones colaterales que se confieren a un barco. Un barco puede ser registrado si cumple con los requerimientos relevantes nacionales y el registro se efectúa ingresando al barco en el registro nacional de barcos. El registro nacional de barcos de un estado lista los barcos que se encuentran registrados en ese estado y que por lo tanto quedan abarcados en la jurisdicción nacional de ese estado. Colocando un barco en el registro de los barcos un estado asume la autoridad para ejercer jurisdicción y el poder inherente a su jurisdicción como estado de bandera sobre su transporte marítimo, no obstante se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción y asimismo llevar a cabo las responsabilidades nacionales e internacionales de un estado de bandera.

En relación con el barco el registro puede también servir al propósito del trámite del registro de los derechos en muchos estados. Un registro hace posible que el estado otorgue la nacionalidad y el registro de derechos de un barco nacional, en estos casos, los propietarios de barcos tendrían también la ventaja de que incluso después de proporcionar una depreciación calificarían para cualquier concesión disponible, en algunos estados se proporcionan dos registros, en ese caso el registro como un barco nacional se condiciona a los registros de derechos sobre dicho barco.

El otorgamiento de nacionalidad temporal se efectúa por el registro temporal del barco se puede efectuar también por medio de otros arreglos para el registro del barco, las leyes en el registro de barcos tendrán que autorizarse

con características de adaptación particulares. En el registro habrá que tenerse cuidado de evitar la situación en que el barco se pueda considerar como navegando bajo más de una bandera.

18) REGISTRO DE DERECHO DE LOS BARCOS

Los derechos de propiedad, título y usufructo de los barcos así como los intereses sobre la seguridad de los barcos que llegan a dos estados portuarios o que navegan a lo largo de sus costas, así como hipotecas que se puedan conceder en el registro de los barcos, la transferencia de un barco es afectada por el título de propiedad.

A) LEY RELEVANTE INTERNACIONAL

Los principios básicos de nacionalidad y registro de barcos se encuentran en la Convención de 1958 sobre la navegación en alta mar y se elaboraron en la Convención de 1982 acerca de la ley del mar realizada en Montego Bay en diciembre de 1982. Más específicamente, un diseño de regulación internacional no siempre resulta autosostenible en cuyo caso es necesario promulgar reglas apropiadas de tal manera que la convención resulte completamente aplicable sobre las condiciones de registro de los barcos que se firmaron el 7 de febrero de 1982.

19) OTORGAMIENTO DE NACIONALIDAD

De conformidad con la ley internacional cada estado puede fijar las condiciones que gobiernen la autoridad de la nacionalidad de sus barcos, lo cual se evidencia por el artículo 91 el cual dice:

Cada estado debe de fijar las condiciones para el otorgamiento de nacionalidad a barcos, para el registro de barcos en su territorio y para el derecho de navegar con su bandera. Los barcos tienen la nacionalidad del estado o con cuya bandera tienen la autorización de navegar. Tiene que existir un enlace genuino entre el estado y el barco.

El otorgamiento de nacionalidad tiene consecuencias que implican la aceptación de responsabilidad de ejercer control sobre los barcos. Esto se elabora en el artículo 94 de la convención de la ley de alta mar el cual especifica que cada estado debe de una manera efectiva ejercer su jurisdicción y controlar los aspectos administrativos, técnicos y sociales de los barcos que navegan bajo su bandera. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de bandera denota nacionalidad y en todo caso su registro.

De manera particular cada estado deberá mantener un registro de barcos que contenga el nombre y las particularidades de los barcos que navegan con su bandera exceptuando el caso en que se excluyan de aceptación general de las regulaciones internacionales en base a su tamaño pequeño y asegurar la jurisdicción bajo la ley internacional sobre cada barco que navegue bajo su bandera y su capitán, oficiales y tripulación con respecto a los detalles administrativos, técnicos y sociales referentes al barco y asumir jurisdicción bajo su ley internacional sobre cada barco que navega con su bandera y todos sus aspectos. Los oficiales así como la tripulación y los aspectos sociales concernientes al barco.

Cada estado debe realizar estas medidas para los barcos que navegan con su bandera tal como sea necesario para asegurar la seguridad en alta mar con especial interés a los siguientes puntos:

La construcción, equipo y capacidad de navegación marina de los barcos.

La tripulación de los barcos, las condiciones de trabajo y el entrenamiento de las tripulaciones tomando en cuenta los instrumentos internacionales aplicables.

La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de colisiones.

Estas medidas todas aquellas que sean necesarias para asegurar que cada barco antes de su registro y posteriormente al mismo sea verificado a intervalos adecuados por parte de un investigador naviero calificado, y que el barco lleve a bordo las publicaciones, las cartas náuticas así como el equipo de navegación y los instrumentos apropiados para la operación del barco.

A cargo de cada barco deberá estar un capitán y oficiales que posean una calificación apropiada en las técnicas de navegación marítima e ingeniería marítima y la tripulación deberá contar con la calificación suficiente para el tipo, tamaño, maquinaria y equipo del barco con el objeto de asegurar la uniformidad en la aplicación de la convención y no necesita adaptación a legislación nacional.

El capitán, los oficiales y hasta el punto apropiado la tripulación, se encuentran sometidos y requeridos a observar las regulaciones internacionales aplicables concernientes a la seguridad en alta mar, de manera general estas convenciones especifican los derechos y las obligaciones del estado de bandera, por lo que un estado que se encuentre adherido a esta convención tiene que aplicar la legislación aplicable a los barcos que navegan con su bandera y tiene que asegurar la aplicación efectiva de estas reglas, la prevención de colisiones, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio.

Para la realización de las medidas exigidas por los párrafo III y IV se requiere que cada estado se conforme a reglas internacionales generalmente aceptadas, así como procedimientos y prácticas y asimismo que cada estado realice todos los pasos que puedan resultar necesarios para asegurar su observancia. La legislación marítima de un país se puede incorporar en una clave o alternativamente en un número de actas separadas. Una clave tiene una ventaja práctica consistente en que todas las provisiones se encuentran contenidas en un solo texto disponible para fácil consulta, esto puede no obstante dificultar el paso de la legislación debido a que el diseño de una clave requiere de un tiempo considerable; las actas separadas tiene la ventaja de que en los aspectos que requieren especial atención se puede efectuar una legislación más rápidamente. El artículo mencionado asimismo confiere un derecho limitado a otros estados para intervenir cuando las reglas establecidas en el mismo no sean observadas tal como se dispone en el párrafo 6. Un estado que tenga motivos claros para creer que la jurisdicción y el control apropiados con respecto a un barco no se han ejercido, puede reportar los hechos al estado de bandera. El estado de bandera deberá investigar el asunto y realizar todas las acciones necesarias para remediar la situación.

Las obligaciones adicionales de un estado de bandera como consecuencia del otorgamiento de nacionalidad se encuentran establecidas en el artículo 98 del tema de asistencia y rescate de personas encontradas en el mar. El artículo 99 concierne a la prevención y a la sanción de transporte de esclavos. El artículo 211 párrafo II sobre las negociaciones para evitar la contaminación y el artículo 113 a cerca de medidas que se refieren a la rotura o daño a un cable submarino de acuerdo con la ley marítima vigente con el objeto de implementar los objetivos básicos de un estado; estos objetivos son los de asegurar la seguridad de los barcos que llegan a dos estados portuarios o que navegan a lo largo de sus costas, con el objeto de evitar los accidentes que involucren a estos barcos así como para evitar la contaminación por parte de estos barcos como una ofensa sancionable. Además muchas convenciones especifican los derechos y las obligaciones de los estados de bandera con respecto a sus barcos cuando el otorgamiento de nacionalidad sea esencial para evitar una situación en que se considere que el barco tiene doble nacionalidad.

El artículo 92 prevé que los barcos naveguen bajo la bandera de un estado solamente y salvo en casos excepcionales expresamente previstos en los tratados internacionales o en esta convención sean sometidos a su jurisdicción exclusiva en alta mar. Un barco no puede cambiar su bandera durante un viaje o mientras se encuentra en puerto de visita salvo en el caso de una transferencia real de propiedad o de cambio de registro. Un barco que navegue bajo la bandera de dos o más estados, utilizándolos de acuerdo a la conveniencia, puede no reivindicar ninguna de las nacionalidades en cuestión con respecto a cualquier otro estado en que pueda ser asimilado a un barco sin nacionalidad. Una provisión similar se encuentra contenida en el artículo 6.

20) REGISTRO DE BARCOS

La Convención de las Naciones Unidas para la ley marítima no elabora sobre las condiciones que gobiernan el registro. Tal como dice el artículo 92 se debe evitar la doble nacionalidad y en consecuencia el doble registro con el objeto de asegurar que un barco no caiga bajo la jurisdicción de más de un estado.

El sujeto de las condiciones requeridas para registro de barcos se ha discutido por el comité sobre el transporte marítimo en conexión con la cuestión de registros abiertos. La situación es que con la entrada en funciones del código existe ahora una regulación formal reconocida. El registro de los documentos y los procedimientos y reglas importantes en la ley marítima se han elaborado en conferencias internacionales y se encuentran contenidas en las convenciones internacionales, por lo tanto, la sección discute la naturaleza de la convención y algunas características específicas de las convenciones marítimas. En la Convención de 1982 de UNCTAD se realizaron dos sesiones de un grupo preparatorio intergubernamental sobre las condiciones para el registro de barcos para ese propósito.

Subsecuentemente, en noviembre de 1983 se reunieron los comités preparatorios para la conferencia de las Naciones Unidas para el registro de barcos. En la sesión final de la conferencia se convinieron las condiciones para las responsabilidades de los estados de bandera, la ley internacional establece que el estado del barco de bandera tenga jurisdicción sobre el buque. Este principio ya se ha incorporado en el artículo 5 de la convención de alta mar de 1958 y está contenido en el artículo 92 de las Convenciones de las Naciones Unidas sobre la ley del mar (1982) y asimismo se convino acerca de los

estándares de responsabilidad para barcos y para sus propietarios y operadores.

La convención se aplica a todos los barcos de 500 toneladas y más que normalmente se utilizan para el comercio marítimo internacional. Por primera vez los elementos del enlace genuino entre un barco y su bandera se han definido. En el corazón de la convención existen provisiones que regulan la propiedad, la tripulación y la administración de los barcos. Estas provisiones requieren que el estado de bandera establezca ciertos niveles mínimos de participación y tienen que ser transparentes. La convención asimismo prevé la identificación y la responsabilización de las personas involucradas en el transporte marítimo, estas reglas deben cubrir las relaciones entre los intereses del cargamento y de los propietarios de las embarcaciones. En adición a un derecho separado para navegar con su bandera, un barco puede ser arrendado. Cualquier estado incluyendo un país sin litoral puede otorgar el derecho a barcos de navegar con su bandera, pero tiene que mantener un registro público de estos barcos. Este registro debe contener por lo menos los puntos de información listados en la convención. El estado de bandera tiene que tener también una administración marítima nacional que sea competente y adecuada para asegurar que sus barcos cumplan con todas las reglas internacionales aplicables tales como los estándares de seguridad a bordo así como de protección al ambiente marino.

La convención asimismo, contiene medidas para proteger el interés de los países que suministran la fuerza de trabajo y para minimizar los efectos económicos adversos que pueden ocurrir dentro de los países en desarrollo. Como consecuencia de su implementación la convención entrará en efecto

cuando sea ratificada por 40 o más estados que representen por lo menos el 25 por ciento del tonelaje mundial.

21) REGISTRO DE DERECHO EN LOS BARCOS

El artículo 3 párrafo II de la convención internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a préstamos e hipotecas marítimas firmada en Bruselas el 27 de mayo de 1967 que no se encuentra todavía vigente, pretende evitar el doble registro de los barcos haciéndolo condicional o bien la entrega por parte del estado del registro anterior valga la redundancia, de un certificado para los efectos de que el barco ha sido suspendido.

La convención prevé en el artículo 3 párrafo I que ningún estado contratante deberá permitir la suspensión del registro de un barco sin el consenso escrito de todos los accionistas de las hipotecas registradas junto con el párrafo antes citado 2 el artículo pretende efectuar la protección de la hipoteca.

La convención que se refiere al registro de derechos sobre barcos que se encuentran bajo construcción firmada en Bruselas el 27 de mayo de 1967, (tampoco vigente todavía) prevé en el artículo 10 que haya estado o esté en construcción en un estado contratante a menos que se expida un certificado por el estado anterior respecto a de que los derechos registrados en el registro valga la redundancia se cancelen. A pesar de que esto no está claramente establecido, esto implica la remoción del navío del registro anterior. Se pueden encontrar provisiones especiales en la Convención de 1967 sobre los préstamos y las hipotecas marítimas con respecto a la cancelación de registro.

En el caso de una venta forzada, el artículo 11 de la convención establece que después de la producción de un certificado expedido por la corte que conduce la venta que el barco se venda libre de hipotecas y otros gravámenes registrados y registrar el barco debidamente o expedir un certificado de cancelación de registro si esto es aplicable.

El registro de los derechos sobre barcos bajo construcción es el sujeto de negociación uniforme de la Convención de Bruselas de 1967. Esta convención involucra reglas substantivas y reglas de ley internacionales y privadas, la primera comprende la obligación de contratar estados para permitir un registro público de hipotecas y gravámenes.

La última concierne a la ley que requiere los efectos del registro, lo que significa el estado en que el barco se construye. El rango entre hipotecas y gravámenes y los derechos de arrendamiento de retención que es aplicable después de completar la construcción del barco y la ley que gobierna el proceso de aplicación de la misma que es el estado en que tiene lugar la aplicación de la ley. Véanse también los incisos 14.2.2, 14.2.3 y 14.2.4 del registro de derechos de acuerdo con la Convención de Bruselas de 1967 acerca de hipotecas y gravámenes marítimos. De estas convenciones solamente la primera se encuentra vigente y prevé que las hipotecas sean gobernadas por la ley de los estados en que se efectúa el registro y que todos los estados contratantes realicen el reconocimiento de las hipotecas y los gravámenes efectuados de conformidad con la ley; las reglas contenidas en una jurisdicción de convención con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo bajo ciertas condiciones

Estas condiciones se encuentran más específicamente establecidas en la Convención de Bruselas de 1967 y consisten en el hecho de que el registro en cualquier instrumento requerido para ser depositado especifica el nombre y la dirección de la persona, la fecha y otras particularidades se conceden de acuerdo con la ley del estado de registro para determinar el rango con respecto a otras hipotecas o gravámenes registrados. Se debe destacar que las convenciones antes mencionadas son actualmente el sujeto de una revisión intergubernamental.

A) LEGISLACION SUGERIDA

No es posible ni aconsejable hacer recomendaciones específicas con respecto a las opciones de política en esta área. Las soluciones alternativas se formulan por lo tanto en donde las opciones de política se consideren necesarias para efectos de claridad. La legislación sugerida acerca de los derechos sobre los barcos se refiere a la situación con que existe un registro para los dos propósitos.

22) CONDICIONES PARA OTORGAR LA NACIONALIDAD

La nacionalidad se puede hacer condicional al barco que sea propiedad completa o parcialmente por nacionales, residentes en corporación o incorporación bajo la ley nacional. En el registro por el arrendatario de sucursal se considera conveniente que la nacionalidad pueda ser otorgada bajo la condición de que el arrendatario sea un nacional, un residente o una corporación incorporada bajo la ley nacional podría ser aplicable si el registro de barcos arrendados se considera cumplir con los requerimientos, de tal manera que el barco pueda ser registrado al cumplirlos y el registro se efectúa

ingresando al barco al registro nacional de barcos y el sitio principal de operaciones en que la corporación se encuentre localizada.

En los requerimientos pertinentes a la propiedad y la oficina matriz del sitio principal de operaciones determina el grado de control que el estado tenga sobre el propietario de los barcos. Algunos estados requieren que el barco sea tripulado total o parcialmente con nacionales, de tal manera que cada estado debe realizar estas medidas para los barcos que navegan con su bandera tal como sea necesario. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de bandera denota registro y su nacionalidad y los requerimientos concernientes a la concesión a dicho estado de bandera un grado de control sobre esos barcos en el evento de una guerra. Estos requerimientos pueden fomentar las políticas de empleo nacionales.

23) CONDICIONES PARA CATEGORIAS ESPECIALES DE BARCOS

Las reglas para el otorgamiento de nacionalidad no se pueden aplicar uniformemente a todos los barcos. Ciertos barcos tienen que recibir exención o se pueden someter a otras reglas diferentes.

A) De conformidad con la ley usual internacional los barcos que sean propiedad de los estados tienen la nacionalidad de ese estado. Esto se puede establecer explícitamente en la ley.

B) En contraste con los barcos que navegan en el mar, los barcos que navegan en vías acuáticas interiores no se encuentran sujetos al requerimiento de la ley internacional para desplegar una bandera. Las

regulaciones concernientes a la nacionalidad de los barcos interiores serán necesarias.

C) En muchos estados no existen requerimientos de nacionalidad separada. Sin embargo, con frecuencia se excluyen del registro ya sea de manera explícita o bien debido a que no cumplen con la longitud mínima o el tonelaje por lo que los estados deben mantener un registro de los barcos que contengan los nombres y las particularidades de los barcos que navegan con su bandera excepto aquellos que se encuentran excluidos de las regulaciones generalmente aceptadas por la ley internacional. En ese caso se asegura bajo la ley de costumbre internacional que los barcos para viajes de placer que cumplen con los requerimientos de nacionalidad para la navegación en el mar se sometan inmediatamente a la jurisdicción del estado.

Sin embargo, otro estado puede rechazar la aceptación de la nacionalidad al barco a menos que sea apoyado por documentos expedidos por el estado de bandera.

En muchos estados existen requerimientos separados de nacionalidad para barcos de pesca. Sin embargo, esto se origina en la tradición y puede no haber necesidad específica en la actualidad de requerimientos separados en este aspecto referente al otorgamiento de los derechos de pesca, esto último debe de quedar contenido en la legislación económica separada.

24) REQUERIMIENTOS DEL REGISTRO DE BARCOS

Si las condiciones que gobiernan la nacionalidad se formulan usualmente como un requerimiento para el registro, uno adicional que surge de la necesidad de evitar la doble nacionalidad de los barcos es la proscripción de registros simultáneo en el extranjero. Puede ser necesario excluir ciertas categorías de barcos del registro; un requerimiento adicional valga la redundancia puede consistir en que el barco sea inspeccionado y su tonelaje averiguado antes del registro.

Para el registro del barco se requerirán provisiones en las áreas siguientes:

A) Propósito del Registro: El registro puede servir tanto al propósito de la ley pública como al propósito de la ley privada, o bien pueden existir dos registros cada uno de ellos dedicado a una de estas funciones. Una clara provisión referente a la función de un registro y del registro de derechos valga la redundancia sobre barcos es necesaria.

B) Identidad del Registrante: Obligaciones del registrante: Estas obligaciones pueden incluir:

- Instrucciones concernientes a la apertura y cancelación de una parte.
- Verificación de los documentos.
- Reglas referentes a la expedición de un certificado de registro.

C) Información a mantener en el registro: Esta información puede incluir:

- Identidad del barco, por ejemplo, nombre del barco, año y lugar de construcción del barco, tonelaje y longitud.
- Nombre, nacionalidad, dirección del propietario, operador y administrador.
- En el caso de más de un propietario sus respectivas acciones en el barco.
- En el caso de una corporación propietaria los nombres, nacionalidad y dirección de los accionistas principales así como los directores y supervisores y el sitio de la casa matriz de la corporación.
- La localidad de la compañía que administra el barco. Esto es de utilidad para incluir provisiones para notificación obligatoria para el registro de cualquiera de los puntos anteriores de información.

D) La localidad en que se pueda registrar: La primera cuestión para ser resuelta consiste en si el registro se ha de efectuar centralmente o en diferentes puertos. Si el registro se organiza centralmente, puede haber solamente un registro central que pueda no ser inconveniente en un estado pequeño. Pueden existir oficinas subsidiarias del registro central en que se puedan efectuar los trámites de registro y que proporcionen datos al registro central para su actualización. El registro centralizado se practica en México, Liberia, Panamá, Argentina, Venezuela y los países bajos.

En un sistema de registro descentralizado cada puerto tiene su propio registro y sus propios procedimientos especiales para transferir los registros a otro estado.

E) Solicitud: Como una regla el propietario puede presentar solicitud de registro y el barco será registrado a su nombre. Algunos países permiten el registro al arrendador del barco, en cuyo caso el barco se registra en su

nombre. El propietario tiene que mostrar su conformidad en este punto. La siguiente documentación se podrá requerir para ser entregada:

- Prueba de propiedad o de la parte de arrendamiento en el caso de que el registro se efectúe por parte del arrendatario.
- Declaración por parte del propietario o del arrendatario del barco de que el barco no se encuentra registrado en el extranjero.
- Si el registro se inscribió para registro de derechos valga la redundancia.

Varios documentos, por ejemplo, el certificado de medición de tonelaje, el certificado de seguridad, certificado por parte del usuario apoyado por algún oficial, evidencia de que el barco cumple con los requerimientos de nacionalidad para propiedad.

En el caso de que el registro sea a nombre del arrendatario una declaración por parte del propietario de que no tiene objeción a este registro y una declaración por parte del arrendatario - también apoyada por un oficial - que evidencie que cumple con los requerimientos de nacionalidad.

Un certificado de cancelación de registro expedido por el país anterior (solamente si el barco fue registrado en el extranjero inmediatamente antes). Una verificación de los documentos como pueda ser requerido para el jefe de registros a una corte.

25) CANCELACION DE REGISTRO

El registro de un barco, se puede cancelar una vez que ya no cumpla con los requerimientos para sostener su registro. La cancelación se puede

efectuar por parte del jefe de registros ex officio o por la solicitud del propietario. Si el arrendatario solicita la cancelación del registro a su nombre, el propietario tiene que otorgar su consentimiento.

La cancelación ex officio tendrá lugar entre otras causas, si:

- El barco ya no cumple con los requerimientos de propiedad.
- El barco se encuentra registrado en el extranjero.
- El barco se ha perdido.

Con el objeto de hacer posible que el barco sea registrado en otra parte, es necesario proporcionar al propietario un certificado de cancelación de registro. En muchos estados la cancelación del registro para el propósito de nuevo registro en otro país se encuentra sometida a autorización gubernamental. Los accionistas de cargos registrados (hipotecas y otros gravámenes) han de ser notificados acerca de la cancelación del registro pendiente y tienen el derecho de oponerse a dicha cancelación del registro ante una corte competente en la cual la oposición se rechaza por parte de la corte. Asimismo los acreedores de préstamos marítimos pueden oponerse a la cancelación del registro.

26) REGISTRO DE DERECHOS Y BARCOS

A) REQUERIMIENTOS

Para proteger a los accionistas de derechos registrados contra un doble registro (registro de derechos en más de un país) se tienen que hacer dos provisiones. Primeramente, el registro de los derechos en un barco extranjero

o el registro de derechos que ya se encuentran registrados en el extranjero se deben prohibir. En segundo lugar, el registro en el extranjero de derechos de un barco nacional se debe invalidar con respecto a los accionistas de derechos en el estado nacional.

B) FORMA DE REGISTRO

Como una regla, existe un registro para el trámite de registro tanto barcos como derechos, se sigue de aquí que la forma de este registro será una bosquejada en la sección anterior.

C) SOLICITUD

El propietario del derecho convenido puede solicitar para registro sometiendo los siguientes documentos requeridos:

- 1) Los documentos certificados de venta, hipoteca, usufructo u otros derechos que hayan de ser registrados.
- 2) Factura de venta.
- 3) Declaración por el nuevo propietario de que el barco continuará cumpliendo los requerimientos para registro (solamente en el caso de transferencia de propiedad de un barco que haya sido registrado en el extranjero inmediatamente antes).

27) EFECTO LEGAL DEL REGISTRO

El efecto del registro puede diferir en los diversos sistemas legales, pero no se puede establecer que la prioridad del registro determina cuál entre los dos derechos que se encuentran en conflicto mutuo deberá prevalecer. Por ejemplo, si un barco de bandera se vende a dos diferentes compradores, los dos en buena fe, la adquisición se otorgará al comprador que registre su título primero sin importar si fue el primero o el segundo en firmar su contrato. Si un propietario vende un barco libre de gravámenes y aproximadamente al mismo tiempo lo hipoteca, esta hipoteca no tendrá efectividad y no se podrá registrar si el contrato de venta se ha registrado primero. Normalmente el registro no crea un derecho que no existe ni crea una exención a este respecto como se ha indicado antes, de una manera amplia cada estado tiene el derecho de ejercer jurisdicción sobre su transporte marítimo, se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción. Si por ejemplo un contrato de venta es nulo o vacío, su registro no lo hace válido y cualquier parte o interés puede desafiar su validez como si el registro no hubiera tenido lugar.

28) CANCELACION DE REGISTRO

La cancelación de registro no tiene lugar físicamente. En algunos casos cuando un derecho ha cesado de existir, por ejemplo un préstamo se ha pagado, y/o si la hipoteca se ha satisfecho y se ha efectuado un endosamiento en el registro para este efecto, ya que las hipotecas son gobernadas por la ley de los estados en que se efectúa el registro y que todos los estados contratantes realicen el reconocimiento de las hipotecas y los gravámenes

efectuados de conformidad con la ley las reglas. En otros casos por ejemplo cuando el propietario vende el barco, el registro del contrato por medio del cual el vendedor ha comprado previamente el barco, no se borra sino que se registra y de esta manera se crea noticia constructiva del título en el barco que ha pasado del propietario anterior al nuevo.

A) NACIONALIDAD TEMPORAL

Una indicación clara se debe proporcionar acerca de los casos en los cuales la nacionalidad se debe evitar. Las provisiones relevantes pueden establecer que la nacionalidad se otorgue si la legislación del estado de bandera previo lo acepta.

Usualmente tanto el propietario como el arrendatario pueden presentar solicitud para otorgamiento de nacionalidad temporal. Bajo aplicación de los documentos relevantes debe disponer que el período de validez puede variar consecuentemente al propósito para el cual la nacionalidad se haya otorgado sin embargo, con frecuencia se excluyen del registro ya sea de manera explícita o bien debido a que no cumplen con la longitud mínima o el tonelaje por lo que los estados deben mantener un registro de los barcos que contenga los nombres y las particularidades de los barcos que navegan con su bandera excepto aquellos que se encuentran excluidos de las regulaciones generalmente aceptadas por la ley internacional, en ese caso se asegura bajo la ley de costumbre internacional que los barcos para viajes de placer que cumplen con los requerimientos de nacionalidad, por ejemplo, si la nacionalidad se otorga para un viaje específico, el periodo será limitado a tres o seis meses si la nacionalidad después del período de validez ha expirado.

Desde luego la nacionalidad se retira también a solicitud del propietario o del arrendatario; debido a que la nacionalidad se otorga sobre bases específicas se debe revocar una vez que el barco cumpla con esos requerimientos.

29) BANDERA

Debido a que la bandera es el símbolo de nacionalidad, el derecho de desplegar la bandera se debe restringir a los barcos con la nacionalidad del estado de bandera (los barcos registrados como barcos nacionales que se encuentran reconocidos explícita o implícitamente reconocidos por la ley y la bandera nacionales). Con el objeto de asignar nacionalidad y bandera es de utilidad disponer que solamente los barcos nacionales deban desplegar la bandera.

La legislación nacional deberá proscribir y penalizar el despliegue de la bandera nacional por parte de un barco extranjero que no tenga el derecho de hacerlo y asimismo deberá proscribir el despliegue de una bandera extranjera por parte de los barcos nacionales.

30) DOCUMENTOS DE NACIONALIDAD

El propósito de los documentos de nacionalidad es el probar la nacionalidad del barco y consecuentemente su derecho de desplegar la bandera. Como una regla, el documento se expide a los barcos registrados; puede tomar la forma de un certificado de registro y un documento separado, se considera conveniente que la nacionalidad pueda ser otorgada bajo la condición de que el arrendatario sea un nacional, un residente o una

corporación incorporada bajo la ley nacional podría ser aplicable si el registro de barcos arrendados se considera cumplir con los requerimientos, de tal manera que el barco pueda ser registrado al cumplirlos y el registro se efectúa ingresando al barco en el registro nacional de barcos. Un barco nacional no será autorizado sin un documento que identifique su nacionalidad. Similarmente, un estado puede proscribir barcos de entrar en sus puertos si no cuentan con un documento apropiado que certifique su nacionalidad. El propietario o el arrendatario en el caso de registro se encuentre a nombre del arrendatario puede presentar solicitud para documento de nacionalidad.

El procedimiento de solicitud debe ser simple, por ejemplo, la solicitud de registro sobre nacionalidad temporal por parte del propietario o del arrendatario de un barco se puede combinar con la solicitud para un documento de nacionalidad, de tal manera que el barco pueda ser registrado al cumplir con los requerimientos relevantes nacionales y el registro se efectúa ingresando al barco en el registro nacional de barcos. Algunos estados limitan el período de validez del documento si se renueva. Como una regla, el documento de nacionalidad perderá su validez cuando el barco pierda su nacionalidad.

31) MERCADO DE LOS BARCOS

El propósito es el de hacer posible la identificación del barco; por lo tanto la legislación nacional tiene que disponer que en el casco de un barco se porte su nombre y el puerto base para de esta manera evitar alteraciones fraudulentas que sin el consentimiento de la administración se deben prohibir.

Nota: Se debe destacar que las previsiones legislativas anteriormente delineadas constituyen una parte importante de las reglas substantivas, consecuentemente estas provisiones se deben incorporar como legislación primaria de las reglas de procedimiento que se pueden incorporar como legislación secundaria.

32) TONELAJE

Es el término para indicar el tamaño de un barco en el mundo del transporte marítimo, significa para la mayoría de los propósitos la capacidad mas que el peso, por lo tanto estos lineamientos se encuentran contenidos dentro de la capacidad de tonelaje. Sin embargo, el tonelaje de peso muerto que proporciona una medida de la capacidad de carga de un barco es también relevante para ciertos propósitos.

Los usos para los cuales el tonelaje es de utilidad son muchos y variados. El alcance operacional del propietario de un barco se decide por las deudas incurridas, la tripulación y el tonelaje del barco. El tonelaje tiene una significación directa en el diseño de todos los tipos de barcos y es de especial importancia para los arquitectos navales y los constructores de barcos.

Las autoridades de canales, puertos, los pilotos y las autoridades de los faros planean sus instalaciones y sus operaciones tomando en consideración el tonelaje que manejan. El tonelaje se utiliza por parte los agentes de seguros en calidad de una base de la cual partir con el objeto de calcular las primas que se han de pagar para la asociación de la protección y la indemnización.

A) LEY INTERNACIONAL RELEVANTE

La Convención de Oslo de 1947:

Seguridad de los Barcos.

Seguridad de la Navegación.

Objetivos de la Regulación de la Navegación:

La regulación de la navegación tiene tres objetivos principales primeramente fomenta la seguridad y la eficiencia del tráfico de naves, tanto de barcos individuales como del tráfico en completo, en segundo término su objetivo es el de proteger las vías navegables y sus instalaciones públicas, finalmente sirve para evitar y minimizar posibles daños a otros intereses especialmente el ambiente marino, de los efectos del tráfico marítimo. Con el objeto de implementar estos objetivos, se dispone de un número de servicios de navegación y de asistencia a la búsqueda y al rescate.

Estos servicios pueden incluir pilotaje, ayudas para navegación tales como faros, boyas y marcadores luminosos, servicios para el tráfico naviero y asistencia de búsqueda y rescate. Estos servicios usualmente se proporcionan por parte de organizaciones cuyas tareas, obligaciones y responsabilidades se encuentran establecidas en la así llamada legislación institucional. Adicionalmente, la implementación de los objetivos tiene lugar a través de la legislación substancial destinada a regular las conductas de los barcos, incluyendo el uso de servicios de navegación por parte de los barcos.

Con el objeto de armonizar la implementación de estos objetivos, un método coordinado tanto a nivel legislación como a nivel institucional parecería aconsejable.

En este aspecto, puede ser de utilidad armonizar hasta donde sea posible y practicable los diversos regímenes que existen para la regulación del tráfico marítimo en las vías navegables interiores, las áreas portuarias y alta mar. En contraste con los barcos que navegan en el mar, los barcos que navegan en vías acuáticas interiores no se encuentran sujetos al requerimiento de la ley internacional para desplegar una bandera. Sin embargo, se reconoce que en muchos estados la autoridad sobre los diversos aspectos de navegación no se encuentra investida en un cuerpo sino que se encuentra dividida entre varios servicios gubernamentales y algunas veces organizaciones privadas.

Esto puede perjudicar la realización de la operación de tráfico marítimo así como la implementación eficiente y la puesta en operación de la legislación de manera especial cuando cada servicio y organización tiene sus propios recursos personales, su material así como sus funciones y poderes estatutarios. Si existe una situación de este tipo, la coordinación e implementación así como la puesta en operación de los esfuerzos a nivel institucional podrán ser requeridos.

Se reconoce que la legislación puede comprender también las reglas para la navegación en alta mar.

33) SUBDIVISION DE LA LEGISLACION PARA LA NAVEGACION

A) GENERALIDADES

La legislación que se refiere a la navegación se puede dividir en varias categorías estrechamente relacionadas.

Primeramente, deben existir reglas que regulen la conducta de barcos con respecto a otros barcos, por ejemplo, las reglas del camino. En segundo lugar, será necesario establecer reglas para proteger intereses públicos y privados contra daños del tráfico marítimo y asimismo minimizar los daños una vez que un incidente haya ocurrido. Estas reglas pueden ser diferentes de acuerdo con las características de las vías navegables y el tráfico marítimo en un área particular. Por ejemplo, un estado puede decidir designar una ruta especial para barcos que transporten materiales peligrosos con el objeto de evitar accidentes que involucren a estos barcos hasta el máximo punto posible.

En tercer lugar, existe una necesidad de reglas referentes a la provisión de servicios proporcionados al tráfico marítimo. Estas deben designar las organizaciones responsables para el pilotaje, ayudas para la navegación, búsqueda, rescate y otros asuntos de la navegación. Esta así llamada legislación institucional, debe definir también las responsabilidades de tarea de las organizaciones.

En cuarto lugar, un número de asuntos relacionados deben de ser regulados como por ejemplo, la responsabilidad por daños causados por ayudas equivocadas o mal ejecutadas a la navegación y la provisión de servicios de búsqueda y rescate.

Se puede notar que el equipo de navegación a bordo de los barcos tal como el radar y los sistemas para prevención de colisiones también contribuye a la seguridad de la navegación. Consecuentemente, en estos lineamientos la provisión y el uso de equipo de navegación se incorpora en el capítulo 7 sobre la seguridad de los barcos.

Es importante enfatizar la estrecha relación entre las categorías y notar que existen sobreposiciones; de aquí se sigue que las reglas frecuentemente pertenecen a más de una categoría.

34) CONDUCTA DE BARCOS

Las reglas que se refieren a la conducta de los barcos consisten en las reglas para prevenir los accidentes (reglas del camino) y las condiciones y restricciones acerca de la navegación en ciertas vías navegables. Las reglas del camino no solamente se destinan a la prevención de encallamientos y colisiones con estructuras. Sin embargo, existen otras reglas que regulan la conducta de los barcos y de esta manera ayudan a la prevención de los accidentes. Un ejemplo puede ser la internacionalidad aceptable del vocabulario marino inglés diseñado para facilitar el intercambio de información entre barcos.

De manera similar, las regulaciones referentes al empleo del radar y en particular al equipo de radio y las frecuencias pueden especialmente en áreas de tráfico pesado considerarse como reglas de conducta. Además esto se puede aplicar a las reglas referentes al pilotaje (por ejemplo la obligación de tomar un piloto a bordo y la obligación de cumplir con las instrucciones de tráfico de barcos).

35) AYUDAS A LA NAVEGACION

Las ayudas para la navegación pueden incluir boyas, señales luminosas, luces, símbolos y rótulos que pueden indicar el límite de un vía de navegación, la ubicación de un sitio de colisión, pero pueden también constituir un mandato o una prohibición. Existen lineamientos acordados internacionalmente así como recomendaciones referentes a su significado tal como el sistema de boya simple I.A.L.A.

En muchos países la legislación institucional dispone el establecimiento de una organización gubernamental para el cuidado de la superintendencia establecida y la administración de las ayudas a la navegación. En algunos estados esta tarea es confiada a oficinas regionales del ministerio a cargo de los asuntos de la navegación. En otros, las autoridades portuarias se encargan de esta tarea. Cualquiera que sea la vía de solución que se tome, se debe intentar el establecimiento y el mantenimiento de un sistema uniforme. Esto parece requerir la coordinación de las actividades a un nivel central.

36) SERVICIOS AL TRAFICO DE BARCOS

El término servicios al tráfico de barcos denota un conjunto sistemático de actividades (servicios) que comprenden la vigilancia, la información y el consejo de barcos individuales en un área particular. Los servicios pueden variar de muy simples, por ejemplo proporcionar el sistema de administración de tráfico. Los servicios se otorgan por parte de una organización basada en la costa, usualmente una agencia gubernamental. Pueden comprender el establecimiento de estaciones de radar costero con instalaciones de comunicación modernas. Un servicio a tráfico de barcos se establece

usualmente en áreas con tráfico pesado tales como cercanías de puertos y estrechos angostos. Con el objeto de tener la capacidad de utilizar el servicio, se podrá requerir que el barco porte equipo especial (por ejemplo el marífono) y tenga que seguir procedimientos de comunicación particulares. Esto puede también involucrar la obligación del jefe de reportar la posición del barco cuando se acerque al área objetivo y los movimientos del barco cuando navegue en el área.

Los servicios del tráfico de barcos pueden también incluir instrucciones de tráfico. Las instrucciones de tráfico se pueden definir como órdenes de una persona autorizada en la costa a un capitán de barco relativas al que esta conduciendo para obtener un resultado particular. Estas instrucciones se proporcionan cuando un riesgo especial se presenta por un barco o en un área particular debido a un accidente, la densidad del tráfico o mal tiempo. Las instrucciones pueden ser dadas solamente por personas que cuentan con la autorización para este propósito por ejemplo, por el ministro.

Una instrucción de tráfico no debe ser una orden al capitán para que realice una acción específica (en detalle más adelante) sino que prescriba el resultado que se haya de obtener a través de las acciones (retirarse del área inmediatamente), se dejan al criterio del capitán las acciones específicas que se hayan de verificar. Después de todo el capitán tiene la autoridad sobre la navegación del barco bajo todas las circunstancias.

37) PILOTAJE

Cuando un barco se acerca a un puerto y entra en él, el conocimiento de las aguas locales es esencial para evitar accidentes, para este propósito, el capitán de un barco puede contratar los servicios de un piloto. Como una regla, el piloto sirve como el consejero del capitán del barco, quien permanece responsable por la navegación del barco.

En muchos países se han designado áreas en que el pilotaje es obligatorio. Estas áreas de pilotaje obligatorio usualmente cubren accesos a puertos. La designación dependerá de las circunstancias locales como por ejemplo la cantidad de tráfico y la accesibilidad del puerto. En principio, todos los barcos en el área se encuentran bajo la obligación de tomar un piloto. Sin embargo, se pueden hacer excepciones a oficiales de navegación que tengan suficiente conocimiento de las aguas locales, por ejemplo, si su barco entra y sale frecuentemente de un puerto. Este será el caso con el capitán de un transbordador y los capitanes de barcos de pesca pequeños que usualmente regresan al mismo puerto cada día o cada semana. Una autoridad competente se deberá designar para organizar los servicios de pilotaje y para asegurar su disponibilidad. Esta puede ser un agente gubernamental pero en algunos países es una organización privada.

38) REPORTAJE Y ASISTENCIA

Es una regla básica de la ley marítima internacional que el capitán de un barco deberá proporcionar ayuda a personas con dificultades en el mar. Al recibir una señal de solicitud específica (barcos, aviones, vehículos de supervivencia, faro aislado) el capitán de un barco tiene, si es posibles que

informarles si es que tiene la capacidad de proporcionar asistencia. Si ese es el caso, tiene que proceder con toda velocidad a la asistencia de las personas en problemas. Si es incapaz de hacerlo, el capitán debe de tratar en entrar en contacto con otros barcos para ayudar a las personas en problemas. De manera similar en el caso de una colisión entre dos barcos es la obligación de los dos capitanes realizar hasta donde sea practicable y necesario preservar el otro barco y las personas a bordo de cualquier peligro causado por las colisiones. Adicionalmente, el capitán deberá identificar su barco e informar al otro capitán de nuevo puerto de destino.

La obligación de reportar se encuentra estrechamente relacionada con la obligación de prestar asistencia. En el interés de la seguridad de la navegación es importante que el capitán de un barco envíe información acerca de todos los peligros directos a la navegación que encuentre (por ejemplo situaciones peligrosas, mal tiempo y otras) a todos los barcos en la cercanía y a las más cercanas autoridades costeras.

39) LEY RELEVANTE INTERNACIONAL

A) NAVEGACION Y LEY MARITIMA

Considerando que la navegación tiene lugar en el mar fuera de los territorios nacionales, diferentes estados tienen jurisdicción para establecer y hacer cumplir las reglas de la navegación. En base al concepto de la libertad de navegación en alta mar el régimen legal tradicional para la navegación se basaba en el principio de jurisdicción del estado de bandera. La jurisdicción del estado costero estaba confinada a las tres millas de mar territorial.

La ley del mar del año de 1982 de la convención marítima incorpora un nuevo régimen para la navegación en el cual los poderes del estado costero se han extendido un poco a costa de la jurisdicción del Estado de Bandera. Este nuevo régimen se basa en conceptos que ya han efectuado ampliamente, la práctica de la convención conducirá a la armonización del régimen. Esto es especialmente cierto para la amplitud del mar territorial que la Convención de 1982 fija a un máximo de doce millas. En esta área el estado costero tiene soberanía. Sin embargo, los barcos que navegan por aguas territoriales gozan del derecho de paso.

Este concepto que ya se encontraba incorporado en la Convención de 1959 sobre la territorialidad marítima y la zona contigua ha sido clarificado y elaborado por la ley de la Convención del mar. El artículo 19 dispone que el paso es libre en tanto no sea perjudicial a la paz, al buen orden o la seguridad del estado costero. El párrafo II resume la actividad que se debe considerar como perjudicial en ese respecto.

El artículo 25 dispone que el estado, costero pueda tomar las medidas necesarias en este mar territorial para evitar el paso que no sea libre. De aquí se sigue que un estado costero pueda adoptar y hacer cumplir legislación para evitar actividades que sean perjudiciales a la paz, al buen orden o a la seguridad del estado costero.

Más importante, el artículo 21 agrega propósitos a respecto de los cuales el estado costero puede adoptar leyes y regulaciones relativas al paso libre a través del mar territorial. Estas leyes y regulaciones incluyen seguridad de navegación y la regulación del tráfico marítimo como la protección de ayudas para la navegación y otras facilidades o instalaciones.

Además el artículo 22 dispone el poder del Estado Costero para establecer pistas marítimas y esquemas de separación de tráfico De acuerdo con el párrafo 21, en particular barcos tanque, barcos de propulsión nuclear y barcos que transporten sustancias nucleares u otros materiales inherentemente peligrosos o nocivos se puede requerir a confinar su paso a estas pistas marítimas. Como consecuencia de la extensión de la amplitud del mar territorial un número de estrechos internacionales usados para la navegación que eran solamente parte de alta mar, ahora han caído bajo la soberanía de uno o más estados. Para garantizar la navegación a través de estos estrechos, el concepto de paso de tránsito ha sido elaborado el (artículo 17 y siguientes).

En principio el estado costero tiene los mismos poderes a respecto de los barcos en paso de tránsito en lo referente a los barcos con paso libre. Sin embargo, el paso de tránsito puede no ser suspendido, el nuevo régimen para la navegación se evidencia también por el concepto de pistas marítimas de archipiélago para paso (Artículo 52 y siguientes). Asimismo este paso a través de aguas que se encuentran ahora bajo la soberanía del estado de archipiélago pero se consideraban antes parte de alta mar y no se podrá suspender. Fuera del mar territorial, las aguas de archipiélago y los estrechos internacionales el estado de bandera tiene jurisdicción casi exclusiva sobre su barco tal como se evidencia por el artículo 94.

Se puede destacar que sin considerar los procedimientos disciplinarios o penales contra personas involucradas en colisiones y otros incidentes de navegación, el artículo 97 dispone la jurisdicción concurrente para el estado de bandera y el estado del cual tal persona sea un nacional.

40) LA CONVENCION SOBRE REGULACIONES INTERNACIONALES PARA EVITAR LAS COLISIONES EN EL MAR

A) ALCANCE

En 1972 la Organización Marítima Internacional convocó a una conferencia para la revisión de las regulaciones sobre colisiones, al tiempo de la conferencia la Convención Internacional de Regulaciones para evitar las colisiones en el mar, se adoptó (COLREG). La convención entró en vigencia en julio de 1977. A respecto de contratar gobiernos COLREG se aplica a todos los barcos que naveguen bajo su bandera en aguas bajo su jurisdicción que se encuentren en conexión con alta mar y navegables por barcos de navegación marítima.

B) CONTENIDOS

COLREG consiste de cinco partes:

Parte A (general).

Parte B (reglas de control y navegación).

Parte C (luces y formas).

Parte D (sonidos y señales luminosas).

Parte E (exenciones).

Además tiene cuatro anexos que se refieren a:

(I) La instalación y las especificaciones técnicas de luces y forma.

(II) Señales adicionales de barcos pesqueros.

- (III) Especificaciones técnicas de instalaciones de señales sonoras;
- (IV) Señales de emergencia.

Se llama la atención a la regla 10 (a) en el punto A que dispone la adopción por la O.M.I. de los así llamados esquemas de separación de tráfico.

En los años 60 tuvo lugar el incremento en la densidad de tráfico en combinación con la utilización de barcos con mayor tamaño. Aplicando el principio de la separación de tráfico el número de barcos que se encuentran en curso opuestos o casi opuestos, valga la redundancia se redujo notablemente y se obtuvo un flujo ordenado de tráfico. Debido a que se han instituido varios cientos de esquemas de separación de tráfico por todo el mundo la instrucción de esquemas en el estrecho de Dover y los estrechos de Malacca y Singapur ha conducido a una considerable reducción en el número de colisiones.

Con el propósito de asegurar que todos los sistemas de formación de rutas incluyendo los esquemas de separación de tráfico se conformen a los mismos criterios y principios generales, la resolución 378 de la asamblea de la O.M.I. adoptada en 1977 plantea algunas provisiones generales sobre disposición de rutas de barcos con las cuales los gobiernos puedan cumplir al introducir nuevos sistemas de rutas y al modificar sistemas de rutas existentes.

C) AYUDAS A LA NAVEGACION

En este contexto las ayudas a la navegación incluyen boyas, semáforos, luces, rótulos y cualquier otro dispositivo estructural o aparato que se establezca o mantenga principalmente como una ayuda a la navegación en el mar. Se han elaborado reglas internacionales por la Asociación Internacional

de Autoridades de Faros (A.I.A.F.). El objetivo de la A.I.A.F. es el de coadyuvar al movimiento eficiente de barcos.

Ha trabajado hacia la adopción de un sistema A (combinación de sistemas cardinales y de vías acuáticas) unificado de los sistemas en uso a nivel mundial. Las reglas del sistema A fueron aprobadas por la O.M.I. y se incorporaron al Acuerdo de Copenhague de 1977 y varios países las han adoptado.

En 1980 la A.I.A.F. adoptó en su Conferencia sobre Boyas sostenida en Tokio reglas para un único sistema de utilización de boyas, con dos regiones designadas A y S para marcas laterales. El nuevo sistema de boya individual de A.I.A.F. será probablemente implementado en 1988. El Comité de Seguridad Marítima de la O.M.I. ha aprobado la invalidación del Acuerdo de Copenhague debido a las diferencias considerables entre las marcas laterales en las regiones A y B. El Comité enfatizó la importancia de realizar una armonización de la disposición de boyas, los colores de superficie, el cálculo de la intensidad de las luces así como la disponibilidad y la confiabilidad de las ayudas a la navegación con un propósito para hacer recomendaciones apropiadas.

En vista de la posible necesidad de armonizar reglas referentes al mar con aquellas que gobiernan el uso de las aguas se llama la atención a dos recomendaciones del Comité de Transporte del Comité Económico para Europa (C.E.E.). En 1992 el C.E.E. adoptó una recomendación sobre el uso de signos en aguas interiores tales como rótulos, boyas y señales luminosas, así como señales de tráfico y semáforos. En 1962 se adoptó una recomendación que contiene el código europeo para vías acuáticas interiores. Entre otras

cosas el código contiene reglas sobre el uso de señales. Además contiene reglas de una naturaleza más general, la obligación de cumplir con las instrucciones de tráfico de la autoridad competente.

Juntas estas dos recomendaciones, constituyen un régimen uniforme con respecto a los signos que se han de usar así como las reglas para la regulación de tráfico en las vías acuáticas interiores europeas, desde su adopción las recomendaciones se han enmendado en varias ocasiones.

41) CAPITULO U DEL ANEXO A SOLAS

A) ALCANCE

El Capítulo U del anexo a solas se titula “Seguridad en la navegación”. A diferencia de otros capítulos del anexo, su alcance no está limitado a barcos de más de un cierto tonelaje. El capítulo U se aplica a todos los barcos en todos los viajes con la excepción de barcos de guerra y los barcos que navegan exclusivamente en los grandes lagos de Norteamérica y sus aguas conectantes y tributarios.

B) CONTENIDOS

Las provisiones del capítulo U son de una naturaleza variable. Existe un número de provisiones o asuntos generales regulados en mayor detalle en otras convenciones. Por ejemplo la regulación 13 dispone que los gobiernos contratantes se ocupen de mantener y adoptar medidas para asegurar que todos los barcos sean tripulados de manera suficiente y eficiente. La tripulación

de los barcos ha sido cubierta desde entonces por la Convención de 1978 sobre estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia.

Otro ejemplo es la regulación 15 la cual dispone de un servicio de búsqueda y rescate marítimo adecuados que se adoptó y la cual primordialmente detalla las materias organizativas involucradas. Otras provisiones de una naturaleza general incluyen la regulación 14. Esta requiere que los gobiernos contratantes se ocupen de arreglar el establecimiento y el mantenimiento de la ayuda a la navegación de tal clase como es en su opinión el volumen de tráfico y justifique el grado de riesgo requerido, la información referente a esta ayuda se hará disponible a todos los concernientes.

Adicionalmente, existe un número de provisiones las cuales contienen una cantidad adicional de reglas definidas sobre tópicos específicos de navegación, los cuales incluyen el uso de la información requerida en las regulaciones números 2 y 3 de los mensajes de peligro y la provisión sobre servicios tecnológicos 14. Esto requiere que los gobiernos contratantes se ocupen de arreglar el establecimiento y el mantenimiento de tales ayudas a la navegación como sean en su opinión el volumen de tráfico y se justifique el grado de riesgo requerido, la información referente a esta ayuda se hará disponible a todos aquellos a quienes concierna.

Adicionalmente, existe un número de provisiones que contienen más reglas definidas sobre tópicos específicos de navegación, los cuales incluyen el uso de la información requerida en los mensajes de peligro (regulación 2 ó 3) y la provisión sobre servicios meteorológicos (regulación 4), las provisiones administración y costo del servicio de patrullaje (regulación 5 y 6), obligaciones

y procedimientos referentes a los mensajes de dificultades en alta mar (regulación 10) y el uso de señales salvavidas (regulación 16).

Finalmente el capítulo U contiene provisiones que se refieren al equipamiento a bordo de los barcos. Entre ellas existen los requerimientos de tener a bordo lámparas de señalización, equipo de navegación portátil (por ejemplo radar), escalas y elevadores mecánicos y asimismo publicaciones náuticas como por ejemplo mapas actualizados y el código internacional de señales.

a) REGULACIONES DE LA O.M.I. PARA SERVICIOS DE TRAFICO DE BARCOS

Tal como se ha indicado en lo anterior, un servicio de tráfico de barcos puede estar incluido en cualquier servicio a tráfico de barcos designado para mejorar la seguridad y la eficiencia del tráfico y la protección del ambiente marino. Puede variar de radar, comunicación e información a administración extensiva de tráfico en un anexo particular. En 1983 la A.I.A.F. y la A.I.P.B. (Asociación Internacional de Puertos y Bahías) produjeron lineamientos recomendados para servicios de tráfico de barcos. Los lineamientos han sido revisados por el Comité de Seguridad de la Navegación de la O.M.I., página 88.

Las recomendaciones sobre servicios de tráfico de barcos que reflejan los puntos de vista del Comité se han adoptado por la Asamblea General de la O.M.I. en noviembre de 1985. Los lineamientos pretenden armonizar los servicios de tráfico de barcos por todo el mundo. La sección 1 del capítulo I explica los procedimientos a utilizar en los servicios de tráfico de barcos tanto

por el capitán como por la autoridad competente que opere los servicios de tráfico de barcos. El capítulo 2 proporciona alguna guía para planear un servicio de tráfico de barcos.

b) LA BUSQUEDA Y EL RESCATE MARITIMOS DE ACUERDO CON LA CONVENCION INTERNACIONAL

Varias convenciones marítimas internacionales han otorgado gran importancia a la prestación de asistencia a personas en situaciones problemáticas y al establecimiento por parte de los estados costeros de arreglos adecuados y efectivos para la vigilancia costera y para servicios de búsqueda y rescate. Esto se encuentra explicado con la mayor claridad en solas. Bajo la regulación 10 del capítulo V del anexo a solas el capitán de un barco en alta mar, al recibir una señal de cualquier fuente acerca de que un barco o aeroplano o embarcación de supervivencia del mismo se encuentra en situación difícil, deberá proceder con toda la velocidad a la ayuda de la personas en problemas.

La O.M.I. patrocinó exitosamente la adopción en 1979 de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos (Convención B.Y.R.) que ha entrado en funciones en 1985. Las provisiones técnicas de la Convención B.Y.R. se encuentran contenidas en un anexo que consiste en seis capítulos que tratan entre otras cosas de asuntos tales como el establecimiento de centros y arreglos de coordinación de rescate para las provisiones y la coordinación de servicios de búsqueda y rescate, la cooperación entre estados, medidas preparatorias, procedimientos operativos y sistema de reportaje de barcos.

La resolución 4 de la conferencia diplomática que adoptó la Convención B.Y.R. insta a los estados a utilizar los lineamientos dispuestos en el Manual de Búsqueda y Rescate de Barcos Mercantes de la O.M.I. (M.B.R.B.M.) y el Manual de Búsqueda y Rescate de la O.M.I. (M.B.R.O.M.I.). El propósito del M.B.R.B.M. es el de proporcionar guía para aquellos que durante emergencias en el mar puedan requerir asistencia de otros que puedan ser capaces de proporcionar dicha asistencia ellos mismos. En particular se designa para ayudar al capitán de algún barco que pudiera ser llamado a conducir operaciones de búsqueda y rescate para personas en situaciones problemáticas. El M.B.R.O.M.I. proporciona lineamientos para una política común de búsqueda y rescate para instar a todos los estados costeros a desarrollar sus organizaciones a lo largo de lineamientos similares y capacitar a estados adyacentes para cooperar y proporcionar asistencia mutua.

42) LA CONVENCION Y ACUERDO OPERATIVO SOBRE LA ORGANIZACION DE SATELITES MARITIMOS INTERNACIONALES

En julio de 1979 una nueva organización titulada la Organización Internacional de Satélites Marítimos (O.I.S.M.) se constituyó a la firma de la Convención y el Acuerdo Operativo de O.I.S.M. de 1976 por 26 estados miembros y signatorios. Se ha sentido durante largo tiempo que un sistema de comunicación por satélite puede contribuir a la seguridad, puede proporcionar un medio confiable para los barcos navegantes en los casos de problemas y emergencias y puede mejorar los medios para reportar su posición. Adicionalmente hace posible la expansión de la transmisión de la información que facilite la operación de los barcos.

El nuevo sistema de satélites para utilización marítima, deberá proporcionar una comunicación rápida, confiable y de alta calidad en cualquier momento del día y de la noche. Hará posible asimismo que los barcos reciban y envíen mensajes referentes a situaciones difíciles de una manera automática. Además, hace posible que la información sobre navegación y la información meteorológica se reciban directamente para propósitos prácticos. O.I.S.M. ha publicado procedimientos operativos para estación terrestre provisionales que contienen entre otras cosas instrucciones de llamada de barco a costa para llamadas de emergencia y seguridad en el sistema de O.I.S.M.

A) LEGISLACION SUGERIDA

1) INTRODUCCION

En vista de la estrecha relación entre los objetivos principales de la regulación sobre la navegación se puede considerar deseable incorporar toda la legislación relevante primaria en un estatuto. Este se refiere a la legislación institucional y a la legislación de la conducta de los barcos. Esta solución podría facilitar el balance de los tres objetivos, la seguridad y la eficiencia del tráfico de barcos, la protección de las vías acuáticas y la prevención de daños.

Las reglas más técnicas podrían quedar cubiertas en legislación subsidiaria. Además, puede ser una manera eficiente de diseñar la legislación debido a que existirá un conjunto de provisiones para definiciones, alcance, cumplimiento y sanciones. Por otra parte, se reconoce que en vista de los grados variables de complejidad de los temas a ser cubiertos puede ser preferible regular sin demoras debidas a los asuntos más complejos por

razones de eficiencia interna. La legislación sugerida que se bosqueja adelante considera un solo estatuto en el cual los elementos constitutivos se puedan discernir claramente. Esto facilita la separación de los asuntos si esto se desea.

Tal como se puede apreciar en el párrafo 8.2 anterior, el número de reglas de la ley internacional sobre el tema de la navegación se limita en comparación con los temas relacionados tales como seguridad, tripulación y contaminación. Por lo tanto, con el objeto de proporcionar un bosquejo comprensivo de la legislación sugerida, un número de las provisiones substantivas indicadas adelante se han derivado de la práctica de los estados. Se reconoce que estas provisiones pueden reflejar opciones de política particular es de los estados involucrados que no son necesariamente obligatorias. Sin embargo, en la ausencia de reglas acordadas internacionalmente pueden proporcionar una guía útil.

2) PROVISIONES GENERALES

Esta Sección podrá contener:

- a) Definiciones.
- b) Alcance, es decir a qué barcos y a qué área el acta se ha de aplicar.

3) REGLAS DE TRAFICO

Esta Sección dispondría:

- a) El poder de fijar reglas sobre la prevención de colisiones incluyendo el establecimiento de esquemas de separación.
- b) El poder de establecer reglas especiales para la regulación de la navegación de barco que porten mercancías peligrosas o nocivas y de otros barcos que presenten un riesgo especial al ambiente marino.

Se ha sugerido que las regulaciones de 1972 sobre colisiones tal como se han enmendado se incorporen a la legislación subsidiaria. Esta debe aplicarse a todos los barcos en aguas marinas dentro de la jurisdicción nacional y a barcos que naveguen con la bandera nacional dondequiera que se encuentren.

4) AYUDAS A LA NAVEGACION

Esta Sección puede cubrir:

- a) El poder de establecer reglas sobre el significado de las ayudas a la navegación.
- b) La designación de la autoridad competente para establecer y eliminar ayudas a la navegación.
- c) Derechos y poderes de personal responsable.

5) SERVICIOS DE TRAFICO DE BARCOS

Esta Sección podrá incluir:

- a) El poder de establecer reglas sobre servicios de tráfico de barcos.

- b) La designación de autoridad competente a respecto de servicios de tráfico de barcos.
- c) Derechos y poderes de personal responsable.
- d) Entrenamiento y otorgamiento de licencias de personal del servicio de tráfico de barcos.
- e) El poder de establecer reglas sobre instrucciones de tráfico.
- f) La designación de la autoridad competente para proporcionar las instrucciones de tráfico.
- g) Derechos y poderes de personal responsable.

6) PILOTAJE

Esta sección podrá incluir:

- a) El poder para designar áreas en las que el pilotaje es obligatorio.
- b) El poder para proporcionar exenciones.
- c) La designación de la autoridad competente para proporcionar servicios de pilotaje.
- d) Derechos y poderes de personal responsable.
- e) Derechos y obligaciones de pilotos.
- f) El entrenamiento, otorgamiento de licencias y remuneración de pilotos.
- g) Tarifas para los derechos de pilotaje.

h) El poder para regulación adicional.

El poder para hacer regulaciones adicionales sobre pilotaje sirve entre otras cosas para prescribir banderas de piloto y señales de piloto que hayan de ser desplegadas cuando un barco solicita un piloto o tiene un piloto a bordo. Estas se deben conformar al código de señales de la O.M.I. (véase también la regulación 2 del Capítulo U del anexo a solas), las reglas adicionales podrán también contener el requerimiento de que los barcos que se encuentran en pilotaje obligatorio o que acepten los servicios de un piloto tengan medios adecuados de acceso.

Se debe destacar que la regulación 17 del anexo a solas requiere que los barcos que naveguen con la bandera de un estado se equipen con escaleras o elevadores mecánicos para pilotos tal como se describe.

7) EQUIPO

Tal como se indica antes, las reglas relevantes se encuentran contenidas en el Capítulo U de solas. Estas se refieren a la provisión a bordo de barcos entre otras cosas.

- a) Lámparas de señalización.
- b) Radar.
- c) Aparato localizador por radio.
- d) Giro-brújula.
- e) Dispositivo de eco.
- f) Dispositivo de radio para retorno o radioteléfono para frecuencia de situaciones de emergencia.

En vista de la relación estrecha entre estos dispositivos y otro equipo que se requiera a bordo de los barcos, es aconsejable incorporar las provisiones relevantes en la legislación sobre seguridad.

8) REPORTAJE Y ASISTENCIA

Esta Sección podrá contener un número de provisiones designadas para prevenir accidentes y para minimizar la pérdida de vidas como consecuencia de un accidente. Estas incluyen entre otras cosas:

- a) Obligación del capitán de ayudar a personas en situaciones de emergencia en el mar.
- b) Obligación del capitán de un barco involucrado en una colisión de proporcionar asistencia al otro barco, su tripulación y pasajeros.
- c) Obligación del capitán de reportar peligros a la navegación.
- d) Obligación del propietario o capitán de reportar cualquier accidente que resulte en la pérdida de vidas, heridas graves a una persona o daño substancial al barco.
- e) Poder para establecer reglas sobre el contenido y la forma de los reportes de accidentes.

La obligación de reportar accidentes bajo el inciso d) asiste a las investigaciones por parte del estado de bandera. Además, si el barco ha sufrido un daño serio el reporte hace posible que la autoridad competente

decida si se ha de requerir una inspección del barco y la suspensión de los certificados relevantes. Se deben enviar diferentes mensajes y deberán contener información tal como se dispone en las regulaciones 2 y 3 del capítulo U del anexo a solas.

9) RESPONSABILIDAD POR DAÑOS

En vista de los diferentes sistemas y prácticas legales así como las situaciones marítimas altamente divergentes de los países, no es posible proporcionar una guía clara sobre el asunto de la responsabilidad por daños y la limitación de la responsabilidad. Es una decisión importante de política para un estado, hasta qué punto extiende o limita la responsabilidad por daños a barcos que se origine en la ayuda a la navegación, servicios de pilotaje o servicios de tráfico de barcos. Por ejemplo, se puede disponer que un estado sea solamente responsable por daño causado por el uso de ayudas a la navegación y en caso de mala conducta voluntaria y clara negligencia a nombre del estado.

Con respecto a los servicios de pilotaje y los servicios de tráfico de barcos muchos países han hecho que el propietario o el capitán del barco sean responsables por las pérdidas o daños resultantes de la negligencia del piloto. Incluso en los casos en que el pilotaje sea obligatorio. Esto no elimina la responsabilidad individual del piloto, sin embargo, esto no es de gran valor práctico debido a que la cantidad de daño excederá normalmente lo que un piloto pueda pagar. Además, se le permite limitar su responsabilidad en vista del considerable daño que una ligera negligencia de su parte pueda causar.

Por otra parte, la organización a la cual el piloto pertenezca deberá ser responsable de la mala conducta voluntaria y la clara negligencia del piloto. Además, existe una tendencia a responsabilizar a la organización del piloto por la falta de habilidad y la negligencia del mismo. Sin embargo, tanto la organización como el piloto pueden usualmente limitar su responsabilidad por los daños causados.

10) APLICACION

Esta Sección podrá incluir:

- a) La designación del personal para la aplicación de la ley.
- b) Derechos y poderes de las personas responsables.
- c) Poder de la autoridad competente para detener barcos a respecto de los cuales los derechos de pilotaje y ayudas no hayan sido pagados o que hayan dañado, destruido o contaminado una ayuda.

La autoridad competente a la que se refiere el inciso c) podría ser la misma que detente el poder para detener un barco bajo legislación de tripulación o contaminación. Con el objeto de asegurar la detención, se puede disponer que los oficiales de aduanas no otorguen liberación a un barco hasta los cambios o que los derechos hayan sido pagados.

11) BARCOS EXTRANJEROS

Tal como se ha indicado en el inciso 8.3.2., la legislación se aplicaría a todos los barcos extranjeros que naveguen en aguas bajo la jurisdicción del estado que aplique la legislación.

En consideración a esto se necesitan muy pocas provisiones separadas para barcos extranjeros; un ejemplo de estas provisiones para barcos extranjeros puede consistir en que si un barco extranjero es detenido (Véase 8.3.10) la autoridad competente deberá informar de manera inmediata a los representantes diplomáticos o a la oficina consular del estado de bandera.

12) SANCIONES

Esta sección podrá aplicar una sanción por las siguientes infracciones:

- a) Un barco que viole las regulaciones sobre colisiones en rutas de navegación específicas.
- b) Una persona que de manera voluntaria o negligente dañe, destruya o contamine un barco o una ayuda para la navegación.
- c) Una persona que voluntaria o negligentemente realice todo aquello que interfiera con una ayuda u obstruya la vista de una ayuda impidiendo así su eficiencia o la efectividad de su utilización.
- d) La desatención por parte del capitán de las instrucciones de tráfico.

e) La falta de utilización de un piloto por parte del capitán en un área en que esto sea obligatorio.

f) Infracciones del piloto, entre otras: abandono o descuido voluntarios de funciones o por ebriedad.

- Ocasionamiento de daños al barco o riesgo a personas a bordo.
- Negativa a presentar su licencia al capitán.
- Actividad de piloto sin la licencia válida requerida.
- Realización de uso fraudulento de su licencia.
- Negativa de pilotar un barco, sin un motivo razonable.

13) APELACION

Junto con la línea indicada en el inciso 7.3.9. anterior, se podrá otorgar apelación contra decisiones de la autoridad competente, por ejemplo, la negativa a expedir una licencia de piloto.

43) CAPITAN Y TRIPULACION

Significa los niveles y los estándares para entrenamiento, certificación y vigilancia.

Aunque las provisiones de los estándares aceptables para la construcción y el equipamiento de barcos o para su inspección y certificación son importantes para salvaguardar la seguridad marítima, no podrán lograr sus objetivos por sí mismas. El elemento más crucial en lo referente a la seguridad marítima es el elemento humano. Un barco es tan bueno solamente como lo

sean las personas que lo tripulan. Con la continuación del desarrollo tecnológico, en el transporte marítimo el factor humano ha adquirido una gran importancia sin importar qué tan sofisticado pueda ser el equipo en los barcos modernos.

La seguridad de los barcos depende en último término de las tripulaciones y su capacidad y dedicación profesionales. El transporte marítimo en estos tiempos de automatización, observación con radar e instrumentos para la prevención de colisiones es una profesión altamente especializada. Es por lo tanto obvio que el entrenamiento del personal marítimo reciba una alta prioridad.

Reconociendo esto la comunidad internacional adoptó en 1978 la convención internacional sobre estándares de entrenamiento. La certificación y la manutención de vigilancia para navegantes marinos en una conferencia realizada por la O.M.I. La convención entró en vigencia en abril de 1984, y establece los requerimientos mínimos para entrenamiento, calificaciones y servicios marítimos a los capitanes, oficiales de cubierta, oficiales de ingeniería, oficiales de radio y ciertas categorías de calificación que se tienen que cumplir antes de que los gobiernos expidan certificados de competencia bajo la convención. La convención asimismo establece los principios de vigilancia en cubierta y cuartos de máquinas, consta de 17 artículos y un anexo formando un total de 23 resoluciones adoptadas también por la conferencia, pero son obligatorias sobre partidos de estado a la convención página 17.

Desde luego los estados no están impedidos de adoptar estándares más altos de entrenamiento, certificación y manutención de vigilancia que aquellos contenidos en la Convención sobre estándares de entrenamiento, certificación

y vigilancia. De hecho, muchas de las naciones más establecidas marítimamente han desarrollado sus propios estándares más altos de entrenamiento, certificación y manutención de vigilancia que con frecuencia exceden a los establecidos en la convención sobre estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia y recomendaciones afines. La Convención sobre estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia no intenta establecer los estándares más altos posibles sino que establece por primera vez regulaciones mínimas básicas que pueden ser aceptadas por todas las naciones marítimas.

44) CONDICIONES DE VIDA Y TRABAJO

Las condiciones de vida y trabajo a bordo son también importantes para la seguridad y la eficiencia del barco. La tripulación no solamente debe ser calificada y suficiente en número, la vida y el trabajo en el mar debe ser apoyada por amenidades y debe evitarse un esfuerzo excesivo de los tripulantes en la forma de demasiado tiempo extra, o de otra manera se mermará la eficiencia y se debe evitar por lo tanto.

Consecuentemente, es aconsejable establecer regulaciones sobre las horas de trabajo de los marineros y sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo del barco. Muchos de estos puntos se encuentran cubiertos por la Convención O.L.I. y sus recomendaciones. (Véase 9.2.2. y 9.2.3. adelante).

45) EQUIPOS Y CONDICIONES DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

Con el objeto de asegurar una base firme para el funcionamiento de los elementos de la tripulación a bordo debe existir claridad acerca de los

derechos y las obligaciones de los propietarios de barcos y los marineros. Por lo tanto, los términos y las condiciones de empleo se deben regular también. La Convención de la O.L.I. No. 25 de 1976 contiene provisiones básicas en esta área que se encuentran contenidas en la Convención de la O.L.I. No. 70 de 1946, concernientes a las vacaciones anuales. Las últimas tres convenciones se encuentran también cubiertas por la Convención de la O.L.I. No. 147 de 1976.

46) REQUERIMIENTOS DE NACIONALIDAD PARA TRIPULACIONES

El requerimiento de nacionalidad para capitán, oficiales y tripulación puede variar de país a país. En general los países que desean mantener un enlace actualizado con los barcos bajo su bandera requieren que el capitán, todos los oficiales y por lo menos una parte de la tripulación sean nacionales. Este requerimiento puede existir por diferentes razones tales como la necesidad de proporcionar oportunidades de empleo a nacionales o la lealtad de la tripulación en el evento de emergencias nacionales. Se debe destacar que en el texto concluido en la conferencia sobre las condiciones de registro de barcos, la tripulación de barcos con nacionales se considera un elemento importante para asegurar el enlace entre el estado de bandera y el barco. Pero hasta el punto en que personal debidamente calificado y experimentado no se encuentre disponible, puede volverse necesario emplear extranjeros, nacionales en una base individual. Además los países pueden permitir el empleo de extranjeros en un barco registrado en sus territorios con el objeto de atraer barcos de propiedad extranjera a su registro.

47) EL CAPITAN

El papel del capitán ha sido dividido y limitado por los avances recientes en la tecnología reduciendo su papel del que toma las decisiones a bordo del barco al de administrador. No obstante el capitán conserva ciertas obligaciones y responsabilidades las cuales lo ponen en una posición especial. En primer lugar, el capitán es responsable de la seguridad de la carga del barco, los pasajeros y la tripulación durante el viaje. En segundo lugar, cuando en el extranjero el capitán es representante del propietario del barco, el propietario de la carga y otros intereses privados. Finalmente el capitán realiza un número de funciones oficiales a nombre del estado de bandera.

Los ejemplos de esto son la obligación de llevar a efecto medidas disciplinarias y acciones contra desobediencia o comportamiento criminal a bordo. En consecuencia resulta importante dedicar especial atención al papel del capitán.

El nombramiento de capitán puede requerir no solamente la posesión de los certificados necesarios de competencia sino también una experiencia práctica adicional en el mar que haya de visitar durante el curso de su nombramiento así como las diversas convenciones y disposiciones que se refieren a alta mar. Además tiene que estar consciente de las convenciones que se refieran a la seguridad de su barco, su tripulación y su carga así como la capacidad y las especificaciones técnicas y la maquinaria, con respecto a su barco.

Internacionalmente, los capitanes de diferentes países pueden tener diferentes calificaciones, estándares y capacidades. Esto llevó a la adopción

de la convención de No. 53 de la O.L.I. en Ginebra el 6 de octubre de 1936, la cual dispone que ninguna persona debe ser empleada en la capacidad de capitán a menos que cuente con el certificado aplicable de competencia expedido y aprobado por el estado de bandera. Recientemente la Convención del S.I.C.W. los requerimientos existentes en varios países a través de la especificación de estándares mínimos que han de ser alcanzados con el objeto de calificar para un certificado de capitán.

A) DISCIPLINA

La disciplina es la conducta necesaria para asegurar la operación eficiente y sin problemas de los asuntos del barco tanto bajo condiciones normales como bajo situaciones de emergencia. Esto es esencial para salvaguardar el barco, los bienes y las vidas de las personas que se encuentran a bordo. Esto contribuye también a una navegación segura.

Se pueden discernir tres elementos. En primer lugar existe la obligación de realizar todas aquellas tareas en beneficio de alguna persona que se encuentre a bordo del barco (por ejemplo, como miembro de la tripulación, pasajero, etc.). En segundo lugar existe una obligación de abstenerse de actos inconsistentes con el estatus o aquellos que puedan constituir una ofensa criminal. Finalmente, las órdenes del capitán y las instrucciones proporcionadas, siempre y cuando sean razonables y se hayan tomado en cuenta las circunstancias y se haya tenido en debida cuenta el estatus de una persona, deberán ser obedecidas.

El corolario a esto es que el poder del capitán es proporcional a la atención disciplinaria en el evento de desobediencia o actos criminales que se puedan iniciar en el mar y si es necesario darles seguimiento en tierra.

B) LA CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE ESTANDARES DE ENTRENAMIENTO, CERTIFICACION Y VIGILANCIA PARA MARINOS, 1978

1) ALCANCE

Tal como se ha indicado anteriormente la convención establece estándares mínimos para el entrenamiento, la certificación y la vigilancia de marineros. De conformidad con el artículo I, las partes estatales tienen que llevar a cabo todos los pasos necesarios para asegurar que los marineros sean calificados y aptos para sus funciones, así como la seguridad de las vidas y los bienes en el mar y la protección del ambiente marino (Ver el artículo Y).

El artículo III dispone que la convención se aplique a todos los barcos con la excepción de los barcos de guerra y barcos de auxilio naval, barcos propiedad del gobierno y barcos de pesca, servicio no comercial, yates de vacaciones y embarcaciones primitivas de madera.

Además, barcos ocupados solamente en viajes costeros cercanos son excepciones, así como los barcos de guerra y barcos de auxilio naval, barcos propiedad del gobierno y barcos de pesca, servicio no comercial, yates de vacaciones y embarcaciones primitivas de madera.

Asimismo los barcos empleados solamente en viajes costeros cercanos se encuentran exentos de un número de provisiones. La convención define estos viajes como viajes en la vecindad de una parte tal como se define por dicha parte. De esta manera, se deja a cada estado individual especificar cuáles de sus barcos caen en esta categoría, la regulación 113 de la convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia define los principios que gobiernan estos viajes.

2) ESTANDARES Y CERTIFICADOS

El principio básico de la convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia es el de que los marinos deben de estar entrenados adecuadamente y en consecuencia estar debidamente certificados; de esta manera el artículo VI dispone que los certificados se expidan a los oficiales principales con calificaciones que satisfagan los estándares especificados en el anexo a la convención, los requerimientos mínimos para la certificación, y los lineamientos a ser empleados para examinar los candidatos. Además, contiene los principios básicos para garantizar la observancia de una vigilancia segura a bordo de los barcos.

Los certificados necesitan ser endosados por la administración que los expide en la forma que se establece en la regulación 112 del anexo a la convención; este anexo establece requerimientos mínimos obligatorios para certificación y lineamientos a utilizarse para examinar candidatos. Además contiene principios básicos para la observancia de una vigilancia segura a bordo de los barcos.

Finalmente, el anexo establece provisiones para la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los marinos certificados.

Los certificados necesitan ser endosados por la administración que los expide en la forma que se establece en la regulación 112 del anexo a la convención por lo demás, la resolución 21 adoptada en la conferencia para estándares mínimos para el entrenamiento, la certificación y la vigilancia invita a la O.M.I. a desarrollar una forma y un título estandarizados para un certificado internacional de competencia.

Sin embargo, de acuerdo con el artículo VII los certificados que hayan sido previamente expedidos por una parte estatal a la convención permanecen válidos mientras exista un período transicional de cinco años para que estos certificados se expidan para candidatos que hayan iniciado su servicio en el mar antes de la entrada en vigencia de la convención para el estado referido, en adición a la permanencia por un período de dos años siguiendo a la entrada en vigencia de la convención para ese estado, expedir un certificado de servicio a marineros que hayan servido satisfactoriamente en la capacidad concerniente durante un período apropiado (es decir, no menos de tres años en el mar dentro de los siete años inmediatamente antes de la entrada en vigor de la convención para ese estado).

3) EXENCIONES Y EQUIVALENTES

En condiciones de necesidad excepcional un administrador puede expedir una exención a un marinero, permitiéndole servir en un barco especificado en un puesto para el cual no cuente con el certificado requerido.

La convención establece las siguientes condiciones:

- a) La exención no puede ser expedida por un período mayor de seis meses.
- b) El marinero concernido tiene que estar calificado para cumplir con el puesto de una manera segura.
- c) Tiene que estar en posesión de un certificado apropiado, certificado para cumplir con el puesto inmediatamente inferior.

En los casos en que no se requiera certificado para el puesto inmediatamente inferior, la persona a la cual se expida la exención tiene que tener la pericia y las calificaciones necesarias; si es que no cuenta con un certificado apropiado tiene que pasar una prueba para mostrar que puede cumplir de manera satisfactoria con el cargo de que se trate. Una exención no se puede otorgar a un capitán o jefe excepto en el caso de fuerza mayor y si así fuera solamente por el período de tiempo más breve posible.

En todos los casos, el gobierno tiene que asegurar que cualquier puesto para el cual se expide una exención sea cumplido por alguien que posea un certificado adecuado tan pronto como sea posible.

Las provisiones anteriores no son aplicables a oficiales de radio ni a operadores radiotelefonistas debido a que las provisiones relevantes se encuentran incorporadas en las regulaciones de radio.

Estas regulaciones de radio se pueden sumarizar de la manera que sigue:

- a) En el caso de indisponibilidad completa de un operador y solamente como una medida temporal, un operador que posea un certificado expedido por otro gobierno puede realizar los servicios de radiocomunicación.

- b) Una persona sin un certificado puede ser empleada como un operador temporal. Su rendimiento debe referirse solamente a mensajes en casos de emergencia o de seguridad y a mensajes referentes a la navegación y al movimiento de barcos.

Esta operación temporal tiene que ser reemplazada tan pronto como sea posible por parte de operadores que cuenten con el certificado apropiado.

Cada año las partes de estado tienen que presentar un reporte al Secretario General de la O.M.I. que contenga la lista detallada de las exenciones que se hayan otorgado especificadas para barcos como se ha indicado antes arriba y abajo de 1600 toneladas, para asegurar un grado de control en el ejercicio de este poder, debido a que el ejercicio restringido de poder de exención puede socavar la efectividad de cualquier esquema de certificación. Página 102.

Una administración puede adoptar arreglos alternos de educación y entrenamiento incluyendo los que se refieren a los servicios de seguridad y organización a bordo de los barcos, que se adapten a los desarrollos técnicos y a tipos especiales de barcos y actividades. Esto, tiene la intención de proporcionar flexibilidad de tal manera que no se excluyan medidas alternativas efectivas de entrenamiento.

Sin embargo, el nivel de servicio marino y de manejo navegacional y técnico del barco debe ser tal que el grado de seguridad en el mar y de prevención de contaminación sea por lo menos equivalente a los requerimientos de la convención. Los arreglos equivalentes se deben reportar al Secretario General de la O.M.I. quien hará circular los particulares a todos los estados concernientes.

4) MECANISMOS DE CONTROL

Similarmente a las convenciones de líneas de carga la convención sobre estándares de entrenamiento y vigilancia se basa en la jurisdicción del estado de bandera. Además, se apoya en la jurisdicción estatal portuaria para asegurar su cumplimiento apropiado y eficiente. La convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia confiere poderes importantes al estado, con respecto a todos los barcos sin importar sus banderas, los cuales lleguen a un puerto o terminal marítima dentro de la jurisdicción de ese estado.

Los barcos mientras se encuentran en el puerto de un estado para el cual la convención haya entrado en vigencia, se encuentran sujetos a control por parte de los oficiales debidamente autorizados.

Este control se debe limitar a lo siguiente:

- a) Verificar que los marineros que deben contar con un certificado por parte de la convención cuenten con un certificado válido o una exención válida.

b) Evaluar la habilidad de los marineròs para mantener los estándares de vigilancia requeridos.

Si hay razones especificadas en la convención para creer que estos estándares no se están manteniendo, el oficial de control debe informar por escrito al capitán del barco y al cònsul en caso de su ausencia. El representante diplomático más cercano o la autoridad marítima del estado de bandera deberá informar acerca de cualesquier deficiencias encontradas y las razones por las cuales éstas supongan un peligro a personas, propiedad y al ambiente.

La convención asimismo establece que los barcos tienen el derecho a compensación si indebidamente son detenidos o demorados. La convención incorpora el principio importante de que los barcos que no son de partes no reciban un tratamiento favorable que es dado a los barcos de partes estatales. Un principio similar se encuentra contenido en solas, (véase 7.2. 1.5) de la O.L.I., No. 147. Además es una de las convenciones cubiertas por el memorándum de comprensión y control estatal.

5) ANEXO

A) GENERALIDADES

El anexo que contiene las provisiones técnicas de la convención se encuentra dividido en tres capítulos principales que están dedicados a requerimientos especiales para barcos tanque y la proficiencia de las embarcaciones de seguridad.

CAPITULO I

1) DEPARTAMENTO DE CUBIERTA

El capítulo sobre el departamento de cubierta delinea principios básicos para ser observados al mantener una vigilancia navegacional. Además establece requerimientos mínimos obligatorios para la certificación de capitanes, oficiales principales y oficiales a cargo de vigilancias navegacionales y capitanes de barcos de menos de 200 toneladas, y para calificaciones que forman parte de la vigilancia navegacional.

También incluye las regulaciones designadas para asegurar la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los capitanes y oficiales de cubierta. Las regulaciones se ocupan de detalles en varios anexos. El anexo para la regulación 12 por ejemplo establece un programa de estudio diseñado, para la examinación de candidatos para certificación como capitán u oficial en jefe en barcos de 200 toneladas o más.

Cubre temas tales como la determinación de navegación y posición, vigilancia, equipo de radar, brújulas (magnéticas y giroscópicas), meteorología y oceanografía, maniobras de barcos, manejo, estabilidad del barco, determinación de posición, construcción y control de daños, plantas de fuerza de barcos, manejo y almacenaje de carga, prevención de incendios y equipo para combate de incendios, procedimientos de emergencia, atención medica, ley marítima, administración de personal y responsabilidades de entrenamiento, salvación de vidas, búsqueda y rescate y métodos para mostrar proficiencia.

CAPITULO II

2) DEPARTAMENTO DE MAQUINAS

La estructura del capítulo acerca del departamento de máquinas es casi idéntica. Establece principios básicos a ser observados al mantener la vigilancia de las máquinas, incluye requerimientos obligatorios mínimos para certificación de jefe y segundo oficial de máquinas de barcos con máquinas de propulsión principales de una cierta potencia.

Los requerimientos mínimos obligatorios han sido establecidos para la certificación de oficiales de máquinas a cargo de una vigilancia o de la tripulación de un cuarto de máquinas o el maquinista designado en un cuarto de máquinas periódicamente sin tripulación.

Otra regulación está diseñada para asegurar la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los oficiales de máquinas. Los requerimientos mínimos obligatorios para calificaciones que forman parte de una vigilancia de cuarto de máquinas, se han también establecido.

CAPITULO III

3) DEPARTAMENTO DE RADIO

La primera regulación del capítulo acerca del departamento de radio trata de la vigilancia y el mantenimiento del radio. El capítulo se ocupa además de establecer requerimientos mínimos obligatorios para la certificación de oficiales de radio y los operadores de radio, garantizando que los

CAPITULO II

2) DEPARTAMENTO DE MAQUINAS

La estructura del capítulo acerca del departamento de máquinas es casi idéntica. Establece principios básicos a ser observados al mantener la vigilancia de las máquinas, incluye requerimientos obligatorios mínimos para certificación de jefe y segundo oficial de máquinas de barcos con máquinas de propulsión principales de una cierta potencia.

Los requerimientos mínimos obligatorios han sido establecidos para la certificación de oficiales de máquinas a cargo de una vigilancia o de la tripulación de un cuarto de máquinas o el maquinista designado en un cuarto de máquinas periódicamente sin tripulación.

Otra regulación está diseñada para asegurar la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los oficiales de máquinas. Los requerimientos mínimos obligatorios para calificaciones que forman parte de una vigilancia de cuarto de máquinas, se han también establecido.

CAPITULO III

3) DEPARTAMENTO DE RADIO

La primera regulación del capítulo acerca del departamento de radio trata de la vigilancia y el mantenimiento del radio. El capítulo se ocupa además de establecer requerimientos mínimos obligatorios para la certificación de oficiales de radio y los operadores de radio, garantizando que los

requerimientos continúen en su proficiencia y actualización de conocimiento se establezcan también.

CAPITULO IV

4) BARCOS TANQUE

El capítulo referente a los barcos tanque se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios para el entrenamiento y la calificación de capitanes, oficiales y la calificación de barcos tanque petroleros, asimismo incluye las calificaciones de los barcos tanque de productos químicos y gas licuado. Las regulaciones en este capítulo están reforzadas por tres resoluciones que tratan del entrenamiento y las calificaciones de oficiales y tripulación de estos barcos. Las resoluciones establecen en mayor detalle el tipo de conocimiento que se requiere de los oficiales y las tripulaciones.

CAPITULO V

5) EMBARCACIONES DE SALVAMENTO

El capítulo acerca de las embarcaciones de salvamento se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios que gobiernan el asunto de la proficiencia y la certificación de las embarcaciones de salvamento y está reforzada por una resolución que recomienda el entrenamiento de los marineros en las técnicas de supervivencia personal.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

requerimientos continúen en su proficiencia y actualización de conocimiento se establezcan también.

CAPITULO IV

4) BARCOS TANQUE

El capítulo referente a los barcos tanque se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios para el entrenamiento y la calificación de capitanes, oficiales y la calificación de barcos tanque petroleros, asimismo incluye las calificaciones de los barcos tanque de productos químicos y gas licuado. Las regulaciones en este capítulo están reforzadas por tres resoluciones que tratan del entrenamiento y las calificaciones de oficiales y tripulación de estos barcos. Las resoluciones establecen en mayor detalle el tipo de conocimiento que se requiere de los oficiales y las tripulaciones.

CAPITULO V

5) EMBARCACIONES DE SALVAMENTO

El capítulo acerca de las embarcaciones de salvamento se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios que gobiernan el asunto de la proficiencia y la certificación de las embarcaciones de salvamento y está reforzada por una resolución que recomienda el entrenamiento de los marineros en las técnicas de supervivencia personal.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

48) LAS CONVENCIONES DE LA O.L.I.

Cincuenta y cinco Convenciones y recomendaciones laborales internacionales han sido adoptadas por la Conferencia Laboral Internacional y sus nueve sesiones marítimas entre 1920 y 1976. Estas Convenciones y recomendaciones cuando se consideran juntas constituyen un conjunto comprensivo de estándares que se denominan el Código Internacional de Marineros, mientras, que las Convenciones si se ratifican se vuelven obligatorias sobre los estados. Las recomendaciones no crean ningún tipo de obligaciones internacionales pero proporcionan guías para los gobiernos en la formulación de sus políticas.

Los países en desarrollo en Asia han ratificado solamente un número limitado de Convenciones de la O.L.I., principalmente debido a problemas relacionados a las condiciones socioeconómicas y en algunos casos por razones de procedimientos técnicos. No obstante, algunos países han aceptado los principios incorporados en varias de estas Convenciones y han adoptado medidas para asegurar el cumplimiento substancial con sus provisiones consistentes con las condiciones socioeconómicas nacionales.

Un listado completo de las Convenciones y recomendaciones marítimas de la O.L.I., se presenta en el anexo I de la Convención de Marina Mercante (estándares mínimos) de 1976, No. 147.

A) ALCANCE

La Convención No. 147 de la O.L.I. se aplica a todos los barcos que viajan en el mar, ya sean de propiedad pública o privada, que se ocupen del

transporte de carga o de pasajeros o para propósitos comerciales. Se aplica también a los remolcadores que salgan al mar y se deja a las leyes o regulaciones nacionales el determinar cuándo los barcos han de ser considerados con capacidad marítima para los propósitos de la Convención.

La Convención no se aplica a:

- a) Barcos propulsados primordialmente por velas, tengan o no motores auxiliares.
- b) Barcos ocupados en pesca o en caza de ballenas o en propósitos similares.
- c) Embarcaciones pequeñas y embarcaciones tales como equipos y plataformas para la exploración petrolera cuando no se encuentren en navegación.

La decisión referente a qué barcos se encuentran cubiertos por este párrafo, se debe tomar por parte de la autoridad competente de cada país de acuerdo con la organización más representativa de propietarios de barcos y marineros.

B) PROVISIONES SUBSTANTIVAS

Tal como lo indica el título, la Convención No. 147 prescribe un conjunto de estándares que se consideran como un mínimo a ser observado en la navegación marítima, y se establecen en la Convención nombrada en el apéndice a la Convención No. 147 y cubre los certificados de examen médico, de edad mínima, de competencia, artículos sobre acuerdos, enfermedades y

heridas, beneficios y arreglos de vivienda a bordo de los barcos, prevención de accidentes y reparaciones.

Se hace asimismo referencia a las Convenciones números 87 y 98 sobre la libertad de asociación y acuerdos colectivos. Bajo el artículo (19)(5)(d) de la Constitución de la O.L.I., un estado ratificante se compromete a hacer efectivas las provisiones que haya ratificado y la misma obligación es válida naturalmente para la Convención No. 147 y para las Convenciones listadas en el apéndice en que cualquiera de ellas haya sido ratificada por el país miembro referente. En tanto el miembro no se encuentre comprometido por ratificaciones de la Convención en el apéndice X, el artículo 23 (a) establece obligación para el miembro concernido para satisfacer sus leyes relevantes y sus regulaciones substancialmente equivalentes a los requerimientos de la Convención mencionados en el anexo.

El artículo 2 de la Convención No. 147 requiere entre otras cosas que cada miembro que ratifique la Convención se comprometa a:

- a) Tener leyes o regulaciones que se establezcan para barcos registrados en su territorio.
- b) Estándares de seguridad que incluyan estándares de competencia, las horas de trabajo y tripulación de tal manera que se garantice la seguridad de la vida a bordo del barco.
- c) Medidas apropiadas de seguridad social.

d) Condiciones de empleo y arreglos de vivienda a bordo del barco en tanto que éstas, en la opinión del miembro no queden cubiertas por los arreglos colectivos y establecidas por autoridades competentes en una forma comprometida a los propietarios de los barcos y a los marineros para satisfacer que las provisiones de estas leyes y regulaciones sean substancialmente equivalentes a las Convenciones o artículos mencionados en los apéndices de la Convención.

El ejercicio de jurisdicción o control efectivos sobre los barcos que se encuentran registrados en su territorio a respecto de estos asuntos.

Para satisfacer que las medidas para control efectivo de otras condiciones a bordo de los barcos, de empleo y arreglos de vivienda que no haya habido jurisdicción efectiva se ha arreglado entre los propietarios de barcos organizaciones constituidas de conformidad con las provisiones substantivas de la Convención sobre la libertad de asociación y protección del derecho a organizar Convenciones de 1948 y el derecho a organizar y a establecer acuerdos colectivos de 1949.

Para asegurar que existan los procedimientos adecuados para el reclutamiento y el entrenamiento de marineros, el apéndice mencionado anteriormente lista un número de Convenciones de la O.L.I. que se refieren a las condiciones de vida y de trabajo a bordo, así como las condiciones de empleo.

La Convención enlaza estas áreas con varias Convenciones de seguridad existentes disponiendo en el artículo 5, que solamente los estados

que hayan ratificado o realizado los pasos para la puesta en vigor de las Convenciones, puedan volverse partes a la Convención de la O.L.I. No. 147.

C) MECANISMOS DE CONTROL

Los gobiernos contratantes tienen que verificar por medio de inspecciones u otras medidas apropiadas que sus barcos cumplan con la legislación nacional relevante así como con las Convenciones aplicables de la O.L.I.. El artículo 4 dispone que tenga lugar el control portuario de la Convención No. 147; además posibilita a las autoridades del estado portuario tomar las medidas para rectificar cualesquier condiciones a bordo que sean claramente perjudiciales a la seguridad y a la salud. El artículo 2 (b) anterior dispone que el estado portuario debe llevar a cabo los pasos necesarios para asegurar que existan los procedimientos adecuados para la investigación de quejas concernientes a emplear en su territorio a marineros nacionales en barcos extranjeros y para reportar cualquier queja de este tipo al país de registro y a la Dirección General de la O.L.I., así como las quejas presentadas en conexión con el empleo en su territorio de marineros extranjeros en barcos extranjeros.

La Convención contiene el principio importante de que los barcos que no son de partes no deberán recibir tratamientos favorables que reciben los barcos que son de partes. Las provisiones en términos similares se encuentran en la sección de solas de la Convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia y adicionalmente, es una de las Convenciones acordadas en el memorándum de comprensión y control de estado de parte.

D) LEGISLACION SUGERIDA

1) INTRODUCCION

Tal como se ha indicado en lo anterior, los siguientes puntos se pueden incluir en la legislación referente al significado:

- a) Nivel de significado.
- b) Estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia.
- c) Requerimientos de nacionalidad para los miembros de la tripulación.
- d) Condiciones de trabajo y de vida a bordo incluyendo las horas de trabajo.
- e) Términos y condiciones de empleo y seguro social.
- f) El capitán.
- g) La disciplina.

En términos generales, los incisos a), b) y c) son asuntos de la ley pública, el tema g) concierne a la ley privada, mientras que los asuntos bajo los incisos d), e) y f) tienen aspectos legales públicos y privados.

En adición a los puntos, se interpretan en varios aspectos: por ejemplo, en algunos países ciertos aspectos de condiciones de trabajo forman parte de los términos de tipo estatutario y condiciones de empleo, además existe una variedad de interrelaciones que se refieren al inciso e), el capitán es responsable para la tripulación adecuada del barco. Por lo demás él es representante del propietario del barco (entre otras cosas) en lo referente a artículos de acuerdos y puede además representar intereses públicos y privados.

Además, el capitán realiza un número de funciones a nombre del estado de bandera. Un ejemplo de ello es la obligación de llevar a cabo acciones disciplinarias contra desobediencia o comportamiento criminal. Finalmente, el asunto de la disciplina se relaciona con otros asuntos; la disciplina es la conducta necesaria para asegurar la operación eficiente y sin problemas de los asuntos del barco tanto bajo condiciones normales, como bajo situaciones de emergencia. Esto es esencial para salvaguardar el barco, los bienes y las vidas de las personas que se encuentran a bordo ya que éste contribuye también a una navegación segura; la disciplina tiene un significado importante en lo referente a la seguridad y está estrechamente relacionada con la ruptura de los contratos de empleo, como por ejemplo, infracciones tales como, desertión, negligencia y ausentismo sin permiso.

La interrelación entre la disciplina y el papel del capitán se ha indicado anteriormente.

Por lo demás, muchos asuntos tienen temas afines fuera del área de significado. Por ejemplo, el nivel de tripulación y los estándares de certificación, entrenamiento y vigilancia son de importancia en lo referente a la seguridad de la navegación así como de la carga del barco, los pasajeros y la tripulación durante el viaje; asimismo, tal como se ha indicado anteriormente.

Los requerimientos de nacionalidad para los miembros de la tripulación constituyen un prerrequisito para el registro y los procedimientos concernientes a la investigación, inspección y certificación de barcos a respecto de las condiciones de trabajo y vivienda a bordo, son similares pero no iguales a los procedimientos que se refieren a la seguridad del barco. Finalmente, una parte

importante del papel de capitán reside en determinar por sus obligaciones la seguridad de la legislación de la navegación.

En vista de estas diferencias e interrelaciones, varias soluciones son posibles y una de ellas consiste en separar los asuntos que se refieran a la ley pública de aquellos que se refieran a la ley privada. Tal como se ha indicado anteriormente, esto puede implicar dividir un asunto. Se debe destacar no obstante, que una división de esta clase no es siempre fácil de efectuar y puede causar que la legislación pierda su transparencia y resulte difícil de implementar. En consecuencia otros métodos de solución se han propuesto en estos lineamientos.

Estos métodos involucran la incorporación de los incisos a) a d) y posiblemente c) y f) es un instrumento de ley pública que trata ya sea de la seguridad del barco o en un estatuto separado. El inciso g), los términos y las condiciones de empleo se deben entonces regular por la ley privada por ejemplo, el código comercial.

La legislación primaria debe en consecuencia contener el marco general, mientras que los detalles de los estándares y de los procedimientos pueden dejarse a la legislación subsidiaria. Los lineamientos relevantes se basan primordialmente en la Convención sobre estándares de entrenamiento y vigilancia de 1978 y las diversas Convenciones de la O.L.I. especialmente la Convención No. 147 de 1976.

49) REQUERIMIENTOS DE TRIPULACION Y CONDICIONES DE TRABAJO Y VIVIENDA

A) PROVISIONES GENERALES

Si se ha decidido incluir los asuntos referentes a la tripulación de los de la seguridad de los barcos en la legislación primaria, generalmente se necesitan las provisiones de los lineamientos establecidos para la seguridad en lo anterior. Estos incluyen entre otras cosas:

- 1) Definiciones.
- 2) Alcance, es decir a qué barcos ha de aplicarse.
- 3) Poder para otorgar exenciones.

No obstante, si se toma en consideración solamente un estatuto, una sección de las provisiones generales podría tratar con todos los asuntos de la seguridad y la tripulación.

B) PROVISIONES SUBSTANTIVAS

El nivel de la tripulación y los estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia de los marinos.

Esta sección certifica el poder para establecer reglas detalladas entre otras cosas:

- 1) Los requerimientos de nivel de tripulación para los barcos.

- 2) La disponibilidad de tripulación.
- 3) Los estándares de entrenamiento que se deben alcanzar, así como otras condiciones que se deben satisfacer por parte de los marineros.
- 4) Los documentos por medio de los cuales ésto se evidencia.
- 5) La conducción de exámenes, las condiciones para admisión, el nombramiento y la remuneración de los examinadores.
- 6) La expedición de una licencia al candidato que cumpla con los requerimientos para la certificación.
- 7) Los requerimientos de vigilancia.
- 8) Lista de dotación.
- 9) Manual del marino.

C) REQUERIMIENTOS DE NACIONALIDAD

Si se considera necesario, se puede insertar una provisión que establezca el porcentaje de oficiales y marineros que puedan ser nacionales o residentes en el estado de que se trate.

D) CONDICIONES DE TRABAJO Y VIVIENDA

Esta parte de la legislación puede cubrir entre otros puntos:

- 1) Horas de trabajo.
- 2) Abastecimiento de víveres.
- 3) Alojamiento.
- 4) Facilidades médicas.
- 5) Mantenimiento y prueba de equipo así como condiciones y restricciones a su uso.

- 6) Métodos de trabajo seguros incluyendo el uso de ropa y equipo de protección.
- 7) Dispositivos seguros de acceso al barco.
- 8) Condiciones de trabajo seguras y prevención de accidentes a bordo.

Las provisiones se pueden elaborar en la legislación subsidiaria.

50) INSPECCION Y CERTIFICADOS

Esto se refiere a las inspecciones y certificados que tratan con las condiciones de vida y trabajo. Se puede destacar que las regulaciones que gobiernan el examen, la certificación y la expedición de licencias a los certificados, se refieren a los incisos e) y f) anteriores.

Si se decide incorporar las provisiones sobre condiciones de trabajo y vivienda en un estatuto global que gobierne la seguridad y la tripulación de un barco, se necesitarán unas pocas adiciones menores a las provisiones delineadas.

Si se considera una pieza de legislación separada que trate de condiciones de trabajo y vivienda, se tienen que diseñar provisiones similares a las contenidas anteriormente.

A) DERECHOS Y OBLIGACIONES DE PROPIETARIO, CAPITAN Y MARINEROS

Esta sección contiene la siguiente provisión:

Prohibición al capitán de salir al mar con un barco, a menos que:

- 1) Esté tripulado con oficiales y marineros tal como se requiera.
- 2) Porte el documento de tripulación válido.
- 3) Porte la lista de dotación válida.
- 4) Cumpla con los requerimientos para la seguridad, la salud y el bienestar de cualquier persona que sirva a bordo, en cualquier capacidad sin un libro del marinero y el certificado requerido.
- 5) Prohibición de emplear a un marinero que no tenga una prohibición valga la redundancia, en el libro del marinero o emplear a una persona en una capacidad en la cual no tenga el certificado requerido.
- 6) Obligación del propietario para capacitar al capitán para llevar a cabo sus obligaciones bajo el estatuto.
- 7) El derecho de los miembros de la tripulación a inconformarse acerca de las condiciones de trabajo y habitación y la obligación del capitán o autoridad competente de investigar la inconformidad.

B) EJECUCION

En lo que respecta a la ejecución, se pueden hacer provisiones similares a las contenidas en lo anterior, sin necesidad de adiciones:

- 1) Designación de autoridad encargada de la ejecución del acta, por ejemplo la inspección del embarque.
- 2) Nombramiento de otras personas para la ejecución, por ejemplo, inspectores de sociedades de clasificación.
- 3) La realización de inspecciones aleatorias.
- 4) Los derechos y poderes de los investigadores y de los inspectores.
- 5) La obligación de las personas que sirvan a bordo para presentar certificado de competencia y libro del marinero si el inspector lo demanda.
- 6) La obligación del propietario y del capitán para cooperar con las inspecciones.
- 7) El poder para detener el barco si:
 - a) El barco no está tripulado de conformidad con los requerimientos de tripulación.
 - b) El barco no lleva el documento de tripulación apropiado.
 - c) Las provisiones, el agua y los implementos médicos no están de acuerdo con los requerimientos del estatuto.
 - d) Se obstruye a algún inspector cuando realiza alguna inspección.

8) La obligación del capitán de colocar y mantener el barco detenido en una ubicación indicada por la autoridad competente.

9) Procedimiento de detención.

10) Liberación de la detención.

11) Las obligaciones del capitán si el barco es detenido en el extranjero.

Si los asuntos de tripulación se incorporan a un estatuto global sobre seguridad y tripulación de un barco, la sección de ejecución deberá ocuparse de estos puntos.

C) BARCOS EXTRANJEROS

En los casos en que los asuntos de tripulación se traten con legislación separada, ésta deberá contener revisiones similares a aquéllas ya mencionadas anteriormente. Si los asuntos de tripulación se incorporan a un estatuto global sobre seguridad y tripulación de un barco, las provisiones delineadas se deberán aplicar tal como son.

D) SANCIONES

Esta sección cubre las sanciones por la falta de cumplimiento con obligaciones estatutarias y por la violación de las prohibiciones estatutarias. Además, el propietario que incite al capitán a violar cualquiera de las provisiones del estatuto, se deberá penalizar.

E) APELACION

Se deben permitir apelaciones sobre decisiones de certificación y detención que afecten a los barcos nacionales y extranjeros. En muchos países existen dos etapas para una apelación: primero a una autoridad administrativa superior y seguidamente a una corte independiente. La decisión original a menos que sea una orden de detención, se deberá suspender por la apelación. Se puede hacer notar que existe usualmente un procedimiento separado para apelación por un candidato contra la decisión de no otorgarle un certificado (debido a los resultados del examen) esta apelación tiene también dos etapas. Los detalles de los procedimientos de apelación se deben establecer en la legislación subsidiaria.

51) TERMINOS Y CONDICIONES DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL

Tal como se ha indicado antes, las Convenciones de la O.L.I. cubren la mayoría de los aspectos del empleo de marineros. Muchas de las Convenciones y de las recomendaciones indican cuándo se deben tomar medidas legislativas para dar efecto a las provisiones en cuestión. Se debe destacar no obstante que de conformidad con los diferentes sistemas legales, tradiciones y costumbres nacionales, puede o no ser apropiado tratar con asuntos laborales.

Se puede dejar por ejemplo a las organizaciones de marineros y de propietarios de barcos dirimir cuestiones mediante acuerdo colectivo o arbitración; en estos casos los estados deben garantizar que en los casos no tratados por la legislación, el poder de negociación en cada parte no esté indebidamente limitado y que los participantes en la negociación representen a

los intereses involucrados. No obstante, un estado puede tener que proporcionar el marco para el empleo de marineros en adición a los asuntos de condiciones de trabajo y habitación a bordo.

Los siguientes puntos se pueden regular mediante las medidas adecuadas al nivel nacional:

- a) Administración.
- b) Registro de marineros.
- c) Identidad de documentos.
- d) Colocación.
- e) Continuidad de empleo.
- f) Edad mínima.
- g) Examen médico anterior al empleo.
- h) La forma de contrato de empleo y sus contenidos.
- i) Salarios, cantidad de modo de pago.
- j) Vacaciones pagadas.
- k) Repatriación.
- l) Indemnización de desempleo.
- m) Seguro de enfermedad.
- n) Cuidado médico para dependientes.
- o) Pensiones.
- p) Beneficios.
- q) Responsabilidad de los propietarios de barcos hacia los marineros.
- r) Inspección.
- s) Resolución de disputas.

Los diversos tipos de contratos de empleo o de artículos de acuerdos, su forma y contenido, los procedimientos para explicarlos a los marineros antes de la firma, se deben especificar.

Los contratos tipo estándar se pueden diseñar teniendo en cuenta la simplicidad y la claridad, para hacer posible que las partes comprendan con precisión sus derechos mutuos así como sus obligaciones.

A este respecto la Convención de la O.L.I. No. 22 sobre los artículos de acuerdos de los marineros, puede ser de utilidad. Un factor importante a ser considerado, será el sistema de ley aplicable al contrato ya que se puede originar incertidumbre si esto no se especifica.

Otros asuntos que deben estar claros en el contrato son la duración ilimitada, el período fijo de tiempo, uno o más viajes, salarios y pagos, horas de trabajo y descansos, indemnizaciones y seguro social, derechos a seguridad, fecha en que un marinero deba reportar procedimientos referentes a terminación y los motivos para ello, y las obligaciones a este respecto.

Las obligaciones con respecto a enfermedades y accidentes durante el período contractual, repatriación y las obligaciones y los derechos de los marineros si el barco es decomisado o naufraga, en el caso de bancarrota de los propietarios o los arrendatarios.

A) EL CAPITAN (Autoridad)

En adición a esta competencia en asuntos de seguridad, navegación y tripulación, la autoridad general de un capitán incluye todos los actos

usualmente necesarios para realizar el viaje y para cumplir cualquier contrato de transporte.

El capitán se debe considerar como el agente de cualquier acto, que pueda caer dentro de la autoridad usual de un capitán a menos que la parte con la que se ha establecido el contrato, tenga noticia de cualesquier limitaciones a su autoridad.

Cuando las circunstancias hacen necesario en los intereses de los propietarios tomar acciones fuera de la realización ordinaria de un viaje y resulta imposible establecer comunicación a tiempo con el propietario, la autoridad del capitán se puede extender a asuntos tales como reparaciones ordinarias, captación de fondos para el uso del barco. Es usual que el capitán tenga el poder de firmar conocimientos de embarque tal como se presenten sin perjuicio para el arrendador. Esta cláusula evita que el capitán altere un contrato entre el propietario y el arrendador expidiendo un conocimiento de embarque en términos que difieran de los términos establecidos por el arrendador, pero si esa firma aumenta la responsabilidad del propietario, deberá ser indemnizado por el arrendador.

B) INVESTIGACION DE ACCIDENTES

El capitán deberá investigar cualquier accidente que ocurra a bordo del barco o que sea causado por el barco tan pronto como sea posible y asegurar que toda la evidencia referente al accidente se conserve. El capitán deberá reportar esta evidencia a los propietarios o agentes a la primera oportunidad.

C) REGISTRO DE DEFUNCIONES

Cada defunción que ocurra a bordo se deberá registrar debidamente por el capitán en su bitácora, se debe destacar que el reporte de una defunción que ocurra a bordo del barco es extremadamente importante y es irrelevante si el difunto es un miembro de la tripulación, polizón o cualquier otra persona a bordo.

La defunción se debe registrar y reportar. Cualquier nacimiento a bordo se debe registrar también en la bitácora del capitán o de alguna otra manera. Todas las formas se deben completar y enviar a las autoridades competentes en el puerto en que suceda el nacimiento o en el próximo puerto de llegada.

D) SUBSTITUCION DEL CAPITAN

Si durante el viaje el capitán se llegara a enfermar o tuviera un accidente, será necesario reemplazarlo. La legislación nacional debe disponer ésto. Usualmente se dispone que el jefe de oficiales tome el mando temporalmente. Se debe proporcionar un nuevo capitán para subir a bordo en el siguiente puerto de llegada.

E) RESPONSABILIDADES DIVERSAS

El capitán es responsable de otros puntos que no se refieren directamente a la seguridad del barco, tripulación o navegación que incluyen los siguientes:

- a) Deberá mantener estándares de disciplina y comportamiento necesarios para la conducción de asuntos y representa la arbitración final en todos los temas disciplinarios.
- b) Deberá tomar interés personal en el ánimo de la tripulación manteniéndolo alto en todo momento.
- c) Deberá mantener los documentos y los certificados del barco en situación de seguridad y ocuparse de que estén en orden y mantengan su vigencia.
- d) Es responsable de las cuentas del barco y de toda la correspondencia con los propietarios.
- e) Deberá verificar que las bitácoras del barco sean correctas y sean adecuadamente mantenidas y deberá además mantener en su custodia las bitácoras y todos los otros documentos del barco.
- f) Deberá asegurar que todas las regulaciones y leyes del estado de bandera se cumplan así como las regulaciones impuestas por el propietario del barco.

F) DISCIPLINA

Tal como se ha indicado anteriormente, el capitán es usualmente competente para tomar acción disciplinaria contra miembros de la tripulación por infracciones que se refieran a la preservación y la seguridad del barco, la tripulación, la propiedad y los pasajeros.

Esta competencia se extiende usualmente a incluir violaciones del contrato de empleo tales como la deserción, negligencia a respecto de obligaciones y ausentismo sin licencia. Para infracciones serias que pongan en peligro la seguridad del barco o de las personas a bordo, el miembro de la tripulación queda sujeto a procesamiento criminal.

En algunos países las regulaciones y los procedimientos disciplinarios se establecen para guiar al capitán en la administración de:

- a) Advertencias.
- b) Reprimendas.
- c) Reporte adverso a un comité basado en tierra.
- d) Imposición de multas.

Se establecen provisiones usualmente para que el marinerero acusado pueda apelar al comité basado en tierra contra la pena que le haya sido impuesta. Alternativamente, se puede establecer un código de conducta que contenga una lista de las infracciones y de la disciplina de acción penal a tomar a respecto de estas infracciones junto con los procedimientos detallados para el mantenimiento de disciplina entre la conducta requerida a bordo en casos de emergencia y en situaciones distintas a una emergencia.

Sería de utilidad incorporar a los acuerdos de tripulación si el capitán tiene el poder de imponer multas. Los acuerdos con la tripulación deben indicar los propósitos por los cuales las multas se deban emplear. Las multas no deberán beneficiar al propietario del barco ni al capitán.

52) INVESTIGACIONES MARITIMAS

Las investigaciones marítimas se conocen más comúnmente como investigaciones de accidentes de embarcaciones, su propósito principal es el de arrojar luz sobre la causa del accidente para de esta manera se eviten en el futuro.

Estas investigaciones son básicamente para recabar datos y no son de naturaleza penal. La ley nacional aplicable a la investigación puede diferir de país a país en varios aspectos, el estatus de las juntas de investigación, su constitución, poderes y funciones. En algunos países los tribunales administrativos son establecidos, los cuales someten sus hallazgos y recomendaciones para la acción apropiada.

En otros países estos funcionan como instancias judiciales y tienen todos los poderes que pueden ser ejercidos por una corte que tenga jurisdicción criminal y pueden demandar incluso la presencia de cualquier persona si se considera necesario para los propósitos de una evidencia determinada.

El valor evidencial en el procedimiento judicial subsecuente del hallazgo factual de una junta de investigación, difiere substancialmente en los diversos países marítimos. En la República Federal de Alemania y en Grecia, los hallazgos factuales de la junta de investigación no tienen ningún tipo de valor en los procedimientos judiciales. En Canadá y en los Estados Unidos estos hallazgos no tienen valor evidencial pero se pueden usar para las investigaciones cruzadas de testigos.

En Argentina, Dinamarca, Noruega y Suecia, los hallazgos se consideran relevantes a pesar de que no tienen valor evidencial en un sentido legal estricto. En Italia, los países bajos y Venezuela los hallazgos tienen el valor de evidencia *prima facie*. Las investigaciones marítimas pueden servir para hacer cumplir las leyes y las regulaciones nacionales de seguridad y pueden suspender o cancelar el certificado de un oficial que se haya encontrado culpable de negligencia o incompetencia, o bien pasar órdenes censurándolo.

Cada estado debe considerar los diversos sistemas alternativos disponibles y optar por el más adecuado. Se debe destacar que las provisiones en el artículo 97 de la Convención sobre la ley del mar. El apartado 2 de esta Convención dispone que en los asuntos disciplinarios el estado que haya expedido el certificado a un capitán o el certificado de competencia o licencia, deberá ser sólo competente del proceso legal propuesto. El retiro de estos certificados incluso si el poseedor no es un nacional del estado que los haya expedido.

A) UNIFICACION INTERNACIONAL

No se ha efectuado hasta ahora un intento de alcanzar una unificación nacional en esta área. Una serie de reportes sobre la legislación existente en el número de países marítimos, Argentina, Canadá, Dinamarca, Francia, República Federal de Alemania, Grecia, Italia, Reino Unido, Estados Unidos, Unión Soviética, Venezuela y Yugoslavia se ha publicado en 1952 en *Il Diritto Marítimo* 120.

B) LEGISLACION SUGERIDA

1) JURISDICCION

Es necesario que un estado establezca su legislación para definir qué es un accidente y para posibilitar las circunstancias en las cuales pueda conducir investigación, por ejemplo:

- a) Cuando el accidente ocurre en aguas territoriales o en el caso de daño al ambiente.
- b) Cuando el accidente involucra un barco que lleve la bandera del estado y hayan resultado, muerte y heridas.
- c) Cuando el accidente ocurre a un barco dedicado al comercio costero en las aguas del estado.
- d) Cuando se solicite por otro gobierno.

53) TIPOS DE INVESTIGACIONES

A) INVESTIGACION PRELIMINAR

Para establecer la causa del accidente, se obtiene toda la evidencia disponible. Esto formaría también la base sobre la cual la administración pueda determinar si es que una investigación formal es necesaria.

1) LEGISLACION PARA DETERMINAR

- a) Quién pueda conducir la investigación preliminar.
- b) Qué poderes se deben investir a la persona o persona, nombradas para conducir la investigación.
- c) El procedimiento de la investigación preliminar, la manera en que los testigos se han de convocar y se hayan de tomar declaraciones juradas.
- d) La elaboración del reporte para el propósito y para quien se haya hecho.
- e) Formas, por ejemplo convocatorias que los testigos hayan de atender.

2) INVESTIGACIONES FORMALES

Esto usualmente toma la forma de una corte de investigaciones. La corte debe ser un cuerpo independiente y sin tendencias. La corte se convoca usualmente cuando la administración tiene razones para creer que un oficial sobre el cual tiene jurisdicción y control es incompetente o incalificado para realizar sus obligaciones debido a mala conducta. Sin embargo, el propósito principal de la corte es el de establecer la causa del accidente.

La legislación nacional puede disponer las siguientes medidas:

- a) Cuándo una corte de investigación se puede convocar y por la orden de quién.

b) Constitución de la corte:

- 1) Nombramiento de presidente y asesores.
- 2) Calificación de los asesores.
- 3) Número de asesores requeridos.
- 4) Remuneración si la hay.

c) Si es que el poder para censurar oficiales o tratar con sus certificados se ha de ejercer.

d) El efecto de cancelación o suspensión de certificados en diferentes circunstancias:

- 1) Cuando el certificado se expide por el estado en el que la investigación se realiza.
- 2) Cuando el certificado se expide por un estado diferente del cuya bandera despliega el barco.
- 3) Cuando se expide por un estado extranjero y el barco concernido despliega la bandera de este estado extranjero.

e) poderes de la administración para tomar acción sobre la base de los hallazgos de la corte:

- 1) Poder para cancelar o suspender certificados.
- 2) Para censurar al oficial que ha incurrido en la falta.

3) Para descartar, revocar o modificar órdenes hechas pasar por la corte.

4) Para hacer llegar una copia del reporte de investigación a la autoridad apropiada del país concernido, si el certificado efectuado por el reporte ha sido expedido en ese país.

f) Procedimiento en la corte:

1) La convocatoria de testigos.

2) La evidencia se ha de reunir.

g) Apelaciones.

h) Formas, por ejemplo aviso de investigación, aviso de sesión de una corte.

54) LEY MARITIMA PRIVADA INTERNACIONAL

En las transacciones marítimas, las partes involucradas son frecuentemente de diferentes nacionalidades y los lugares en que se realiza el contrato y tendrá vigencia y se encuentran en estados en que existen diferentes leyes. Como resultado de ello, surge el problema de la selección de la ley gobernante.

Este problema se soluciona en los sistemas legales codificados estableciendo reglas de ley privada internacional aplicables a responsabilidad de agravio en general o a tipos individuales de contratos. En algunos sistemas legales están provistas reglas al respecto de los contratos marítimos y de los agravios marítimos.

En los países de ley común el sujeto de papel fundamental siempre a un acuerdo rápido entre las partes en selección de ley, es que la propia ley en caso de un contrato, es la del país con el cual el contrato esté más estrechamente conectado.

A) LIBERTAD DE SELECCION

En lo referente a disputas que surjan de contratos posiblemente con la excepción de contratos laborales, la regla general es la de que un contrato es gobernado por la ley seleccionada por las partes, las provisiones estatutarias, si es que las hay, se aplican solamente cuando las partes han acordado hacer una selección de que la ley gobernante ha de ser rápida, cuando las partes específicamente indican esta ley, o implican cuando la intención de las partes, pero sin establecerlo expresamente, se aprecia con suficiente claridad de los elementos del contrato.

La libertad de selección no es ilimitada, no obstante, en todas las jurisdicciones. En algunos países de hecho, se requiere que la ley seleccionada por las partes deba tener alguna conexión con ya sea uno de los elementos subjetivos o uno de los elementos objetivos del contrato. Además, puede ser cuestionable si es que las partes pueden, seleccionando una ley diferente aplicable a respecto de las reglas estatutarias, evitar la aplicación de reglas substantivas obligatorias tales como las de la Convención de Bruselas de 1924 (Convención sobre conocimientos de embarque y su protocolo de 1968).

De hecho la selección de una ley que pueda disminuir la responsabilidad del porteador, se puede considerar nula en lo referente al artículo 3 regla 8 de

la Convención, con lo cual cualquier cláusula que libere al porteador de responsabilidad, pérdida o daño a los bienes que surja de negligencia del porteador o disminuir esta responsabilidad de otra manera dispuesta en la Convención deberá ser nula y no tener ningún efecto.

En un juicio reciente (The Mouiken 1983) (Lloyd's Rep. 1) la casa de los Lores en Inglaterra ha decidido que una cláusula de jurisdicción es nula en lo referente al artículo 3 regla 8 de las reglas de La Haya cuando la corte a la cual la disputa se haya sometido aplique provisiones menos favorables al propietario de la carga que las de las reglas de La Haya.

En otros países (como por ejemplo Italia), el mismo resultado se obtiene tratando reglas substantivas uniformes, tal como sean aplicables sobre y por encima de cualquier selección de regla de ley, ya sea estatutaria o contractual, sobre la base de que la selección de reglas de ley operan solamente cuando exista un conflicto entre varias leyes que se puedan aplicar a un contrato determinado, mientras que no existe tal conflicto cuando existe una uniformidad substancial.

B) FACTORES DE CONEXION ADOPTADOS EN LAS REGLAS DE LEYES PRIVADAS

Los factores de conexión que pueden ser relevantes en la selección de la ley apropiada varían de acuerdo con el tema de la disputa.

1) OBLIGACIONES CONTRACTUALES

Cuando la ley aplicable a un contrato no haya sido seleccionada por las partes, varios factores de conexión se pueden tomar en consideración, tales como el sitio principal de operaciones o el domicilio de las partes. El sitio en el cual se elabora el contrato se hace el sitio de realización y la nacionalidad del barco.

2) AGRAVIOS

La regla general es la de que la ley aplicable es la *lex fori*.

3) LIMITES A LA APLICACION DE LEYES EXTRANJERAS

En la mayoría de los países está establecido ya sea expresamente o implicado que una ley extranjera no debe ser aplicada si se encuentra en conflicto con una política pública.

4) UNIFICACION INTERNACIONAL

No existe Convención internacional que regule el conflicto de problemas de ley en una base mundial o una base regional. Se debe hacer mención de la Convención de la comunidad europea sobre la ley aplicable a obligaciones contractuales hecha en Roma el 19 de junio de 1980, en la cual se ha adoptado el principio básico de que un contrato debe ser gobernado por la ley del país con el cual se encuentre en conexión más estrecha.

Con el objeto de facilitar la identificación de estas asunciones legales se ha establecido por ejemplo que un país esté más estrechamente conectado con el país de la parte que ha efectuado el rendimiento que sea característico del contrato y tenga en el momento del cierre del contrato, la administración o su sitio principal de operaciones.

No se ha considerado, sin embargo, apropiado aplicar estas asunciones a contrato para el transporte de bienes a respecto de los cuales el criterio adoptado sea que cuando el país en el cual en el momento de que el contrato se cierra, el porteador tenga su sitio principal de operaciones es también el país en el cual el sitio de carga, de descarga o el sitio principal de operaciones de la consigna se sitúa, se debe asumir que el contrato está más estrechamente conectado con el país.

En el campo marítimo el método adoptado por la O.M.I. ha sido siempre el de unificar la ley substantiva y por lo tanto uniformar las reglas internacionales privadas han sido adoptadas solamente en casos marginales, es decir cuando una unificación substantiva no se consideraba aconsejable o resultaba difícil.

De esta manera las Convenciones de Bruselas de 1967 y 1976 sobre préstamos e hipotecas marítimas dispone (Artículo 1) que las hipotecas debidamente efectuadas de conformidad con la ley del estado contratante al cual pertenece el barco, se dispongan ciertos requerimientos mínimos para cumplirse con reconocimiento en todos los demás estados contratantes.

La Convención de Bruselas de 1967 acerca del arresto de barcos dispone (Artículo 2) que el efecto del registro bajo las provisiones de la

Convención a respecto del estatus nacional de cualquier barco, si se debe determinar por la ley del estado donde el barco haya de ser registrado.

La Convención de Bruselas de 1952 sobre el arresto de barcos, dispone en el artículo 6 que todas las cuestiones referentes a si es que en cualquier caso dado el reivindicante es responsable en daños por el arresto del barco o por los costos de la caución u otra seguridad dispuesta para liberar o evitar el arresto de un barco se ha de determinar por la ley del estado contratante en cuya jurisdicción se haya efectuado el arresto.

La Convención de Bruselas de 1957 sobre la responsabilidad de propietarios de barcos dispone en el artículo 4 que las reglas que se refieren a la constitución y distribución del fondo de limitación y todas las reglas de procedimiento deberán ser gobernadas por la ley del estado en el cual el fondo se haya constituido.

La Convención de Londres de 1976 sobre la limitación de responsabilidad marítima tiene una provisión idéntica en el artículo 14. La Convención de 1969 sobre responsabilidad civil dispone en el artículo 10 apartado 3 que después de que el fondo haya sido constituido, las cortes del estado en el cual el fondo haya sido constituido deberán de ser exclusivamente competentes para determinar todos los asuntos que se refieran al suministro y a la distribución del fondo.

La Convención diseñada para la verificación de ciertas reglas concernientes a la jurisdicción civil, selección de ley y reconocimiento y aplicación de juicios en materias de colisión aprobadas por la conferencia trigésimo primera de la O.M.I. sostenida en Río de Janeiro en septiembre de

1977, dispone en el artículo 4 que a menos que las partes presenten su conformidad de otra manera cuando ocurra una colisión en las aguas más allá del mar territorial, la ley del país concernido con las excepciones de a) cuando todos los barcos involucrados se han registrado en el estado en el que ocurre la colisión y cuando todos los barcos se encuentran registrados en partes estatales a una Convención, como por ejemplo la Convención de 1910 sobre colisiones, dicha Convención será aplicable.

5) LEGISLACION SUGERIDA

Parece existir una necesidad de reglas privadas internacionales de tal manera que debe haber reglas generales aplicables a contratos y reglas especiales aplicables a los contratos marítimos y a agravios marítimos en aquellos casos en que las reglas generales no parezcan adecuadas para satisfacer las necesidades de la ley marítima.

Se puede hacer referencia en este aspecto a las reglas especiales provistas en la Convención europea de 1980 a respecto de contratos para el transporte de bienes el mismo criterio se debe permitir a respecto de la ley aplicable a agravios marítimos. Si el agravio se comete en alta mar, se puede hacer distinción entre la situación en que el daño se cause en el territorio incluyendo las aguas internacionales de un estado y el caso en que las naciones cuando el acta de agravios a personas o cosas que están en el tiempo en que el acta se constituye.

En el primer caso, la ley del estado en cuestión puede ser calificada como la ley adecuada, en el segundo caso se puede hacer una segunda distinción de acuerdo a si es que el agravio es cometido dentro de un único

barco o si están involucrados más barcos. En el primer caso, el barco se puede considerar como una parte del territorio del país del cual tenga la nacionalidad y la ley de este país se debe aplicar como, la *lex - loci - delicti-commisi*.

En el segundo caso la ley apropiada deberá ser la ley nacional del barco involucrado. Si los dos barcos tienen la misma nacionalidad o la del barco que ocasiona el daño o alternativamente la ley del estado en que la acción se realice.

La libertad de selección se puede admitir siempre y cuando no afecte derechos de terceras partes y no evita la aplicación de reglas vigentes, de esta manera las partes no deben de ser capaces de seleccionar la ley que gobierne las hipotecas marítimas o la limitación de los propietarios de barcos para aplicar leyes extranjeras no proporciona leyes comprometedoras sobre la responsabilidad del porteador por mar, por pérdida o daño a la carga. No se debe permitir selección cuando el asunto objetivo es gobernado por reglas que son internacionalmente uniformes.

55) FRAUDE MARITIMO

A) INTRODUCCION

Las transacciones de comercio internacionales en la realización de las cuales el transporte marítimo juega un papel que involucra a varias partes, por ejemplo vendedores, compradores, navieros, propietarios de barcos, arrendatarios, capitanes de barcos, tripulaciones, banqueros y aseguradores.

Un fraude marítimo ocurre cuando una de estas partes tiene éxito en obtener en forma intencional e ilegal dinero o bienes de otra de estas partes. El fraude marítimo consiste en que especies de fraude general que se encuentra en conexión con el campo marítimo y puede tomar una variedad de formas de fraude documentario, por ejemplo falsificación de documentos, pérdida intencional o inexistente o daño a la carga.

El fraude marítimo no es desde luego un fenómeno nuevo, pero parecería que mientras que en días anteriores fraude más simple y directo tal como arruinamiento de barcos era fraude marítimo predominante ahora aparece en muchas formas más sofisticadas.

Mas ciertamente, la recesión que comenzó en los años noventas abrió nuevas posibilidades para los delincuentes especializados en fraudes y desafortunadamente los países en desarrollo en que se puedan encontrar personas menos experimentadas que manejan los negocios marítimos se encuentran entre sus víctimas más frecuentes. No es sorprendente, en consecuencia, que en años recientes el problema haya recibido atención internacional no solamente en los círculos comerciales sino también en los foros internacionales.

Entre las diversas iniciativas que se han adoptado es posible mencionar las de la Conferencia Báltica y Marítima Internacional (C.B.M.I.) la cual expidió una lista de malos pagadores que el sistema bancario de intercambio de experiencias de pagos organizó en los países bajos bajo la supervisión de la Oficina Marítima de Comercio Internacional de la Cámara Internacional de Comercio (C.I.C.) para el propósito de atacar a las compañías navieras que arrastran deudas considerables y que deliberadamente extienden períodos de

crédito en una dirección diferente de la establecida por la Corporación Chase Manhattan del Registro de Documentos Marítimos, para el propósito de recibir, producir, modificar, mantener en custodia y transportar cualquier documento de comercio marítimo a nombre de los clientes, dando de esta manera efecto a una idea que se ha discutido en el simposio sostenido por la I.M.C en Venecia en mayo de 1983.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

1) ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (O.C.M.I.), hoy O.M.I. habiendo sido solicitada por el Gobierno de Líbano para estudiar la materia estableció un grupo para el efecto en cooperación con la C.I.C.. Apoyando al grupo está la propuesta de la asamblea de la O.C.M.I. del 20 de noviembre de 1981 que adoptó la resolución A 504 (XII) sobre la eliminación de secuestros de barcos y otras formas de fraude marítimo.

Reconociendo el papel crucial que la autorregulación de intereses comerciales tiene que asumir en el combate de fraude marítimo en todas sus formas, urge a los intereses a operar completamente con la C.I.C. y con su Oficina Marítima Internacional para tomar medidas efectivas y a los gobiernos para revisar las provisiones en sus leyes nacionales y para tomar todas las medidas posibles de cooperación mutua así como con las organizaciones apropiadas.

El comité sobre navegación marítima de la Conferencia de la Oficina de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas celebrada en junio de 1982,

decidió establecer un grupo intergubernamental adecuado para considerar todos los medios para combatir todos los aspectos del fraude marítimo.

Este grupo en su primera sesión de febrero de 1984 después de haber discutido el asunto sobre la base de un reporte completo y comprensivo por el secretariado de la conferencia de la Oficina de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, adoptó una resolución la cual enumera los temas sobre los cuales solicita la preparación de estudios profundos, entre los cuales menciona en primer lugar la viabilidad de procedimientos administrativos y legales para las autoridades enjuiciadoras en cooperación para la etapa de investigación con las autoridades enjuiciadoras de otros estados, de tal manera que se mejoren estos procedimientos de cooperación internacional tales como jurisdicción criminal y extradición, otros asuntos a ser estudiados se refieren entre otras cosas a la práctica bancaria, estándares mínimos y a la disponibilidad de información.

En un reporte de fecha 12 de agosto de 1985 (Documento a B/C/4AC4/8) titulado "Fraude Marítimo y Viabilidad de mejorar los procedimientos administrativos y legales de las Autoridades Enjuiciantes en casos de Fraude Marítimo".

El secretariado de la conferencia de la Oficina de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas analiza los problemas conectados con la jurisdicción y con la extradición y seguidamente discute la posibilidad de resolver estos problemas a través de una Convención internacional que sugiere que esta Convención debe contener provisiones referentes entre otras cosas a:

a) Definición de lo que se conoce como fraude marítimo internacional.

- b) Sanciones aplicables a las infracciones referentes al fraude marítimo.
- c) Audiencias preliminares.
- d) Notificación dirigida a las organizaciones internacionales que se ocupan de lo referente al fraude marítimo.
- e) Aplicación de la Convención internacional.

En un reporte adicional fechado el 22 de agosto de 1985 (Documento TO/B/C4AC4/9) titulado "Fraude Marítimo, Estatutos del trabajo de organizaciones no gubernamentales para combatir el fraude marítimo del secretariado de la conferencia de la Oficina de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas" se resume el trabajo realizado, las conclusiones alcanzadas así como las recomendaciones que se encuentran sometidas por el registro de documentos marítimos sobre la organización de una oficina central de la Organización Marítima Internacional sobre seguridad de conocimientos de carga, por el Comité Marítimo Internacional y la Cámara Internacional de Navegación Marítima sobre la reducción en un número de conocimientos de embarque o su reemplazo por parte de otros documentos tales como los itinerarios marítimos por los servicios de seguridad e investigación.

La Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Conferencia Báltica y Marítima Internacional sobre los procedimientos para reemplazar la firma del capitán.

3) ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

La Cámara Internacional de Comercio contribuyó con un elemento primordial el combate de fraudes al establecer la Oficina Marítima Internacional. El Comité Marítimo Internacional organizó un seminario sobre conocimientos de carga en Venecia en 1983. Tres de su recomendaciones principales fueron que la práctica de expedir conocimientos de carga se hiciera en dos o más originales, de portar un conocimiento de carga negociable a bordo y solamente expedir un conocimiento de carga cuando no se requiriera instrumento negociable.

3) LEGISLACION SUGERIDA

Hablando en términos generales el fraude se puede evitar hasta un punto considerable por medio del interés comercial privado convenido con firmas o agentes con reputaciones sólidas e investigaciones en los antecedentes de los socios en las negociaciones en los contratos harán posible la prevención de su riesgo a eventos fraudulentos. Pueden tener lugar verificaciones a través de los círculos de navegación marítima o a través de la Oficina Marítima Internacional.

Una vez que un fraude haya sido cometido, los métodos de los culpables capacitarán a otros a evitar trampas similares.

En el campo legislativo de la conferencia de la Oficina de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, las resoluciones de los grupos intergubernamentales designados además de promover la cooperación internacional recomienda que los gobiernos examinen y si es necesario

estrechen su legislación para asegurar que se disponga de medidas efectivas para prevenir el fraude marítimo.

Con el objeto de investigar los actos fraudulentos y para enjuiciar personas que cometan dichos ilícitos, un estado que no tenga poderes adecuados para oponerse al fraude puede contrarrestar éste y ganar una buena regulación en ciertos círculos. En el anexo de la ley privada no criminal se mencionan como temas para estudio, adicional entre otras cosas un registro central para conocimientos de carga, un esquema para desarrollar conocimientos de carga seguros con el objeto de evitar falsificaciones y la eliminación de cartas de indemnización, se requerirá cierto tiempo para desarrollar estas ideas teniendo en cuenta que su elaboración no deberá perjudicar la facilitación del tráfico marítimo internacional ni el comercio.

Mientras tanto, los países con un sistema menos desarrollado de leyes civiles y comerciales deben continuar modernizando su legislación de tal manera que pueda responder mejor al desafío del fraude, por ejemplo, legislación de seguros se puede usar para proteger al asegurador inocente.

La carga de prueba en el contrato de seguro será nula si el riesgo está mal representado o si el beneficiario del contrato ha sido convicto anteriormente de fraude.

En países en los cuales la industria de aseguramiento de carga marítima ha sido nacionalizada, puede ser posible para las organizaciones aseguradoras nacionales ejercer una clase de control en el aspecto de proporcionar cobertura de aseguramiento para minimizar la posibilidad de fraude marítimo.

56) ADMINISTRADORES, AGENTES, ESTIBADORES DE BARCOS Y PORTEADORES DE CARGA

A) INTRODUCCION GENERAL

En algunos países las actividades de los administradores, agentes, estibadores y porteadores de carga, están gobernadas por la ley relevante y los contratos, o el mandato de agencia en contratos laborales, etc. En estos países por lo tanto no existen provisiones específicas respecto de los contratos en cuestión.

En otros países existen provisiones específicas, valga la redundancia, por lo menos respecto de algunos de los contratos bajo, examinación, tales como aquellos entre los propietarios de barcos y los agentes, los contratos con estibadores y porteadores de carga. Las partes pueden ser sujetas de regulación detallada en el código legal marítimo, respecto de los contratos en cuestión.

Con el objeto de hacer posible que los legisladores reflexionen sobre la necesidad de provisión específica en estos temas, una descripción de las funciones principales de administradores, agentes, estibadores y porteadores de carga se presenta a continuación, se debe asimismo notar que en la comunidad naviera internacional han revolucionado con respecto a contratos para cada una de estas actividades.

B) ADMINISTRADORES DE BARCOS

La administración de un barco se confía frecuentemente a una compañía administradora independiente que actúa como agente para el propietario. Los costos y los riesgos conectados con la administración son del propietario. En vista del hecho de que el contrato entre el propietario y el administrador no es de naturaleza marítima no se considera necesario discutirlo en estos lineamientos.

C) AGENTES

1) INTRODUCCION

Existen muchos tipos de agentes para propietarios de barcos. Se puede hacer referencia aquí particularmente a agentes portuarios y agentes de tripulación. La tarea de un agente portuario es la de representar a los propietarios de barcos para asistir el barco con el objeto de que él mismo tenga el mejor despacho posible. El agente portuario tiene como obligación asistir en cualquier forma posible al capitán en sus contactos con las autoridades locales, la aduana, los oficiales de cuarentena, pilotos y remolcadores.

El agente tiene que procurar provisiones, arreglar suministros, ocuparse de la atención médica, la tripulación y la realización de protestas marítimas, comunicar órdenes y mensajes a los propietarios, etc. El trabajo del agente comprende la realización de toda clase de asistencia al barco y al capitán, quien puede ser completamente extraño en el puerto en los negocios en que los arrendatarios están siempre involucrados.

Es probablemente el arrendatario quien realiza algunas de las obligaciones en el arrendamiento de un viaje o arrendamiento temporal. En los dos casos el arrendatario se encargará de cargar y descargar la carga pero un arrendatario temporal pagará normalmente a los banqueros, los agentes nombrados y todos los gastos tales como derechos de puerto, pilotos y remolcadores.

Existe con frecuencia un agente nombrado por el arrendatario o el agente y al mismo tiempo el propietario puede también nombrar para proteger su propio interés agentes para actuar como agentes del propietario o agente protector, valga la redundancia.

Para barcos de líneas pueden existir otras clases de agentes que realicen otras actividades y obligaciones diferentes de las portuarias. El agente representará al propietario del barco en varios aspectos tales como, establecer contacto con los navieros y los agentes porteadores dentro del área, que colocan anuncios acerca de las salidas y las llegadas, el registro de carga y la acotación de tarifas que probablemente manejen reivindicaciones en adición a las funciones normalmente realizadas por un agente portuario.

Si la administración de un barco es asegurada directamente por el propietario del barco o bien se confía a un administrador de barcos no es usual para la tripulación del barco ser confiada a un agente especializado, esto ocurre especialmente cuando la nacionalidad del propietario del barco o del administrador del barco y su sitio de operaciones, contratos y pago de bonos. Los agentes de tripulación pueden seguir la ley de su país y someterse a responsabilidad por el cumplimiento de sus obligaciones principales, los

propietarios de barcos, el contrato de empleo y su actividad a la vista de su importancia social se pueden someter a una licencia por el gobierno.

2) UNIFICACION INTERNACIONAL

No existe una Convención específica que trate con este tema que no parezca ser una que requiera la uniformidad internacional.

3) LEGISLACION SUGERIDA

Se consideraría aconsejable una legislación especial por causa de la naturaleza especializada de las funciones de los agentes portuarios y de tripulación y debido a sus actividades puede quedar dentro del control del gobierno y la expedición gubernamental de licencias. Se puede prestar asimismo atención al tema de si los agentes de tripulación deban garantizar que los miembros de la misma sean empleados por ellos y estén apropiadamente cubiertos por seguro y si estos agentes deban ser responsabilizados por el pago de los salarios a estos miembros de tripulación.

En vista de esto es posible someter recomendaciones de una naturaleza general adecuadas para todos los países de la región a menos que existan provisiones específicas al código comercial o cualquier otra entidad que gobierne las relaciones contractuales usualmente cubiertas por la agencia. Se sugiere que la legislación nacional trate con los siguientes derechos y obligaciones del director y del agente.

4) OBLIGACIONES DEL PRINCIPAL

A) Suministrar al agente fondos suficientes con el objeto de capacitarlo para realizar sus funciones.

B) Indemnizar al agente contra responsabilidades que surjan de sus acciones a nombre del principal siempre que estas acciones queden dentro del ámbito de su autoridad.

Reembolsar oportunamente al agente todos los dineros avanzados por él para la cuenta del principal.

D) Pagar al agente los derechos acordados.

5) OBLIGACIONES DEL AGENTE

A) Realizar sus funciones de conformidad con las instrucciones recibidas del principal.

B) Cuando las instrucciones falten estén incompletas actuar de conformidad con la práctica usual

C) Abstenerse de delegar sus funciones a otros subagentes a menos que esto se autorice expresamente por parte de principal.

D) Abstenerse de actuar más allá del ámbito de su autoridad.

E) Presentar cuentas correctas y oportunas de los dineros recibidos y de todos los gastos efectuados.

Los actos realizados por el agente son de compromiso para su principal siempre que el agente haya actuado dentro del ámbito de su autoridad real o aparente. Cualquier limitación de la autoridad usual no se puede ratificar por el agente contra terceros en buena fe, a menos que se haya dado indicación de tal legislación.

57) OPERADORES TERMINALES, ESTIBADORES Y CARGADORES

A) INTRODUCCION

La palabra “estibador” se ha definido como alguien que carga y descarga un barco en el puerto o almacena en la costa. No obstante es equivocado describir a todas las personas empleadas en el proceso como estibadores sin importar sus obligaciones y habilidades. El estibador es la persona responsable del trabajo de almacenaje. Las personas que realizan la carga y descarga se pueden denominar más adecuadamente cargadores que se pueden designar de conformidad con su actividad específica como sobrestantes, operadores de grúas, operadores de tractores, operadores de pasarela y operadores de escotillas.

Una cuadrilla de estibadores es un grupo de hombres numéricamente grande suficiente para manejar la carga de una escotilla o parte de la escotilla de un barco. El número de cuadrillas que se pueden emplear en una escotilla depende del arreglo de la carga en los barcos, su disposición y del muelle, tipo

de mercancía. El número de hombres que constituyan la cuadrilla se regula por los acuerdos sindicales.

Los acuerdos sindicales especifican usualmente el número mínimo de hombres especificado en los diversos acuerdos sindicales basado en factores prácticos tales como la experiencia. Adicionalmente a la economía de costos lo que un propietario de barco y un operador normalmente quieren es un procesamiento rápido del barco y la carga. Los problemas laborales persistentes causan con toda probabilidad demoras a los propietarios de barcos y a los operadores de tal manera que se tendrá que desviar a largo plazo el tráfico en detrimento del puerto.

La mayor parte de los puertos de los países desarrollados tienen ya fuerza de trabajo descasualizada en el Reino Unido en 1947 la Oficina Nacional de Fuerza de Trabajo en Muelles se formó, la cual estableció un registro de trabajadores de los muelles para poder ser empleados.

La práctica de recompensa por pieza de trabajo se abolió y los trabajadores de muelle ahora reciben un salario mensual garantizado el cual les es pagado por la Oficina Nacional de Fuerza del Trabajo en Muelles. Los empleadores también deben estar registrados y pagan la mayor parte de los salarios de los trabajadores de muelle. Desde la descasualización esto ha reducido drásticamente el número de empleadores de fuerza de trabajo en Londres a solamente unos pocos. Básicamente, cada trabajador de muelle registrado tiene ahora que trabajar para un empleador particular en una base permanente.

Desarrollos sociales similares han ocurrido en muchos otros países, los Estados Unidos, Australia y Suecia del tiempo en que el punto máximo de la revolución de los contenedores se alcanzó en los años de la década de 1970 ha existido un período frustrante para fuerza de trabajo en muelles en que las operaciones portuarias referentes a los barcos han cambiado desde una industria de mano de obra intensiva a una industria de capital intensivo.

Esto ha significado una reducción drástica en la mano de obra requerida. Además de la llegada de la era de las operaciones de carga de capital intensivo, una gran parte del trabajo se realiza con maquinaria tal como montacargas y remolques y esto requiere el uso de un área amplia esto ha originado un nuevo tipo de actividad, es decir la del operador de terminal.

Entre los propietarios de barcos y los sindicatos de estibadores el documento más importante es indudablemente el contrato de los estibadores. Fundamentalmente se trata de un acuerdo que delinea los cargos, términos y condiciones bajo las cuales la mano de obra ardua, especializada y altamente esencial de cargar y descargar barcos se ha de realizar.

Para un carguero de servicio irregular la importancia es menos aparente, no obstante, para una compañía naviera que maneja millones de toneladas de cargas de tipo general a granel a través de un puerto de intenso tráfico el contrato de estibadores puede resultar en que la compañía naviera pague millones de dólares anualmente a los estibadores por su servicio.

Los gastos de los estibadores siempre han sido considerados uno de los puntos más importantes en todos los asuntos de viajes para carga a granel. Usualmente varias compañías de estibadores en un puerto muestran su

acuerdo entre ellas mismas sobre un contrato estándar con los propietarios de barcos. Una parte significativa del contrato trata con las tasas a ser cargadas por los servicios de los estibadores. En muchos puertos no obstante las tasas son fijadas por las autoridades portuarias de tal manera que el contrato de los estibadores se convierte en un documento mucho más simple.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

Un intento para lograr una unificación internacional respecto de la actividad de las operaciones de terminales se ha hecho por Unidroit a través de la preparación de una Convención internacional de diseño de operadores de terminales de transporte.

La responsabilidad bajo las reglas de Hamburgo significa que las etapas inmediatamente antes y después del período de responsabilidad, valga la redundancia, por el porteador marítimo queden cubiertas por más o menos las mismas reglas, el diseño también cubre servicios auxiliares en conexión con el almacenamiento de bienes tales como los servicios de estibadores.

C) LEGISLACION SUGERIDA

La legislación sobre el empleo de trabajadores de muelle depende del tipo de método que se adopte con respecto a las relaciones laborales del barco en puerto, es decir particularmente si es que los trabajadores de muelle se han de emplear o no en la base de salarios fijos por trabajo realizado.

En lo referente a las operaciones de terminales, no parece haber una necesidad forzosa de legislación ya que la relación entre las partes se puede gobernar a través de contrato.

En cualquier caso, sería aconsejable esperar hasta que las reglas diseñadas por Uncitral se consideren adicionalmente con una vista a posible entrada en vigor de legislación en una manera en que se conforme con los principios ampliamente aceptados internacionalmente.

58) AGENTES DE TRANSPORTE

A) INTRODUCCION

La función de un agente de transporte de carga algunas veces llamado también agente de embarque, se puede describir como aquella de un intermediario entre, por una parte, el remitente o consignatario y, por la otra, los varios porteadores y autoridades aduanales con quien su cliente tendría que tratar.

La función tradicional del agente de transporte de carga es la de organizar el transporte a nombre de su cliente sin actuar él mismo como porteador. Sus funciones también incluyen arreglar el transporte de los bienes y efectuar los trámites aduanales pagando los derechos correspondientes por el procesamiento de la carga.

Un agente de transporte de carga estará preparado ordinariamente para aceptar instrucciones con respecto a empaque, almacenamiento, seguros y en caso de necesidad la realización de otros asuntos referentes al procesamiento

de la carga de manera general, con el desarrollo de lo cual se pueda llamar libremente “tecnología del transporte”.

El agente de transporte de carga se puede también consultar como en experto y consejero en lo referente al mejor método de manejar y direccionar los bienes. Se reconoce que las obligaciones de un agente de transporte de carga no cesan necesariamente en el despacho de los bienes a su nación destinada, él es también responsable de la superintendencia en general por todo el curso de tránsito teniendo contacto con una red de agentes y corresponsales en los puntos de descarga a lo largo de la ruta.

A pesar de que se considera como un intermediario, un agente de transporte de carga no actúa normalmente como agente de igual manera para las dos partes de una transacción, esto no significa que siempre que no conduzca a una ruptura de sus obligaciones fiduciarias como un agente no existe una necesidad por la que no deba aceptar instrucciones de dos o más principales.

Por esto un agente de transporte de carga puede actuar en ocasiones a nombre de tanto el consignador como el consignatario y la misma firma puede actuar en capacidades bastante irrelacionadamente a las funciones normales de un agente de transporte de carga, por ejemplo como agente de barcos, agente de viajes, confirmando aquellas como agente de carga.

Inversamente, un propietario de barco que se ocupe normalmente de sólo el transporte por mar y los contratos como un principal y no como un agente, puede recibir imposición de las obligaciones ordinarias de agente de transporte de carga para procurar la entrega de carga tierra adentro o a otro

porteador por mar. En el desempeño de su trabajo puede emplear un porteador independiente o de hecho a un agente de transporte de carga.

La designación agente no denota conclusiva o necesariamente que la persona así designada sea un agente de acuerdo con la ley, es decir alguien que tenga el derecho en poder de establecer contratos que sean de compromiso para su principal, de tal manera que lleve a su principal a coparticipación de contrato con terceras partes. En lo concerniente al agente de transporte de carga en sus funciones usuales como un intermediario entre su principal y terceras partes, se establece coparticipación contractual entre el principal y cualesquier tercera parte.

Existen no obstante, dos maneras en las cuales un agente de transporte de carga puede contratar de otra manera que en este sentido de un verdadero agente legal.

a) Está generalmente implícito en la relación entre el agente de transporte de carga y su principal que si el primero posee sus propias instalaciones. El agente de transporte de carga tiene la obligación de buscar esas instalaciones de terceras partes pero puede emplear las suyas propias. Con respecto al tránsito en tierra casi cada agente de transporte de carga tiene algunos vehículos de su propiedad y en tanto sus funciones acerca de un punto estén concernidas el agente de transporte de carga operará sus propias instalaciones de almacenaje, con respecto al tránsito marítimo es extremadamente raro que el agente de transporte de carga opere su propio barco.

b) Inversamente, la relación entre el agente de transporte de carga y su principal se puede establecer sobre la base de términos que constituyen un contrato entre dos principales, es decir, que el agente de transporte de carga se ocupa de la responsabilidad de realizar el transporte contratado y no simplemente procurar este rendimiento.

El efecto de una relación de este tipo reside en que mientras que el agente de transporte de carga puede y a respecto del tránsito marítimo, una necesidad ciertamente, tendrá libertad para establecer subcontratos con terceras partes. Estos subcontratos se consideran más que una incidencia del rendimiento de las obligaciones del agente de transporte de carga a su principal y cualquier tercera parte.

En los casos en que esta sea la posición en las obligaciones del agente de transporte de carga y no exista coparticipación de contrato establecida entre el principal y la tercera parte.

En donde este sea el caso, la posición del agente de transporte de carga ha sido diversamente descrita como la de un contratista para procurar el transporte, contratista de transporte y contratista independiente, valga la redundancia. Casi invariablemente una remuneración característica es substancialmente en una base de comisión.

Existe no obstante, una forma de contrato bajo la cual puede no ser excepcional que el agente de transporte de carga contrate como principal con el propietario de barco es decir bajo la así llamada cédula de "agrupamiento". Esta designación ha sido aplicada a un conocimiento de carga de tal manera que un agente de transporte de carga despacha como consignación un

número de parcialidades pequeñas de bienes que haya ensamblado de exportadores individuales.

El contrato establecido entre el agente y la tercera parte puede contener expresamente un término que el agente pueda incurrir en responsabilidad personal por el rendimiento del contrato, es decir que debe ser concurrentemente responsable con el principal por la ejecución y la ruptura del contrato por parte del principal. El corolario normal de la incurrencia de un agente de transporte de carga en responsabilidad personal es de que el agente de transporte de carga recibe por su parte un derecho para demandar en su propio nombre a respecto de cualquier asunto que se origine bajo esas condiciones que se deba llevar a cabo por y bajo la responsabilidad de una tercera parte.

Un impacto de largo alcance del transporte moderno se trata en un capítulo separado. Cuando un agente de transporte de carga asume el papel de un operador de transporte multimodal actuando como un principal. La operación de transporte multimodal como un principal de que el se ocupa consiste en organizar los arreglos intermedios necesarios para el desplazamiento de bienes y su entrega al consignatario en la destinación.

El agente de transporte de carga puede establecer subcontratos separados con los proveedores individuales pero estos subcontratos no deben afectar sus obligaciones con el consignatario bajo el contrato de transporte multimodal. La responsabilidad de un contrato de un operador de transporte multimodal por pérdida o daño de los bienes o por demora en su entrega y los límites monetarios de responsabilidad se tratan en el capítulo que se ha mencionado anteriormente.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

No existe una Convención específica que trate con los agentes de transporte de carga actuando en su capacidad específica ni parece existir una necesidad para una uniformización de la legislación. Si los agentes de transporte de carga actúan como operadores de transporte multimodal quedarán sometidos a la Convención de las Naciones Unidas de 1980 sobre el transporte modal internacional si es que ésta entra en vigor.

La presente ley que se refiere a los agentes de transporte de carga difiere considerablemente en los distintos países, la legislación existe en la República Federal Alemana, en la República Democrática Alemana, Bélgica, Francia, Italia y España. En los primeros dos países el agente de transporte de carga es un agente a comisión que actúa en su propio nombre por cuenta de su principal.

No se le considera un porteador a menos que ofrezca un precio fijo por el transporte o la consolidación de la carga. En Francia y en Bélgica se le considera un comisionario del transporte si él ofrece un transporte de un lugar hacia otro, conservando la libertad de realizar transporte como considere adecuado cuando asuma la responsabilidad de un porteador.

C) LEGISLACION SUGERIDA

Considerando la falta de uniformidad internacional, la mejor opción puede ser diseñar condiciones generales en vez de ley estatutaria y de esta manera conservar la libertad de ajustar cualesquier desarrollos subsecuentes.

59) CONTRATOS PARA LA CONSTRUCCION Y LA VENTA DE BARCOS

A) CONTRATOS PARA LA FABRICACION DE BARCOS

Existe poca legislación nacional diseñada específicamente a respecto de los contratos para construcción de barcos.

Normalmente las reglas aplicables a los términos se encuentran en el cuerpo de la ley que gobierna la categoría de contratos (usualmente contratos de venta o contratos de trabajo y materiales) de los cuales los contratos de fabricación de barcos son parte. Aunque no estrictamente legislativo existe la influencia extralegal del estado, finanzas, construcción y frecuentemente provista por su estado, o por sus instituciones influenciadas o controladas por el estado, con frecuencia involucra el cumplimiento de ciertas condiciones que puede requerir que el contrato de fabricación de barcos contenga términos específicos.

Por ejemplo, se puede requerir que un porcentaje establecido del precio de compra sea pagado por el cliente antes de la terminación del trabajo, que el cliente proporcione ciertas garantías de pago, y que no deba vender el barco o cambiar su bandera antes del pago previo sobre el préstamo.

En algunos países existen modelos de contratos de fabricación de barcos que se aplican normalmente a todos los contratos hechos por los astilleros de un país determinado con clientes nacionales, extranjeros o ambos. Estos modelos se preparan usualmente por la asociación internacional

de fabricantes de usualmente barcos o bien por una organización gubernamental.

Entre las primeras existe el modelo de contrato de la Asociación de Propietarios de Barcos de Japón y el adoptado por la Asociación de Fabricantes de Barcos de Suecia y entre las segundas existe el modelo aprobado por la Administración Marítima de los Estados Unidos. Existe también una forma preparada por una organización internacional, la Asociación de Fabricantes de Barcos de Europa Occidental de las que se tratará en el siguiente apartado.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

La unificación internacional a través de una Convención internacional se ha intentado con respecto al registro de barcos bajo construcción y el registro de derechos sobre dichos barcos.

Con respecto a la regulación substantiva de contratos de construcción de barcos, se ha logrado una unificación internacional en Europa Occidental que se ha adoptado de manera voluntaria por la mayoría de los astilleros en Europa Occidental.

La forma básica tiene variaciones menores que toman en cuenta requerimientos específicos de las diversas legislaciones nacionales. Un análisis comparativo de la legislación existente en un número de países marítimos se ha hecho por la C.M.I. El resultado de este análisis ha sido editado por Malcolm A. Clark y se publicó bajo los auspicios de la C.M.I. por

Lloyd's of London Press (contrato de fabricación de barcos de la C.M.I., Londres 1982).

C) LEGISLACION SUGERIDA

En cualquier país los contratos de fabricación de barcos se pueden establecer entre partes de diferente nacionalidad debido a que los mismos arreglos se pueden acordar incluso si las dos partes son nacionales del mismo país diferente del que establece el régimen legal que no se destina solamente para estudio, sino tan estrechamente como sea posible a la ley sobre este asunto en otros países marítimos.

Estos objetivos se pueden lograr ya sea a través de la preparación de un contrato modelo y apoyándose en las reglas generales que gobiernan la categoría de contratos de los cuales el contrato de fabricación de barcos es parte, y suplementando estas reglas generales con la adición de reglas especialmente diseñadas para contratos de fabricación de barcos en vista del poder de negociación de las partes, estas reglas no deben de ser obligatorias.

· Las partes deben ser libres para adoptar un régimen diferente si así lo desean, el propósito de estas reglas por lo tanto es solamente el de proporcionar un régimen legal para tratar con circunstancias en las cuales las partes no logren regular de manera completa todos los aspectos de su relación contractual. No sería aconsejable, sin embargo, crear un régimen legal demasiado específico para todas las cuestiones técnicas comerciales en su naturaleza, pues de otra manera existiría el peligro de crear un sistema carente de la flexibilidad necesaria.

60) CONTRATOS DE COMPRA Y VENTA DE BARCOS

Los contratos de compra y venta de barcos diferentes de los contratos de fabricación de barcos se regulan normalmente por la Ley General de Contratos que incluye aquellas reglas que se refieren específicamente a la venta de bienes. Las partes de un contrato de este tipo negocian términos que pueden variar de acuerdo con las circunstancias. Existen no obstante, ciertas formas estándar para los contratos como por ejemplo la forma noruega de venta y la forma japonesa Nippon sale que se usan comúnmente como una base y se adaptan para adecuarse al caso particular.

Las provisiones en un contrato para la venta y la compra de un barco normalmente cubren entre otras cosas los siguientes puntos:

- a) Una descripción del barco y de los asuntos que se hayan de incluir o excluir de la venta.
- b) Inspección preliminar de los registros y bitácoras de clasificación del barco.
- c) El día de encarenamiento del barco.
- d) La asignación de los costos de la inspección preliminar y el encarenamiento del barco.
- e) Facilidades a los representantes del comprador para familiarizarse con el barco.

- f) El tiempo, y la forma de entrega del barco y otros asuntos incluidos en la venta y en la asignación del término pendiente de riesgo de la transacción.
- g) La responsabilidad por defectos en el barco y por cualesquier hipotecas, cargos y gravámenes.
- h) El precio y los plazos de pago.
- i) La obtención de licencias para exportación e importación.
- j) Las consecuencias de omisión por cualquiera de las partes.

A) UNIFICACIONES INTERNACIONALES

No existe convención internacional aplicable a los contratos de venta y compra de barcos, ni parece necesario considerar una legislación uniforme en esta área. Los contratos de modelo de uso internacional amplio son el mejor sistema para lograr uniformidad y este es el método adoptado casi universalmente.

B) LEGISLACION SUGERIDA

En la venta de bienes regulada en la ley general de contratos podrá no requerirse disponer reglas generales para la venta y la compra de barcos.

Sin embargo, se debe prestar atención a la naturaleza de las reglas generales con respecto a la venta de bienes con el objeto de encontrar si se ha de aplicar a los contratos de venta y compra de barcos. En particular se debe

prestar atención especial a las disposiciones y la garantía que se dá por parte del vendedor. Esta garantía no es usual con respecto a la venta y la compra de barcos. El comprador normalmente inspecciona el barco antes de la venta y acepta recibirlo tal como se encuentra en el momento de la venta.

Incluso, si las reglas generales sobre la venta de bienes no concuerda con la práctica usual a respecto de la venta de barcos puede no existir necesidad de reglas especiales si se emplean formas estándar de contratos en el caso de la mayoría de los países marítimos.

61) HIPOTECAS Y GRAVAMENES

A) INTRODUCCION

1) FUENTES DE LA SEGURIDAD

La seguridad puede surgir por operación de ley o por la voluntad de las partes. Los gravámenes, sean gravámenes marítimos, de posesión o gravámenes generales se originan usualmente por la operación de ley mientras que las hipotecas se originan por contrato. Sin embargo, esto no es siempre así ya que hay ciertos gravámenes de jurisdicción que se crean por las partes tales como en la ley inglesa del gravamen sobre las cargas e inversamente existen hipotecas que son creadas por la operación de la ley tal como la hipoteca del vendedor por la porción no pagada del precio de venta, o las hipotecas judiciales que se pueden registrar por el demandante exitoso con respecto al juicio que haya obtenido contra el demandado. En la ley marítima, no obstante, las seguridades sobre barcos se distinguen claramente con respecto a su fuente, ya que los gravámenes marítimos y de posesión sobre

barcos se originan solamente por acción abierta mientras que las hipotecas se crean solamente por contrato o por declaración unilateral del hipotecante.

2) TEMA CENTRAL DE LA SEGURIDAD

Tradicionalmente sólo la propiedad real podría ser el objeto de una hipoteca debido a que solamente ésta estaba registrada. En los países de ley civil esta tradición continuó por algún tiempo incluso cuando algunos bienes muebles, ante todo barcos se encontraban registrados en un registro público, y el, valga la redundancia, cargo sobre barcos a pesar de tener el carácter de la hipoteca se denominaba pignoración.

En muchos países marítimos hoy en día los bienes muebles pueden ser el objeto de una hipoteca cuando se encuentran registrados en un registro público. Esto es así para barcos, aviones y vehículos. Solamente bienes muebles principalmente irregistrables pueden ser el objeto de una pignoración, ya que la característica de ésta es la transferencia de posesión al acreedor o a un tercero.

Cualquier tipo de propiedad puede ser el objeto de gravámenes. En lo referente a los gravámenes marítimos la posición es la de que a pesar de que los barcos son el principal objeto de gravámenes marítimos, valga la redundancia, bajo la Convención de Bruselas de 1966 sobre gravámenes e hipotecas marítimas, la carga y los así llamados accesorios del barco o la compensación debida al propietario por daños sufridos por el barco, generalmente promedian contribuciones y remuneración por recuperación debida, podría ser también el objeto de un gravamen marítimo.

En el hecho real estas sumas que representan ya sea parte del valor del barco o la recompensa de la recuperación, tienen la misma naturaleza que la carga. La referencia a la carga y a los accesorios ya no se encuentra en la Convención de Bruselas de 1967 sobre hipotecas y gravámenes marítimos.

3) REGISTRO DE LA SEGURIDAD

Algunas formas de seguridad se han dado a conocer al público principalmente a través del registro. El registro es en ocasiones una condición para la simple existencia de la seguridad pero es siempre una condición para la validez de la misma frente a terceros en buena fe. Las hipotecas y los gravámenes pertenecen a esta categoría. Los cambios registrables con características similares a aquellas de las hipotecas y los gravámenes tiene también otros nombres tales como prenda en la ley escandinava y en la ley peruana y algunas otras leyes sudamericanas.

Otras seguridades se hacen conocidas a terceros a través de la ubicación física del asunto de la seguridad que tiene que permanecer bajo el control del acreedor, estar dentro de su área y sus patios. Los gravámenes de posesión pertenecen a esta categoría.

En la ley marítima los gravámenes de posesión sobre barcos se otorgan en muchas jurisdicciones al fabricante del barco, al que realiza la reparación, la persona que retira un barco accidentado, así como el propietario y el porteador de la carga llevada a bordo como seguridad para sus reivindicaciones para carga y distribución general promedio.

Normalmente otros gravámenes y sobre todo los específicamente marítimos son por otra parte cargos ocultos que permanecen totalmente desconocidos a terceros, existen no obstante excepciones a esta regla.

4) PROPIEDAD DEL OBJETO DE LA SEGURIDAD

Con respecto a aquellas seguridades que son creadas por contrato la propiedad del objeto de la seguridad por la persona que la crea es necesaria a pesar de que el propietario puede también otorgar un cambio sobre su propiedad como seguridad para una deuda de otro. La propiedad del objeto por el contrario, no se requiere respecto de los gravámenes marítimos y de posesión.

El artículo 7 de la Convención de 1967 establece si la reivindicación asegurada por estos gravámenes listados en la Convención se origina si es que las mismas por esta línea están en contra del propietario o contra la desaparición de su arrendatario, administrador o el operador del barco.

Esto se puede explicar de varias maneras: por una parte por el hecho de que la reivindicación se origina contra el barco, por otra parte por el hecho de que ésta se origina contra el barco sin importar la propiedad, y por otra parte de que el propietario permita que otras personas usen su barco, implicando seguridad con respecto a reivindicaciones, valga la redundancia que puedan surgir del empleo y como consecuencia del mismo.

El principio por el cual los gravámenes marítimos se originan sin importar si el deudor es el propietario se encuentra incluido en la ley marítima y está confirmado en el artículo 7C de la Convención de Bruselas de 1967.

5) CUMPLIMIENTO DE LA SEGURIDAD

El cumplimiento de la seguridad puede diferir de acuerdo con el tipo de la misma. Las hipotecas tal como se verá posteriormente, capacitan para hacer cumplir la seguridad, valga la redundancia, a través de la venta forzada del barco. La posición varía a respecto de los gravámenes marítimos y de otros tipos.

De hecho, la seguridad como tal puede capacitar al demandante a arresto o retención del barco, pero con el objeto de hacer cumplir la reivindicación asegurada es normalmente necesario que esté fundamentada por un juicio o una garantía de arbitración. La diferencia reside en el hecho de que en el caso de una hipoteca el documento de seguridad frecuentemente incorpora el reconocimiento de la deuda del propietario hacia el titular de la seguridad mientras que esto no es el caso a respecto de los gravámenes marítimos y de posesión que se originan por la operación de la ley.

6) RANGO DE LAS REIVINDICACIONES ASEGURADAS

Los diversos tipos de seguridades se distinguen también a respecto de la prioridad con la cual las reivindicaciones se satisfacen desde las utilidades de venta de la propiedad que es el objeto de la seguridad.

El rango se corrige generalmente con el tipo de seguridad y se fija entonces de acuerdo con diferentes criterios.

La regla general es que los gravámenes marítimos de hipotecas sobre barcos con gravámenes diferentes de los marítimos vienen después de ellos.

La regla no es tan generalizada a respecto de los gravámenes de posesión y los derechos de retención, ya que en algunas jurisdicciones se clasifican adelante de todas las otras seguridades incluyendo los gravámenes marítimos mientras que en otras jurisdicciones se clasifican después de los gravámenes marítimos e incluso después de las hipotecas.

7) EXTINCION DE LA SEGURIDAD

La causa de la extinción varía de acuerdo con el tipo de la seguridad. A pesar de que los gravámenes y las hipotecas así como los gravámenes marítimos siguen al barco en caso de venta voluntaria, esta venta puede aún a pesar del transcurso de un período de tiempo ser la causa de extinción de gravámenes marítimos.

El artículo 9 de la Convención de 1927, dispone de hecho que la venta bajo la ley nacional extingue los gravámenes marítimos si se acompaña de notificación previa a terceros y al jefe de registros. Una causa específica de extinción de gravámenes marítimos puede ser el transcurso del plazo, en este caso a partir de la fecha de acreditamiento del gravámen.

La Convención de 1927, dispone que los gravámenes marítimos dejen de existir aparte de los casos dispuestos en las leyes nacionales, al suceder la expiración de un año a partir de la fecha de su acreditamiento excepto las reivindicaciones que aseguren gravámenes marítimos respecto de contratos establecidos o actos realizados por el capitán para la preservación del barco o la continuación del viaje que deje de existir después de seis meses, dispone además que las partes contratantes puedan extender los períodos de extinción en casos en que haya sido imposible arrestar el barco al cual se adhiere el

gravamen en la aguas territoriales del estado en el cual el demandante tiene su domicilio.

La Convención de 1967 a su vez dispone en el artículo 18 que las líneas marítimas se extinguen después del lapso, de un año desde el tiempo en que las reivindicaciones aseguradas se hayan originado a menos que antes de la expiración de este período el barco haya sido arrestado y siguiendo a éste se venda a través de una venta forzada, valga la redundancia.

Una causa de extinción de hipotecas puede ser el vencimiento de un período de tiempo desde la fecha de registro, las disposiciones a este respecto existen en algunas jurisdicciones.

8) UNIFORMIDAD INTERNACIONAL

A) CONVENCIONES INTERNACIONALES RELEVANTES

Existen tres Convenciones. Las Convenciones internacionales que son relevantes en este punto son: la Convención internacional de ciertas reglas de ley referidas a los gravámenes marítimos de 1977, la Convención para la unificación de ciertas reglas referentes a los gravámenes marítimos y las hipotecas de 1967 y la Convención referente al registro de derechos sobre los barcos bajo construcción de 1967. La Convención de 1976 ha sido ratificada por 26 países, pero éstos no incluyen muchos países marítimos principales.

La Convención sobre gravámenes e hipotecas de 1967, ha sido ratificada por solamente cinco países y no se encuentra vigente. La

Convención de 1967 que se refiere a barcos bajo construcción, ha sido ratificada por solamente tres países y no se encuentra vigente.

Tanto O.M.I. como UNCTAD, han puesto en su agenda la posible revisión de las Convenciones de 1926 y 1967 así como la Convención de 1952 acerca del arresto de barcos y la O.M.I. ha ofrecido su cooperación para establecer subcomités internacionales para estudiar el problema y poner este asunto en la agenda de la Convención internacional que se llevó a cabo en Lisboa en mayo de 1985.

En lo referente a gravámenes e hipotecas marítimas, la conferencia aceptó las recomendaciones del subcomité internacional que la Convención de 1967 constituyó una base satisfactoria para unificación internacional y adoptó solamente cambios menores a su texto, con respecto al arresto de barcos que se sometió por el presidente de la C.M.I. junto con los reportes preparados por los jefes de consejo de los dos subcomités internacionales a la O.M.I. para acción adicional.

El presidente de la C.M.I. expresó la esperanza de que las dos organizaciones intergubernamentales unan sus esfuerzos con el objeto de garantizar la uniformidad internacional de la ley sobre gravámenes marítimos e hipotecas así como el arresto de barcos.

El 23 de octubre de 1985, el grupo de trabajo UNCTAD sobre la legislación naviera internacional adoptó una resolución a través de la cual recomendó a la dirección de comercio y desarrollo llevar a cabo los pasos apropiados para convenir conjuntamente con la O.M.I. un grupo

intergubernamental de expertos con la tarea de examinar la materia de los gravámenes marítimos y las hipotecas incluyendo la posible consideración de:

- a) La revisión de la Convención sobre los gravámenes y las hipotecas marítimas y los procedimientos de cumplimiento relacionados tales como arresto.
- b) La preparación de leyes de modelo sobre lineamientos de gravámenes y procedimientos relacionados de cumplimiento tales como arresto.

La viabilidad de un registro internacional de hipotecas y gravámenes marítimos.

La decisión final en este aspecto será tomada por el comité legal de O.M.I. y por la dirección de comercio y desarrollo de UNCTAD.

1) LA CONVENCION DE 1926

La Convención de 1926 establece un marco para hipotecas y gravámenes marítimos. Dispone los siguientes puntos:

- a) El reconocimiento de hipotecas registradas en los estados contratantes.
- b) Una lista de reivindicaciones que dá origen a gravámenes marítimos practicables contra barcos, carga y accesorios.
- c) La prioridad de gravámenes marítimos sobre hipotecas y de éstas sobre otras reivindicaciones.

- d) La prioridad de gravámenes marítimos entre ellos mismos.
- e) La posibilidad de hacer cumplir un gravamen marítimo contra propietarios subsecuentes y contra barcos bajo la operación de no propietarios.
- f) La terminación del gravamen marítimo primariamente a través de límites de tiempo pero también sobre otros motivos reconocidos por la ley nacional.
- g) El poder de las leyes nacionales para otorgar gravámenes a respecto de reivindicaciones no especificadas en la Convención sin alterar la prioridad de las hipotecas y de los gravámenes especificados.

2) LA CONVENCION DE 1967

A) REIVINDICACIONES ASEGURADAS POR LOS GRAVAMENES MARITIMOS

Debido a que muchas de las reivindicaciones listadas en el artículo 2 No. 1 de la Convención de 1926 y aquellas con respecto al costo judicial y los costos incurridos en el interés de los acreedores ya no se aseguran por un gravamen marítimo sino que se pagan mediante las utilidades de la venta antes de su distribución. Es conveniente antes de examinar los gravámenes de 1967, comparar la terminología empleada en el artículo, 2 No. 1 de la Convención de 1926 y el artículo 11 párrafo 2.

Mientras que el primero distinguía los costos debidos al estado y los gastos incurridos por uno o más acreedores, el segundo no establece ninguna

distinción sino que establece que el costo tiene que ser garantizado por la corte sin importar la persona a la cual se garantizan.

Esto último generalmente identifica su origen, el costo debe originarse del arresto y la subsecuente venta del barco y la distribución de las utilidades. El arresto, la venta y la distribución no son tres procedimientos distintos en el tiempo, sino son fases del procedimiento. Esto, significa que todos los costos incurridos desde el tiempo del arresto hasta el tiempo de la venta forzada tales como los costos incurridos por la custodia, se aseguran mediante un gravamen marítimo.

El hecho de que los costos se garantizan por la corte, es consecuentemente una condición para las reivindicaciones que se aseguran sobre el gravamen marítimo, pero que en sí no es suficiente, es también necesario que estos costos sean del tipo descrito en la Convención. Los salarios y otras sumas debidas al capitán y a los oficiales así como los miembros del barco que complementan a respecto de su empleo.

Este texto clarifica que las sumas diferentes de los salarios que se deben a los miembros de barco se aseguren por medio de un gravamen marítimo. Además, aclara que solamente las sumas debidas a respecto del empleo a bordo se aseguran. Está claro de esta manera que si los marineros son permanentes, el empleado recibe un salario durante los períodos que se encuentren en tierra y no están asegurados por ningún gravamen marítimo.

Esto es una consecuencia necesaria de que el gravamen marítimo acredita por la razón de que la reivindicación se regula a un barco determinado

y esto no es el caso con respecto a un salario pagado cuando los marineros se encuentren en tierra.

La cuestión de si un gravamen marítimo debe ser otorgado para asegurar reivindicaciones para contribución a seguridad social fue el objeto de un debate en la Convención de la C.M.F. en Lisboa. Se decidió ahí que tales reivindicaciones del capitán y la tripulación y consecuentemente la terminología de la Convención de 1967 se enmendó de la manera siguiente:

- a) Los salarios y otras sumas debidas al capitán, los oficiales y otros miembros del barco incluyendo contribuciones de seguridad social pagables a su nombre.
- b) peajes de puertos, canales y otras vías navegables.
- c) Derechos de pilotaje.

Los términos “derechos por tonelaje” y “derechos de puerto” empleados en la Convención de 1926, se han reemplazado por derechos de puerto, por la razón de que todos quedan dentro de la descripción de derechos de puerto y pilotaje que es un concepto más amplio.

Las reivindicaciones contra el propietario a respecto de pérdidas de vidas o daños personales que ocurran ya sea en tierra o en el mar en conexión directa con la operación de barco.

En la Convención de 1967 se ha seguido un método diferente del de la Convención de 1926. En vez de distinguir entre reivindicaciones de agravio y reivindicaciones de contrato, se ha hecho una distinción a respecto de daño por negligencia o daño a propiedad, que se han mencionado en parte en la primera frase del artículo 2 No. 4 de la Convención de 1926.

Todas las reivindicaciones se mencionan de hecho ya sea que ocurra pérdida de vida o daño personal en tierra o en el mar. La referencia a accidentes que ocurren en tierra amplía el alcance del gravamen porque las palabras "otro accidente de navegación" utilizadas en la Convención de 1926 pretendían incluir accidentes del mismo tipo y no por ejemplo la pérdida de vida o el daño personal causado en tierra por explosión y fuego a bordo de un barco.

La referencia a pérdida de vida y daño personal "en el mar", incluye las ocurrencias a bordo del barco, a bordo de otro barco; existía no obstante, la necesidad de ligar estas ocurrencias al barco como "instrumento de malicia" y tal ligazón se creaba estableciendo que la muerte o el daño personal tenían que haber ocurrido en conexión directa con la operación del barco. Este método ha sido seguido subsecuentemente en la Convención de 1976, sobre la limitación de responsabilidad por reivindicaciones marítimas (Artículo 2, párrafo I (a) y (c)).

Las reivindicaciones contra el propietario basadas en agravio y no susceptibles de ser basadas en contrato a respecto de pérdida o de daño a propiedad que ocurra ya sea en el mar o en tierra en conexión directa con la operación del barco. Mientras que las reivindicaciones a respecto de muerte y daño personal se encuentran aseguradas por un gravamen marítimo, ya sea

que se originen por reivindicaciones de contrato o por agravio y se originen en perjuicio con el objeto de excluir reivindicaciones que no se puedan basar en contrato.

B) REIVINDICACIONES PARA CONTRIBUCION EN PROMEDIO GENERAL

Las reivindicaciones aseguradas por un gravamen marítimo, son los intereses diferentes del barco con respecto a la contribución debida por el propietario del barco. La contribución del barco significa de hecho los derechos del propietario del barco, respecto de cualquier carga en riesgo produce un gravamen marítimo.

62) CARACTERISTICAS PECULIARES DE LOS GRAVAMENES MARITIMOS

Los gravámenes marítimos son, en una forma similar a los gravámenes y las hipotecas, valga la redundancia, cargos sobre un barco que dan derecho al accionista a satisfacer sus reivindicaciones a través de la venta forzada del barco en el evento de que se haya vendido a un tercero en buena fe. Los gravámenes marítimos a diferencia de las hipotecas se originan solamente si no es necesario que las reivindicaciones aseguradas por tales gravámenes sean contra el propietario del barco.

De hecho es suficiente que la reivindicación se origine en conexión con la operación del barco incluso si es en contra de una persona distinta al propietario siempre y cuando la persona haya adquirido, el uso del barco de una manera legítima. Una aplicación de esta situación aparentemente anormal consiste en que el usuario al dejar a otras personas usar su barco permite

implícitamente que su barco sea cargado como una consecuencia de responsabilidades en que tales personas hayan incurrido en conexión con el uso del barco.

Además, un gravamen marítimo confiere al titular del gravamen, valga la redundancia, el derecho de satisfacer su reivindicación a partir de las utilidades de la venta con prioridad sobre otros demandantes. La Convención de 1926 se regula expresamente, dos de las características peculiares de los gravámenes marítimos. La venta voluntaria del barco siempre y cuando dicha venta se acompañe de las formalidades de publicidad incluyendo una notificación previa de la venta.

La Convención de 1967 regula todas las características peculiares de los gravámenes marítimos que se han discutido en lo anterior. El hecho de que se originen sin importar si la reivindicación es contra el propietario se trata en el párrafo I como sigue:

Los gravámenes marítimos establecidos en el artículo 4 se originan cuando las reivindicaciones aseguradas por tales gravámenes que sean contra el propietario o el administrador del barco. Si se necesita legislación nacional separada para lograr su implementación, la mayoría de las reglas apropiadas para hacer la Convención aplicable puede no resultar autosostenible en cuyo caso es necesario promulgar las reglas apropiadas de tal manera que se haga que las Convenciones sean completamente aplicables. Si se necesita legislación nacional separada para lograr su implementación, la técnica más apropiada sería la de anexar a las actas las reglas técnicas adoptadas bajo la Convención relevante de acuerdo con la Convención de Lisboa de la C.M.I. en el artículo 7 párrafo I que dice así:

Cada una de las siguientes reivindicaciones contra el propietario o el operador del barco, se deberá asegurar por medio de un gravamen marítimo sobre el barco. El derecho de seguir el barco también en el caso de venta se establece más claramente en el artículo 7, párrafo 2.

El objeto de las disposiciones del artículo 11 es el de que los gravámenes marítimos se extingan como una consecuencia de la venta. La nacionalidad del barco cambia más aún bajo la Convención de 1967 la regulación se encuentra más estrechamente conectada con la política económica global de un país que cualquiera que se someta a los lineamientos que sirva en representación de políticas de economía nacional en el campo del embarque y las actividades marítimas toman diferentes regulaciones de formas en diferentes países, los estados contratantes ya no están autorizados para disponer en sus leyes nacionales que los gravámenes marítimos se extingan como consecuencia de la venta voluntaria del barco a un bajo ciertas condiciones.

La prioridad de los gravámenes marítimos sobre otras reivindicaciones se establece por el artículo 5 párrafo 1 de la manera siguiente:

Los gravámenes marítimos establecidos en el artículo deben tomar prioridad sobre las hipotecas registradas y ninguna otra clase de reivindicación deberá tomar prioridad sobre tales gravámenes marítimos o sobre hipotecas que cumplan con los requerimientos dispuestos en el artículo 1 excepto por dispuesto en el artículo 6.

63) EXTINCION DE GRAVAMENES MARITIMOS

Bajo la Convención de 1926 y bajo la Convención de 1967 los gravámenes marítimos se extinguen con el transcurso del tiempo. El período bajo las dos Convenciones en un año a partir de la fecha de acreditamiento del período de seis meses bajo la Convención de 1926 se aplica solamente a reivindicaciones que resulten de contratos establecidos, las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas. Mientras que la Convención de 1926 deja a la ley nacional todas las cuestiones que se refieren a la suspensión, interrupción del límite de tiempo. Esto tiene varios efectos negativos para los titulares de los gravámenes y las hipotecas así como para los probables compradores del barco.

- 1) Si se busca un gravamen en un barco ya en operación la dificultad del prestador de hacer investigaciones a respecto de gravámenes marítimos existentes aumenta con el período a respecto del cual éstas averiguaciones se deban realizar para trazar la historia del barco durante un período de tiempo largo es de hecho una tarea difícil.
- 2) Durante la vida de una hipoteca o un gravamen marítimo se aumenta en número en proporción con la extensión del período de tiempo se encuentra en vigencia, los titulares del gravamen pueden renunciar a hacer cumplir su reivindicación sobre el barco si saben que su seguridad no está afectada en el lapso de tiempo.

3) Los probables compradores se enfrentan a los mismos problemas descritos bajo (i) anteriormente y esto puede crear obstáculos para la compra y venta de barcos de segunda mano.

El problema tiene que ver particularmente con la cuestión de si es que el transcurso del límite de tiempo se interrumpe y si el demandante da comienzo a procedimientos ordinarios contra su deudor para el pago de esta reivindicación. Los documentos de conferencia relevantes así como las regulaciones, tendrán también que reescribirse consecuentemente, los representantes de las conferencias y los navieros tendrán que convenir con las diversas conferencias de operación con las autoridades apropiadas, tal como se operaría bajo la sanción del código. Se convendrán inicialmente reuniones ya sea por parte de las autoridades apropiadas o según las organicen los navieros conjuntamente con el objeto de establecer lo convenido. La mayoría de las conferencias trabajan a través de comités y juntas con los navieros y las autoridades del gobierno. El procedimiento no sigue un patrón establecido de una manera general sino que varía en el grado de formalidad de conferencia a conferencia. Las conferencias tienen comités principales, subcomités y otras partes subsidiarias para tratar las diferentes estrategias. Un intento para resolver este problema se ha hecho en la Convención disponiendo en el artículo 8, párrafo 1 lo siguiente:

Los gravámenes marítimos establecidos en el artículo 4 se deben extinguir después de un período de un año desde el momento en que las reivindicaciones aseguradas se hayan originado a menos que antes de la expiración de tal período el barco haya sido arrestado, que lleve a una venta forzada. Las conferencias cubren un rango de puertos en diferentes países en uno o los dos extremos del comercio. Adicionalmente, para algunos tipos de

comercio puede haber más de alguna conferencia. Además es usualmente impráctico considerar cuestiones en la conferencia tales como membresía o carga compartida para la conferencia en una sola dirección o para un solo puerto dentro de un rango. Las provisiones de la Convención de 1967 se dejaron sin atender por la Conferencia de Lisboa de la C.M.I. excepto porque se hizo referencia en adición al arresto del barco a satisfacción de un juzgado.

64) PROVISIONES SOBRE GRAVAMENES E HIPOTECAS

La Convención de 1926 ha propuesto ya en el artículo I que los gravámenes, las hipotecas y cargos similares se consideren válidos en lo referente a otros países de la Convención si se han efectuado debidamente en el país al cual el barco pertenece y en el que se encuentre registrado en un registro público. El papel de la Convención de 1967 a pesar de que es más elaborado se ocupa de los mismos gravámenes y hipotecas. Si el registro y los documentos depositados se encuentran abiertos al público y se pueden obtener extractos y si el registro de los documentos especifica al titular de la hipoteca con su nombre y dirección en relación con otras hipotecas. De esta manera bajo las Convenciones la regla es que las hipotecas registradas en el extranjero se reconozcan y se hagan cumplir en los países de la Convención.

Lo destacable acerca de la Convención de 1967 parece ser su reconocimiento de que las hipotecas extranjeras sin importar si el país de origen es un país, valga la redundancia, de la Convención o no, es decir sin importar la reciprocidad. Puede ser necesario realizar provisiones especiales para capacitar a las cortes nacionales de permanecer precedentemente en esta etapa en que se considere que la disputa bajo el código se daba tratar en otra parte. Se puede notar también que pueden surgir casos en que el foro

apropiado para una disputa sea una corte nacional y no la de otro estado. La Convención de 1967 se ocupa más detalladamente de los efectos de las reglas de reconocimiento que sean realmente substantivos en su carácter. El artículo 3, de la Convención prohibió primeramente la cancelación del registro de un barco sin el consentimiento de los titulares del gravamen.

El artículo 2 de la Convención también contiene una regla de elección y dispone la aplicación de la ley de registro a respecto de cuestiones de rango de hipotecas. La selección de la regla de ley dispone también que los asuntos de procedimiento que se refieren al cumplimiento sean gobernados por la ley del estado en que el cumplimiento tenga lugar. Esto se encuentra de acuerdo con los principios Generales.

65) LA CONVENCION DE 1967 SOBRE REGISTRO DE DERECHOS RESPECTO DE BARCOS EN CONSTRUCCION

El objetivo de esta Convención reside en extender el registro a barcos bajo construcción y dispone que el registro, valga la redundancia, y el título y las hipotecas sobre dichos barcos, se ejecuten por medio de una declaración a su propia cuenta. Permite que tal como se ha indicado en el capítulo introductorio, de una manera amplia cada estado tiene el derecho de ejercer jurisdicción sobre su transporte marítimo. No obstante se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción. Estos dos principios básicos pueden ser contradictorios y reglas sobre conflictos jurisdiccionales se necesitarán entonces. Una regla de este tipo consiste en que se excluye el ejercicio unilateral de jurisdicción sin el consentimiento del estado objeto del comercio. Algunos países han encontrado

necesario proteger a sus sujetos del posible ejercicio de jurisdicción por parte de otras naciones. Esta legislación se ha establecido principalmente en respuesta a la aplicación unilateral de la regla. El registro se debe decidir por la ley del sitio de la construcción con las excepciones de prioridad entre los derechos de retención y los derechos de registro.

La capacidad de registro, valga la redundancia, se debe restringir por la ley nacional a barcos que al terminarse puedan ser registrables como barcos en construcción para adquisición extranjera. Esta Convención no ha iniciado su vigencia debido a que se ha ratificado solamente por Grecia, Noruega, Suecia, la República Árabe, Siria y Yugoslavia.

A) LEGISLACION SUGERIDA

B) SELECCIONES DE POLITICA

Una selección de política fundamental es la que se refiere a que los barcos se puedan someter a hipotecas y gravámenes marítimos así como a gravámenes de posesión y derechos de retención. Se acepta generalmente que los barcos propiedad de los estados para uso público que se ocupen solamente en un servicio público comercial no están sometidos a ningún tipo de seguridad.

Se originan problemas particularmente en un país socialista respecto de los barcos propiedad del estado utilizados o destinados al servicio comercial. Si se decide buscar financiamiento internacional para la construcción o la compra de barcos y para ofrecer seguridad en oposición a un estado garantizado si tal seguridad, valga la redundancia, se solicita por los

prestamistas se deben permitir hipotecas y gravámenes sobre barcos propiedad de estados. Para préstamos que tengan prioridad sobre hipotecas, la protección es mayor para el titular del gravamen o de la hipoteca de un barco de un estado puede ser otorgada temporalmente a un barco, cuando un arrendador nacional desea navegar con la bandera nacional durante el período del arrendamiento en un barco que no cumple con los requerimientos necesarios para otorgarle nacionalidad en condiciones normales.

Adicionalmente, un estado puede otorgar nacionalidad temporal a algunos barcos por razones comerciales o relacionadas, por ejemplo, en los casos en que el estado enfrente un bajo tonelaje bajo su bandera y se requiera de algún tonelaje para una conexión práctica particular es el de reforzar la posición de los armadores para contar con el poder de conferencias fuertes sobre embarques y buenas posiciones en los mercados de las líneas navieras individuales con la aplicación de la Convención. Por la misma razón los derechos de retención deben de ser excluidos o reducidos a un mínimo si los titulares tienen el poder de rechazar la posesión en caso de arresto y venta forzada hasta que sus reivindicaciones se satisfagan.

66) DISPOSICIONES SOBRE LOS GRAVAMENES EN GENERAL

Si no existen disposiciones estatutarias sobre gravámenes tal como se puede encontrar en los códigos civiles de los países con leyes de la misma índole, estas disposiciones se deben incluir en la ley marítima internacional. Deben tratar entre otras cosas de:

- a) existencia continuada de la seguridad en el caso de que la materia de la seguridad, valga la redundancia, sea dañada o se altere físicamente. Los

límites dentro de los cuales esta existencia continuada se debe permitir se deben establecer. Como una referencia de ejemplo, se puede mencionar a la ruptura de un barco que haya naufragado y del cual se recupere solamente una parte.

67) SITUACION EN LA CUAL OCURRE UNA SUBROGACION DE LA SEGURIDAD

Estas pueden incluir las siguientes:

- a) Establecimiento por parte de un demandante cuya reivindicación privilegiada sea de rango menor que otra.
- b) Establecimiento de una reivindicación privilegiada por un codeudor.
- c) Daño, o pérdida del barco que origine una reivindicación contra el agraviante.
- d) carácter accesorio del gravamen respecto de la reivindicación asegurada por el mismo y transferencia consecuente del gravamen en caso de cesión de la reivindicación.

68) GRAVAMENES MARITIMOS

Estos son los gravámenes con las características establecidas en el artículo 7 de la Convención de Bruselas de 1967.

- 1) Los gravámenes marítimos se deben especificar para ser solamente las reivindicaciones con mayor rango que las hipotecas. En este caso, se debe disponer qué reivindicaciones tienen rango, superior y cuáles tienen rango inferior.
- 2) El rango de gravámenes marítimos de diferente categoría y la misma categoría, valga la redundancia, así como el rango entre hipotecas y gravámenes se tiene que establecer.
- 3) Las características de los gravámenes marítimos se tienen que especificar.
- 4) Provisiones sobre la extinción de gravámenes marítimos.

A) GRAVAMENES DE POSESION Y DERECHOS DE RETENCION

Un gravamen de posesión es concebible solamente si el barco se encuentra en la posesión del demandante y esta posesión se relaciona con la reivindicación, los ejemplos son el rescate de un barco abandonado por la tripulación, la remoción de barcos accidentados, construcción de barcos y reparaciones de barcos.

Si es que las reivindicaciones se deben asegurar por un gravamen marítimo o por un gravamen de posesión se debe decidir sobre la base de la conveniencia de limitar ciertas reivindicaciones con el objeto de promover a otros demandantes tal como el titular de una hipoteca si el gravamen de posesión tiene un rango superior, titulares de gravámenes marítimos en la misma situación o demandantes ordinarios.

Las provisiones sobre si se debe incluir cualquiera de los gravámenes marítimos incluyen las siguientes:

- 1) Lista de los gravámenes de posesión.
- 2) Rango de los gravámenes de posesión con respecto a los gravámenes marítimos e hipotecas.
- 3) Extinción de los gravámenes de posesión cuando ésta se pierde.
- 4) Los derechos de retención difieren de los gravámenes de posesión respecto de que no otorgan ninguna prioridad en la distribución de las utilidades de la venta pero pueden dar derecho al titular a no aceptar la posesión hasta que la reivindicación se encuentre satisfecha, la legislación institucional dispone el establecimiento de una organización gubernamental para el cuidado de la superintendencia establecida y la administración, en algunos estados esta tarea es confiada a oficinas regionales del ministerio a cargo de los asuntos, en otros, las autoridades se encargan de ésto. Esta es una protección aún mayor que la otorgada por una prioridad de que el barco no se pueda vender hasta dirimir la reivindicación.

B) GRAVAMENES SOBRE CARGA

Puede ser razonable proporcionar protección para cubrir a ciertos demandantes cuyas reivindicaciones hayan surgido a respecto de servicios o gastos incurridos respecto de carga, es decir:

- 1) Reivindicaciones de rescate por parte del rescatante, servicios a la carga.

- 2) Reivindicaciones del propietario por la contribución de la carga al promedio general.
- 3) Reivindicaciones del propietario por carga o demora y gastos de carga y descarga.
- 4) Reivindicaciones del propietario respecto de desembolsos incurridos por la cuenta de la carga.

El rango de los diversos gravámenes sobre la carga se debe fijar. Se sugiere que tengan un rango en el orden que se hayan listado antes.

Los gravámenes mencionados bajo 2, 3 y 4 son de posesión en un sentido estricto que no lo es bajo 1, debido a que la carga puede no estar nunca en la posesión del rescatante pero existe en tanto la carga permanece a bordo o por lo menos en la posesión del propietario y se puede por lo tanto identificar como carga de ese barco, si un barco se vende a diferentes compradores, los dos en buena fe, la adquisición se otorgará al comprador que registre su título primero sin importar si fue el primero o el segundo en firmar su contrato, si un propietario vende un barco libre de gravámenes y aproximadamente al mismo tiempo lo hipoteca, esta hipoteca no tendrá efectividad y no se podrá registrar si el contrato de venta se ha registrado primero, normalmente el registro no crea un derecho que no existe ni crea una exención a este respecto como se ha indicado antes, de una manera amplia cada estado tiene el derecho de ejercer jurisdicción sobre su transporte marítimo, se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción, si por ejemplo un contrato de venta es

nulo o vacío, su registro lo hace válido y cualquier parte o interés puede desafiar su validez como si el registro no hubiera tenido lugar. Se debe disponer por lo tanto que todos estos gravámenes se extingan al descargarse la carga de barco, excepto cuando la carga permanezca después de la descarga en la posesión del propietario en cuyo caso se ha de extinguir después del transcurso de un período de quince días.

69) HIPOTECAS

A) CARACTERISTICAS ESPECIFICAS

Parecería adecuado empezar especificando las características de las hipotecas, el poder del titular para hacer cumplir su reivindicación sobre el barco incluso el título sobre ese barco ha pasado a un tercero y a satisfacer su reivindicación a partir de las utilidades de la venta con prioridad sobre otros demandantes indicados por la ley.

B) PROPIEDAD SUJETA A GRAVAMENES E HIPOTECAS

La propiedad que puede ser objeto de gravámenes e hipotecas se debe especificar; tal propiedad incluiría, el barco, la maquinaria, accesorios, refacciones existentes a bordo o en tierra tal como una flecha propulsora de refacción o una propela de refacción, la responsabilidad es afín bajo las reglas pertinentes que significan que las etapas antes y después del período de responsabilidad, valga la redundancia, por el porteador marítimo, queden cubiertas por más o menos las mismas reglas, el diseño también cubre servicios auxiliares. Se debe disponer que si desembarcan accesorios y refacciones o cesar de ser propiedad del barco, la hipoteca cesa de fijarse a

ellos y la hipoteca debe automáticamente fijar las nuevas refacciones y accesorios al barco o a nuevas adiciones generalmente.

C) GRAVAMENES O HIPOTECAS SOBRE BARCOS BAJO CONSTRUCCION

Si se desea permitir hipotecas, sobre barcos en construcción se debe establecer un registro para esos barcos y la siguiente disposición se debe insertar en la ley:

- a) Desde qué tiempo un gravamen o una hipoteca se deba registrar, es decir desde el tiempo de registro del barco bajo construcción sin importar si la construcción ha comenzado o no o bien desde el tiempo en que la construcción haya alcanzado una etapa determinada.
- b) Si es que el objeto del gravamen o hipoteca es el barco bajo construcción o también los materiales y la maquinaria destinados para el barco siempre y cuando se encuentren en los precintos de los patios y se identifiquen claramente.

70) COPROPIEDAD

Si un barco es propiedad de varias personas y cada una de ellas tiene un número de acciones en el barco, se debe decidir si es que las acciones propiedad de una de ellas pueda ser el objeto de una hipoteca distinta.

A) ENDOSAMIENTO DEL GRAVAMEN O LA HIPOTECA

Cualquier barco debe llevar a bordo un documento expedido por el estado de bandera que certifique la nacionalidad del barco y proporciona información en lo referente a la propiedad; es usual que la información sea también provista preferentemente en el mismo documento de las hipotecas y los gravámenes registrados en el barco. Esto hace posible que terceras personas que tratan con el barco en lugares diferentes del puerto de registro obtengan información referente a si el barco se encuentra libre de gravámenes o, no. Se debe especificar no obstante que cuando la información endosada en los papeles del barco se encuentra en conflicto con lo registrado en el registro, valga la redundancia, del barco lo último tendrá validez.

B) PERFECCION DEL REGISTRO

La primera decisión que se debe tomar se refiere a si el endoso en los documentos del barco es un requerimiento para perfección o no lo es. El mejor punto de vista es que no lo sea, ya que de otra manera podría siempre tomar una cierta cantidad de tiempo crear un gravamen o hipoteca si la ley se refiere a áreas cubiertas por las Convenciones internacionales, se debe diseñar para posibilitar la adopción y la implementación de estas Convenciones así como sus enmiendas, como se ha mencionado antes, las convenciones internacionales se implementan contratando estados ya sea confiriéndoles fuerza de ley directamente o incluyendo las reglas adoptadas bajo las mismas en legislación nacional, la primera alternativa asegura una uniformidad en la aplicación de la Convención y no necesita adaptación a legislación nacional en el caso de enmiendas a las convenciones. Con una declaración a este efecto y con el registro debidamente asentado los

gravámenes y las hipotecas así como otras actas (tales como venta) en el orden en que se han recibido.

C) EFECTOS DEL REGISTRO

El efecto del registro es relevante no solamente respecto de la prioridad entre titulares de diferentes derechos tales como un gravamen o hipoteca.

Además, si la ley se refiere a las áreas cubiertas por las Convenciones internacionales, se debe diseñar para posibilitar la adopción y la implementación de estas Convenciones y sus enmiendas debe haber por lo tanto una regla general para el efecto hasta el punto en que se encuentran en conflicto un derecho registrado previamente tiene validez sobre un registro posterior.

D) PRIORIDAD ENTRE GRAVAMENES O HIPOTECAS REGISTRADAS

La prioridad se puede basar en el día y en el momento de registro, los gravámenes y las hipotecas registradas primeramente deben tomar precedencia sobre la registradas más tarde pero las hipoteca y los gravámenes registrados el mismo día deberán tener igual rango.

71) CUMPLIMIENTO DE LA SEGURIDAD

Se desea reforzar la seguridad del titular de una hipoteca o gravamen y crear incentivos para producirlas sobre barcos que se encuentren fuera de su puerto mientras las transacciones tales como préstamos se puedan tener que concluir rápidamente, se aprecia que esto puede ser perjudicial a terceros que

puedan ser incapaces de confiar en la información contenida en los documentos del barco; si se necesita legislación separada para lograr su implementación, la mayoría de las reglas apropiadas para hacer la Convención aplicable puede no resultar autosostenible en cuyo caso es necesario promulgar las reglas apropiadas de tal manera que se haga que las Convenciones sean completamente aplicables. Si se necesita legislación nacional separada para lograr su implementación, la técnica más apropiada sería la de anexar a las actas las reglas técnicas adoptadas bajo la convención relevante, esto podría facilitar grandemente la incorporación de enmiendas de carácter subsecuente a la legislación, de tal manera que la seguridad se pueda realizar tan fácil y simplemente como sea posible.

Las siguientes disposiciones se pueden considerar:

- a) El poder del titular del gravamen o la hipoteca para vender el barco y para satisfacer este crédito a partir de las utilidades de la venta poniendo el balance si existe a la disposición del propietario.
- b) El poder de titular del gravamen o la hipoteca para tomar posición del barco y operarlo, después de lo cual el capitán deberá cumplir con sus órdenes.
- c) Poder del titular del gravamen o la hipoteca de solicitar a una corte competente que confisque el barco y lo venda en un venta forzada.

A) SUBROGACION Y CESION

La subrogación debe ocurrir en las mismas situaciones que las reivindicaciones privilegiadas así como en el caso de daño o pérdida al barco

que den origen a una reivindicación contra el asegurador. La cesión del crédito asegurado tiene que producir la transferencia automática de la hipoteca o el gravamen que asegura dicho crédito en vista del carácter accesorio del gravamen o la hipoteca.

B) EXTINCION

Se deben realizar disposiciones para casos de extinción de la seguridad; éstas pueden incluir.

- 1) Satisfacción del crédito.
- 2) Extinción del crédito de una manera diferente que la satisfacción.
- 3) Pérdida del barco pero conservando siempre la subrogación en la reivindicación contra el asegurante.
- 4) Cancelación del registro del gravamen o la hipoteca o del barco.

72) RESPONSABILIDAD Y LIMITACION DE LA MISMA

A) ESPONSABILIDAD DE PROPIETARIOS DE BARCOS

La responsabilidad de la ley marítima se puede basar en la ruptura de un contrato marítimo o la comisión de un delito marítimo, o bien puede surgir por la operación de la ley tal como es el caso del rescate, promedio general y obligaciones impuestas por ciertos estatutos y convención internacional.

La regla general en la responsabilidad contractual y por ofensas establece que una persona es responsable no solamente por sus propios actos sino también por aquellos de las personas a su servicio.

Los mismos principios generales se aplican a la ruptura de un contrato marítimo, así como a la de ciertos tipos de contrato para reparar o proveer un barco es responsable frente a la otra parte por los daños que resulten del contrato, es una regla básica de la ley internacional que las convenciones tengan validez sobre estado que se haya convertido en parte de la convención en funciones, no obstante, las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo, es decir la jurisdicción legislativa del estado soberano, cada estado tiene jurisdicción completa de la legislación soberana en su territorio, la jurisdicción tiene sus limitaciones, en la extensión de la misma respecto de la soberanía de otros estados y debe observar las reglas de derecho internacional y por otra parte el alcance de la jurisdicción legislativa y de aplicación de la ley, en la ley internacional pública general el principio organizativo en el territorio nacional es el de jurisdicción exclusiva del estado soberano. Un estado debe respetar la soberanía de otros estados y debe observar las reglas de las leyes internacionales, por otra parte, el alcance de la jurisdicción legislativa, valga la redundancia, y de aplicación de la ley en la ley general internacional pública queda restringida al territorio del estado de acuerdo con el principio de territorialidad; el alcance de esta jurisdicción en la ley marítima internacional pública no restringe a la territorialidad de un estado. Incluso si no se establece contrato de rescate, los propietarios de propiedad marítima, un barco o carga se vuelven responsables ante los rescatantes del barco. Los propietarios de los intereses salvados se vuelven responsables por la operación de la ley para contribuir a compensar la pérdida.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

La responsabilidad de los propietarios de barcos en agravio y en contrato es el tema central de varias Convenciones internacionales que tratan de agravios específicos. Estas convenciones se listan adelante de estos lineamientos en que cualquiera de ellos se trate específicamente.

Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas de ley con respecto a la colisión entre barcos (Bruselas septiembre 1910).

Convención sobre responsabilidad de operadores de barcos nucleares realizada en Bruselas el 25 de mayo de 1962.

Esta Convención que no se encuentra vigente, fue la primera en la cual el principio de la responsabilidad objetiva del propietario en ese caso el operador, se afirmaba acoplado con el aseguramiento forzoso de esta responsabilidad; valga la redundancia, el intento de un estado de ejercer la jurisdicción sobre un barco se evidencia por el registro del barco y la garantía de nacionalidad y el derecho de navegar con la bandera de ese estado, el registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente, sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado de bandera se puede someter a la jurisdicción traslapada de otros estados, por ejemplo cuando el barco es de otro estado, en este aspecto el consenso general que se considera actualmente como implementado y no en competencia con la jurisdicción de los estados costeros y portuarios, la regulación económica se encuentra más estrechamente conectada con la política económica global de un país que cualquiera que se someta a los lineamientos que sirva en

representación de políticas de economía nacional en el campo del embarque y las actividades marítimas toman diferentes regulaciones de forma en diferentes países. Las regulaciones son de carácter nacional y como tal difieren de la mayoría de los otros aspectos de las leyes marítimas que hoy en día se derivan mayoritariamente del propósito de la regulación económica que se ha descrito que un bosquejo general es difícil de diseñar ya que esto sería difícil e inadecuado. La formulación de una política económica nacional, se utiliza generalmente para realizar asuntos de política que son concernientes a embarques y temas marítimos. La Convención internacional para la prevención de la contaminación del mar por petróleo de 1954 tal como se enmendó en 1962 y la Convención internacional sobre la prevención de la contaminación de barcos de 1973 según se enmendó por el protocolo de Marpol de 1978.

Tal como se establecieron previamente, la C.L.C. ha creado un sistema de estricta responsabilidad del propietario. El artículo 3 de la Convención dispone de hecho que el propietario es responsable de cualquier daño por contaminación causado por petróleo que haya escapado o haya sido descargado de una lista restringida de casos de fuerza mayor (actos de guerra, hostilidades civiles, insurrección, un acto de omisión realizado intencionalmente por un tercero o por la negligencia de otros, o por parte de cualquier gobierno o autoridad responsable para el mantenimiento de señales luminosas y otras ayudas a la navegación.

El carácter estricto de la responsabilidad se debe no solamente al hecho de que las excepciones son muy limitadas sino también al hecho de que la responsabilidad se impone sobre el propietario sin importar si es que él opera el barco o no lo hace, excepto por el caso de un barco que sea propiedad de

un estado y sea operado por una compañía que esté registrada en este estado como operador del barco.

Otra característica de esta Convención, (que encuentra un precedente en la Convención de 1962 sobre responsabilidad de operadores de barcos nucleares), reside en la responsabilidad de canalización limitada del propietario. El artículo 3 párrafo IV establece de hecho que no se puede hacer ninguna reivindicación por daños de contaminación bajo la Convención o de otra manera contra el propietario.

La canalización será reforzada por el protocolo de 1984 de acuerdo con el cual no se puede hacer una reivindicación de esta clase contra el comprador o el administrador del barco o las personas a su servicio, sus agentes o contra el piloto o cualquier marino o persona que tome medidas preventivas.

Otra característica de la C.L.C es el aseguramiento obligación del propietario de un barco que transporte más de 2000 toneladas de petróleo a granel y acción directa de demandantes contra el asegurador. La obligación de asegurar la responsabilidad del propietario opera también con respecto a un barco registrado en un estado contratante y el párrafo 11 requiere que los estados contratantes hagan la entrada de cualquier barco en sus terminales, una parte importante de las regulaciones toma la forma de tratados bilaterales acerca de la navegación marítima, esta práctica de las naciones marítimas es la de concluir acuerdos bilaterales. Estos tratados o acuerdos incluyen asuntos tales como el otorgamiento de acceso a puertos, la garantía de tratamiento en partes de carga compartida bajo reciprocidad por reconocimiento como principios legales principales, con frecuencia el embarque marítimo se

encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes, esta legislación constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo, las cláusulas de reciprocidad sostienen que un contrato para una parte ha de garantizar el mismo tratamiento que ha de recibir para la otra parte, estas ventajas, no obstante pueden verse perjudicadas si la contratación establece condiciones concesiones para terceros estados, un ejemplo en el área del comercio internacional podrá ilustrar esto el valor de un arancel de importación bajo de mercancías que se mueven entre dos estados contratantes decrecerá si cualquiera de los estados garantiza mercancías de terceros estados similares a una concesión favorable. Las reglas contenidas en una jurisdicción de convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo limpiamente la jurisdicción legislativa nacional frente a terceros en base a los principios de responsabilidad estricta que se dedique a aliviar la carga financiera impuesta por la C.L.C.

Como resultado, la convención de fondos tiene dos funciones principales:

- a) El pago de compensación adicional a las víctimas de daños por contaminación.
- b) El pago de indemnización propietarios de barcos responsables bajo la C.L.C.

Para el propósito de cumplir con la función bajo el inciso, a) el fondo paga compensación a cualquier persona que sufra de daños por contaminación y haya sido incapaz de obtener una compensación adecuada

por parte del propietario responsable bajo la C.L.C. La participación directa de estados en la industria naviera, el transporte marítimo es una industria de capital intensivo y los recursos de los propietarios individuales de barcos son limitados. La participación del estado es por lo tanto de utilidad para acelerar la velocidad de expansión de la industria; la asistencia financiera directa por medio de préstamos a bajos intereses y las garantías a las instituciones financieras y también a la provisión de adquisiciones, construcción y subsidios de operación, la asistencia financiera indirecta a través de préstamos a intereses bajos y las garantías a las instituciones financieras y también las provisiones y subsidios de adquisición, construcción y operación.

La asistencia financiera indirecta a través de exenciones de impuestos, es decir depreciación libre, la depreciación acelerada, rebajas por desarrollo, gastos de inversión, exención de impuestos de procedimientos de ventas y días libres de impuestos. La asistencia financiera indirecta a la marina mercante internacional en la forma de participación comercial (carga compartida y reservación de carga ya sea mediante acuerdos multilaterales o bilaterales o por ley internacional), con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes. Esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado del transporte marítimo, medidas a la carga de las naciones, otra forma de asistencia indirecta son los incentivos para los navieros nacionales para utilizar las embarcaciones nacionales. Los gobiernos de los estados contratantes están obligados a enviar anualmente al fondo una lista que contenga los nombres de las personas que hayan recibido petróleo en el año de calendario precedente y las garantías del petróleo recibido.

73) CONVENCION REFERENTE A LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE MARITIMO DE MATERIAL NUCLEAR (BRUSELAS 17 DE DICIEMBRE DE 1971)

Esta Convención que se encuentra vigente, dispone que la persona que en virtud de una Convención internacional o nacional en el campo de un transporte marítimo que se pueda responsabilizar por daño causado, por un incidente nuclear se exonere de tal responsabilidad ya sea:

- a) Si el operador de una instalación nuclear es responsable de tal daño bajo la Convención de París del 29 de julio de 1969 o una responsabilidad de tercera parte en el campo de la energía nuclear y su Convención del 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil para daño nuclear, o bien:
- b) Si el operador de una instalación nuclear es responsable de tal daño en virtud de una ley nacional que gobierne la responsabilidad por tal daño.

Convención internacional para la unificación de ciertas reglas referentes, a la ley que se refiere a conocimientos de embarque hecha en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Reglas de la Haya) y Protocolos del 21 de diciembre de 1979.

La Convención de Atenas que se refiere al transporte de pasajeros y su equipaje por mar realizada en Atenas el 13 de diciembre de 1974. Esta Convención que aún no se encuentra vigente.

A) RESPONSABILIDAD VICARIA

Las reglas por las cuales el propietario del barco es responsable por los actos de las personas a su servicio están implicadas a respecto de la responsabilidad por agravio en la Convención de 1910 sobre colisiones. Esta regla se afirma expresamente a respecto de responsabilidad de contrato en las Reglas de La Haya (Artículo 3 párrafo 1 y en el artículo 3, párrafo 2 (g)).

B) LEGISLACION SUGERIDA

En vista del hecho de que la responsabilidad de los propietarios de barcos o los portadores en casos específicos se gobierna por las disposiciones aplicables a cada uno de dichos casos. Puede existir la necesidad de reglas generales a menos que éstas sean ya parte de la ley general.

Estas reglas pueden incluir las siguientes:

- a) Responsabilidad del propietario del barco sobre el porteador por los actos de las personas a su servicio.
- b) Excepciones a las reglas anteriores en casos especiales tales como la violación por parte del capitán a prestar asistencia a barcos o personas en peligro.
- c) Prueba a respecto de agravio y responsabilidad de contrato.
- d) Daños que la persona responsable tenga que indemnizar.

74) LIMITACION GLOBAL DE RESPONSABILIDAD

A) INTRODUCCION

Siglos antes de que las corporaciones de negocios o las compañías de responsabilidad limitada se convirtieran en un medio común de atraer un capital de riesgo limitando la responsabilidad, valga la redundancia, de los inversionistas se había aceptado ampliamente entre las naciones marítimas europeas con la notable excepción de Inglaterra. En los términos más amplios, con respecto a las materias de ley privadas la mayoría si no todas las Convenciones han sido preparadas, el código era un compromiso alcanzado entre la mayor parte de los países en desarrollo que no querían una Convención, pero si eran presionados, aceptarían un código mayoritariamente voluntario, estos países en su mayoría en desarrollo y socialistas que deseaban regulaciones y procedimientos específicos en base a conferencias balanceadas y no unilateralmente impuestas. La situación presente es que con la entrada en funciones del código, existe ahora una regulación formal reconocida, el registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente, sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado sancionado por las naciones de la conferencia. El tipo de reivindicaciones que se pueden limitar se establecen en el artículo 2 de la Convención de 1967 y son las mismas de la antigua Convención sometidas al artículo 3 y tratan de circunstancias bajo las cuales puede haber exenciones y prohibiciones cualquiera que sea la base de la responsabilidad se puede someter a limitación de la misma.

- a) Reivindicaciones con respecto a la pérdida de vida o daños personales o daño a, propiedad incluyendo las instalaciones portuarias, cuencas y vías

navegables y ayudas para la navegación que ocurran a bordo o en conexión directa con la operación del barco y resulte de ello una pérdida consecuente.

- b) Reivindicaciones con respecto a pérdidas que resulten de demoras en el transporte por mar de carga o pasajeros o su equipaje.
- c) Reivindicaciones con respecto a la pérdida que resulte de infringir derechos distintos de los contractuales, que ocurran en conexión directa con la operación del barco o las operaciones de rescate del barco.
- d) Reivindicaciones con respecto a la remoción de carga del barco.
- e) Reivindicaciones de personas distintas de las responsables a respecto de medidas tomadas con el objeto de minimizar las pérdidas por las cuales la persona responsable pueda limitar su responsabilidad de conformidad con esta Convención.

Puede ser interesante destacar que por legislación nacional en algunos países como el Reino Unido el derecho de limitar la responsabilidad bajo la Convención, una parte importante de las regulaciones económicas toma la forma de tratados bilaterales, estos tratados incluyen asuntos tales como el otorgamiento de acceso a puertos, la garantía de tratamiento no discriminatorio en partes de carga compartida bajo reciprocidad por reconocimiento de nación más favorecida como principios legales principales, con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes, esta legislación de franqueo constituye una legislación comprensiva del mercado de transporte marítimo, las cláusulas de reciprocidad sostienen que un contrato para una parte ha de garantizar el mismo tratamiento que ha de

recibir la otra parte, el valor de un arancel de importación bajo de mercancías que se mueven entre los dos estados contratantes decrecerá si cualquiera de los estados garantiza mercancías de terceros estados similares a una concesión favorable. Las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción, valga la redundancia, de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado en el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo.

El tratamiento nacional excluye la discriminación entre nacionales de los dos estados contratantes y no impide la regulación del transporte marítimo nacional ni los asuntos concernientes a la competencia.

Hasta el punto en que un estado otorga tratamiento nacional su jurisdicción se limita. La limitación de jurisdicción será más importante si los estados ya han otorgado el tratamiento de nación más favorecida a otras naciones. Se han generado cuestiones con respecto a los acuerdos intergubernamentales bilaterales en relación con el código de conducta. Los voceros de los países socialistas y en vías de desarrollo han puesto en claro en la clausura de la conferencia diplomática que el código no pretendía cubrir aquellos acuerdos y varios países han hecho reservas consecuentemente. Las conferencias navieras son grupos de líneas de transporte marítimo que se combinan para operar servicios de carga destinados en las ramas del comercio designadas; la membresía de control ajustando ciertas unidades, cargos, distribuir rutas definidas, se ejerce control sobre sus miembros a través de restricciones especiales en los acuerdos de conferencia y sobre navieros ofreciendo tarifas privilegiadas en intercambio por exclusivas, acuerdos de lealtad que los navieros pueden solamente romper bajo sanciones financieras; los estados legales de conferencias varían en

diferentes países pero se tienen que clasificar con frecuencia como carteles. Se pueden caracterizar también como asociaciones desincorporadas o poseyendo identidad legal corporativa. Las conferencias están exentas usualmente por estatuto de legislación sobre prácticas antirrestrictivas y sus acuerdos y los arreglos de lealtad y los tratados ordinarios de los contratos comerciales. Las conferencias se caracterizan por medio de autorregulación. Las áreas mayores de autorregulación cubren la membresía, la división de comercio, incluyendo agrupamiento de cargo y control de ganancias sobre prácticas incorrectas, arreglos de lealtad que enlazan a los navieros y la restricción de competencia externa. Se han efectuado varias inversiones en la operación de conferencias navieras. A un nivel nacional estas conferencias han conducido a la legislación para muchos países notablemente los Estados Unidos que ha tenido un acta de navegación marítima desde 1916 que es una regulación comprensiva que regula los servicios y las actividades legislativas y ha intentado balancear los acuerdos restrictivos de la conferencia, así como el control y la vigilancia de niveles de carga bajo supervisión, control de conducta, el ejercicio de poderes casi judiciales y el recurso final a la costa. La Convención define los términos utilizados y anuncia los objetivos y los principios establecidos en los términos para estimular el desarrollo de las líneas marítimas regulares y los servicios que son adecuados para los requerimientos del comercio del que se trate con el objeto de asegurar el balance de intereses entre los proveedores y los clientes del comercio extranjero por parte de cualquier país, y para sostener consultas significativas entre navieros y conferencias sobre solicitud de participación de las autoridades apropiadas. En la mayoría de los países, no obstante, las conferencias operan libremente sin la regulación nacional como tal a pesar de que los gobiernos intervienen de una manera creciente para los propósitos de la Convención un barco se define ampliamente como incluyendo cualquier

estructura ya sea completada o en el curso de ser completada y destinada al uso en la navegación como un barco o parte de un barco.

El límite se calcula en unidades de cuenta definidas en el artículo 8 como diseño especial del F.M.I. de acuerdo al tonelaje bruto del barco en omisión pero en una escala más alta en los casos de pérdida de vidas o daños personales que en los otros casos. El artículo 6 establece que los miembros del F.M.I. pueden elegir basar limitaciones. La fórmula para calcular el límite de responsabilidad bajo el artículo 6 de la Convención es compleja y es en una escala deslizante dependiendo del tonelaje del barco. Los siguientes ejemplos son ilustrativos:

Tonelaje del Barco	Límite aproximado para pérdida de vida o reivindicaciones personales excluyendo a los pasajeros.
--------------------	--

Límite Aproximado para otras reivindicaciones

Tonelaje del Barco	Límite Aproximado	
30 000 tons. en bruto	US\$ 13 000 000	US\$ 6 000 000
50 000 tons. en bruto	US\$ 20 000 000	US\$ 10 000 000
100 000 tons. en bruto	US\$	

B) LIMITACION GLOBAL Y LIMITACION POR KILOGRAMOS, POR UNIDAD Y POR PAQUETE

La limitación por paquete o unidad o kilogramo provista en favor del porteador se dispone en las reglas de Hamburgo cuando entra en vigencia la limitación global prevista en la Convención de Bruselas y en la Convención de 1976 en Londres y también la limitación para riesgos especiales que se tratan en el capítulo 3 son completamente independientes y tienen una perspectiva diferente de aplicación.

El límite por paquete o unidad o kilogramo opera solamente a respecto de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño a los bienes y se aplica automáticamente por el país ya sea que se apele o no y el juicio se expide para la cantidad que resulte de la aplicación, pero después de un juicio final se expide sobre los méritos, la Convención define los términos utilizados y enuncia los objetivos y los principios establecidos en los términos para estimular el desarrollo de las líneas marítimas regulares y los servicios que son adecuados para los requerimientos del comercio del que se trate con el objeto de asegurar un balance de intereses entre los proveedores y los clientes del comercio extranjero por parte de cualquier país, y para sostener consultas significativas entre navieros y conferencias sobre solicitud de participación de las autoridades apropiadas, el registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente, sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado de bandera se puede someter a la jurisdicción de otros estados, si se disponen límites inferiores esto puede ser beneficioso para también los propietarios de barcos extranjeros cuando se hagan cumplir reivindicaciones contra su barco en la jurisdicción del país en cuestión.

Al dar efecto a la Convención se debe prestar atención al hecho de que los estados contratantes puedan apartarse de ciertas disposiciones.

- a) El beneficio de la limitación puede ser excluido a respecto de reivindicaciones para remoción de barcos accidentados.
- b) Se puede dar prioridad a reivindicaciones por daños a instalaciones portuarias.
- c) Los estados pueden disponer que el beneficio de la limitación se pueda solamente obtener por un demandado que haya constituido previamente un fondo de limitación con la corte en la cual los procedimientos legales hayan comenzado.
- d) Los estados pueden definir la unidad de cuenta en términos de tasa de conversión que se adopte.

Se debe prescribir también para la conversión de los límites a las monedas nacionales apropiadas, además es importante que la responsabilidad se acepte, cada parte contratante está obligada a tomar medidas legislativas o de otro tipo tal como sea necesario, con el objeto de implementar la Convención acuerdos sobre la participación en el comercio y los arreglos de lealtad que tendrían que conformarse a los acuerdos aplicables y pueden incluir otras provisiones tal como se puedan acordar y que no sean inconsistentes con el código. Las conferencias están exentas usualmente por estatuto de legislación sobre acuerdos y arreglos de lealtad y tratados ordinarios de los contratos comerciales. El código opera de conformidad con los tratados de prácticas relevantes de las Naciones Unidas y la Secretaría

para la asistencia a países a solicitud para implementar el código. De conformidad con los principios de la ley internacional y las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación a la ley denota las reglas aplicadas establecidas por un estado en el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo, es decir la jurisdicción legislativa del estado y el código solamente gobierna en el comercio entre contratantes que son una parte en el mismo. No obstante, en muchos comercios de conferencia en los países en desarrollo estos principios se aplican informalmente a respecto de la solicitud de los gobiernos en esa región de tal manera que se aseguren sus beneficios para los navieros nacionales y los navieros dentro de las provisiones del código. El código tiene también anexada al mismo una resolución la cual establece que mientras la Convención es aplicable a conferencias de líneas y sus relaciones externas a los navieros no se les debe negar un opción de seleccionar líneas de embarque no pertenecientes a la conferencia en sometimiento a los acuerdos de lealtad existentes mientras se espera que esas líneas se adhieran al principio de competencia legal en una base convencional. Los documentos de conferencia relevantes así como las regulaciones tendrán que reescribirse consecuentemente, los representantes de las conferencias y los navieros tendrán que convenir con las diversas conferencias de operación con las autoridades apropiadas, tal como operaría bajo la sanción del código. Se debe poner asimismo cuidado al hecho de que la conversión de los límites a la moneda apropiada será importante para alinear las provisiones sobre la medida de tonelaje en caso de que la limitación de responsabilidad se acepte.

Se debe prestar también atención al hecho de que la Convención no es autosostenible y que la legislación se debe hacer vigente para cubrir los

aspectos del procedimiento. Para este efecto se puede considerar aconsejable lo siguiente:

- a) Especificar la información que debe estar contenida en la solicitud de limitación por parte del propietario y los documentos que se deben anexar, el tonelaje, el certificado y la lista de demandantes conocidos.
- b) Si se requiere la constitución de un fondo de limitación, especificar cómo y dentro de qué tiempo se debe constituir.
- c) Disponer de los procedimientos en conexión con la limitación.
- d) Proporcionar aviso del comienzo de la limitación a los demandantes incluyendo una lista suministrada por el propietario y fijar el límite de tiempo en el que deben entregar sus reivindicaciones.
- e) Fijar el límite de tiempo dentro del cual el cálculo del fondo de limitación se pueda objetar por el propietario o los demandantes.
- f) Fijar reglas para la preparación y aprobación por los demandantes del plan de distribución del fondo entre los demandantes.

75) LIMITACION DE RESPONSABILIDAD PARA RIESGOS ESPECIALES

A) INTRODUCCION

Además de la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de barcos ha habido, una creciente tendencia a regular separadamente la

limitación con respecto a protección contra riesgos especiales que por razón de su magnitud o sus características requieren una protección especial para las víctimas; un desarrollo adicional en las relaciones económicas internacionales es la introducción a la cláusula de tratamiento nacional, éste se extiende a nacionales de otros estados contratantes. Las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado en el cual puede aplicarlas. El tratamiento nacional excluye la discriminación entre nacionales de los dos estados contratantes y no impide la regulación del transporte marítimo nacional ni los asuntos concernientes a la competencia. Hasta el punto en que un estado otorga tratamiento nacional su jurisdicción se limita; la limitación de jurisdicción será más importante si los estados ya han otorgado cuestiones con respecto a los acuerdos intergubernamentales bilaterales en relación con el código de conducta; los veceros de países socialistas y en vías de desarrollo han puesto en claro que la clausura de la conferencia diplomática que el código pretendía cubrir aquellos acuerdos y varios países han hecho reservaciones consecuentemente. Cada nación tiene el derecho de soberanía para decidir si es que se ha de otorgar a buques extranjeros en acceso a sus puertos, como corolario, cada nación puede agregar condiciones al derecho al acceso según considere conveniente.

Se debe destacar, no obstante, que casi todos los países del mundo otorgan acceso libre a los barcos mercantes bandera extranjera. Además, una decisión para negar el libre acceso a las embarcaciones extranjeras proporcionan opiniones correspondientes a otros estados. El derecho de acceso a barcos extranjeros se otorga por la ley de la costumbre, por tratados bilaterales o por tratados multilaterales. Las declaraciones que reconocen el derecho a las banderas de estados que tienen costa, la Convención

internacional y estatuto sobre el régimen de puestos marinos tienen el propósito de asegurar hasta el máximo posible la libertad de las comunicaciones marítimas. De acuerdo con el artículo 2 del estatuto cada estado contratante se hace cargo de garantizar a las embarcaciones de cualquier otro estado contratante igualdad de tratamiento que reciben sus propios barcos en reciprocidad. La igualdad de tratamiento se extiende al acceso y al uso del puerto y la recepción completa de los beneficios con respecto a la navegación y las operaciones comerciales. Debe de cubrir facilidades de todos los tipos como asignación de carga e instalaciones de carga, así como impuestos y cargos aplicados por el gobierno. El artículo 5 prohíbe que los estados contratantes, la evaluación y la aplicación de impuestos aduanales y otros impuestos similares puede asegurar por medio de un gravamen marítimo sobre ese barco siempre y cuando, no obstante, no se pueda asegurar en base a contrato.

Este puede dar origen a un gravamen marítimo a respecto de pérdida o daño a bienes transportados bajo contrato de porte diferente al contrato de porteador. Las reglas de Hamburgo disponen el hecho en el artículo 19 que el portador real que no tenga relación contractual con el fletador o el propietario de la carga se someta a las reglas de Convención a respecto de su responsabilidad por pérdida, daño o demora.

Consecuentemente el fletador puede reivindicar en contra de reglas diseñadas para regular una relación contractual. La conferencia de la C.M.I. en Lisboa adoptó el siguiente texto con el objeto de evitar este indeseable resultado. Las reivindicaciones basadas en agravio que se originen por la pérdida física o daño causado por la operación del barco por terceros

diferentes de la pérdida o daños a contenedores de carga y efectos de pasajeros portados en el barco.

B) REIVINDICACIONES POR RESCATE

Es importante hacer notar que las palabras “assistance et sauvetage” en el texto francés corresponden a “rescate” en el texto inglés de la Convención.

1) REIVINDICACIONES PARA LA REMOCION DE BARCOS ACCIDENTADOS

En la Convención de 1926 no se ha otorgado ningún gravamen marítimo a respecto de reivindicaciones para remoción de barcos accidentados. Sin embargo, el Protocolo de firmas permitió a los estados contratantes conceder el derecho en una forma tal que se perjudiquen los intereses de los barcos de los países contratantes. Los artículos 6 y 7 establecen reglas para asegurar que los estados no perjudiquen el principio de tratamiento igualitario.

2) LEGISLACION NACIONAL

En un número de países no existe legislación específica a respecto de contratos y aquellos países las reglas ordinarias para contratos comerciales son aplicables y se someten a la legislación para protección del consumidor, en otros países; las áreas mayores de regulación cubren la membresía, la división de comercio, incluyendo agrupamiento de cargo y control de ganancias sobre prácticas incorrectas, arreglos de lealtad que enlazan a los navieros y la restricción de competencia externa. Se han efectuado varias

inversiones en la operación de conferencias navieras. A un nivel nacional estas conferencias han conducido a la legislación para muchos países notablemente los Estados Unidos que ha tenido un acta de navegación marítima desde 1916 que es una regulación comprensiva que reglamenta los servicios y las actividades legislativas y ha intentado balancear los acuerdos restrictivos de la conferencia así como el control y la vigilancia de niveles de carga bajo supervisión, control de conducta, el ejercicio de poderes casi judiciales y el recurso final a la costa. En la mayoría de los países, no obstante, las conferencias operan libremente sin la regulación nacional como tal a pesar de que los gobiernos intervienen de una manera creciente. Las cortes usualmente conceden arreglos de lealtad aceptables para tomar su información de la casa de los Lores; de tal manera que con frecuencia el embarque marítimo se encuentra exento en parte o totalmente de estas leyes. Esta legislación constituye una legislación comprensiva del mercado de transporte marítimo en los Estado Unidos. Con mucha frecuencia las prácticas tales como servicios de conferencia se toleran en varas jurisdicciones sin ninguna legislación o regulación específica en cada caso. En la investigaciones a nivel internacional o un estado extendido de cualquier asunto serio se iniciaron por parte de los países en desarrollo a finales de los años sesentas y han tenido lugar varios años después para establecer negociaciones para la adopción bajo los auspicios de UNCTAD de la conferencia de las Naciones Unidas, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el comercio y desarrollo UNCTAD ha sido una fuente importante de regulaciones internacionales en el campo económico. Con respecto a las materias de ley privadas la mayoría si no todas las convenciones han sido preparadas. El código era un compromiso alcanzado entre la mayor parte de los países en desarrollo que no querían una convención, pero si eran presionados, aceptarían un código mayoritariamente voluntario. Estos países en su mayoría en desarrollo y socialistas que

deseaban regulaciones y procedimientos específicos en base a conferencias balanceadas y no unilateralmente impuestas. La situación presente es que con la entrada en funciones del código existe ahora una regulación formal reconocida. El registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidirá usualmente. Sin embargo, en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado, sancionado por las naciones de la conferencia y los intereses japoneses en consulta con su consejo de navieros que no ha sido adoptado por los países en desarrollo o los Estados Unidos. La Convención define los términos utilizados y enuncia los objetivos y los principios establecidos en los términos para estimular el desarrollo de líneas marítimas regulares y los servicios que son adecuados para los requerimientos del comercio del que se trate con el objeto de asegurar un balance de intereses entre los proveedores y los clientes de comercio extranjero por parte de cualquier país, y para sostener consultas significativas entre navieros y conferencias sobre solicitud de participación de las autoridades apropiadas, en los términos para estimular el desarrollo de las líneas marítimas regulares y los servicios que son adecuados para los requerimientos del comercio del que se trate con el objeto de asegurar un balance de intereses entre los proveedores y los clientes del comercio extranjero por parte de cualquier país, y para sostener consultas significativas entre navieros y conferencias sobre solicitud de participación de las autoridades apropiadas. El registro de los documentos y la exclusión de la competencia y la jurisdicción concurrente coincidiría usualmente. Sin embargo en algunos casos la aplicación de las reglas establecidas por el estado de bandera se puede someter a la jurisdicción de otros estados. Las provisiones substantivas principales del código se resumen adelante. El artículo 1 establece en sometimiento a ciertos criterios de derechos de membresía de las conferencias de naciones y terceras líneas navieras.

3) UNIFICACIONES INTERNACIONALES

No existe una Convención sobre el arraste hasta el punto en que la responsabilidad del remolcador se someta a las mismas reglas que son aplicables al portazgo de bienes por mar. Una limitación voluntaria limitada se logra mediante la adopción de formas de contrato de uso internacionalmente extendido.

4) LEGISLACION SUGERIDA

Parece apropiado legislar sobre el tema del arrastre portuario mientras que puedan existir dudas referentes a la necesidad de legislación específica sobre el tema que no parece dar origen a problemas especiales. Los casos en que el arrastre se prefieren al portazgo de bienes se deben tratar separadamente y se debe hacer una disposición para la aplicabilidad de las reglas obligatorias vigentes referentes al portazgo de bienes por mar.

76) PORTAZGO DE PASAJEROS Y EQUIPAJE

A) INTRODUCCION

En el pasado era la práctica en muchos países marítimos permitir el principio de libertad de contrato para aplicar entre el propietario del barco y sus pasajeros; las partes pueden acordar de manera frecuente procedimientos legales siempre y cuando estos no sean inconsistentes con los principios del código, pero para disputas concernientes a la carga esta libertad no se encuentra disponible si los navieros no tienen prohibido bajo legislación nacional de exentar sus recomendaciones de conciliaciones si aceptadas han

de constituir una determinación final de una disputa como entre las partes. El principal objetivo del código es facilitar por medio de la sanción no de manera unilateral por parte de líneas de conferencia sino por medio de procesos de consulta a través de la ley internacional. Un acceso más fácil de flotas nuevas, de manera particular de los países en desarrollo, a servicios de conferencia que los afectan a ellos mismos y a terceros comercios de barcos de bandera. Un acuerdo bajo los principios de participación en el comercio entre los estados importadores, exportadores y terceros estados de bandera. Bajo el artículo 47 del código cada parte contratante está obligada a tomar medidas legislativas o de otro tipo tal como sea necesario con el objeto de implementar la Convención adicionalmente bajo el artículo 22 de los acuerdos de las conferencias, acuerdos sobre participación en el comercio y arreglos de lealtad que tendrían que conformarse a los acuerdos aplicables y pueden incluir otras provisiones tal como se puedan acordar y que no sean inconsistentes con el código. Las conferencias están exentas usualmente por estatuto de legislación sobre acuerdos y los arreglos de lealtad y tratados ordinarios de los contratos ordinarios de los contratos comerciales. El código opera de conformidad con los tratados de las prácticas relevantes de las Naciones Unidas y la Secretaría para la asistencia a países a solicitud de implementar el código. De conformidad con los principios de la ley internacional y las reglas contenidas en una jurisdicción de Convención, con frecuencia una jurisdicción valga la redundancia de aplicación de la ley denote que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo, es decir la jurisdicción legislativa del estado y el código solamente gobierna el comercio entre contratantes que son una parte en el mismo. No obstante, en muchos comercios de conferencia en los países en desarrollo estos principios se aplican informalmente respecto a la solicitud de los gobiernos en esa región de tal manera que se aseguren sus beneficios para

los navieros nacionales y los navieros dentro de las provisiones del código. El código tiene también anexada al mismo una resolución la cual establece que mientras la Convención es aplicable a conferencias de líneas y sus relaciones externas a los navieros no se les debe negar una opción de seleccionar líneas de embarque no pertenecientes a la conferencia en sostenimiento a los acuerdos de lealtad existentes mientras se espera que esas líneas se adhieran al principio de competencia leal en una base convencional. Debido a que la regulación económica es básicamente un asunto de política nacional no es posible indicar el contenido necesario de esta materia. Las diferentes formas de regulación pueden tomarse donde se enumeran dependiendo de las necesidades específicas de cada país con las disposiciones variables seleccionadas en las regulaciones económicas. No obstante existen algunas áreas en que guías adicionales pueden ser utilidad. El artículo 22 del código de los estados del acuerdo de la conferencia, la participación de comercio y los arreglos de lealtad se deben conformar a los requerimientos aplicables del código y puede incluir otras provisiones tales como puedan acordarse que no sean inconsistentes con el código. Para disputas concernientes a la carga esta libertad no se encuentra disponible si los navieros no tienen prohibido bajo legislación nacional de exentar sus recomendaciones de conciliares si aceptadas han de constituir una determinación final. La coincidencia de estos acuerdos y arreglos dentro de los parámetros del código deberá ser la tarea primordial que se realice en las diversas conferencias. El código sanciona los derechos públicos y las obligaciones a una escala internacional para conferencias, navieros y entidades legales así como las autoridades apropiadas tal como sea necesario para ejecutar sus funciones.

Los documentos de conferencia relevantes así como las regulaciones tendrán también que reinscribirse consecuentemente, los representantes de

las conferencias y los navieros tendrán que convenir con las diversas conferencias y los navieros pueden tener que convenir con las diversas conferencias de operación con las autoridades apropiadas, tal como se operaría bajo la sanción del código. Se convendrán inicialmente reuniones ya sea por parte de las autoridades apropiadas o según las organicen los navieros conjuntamente con el objeto de establecer lo convenido. La mayoría de las conferencias trabajan a través de comités y juntas con los navieros y las autoridades del gobierno. El procedimiento no sigue un patrón establecido de una manera general sino que varía en el grado de formalidad de conferencia a conferencia. Las conferencias tienen comités principales, subcomités y otras partes subsidiarias para tratar las diferentes estrategias. Estos órganos podrían reforzar y reconstituir en los cuerpos requeridos para cumplir con las funciones de conferencia bajo el código. Serán por tanto responsables de la implementación práctica es decir para la administración del código como función de su propio acuerdo. El código provee para establecer la implementación necesaria y la provisión del artículo 47 acerca de la maquinaria de implementaciones que concierne a cada parte contratante para realizar una legislación tal u otras medidas tal como pueden ser necesarias para implementar el código. La provisión del artículo 22 que ya se ha menciona a su institución bajo el objetivo del código. Además el artículo 11 del código lista algunas materias principales para consulta leídas con el artículo 22 es suficientemente amplio y comprensivo a pesar de que no es exhaustivo como para cubrir todas las materias necesarias para asegurar la operación del código. Será por lo tanto la conferencia, las líneas, los navieros y los representantes de los cuerpos navieros los que tendrán que cooperar y consultarse mutuamente para administrar el código en las diversas conferencias bajo estas modalidades tal como se puedan acordar.

Las autoridades apropiadas participarán también en las consultas y procesos relacionados en donde se sancionen por el código. Por lo tanto existirá también un período de ajuste para permitir que las conferencias se adapten al código tal como se ha dispuesto en el artículo 2 (II). Serias aberraciones de la forma tenderán a alterar el intercambio de experiencias y la discusión de comités de embarque de los servicios de embarque de las conferencias. Como resultado de las prácticas se ganó valiosa experiencia de las diversas conferencias y a raíz de ello pueden emerger políticas crecientemente similares y desarrollarse estructuras y prácticas de manera correspondiente; la administración del código no debe requerir el establecimiento de complicaciones referentes a la maquinaria. Incluso los servicios actuales de conferencia se administran por parte de ejecutivos, administradores y secretarios con maquinaria existente y se deben simplificar para el nuevo régimen; existen algunas provisiones que pueden requerir acción legislativa específica por parte de las partes contratantes. La definición de la línea naviera nacional en el Capítulo I prevé que la línea nacional sea reconocida como tal por parte de la autoridad apropiada del país correspondiente bajo la ley del mismo país. Consecuentemente, cada contratante debe aprobar legislación para la definición y la designación de líneas nacionales. El artículo 2 del código establece reglas para carga compartida de estas bases que se pueden efectuar solamente si existe un mecanismo para la implementación de la carga compartida valga la redundancia, a pesar de que los principios básicos de la ley internacional crean la suposición de obligaciones para las líneas nacionales y el consejo de navieros y organizaciones para adherirse a las reglas del código en esta materia. El artículo 11 prevé que la autoridad apropiada pueda designar organizaciones navieras representativas de los navieros y los navieros individuales para participar en las consultas en el artículo correspondiente.

Esta designación puede requerir legislación nacional. El artículo 11 proporciona a las autoridades apropiadas el derecho de participar en las consultas. Cada parte tendrá que designar la autoridad apropiada y los países podrán sentir la necesidad de implementar reglas para estos efectos. El artículo 26 requiere que las partes contratantes confieren acerca de conferencias y organizaciones navieras para participar en las consultas referentes a ese artículo. Esto se debe a un número de factores que incluyen el estándar general de la vida es adicionalmente necesario considerar el problema de la inflación de tal manera que la limitación una vez que se determina no resulta demasiado baja en términos reales.

B) UNIFICACION INTERNACIONAL

La O.M.I. ha preparado dos convenciones internacionales referentes al portazgo de pasajeros y su equipaje por mar. La primera lleva la fecha del 27 de mayo de 1967. La mayoría de las conferencias trabajan a través de comités y juntas con los navieros y las autoridades del gobierno. El procedimiento no sigue un patrón establecido de una manera general sino que varían en el grado de formalidad de conferencia a conferencia. Las conferencias tienen comités principales, subcomité y otras partes subsidiarias para tratar las diferentes estrategias. Estos órganos se podrían reforzar y reconstituir en los cuerpos requeridos para cumplir con las funciones de conferencia bajo el código. Serán por tanto responsables de la implementación práctica es decir para la administración del código como función de su propio acuerdo. El código provee para establecer su implantación necesaria y la provisión del artículo 47 acerca de la maquinaria de implementaciones que concierne a cada parte contratante para realizar una legislación tal u otras medidas tal como puedan ser necesarias para implementar el código. La provisión del artículo 22 que ya

se ha mencionado a su institución bajo el objetivo del código. Además el artículo 11 del código lista algunas de las materias principales para consultas leídas con el artículo 22 es suficientemente amplio y comprensivo a pesar de que no es exhaustivo como para cubrir todas las materias necesarias para asegurar la operación del código. Será por lo tanto la conferencia, las líneas, los navieros y los representantes de los cuerpos navieros los que tendrán que cooperar y consultarse mutuamente para administrar el código en las diversas conferencias bajo estas modalidades como se puedan acordar.

Las autoridades apropiadas participarán también en las consultas y procesos relacionados en donde se sancionen por el código. Por lo tanto existirá un período de ajuste para permitir que las conferencias se adopten al código tal como se ha dispuesto en el artículo 2 (II). Como resultado de las prácticas se ganó valiosa experiencia de las diversas conferencias y a raíz de ello pueden emerger políticas crecientemente similares y desarrollarse estructuras y prácticas de manera correspondiente; la administración no debe requerir el establecimiento de complicaciones referentes a la maquinaria.

El artículo 26 requiere que las partes contratantes confieran acerca de conferencias y organizaciones navieras para participar en las consultas referentes a ese artículo. Esta designación puede requerir legislación nacional. Una conferencia acerca de una organización de navieros puede instituir procedimientos nombrados por la parte de los procedimientos en su capacidad como certificación constituye para cada miembro de cada conferencia de organización naviera. Cualquier notificación u organización naviera se debe transferir a la dirección de la oficina principal. Cada conferencia u organización naviera debe registrar la dirección de su oficina principal de conformidad con el artículo 46 (I) en el evento de que una conferencia o una organización naviera

no cumple con registrar o no cuente con oficina principal. Una notificación a cualquier miembro en el nombre de la conferencia u organización naviera se debe considerar como una notificación a las mismas. El segundo párrafo del artículo 26 dice: La aceptación o el rechazo por parte de una conferencia u organización naviera de una recomendación por conciliadores se debe considerar una aceptación o rechazo de esta recomendación por cada elemento de la misma. Las provisiones de este artículo pueden requerir la implementación de legislación nacional. El artículo 28 del código proporciona a la autoridad apropiada del país de las partes a la conciliación obligatoria internacional el derecho de participar en la legislación nacional procedente que se pueda requerir para los efectos de esta participación. De acuerdo con el artículo 39 del código cada parte contratante deberá reconocer una recomendación como si fuera el dictamen final de una corte de las partes contratantes y se necesitará legislación para dar fuerza a las recomendaciones. Muchas convenciones internacionales adjudican expresamente jurisdicción entre las cortes de los estados contratantes. El código no toma en consideración el régimen de jurisdicción es el apropiado para los factores legales y particularmente relevante. La deseabilidad de minimizar los choques practicados de las jurisdicciones y los foros deben realizarse en tanto sea posible. El régimen debe de tomar en consideración ciertas características prácticas de conferencias. Algunas conferencias cubren el comercio en un sentido mientras que otras cubren el comercio en las dos direcciones. Algunas conferencias cubren un rango de puestos en diferentes países uno o los dos extremos del comercio. Adicionalmente, para algunos tipos de comercio puede haber más de alguna conferencia. Además es usualmente impráctico considerar cuestiones en la conferencia tales como membresía o carga compartida para la conferencia en una sola dirección o para un solo puerto dentro de un rango. Estos factores deben considerar

apropiado restringir el ejercicio de jurisdicción sobre conferencias exteriores o sobre conferencias localizadas en el país, pero una posición de este tipo tendría que estar acompañada por la autorrestricción apropiada por las partes contratantes del código y las dificultades prácticas son considerables. Alternativamente se puede considerar de manera consecuente que la corte nacional tenga jurisdicción sobre una conferencia la cual se encuentre dentro del ámbito del código, siempre y cuando sirva al comercio del país y en tanto la disputa sea un asunto gobernado por el código. Esto se aplica a las conferencias tanto externas como internas. Este punto de vista es fuertemente influenciado por la consideración de que el código constituye un régimen acordado para la regulación de las conferencias navieras por parte de los estados contratantes en cada uno de los extremos de un comercio, de tal manera que cualquiera de los estados puede objetar en principio a la otra jurisdicción sobre el comercio. Los casos surgen cuando sea apropiado que una disputa que concierne al código sea escuchado ante una corte nacional. Un ejemplo puede ser una disputa concerniente a una solicitud para membresía de conferencia de un estado. Puede ser necesario realizar provisiones especiales para capacitar a las cortes nacionales de permanecer precedentemente en esta etapa en que se considere que la disputa bajo el código se debe tratar en otra parte. Se puede notar también que pueden sugerir casos en que el foro apropiado para una disputa sea una corte nacional y no la corte de otro estado. En un país en el cual se permita la depreciación solamente en el costo histórico y en que la tasa del impuesto de corporación se alta, el fondo de depreciación creado por los propietarios de los barcos puede ser muy inadecuado para cumplir con el alto costo de reemplazo. En estos casos, las concesiones de impuestos serían de gran ayuda a la industria. Si no obstante, en el lugar de estas concesiones y otorgamiento de inversión, es decir una asignación en efectivo a un cierto

porcentaje del precio de compra del barco se concede, se asignará inmediatamente para aumentar los recursos del propietario del barco para el propósito de adquisición de tonelaje. La cantidad de este pago en efectivo será deducida del costo de capital para el propósito de permitir así la depreciación. A largo plazo, por lo tanto, esta concesión puede no ser desventajosa desde el punto de vista del gobierno de que se trate. Las inversiones se pueden promover también proporcionando préstamos de intereses cómodos, subsidios a medida que el mercado del transporte marítimo internacional se ve confrontado con períodos de depresiones con la obligación de proporcionar depreciación a una tasa satisfactoria cada año sin considerar la utilidad o la pérdida que pueda resultar para los propietarios de barcos. Desde este punto de vista la depreciación libre permitirá una máxima flexibilidad a los propietarios de barcos en el aspecto de proporcionar la depreciación, pudiendo proporcionar ésta de cualquier porcentaje incluso de hasta un 100 por ciento en un año en el que ganen altas utilidades. Sin embargo, pueden no proporcionar ninguna depreciación y permitir una buena flexibilidad también sometida a ciertos límites. En estos casos, los propietarios de barcos tendrían también la ventaja de que incluso después de proporcionar una depreciación, calificarían para cualquier concesión disponible tal como un día libre de impuestos, pero para los puntos de vista del gobierno, la depreciación libre puede originar violentas fluctuaciones en los ingresos por impuestos de la industria naviera y alterar posición presupuestaria. Cuando las ganancias de venta de un barco exceden el costo de la adquisición original el exceso se encuentra sujeto a aplicación de impuestos en algunos países, mientras que en otros, está exento de impuestos. En los países en que se permite la depreciación solamente en el costo histórico del barco, la exención de las utilidades por venta de los impuestos sería de ayuda para los propietarios de barcos para cumplir con el más alto costo de reemplazo. La regulación

económica no se puede implementar si la información relevante no se encuentra disponible. Los datos relevantes sobre la industria naviera nacional para la preparación de la política naviera nacional. Estos datos pueden al mismo tiempo ayudar a la prevención del fraude marítimo. Es por lo tanto importante que existan las provisiones establecidas que hagan posible que la autoridad marítima colecte información tal como y cuando sea necesario por parte de las compañías y los individuos involucrados en las industrias navieras nacionales. Tal como se ha indicado en el capítulo introductorio, de una manera amplia cada estado tiene el derecho de ejercer jurisdicción sobre su transporte marítimo. No obstante se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos estados y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción. Estos dos principios básicos pueden ser contradictorios y reglas sobre conflictos jurisdiccionales se necesitarán entonces.

Una regla de este tipo consiste en que se excluye el ejercicio unilateral de jurisdicción sin el consentimiento del estado objeto del comercio. Algunos países han encontrado necesario proteger a sus sujetos del posible ejercicio de jurisdicción por parte de otras naciones. Esta legislación se ha establecido principalmente en respuesta a la aplicación unilateral de la ley contra consorcios de los Estados Unidos. Normalmente proporcionan la posibilidad de exenciones de la jurisdicción permitiendo así negociaciones entre las dos naciones involucradas. Existen dos consideraciones básicas para ser tomadas en cuenta cuando se atribuye jurisdicción sobre barcos mercantes. Primeramente, a pesar de que cada estado tiene jurisdicción sobre su territorio, ningún estado tiene jurisdicción territorial en alta mar. Sin una jurisdicción limpiamente adjudicada y adecuadamente ejercida, las actividades en los océanos quedarían en desorden. En segundo lugar, el transporte

marítimo usualmente tiene lugar entre diferentes estados soberanos e involucra barcos de diferentes países. Cada uno de estos estados podría en principio reivindicar jurisdicción. Tradicionalmente la jurisdicción, valga la redundancia, sobre barcos ha estado conectada con su nacionalidad. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de bandera denota nacionalidad, y en todo caso su registro. Es el hecho mediante el cual la nacionalidad es conferida. De esta manera en la Convención de las Naciones Unidas acerca de la ley del mar los barcos de un estado se designan por las expresiones del registro del barco y su bandera como los barcos que tengan una nacionalidad determinada. Es un asunto de política naviera nacional decidir qué condiciones tiene que cumplir un barco para recibir una nacionalidad otorgada. Muchos estados otorgan nacionalidad si se cumplen ciertos requerimientos; por ejemplo, se puede requerir que el barco sea propiedad de nacionales o de corporaciones incorporadas bajo la ley nacional con nacionales como propietarios de una proporción especificada del capital o puede tratarse de que el sitio principal de operaciones se encuentre en el país del registro. La legislación de algunos estados prevé el otorgamiento de nacionalidad a barcos sobre una base temporal. Esto se puede hacer por una diversidad de razones. Por ejemplo, la nacionalidad de un estado puede ser otorgada temporalmente a un barco cuando un arrendador nacional desea navegar con la bandera nacional durante el período del arrendamiento en un barco que no cumple con los requerimientos necesarios para otorgarle nacionalidad en condiciones normales. Adicionalmente, un estado puede otorgar nacional temporal a algunos barcos por razones comerciales o relacionadas, por ejemplo. En los casos en que el estado enfrente un bajo tonelaje bajo su bandera y se requiera de algún tonelaje para una conexión práctica particular es el de reforzar la posición de los armadores para contar con el poder de conferencias fuertes sobre embarques y buenas posiciones en

los mercados de las líneas navieras individuales con la aplicación de la Convención de las Naciones Unidas de un código de conducta para conferencias de navieros. El registro de barcos es el acto administrativo por el cual la nacionalidad así como los derechos y obligaciones colaterales que se confieren a un barco. Un barco puede ser registrado si cumple con los requerimientos relevantes nacionales y el registro se efectúa ingresando al barco en el registro nacional de barcos. El registro nacional de barcos, valga la redundancia, de un estado lista los barcos que se encuentran registrados en ese estado y que por lo tanto quedan abarcados en la jurisdicción nacional de ese estado. Colocando un barco en el registro de los barcos un estado asume la autoridad para ejercer jurisdicción y el poder inherente a la misma, como estado de bandera sobre su transporte marítimo, no obstante se puede establecer también de una manera general que el comercio marítimo entre dos estados concierne a ambos y los dos pueden en principio ejercer jurisdicción, y asimismo llevar a cabo las responsabilidades nacionales e internacionales de un estado de bandera, el propósito del trámite del registro de los derechos en muchos estados. Un registro hace posible que el estado otorgue la nacionalidad y el registro de derechos de un barco nacional, en estos casos, los propietarios de barcos tendrían también la ventaja de que incluso después de proporcionar una depreciación calificarían para cualquier concesión disponible, en algunos estados se proporcionan dos registros, en ese caso el registro como un barco nacional se condiciona a los registros de derechos sobre dicho barco. El otorgamiento de nacionalidad temporal se efectúa por el registro temporal del barco se puede efectuar también por medio de otros arreglos para el registro del barco, las leyes en el registro de barcos tendrán que autorizarse con características de adaptación particulares. En el registro habrá que tenerse cuidado de evitar la situación en que el barco se pueda considerar como navegando bajo más de una bandera. Los derechos de

propiedad, título y usufructo de los barcos así como los intereses sobre la seguridad de los barcos que llegan a dos estados portuarios o que navegan a lo largo de sus costas, así como hipotecas que se puedan conceder en el registro de los barcos, la transferencia de un barco es afectada por el título de propiedad. El otorgamiento de nacionalidad tiene consecuencias que implican la aceptación de responsabilidad de ejercer control sobre los barcos. Esto se elabora en el artículo 94 de la Convención de la ley de alta mar el cual especifica que cada estado debe de una manera efectiva ejercer su jurisdicción y controlar los aspectos administrativos, técnicos y sociales de los barcos que navegan bajo su bandera. La bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad, y en todo caso su registro.

De manera particular cada estado deberá mantener un registro de barcos que contenga el nombre y las particularidades de los barcos que navegan con su bandera exceptuando el caso en que se excluyan de aceptación general de las regulaciones internacionales en base a su tamaño pequeño y asegurar la jurisdicción bajo la ley internacional sobre cada barco que navegue bajo su bandera y su capitán, oficiales y tripulación con respecto a los detalles administrativos, técnicos y sociales referentes al barco y asumir jurisdicción bajo su ley internacional sobre cada barco que navega con su bandera y todos sus aspectos. Los oficiales así como la tripulación y los aspectos sociales concernientes al barco. Cada estado debe realizar estas medidas para los barcos que navegan con su bandera tal como sea necesario para asegurar la seguridad en alta mar. Estas medidas todas aquellas que sean necesarias para asegurar que cada barco antes de su registro y posteriormente al mismo sea verificado a intervalos adecuados por parte de un investigador naviero calificado, y que el barco lleve a bordo las publicaciones, las cartas náuticas así como el equipo de navegación y los instrumentos

apropiados en las técnicas de navegación marítima e ingeniería marítima y la tripulación deberá contar con la calificación suficiente para el tipo, tamaño, maquinaria y equipo del barco con el objeto de asegurar la uniformidad en la aplicación de la Convención y no necesita adaptación a legislación nacional. El capitán, los oficiales y hasta el punto apropiado la tripulación, se encuentran sometidos y requeridos a observar las regulaciones internacionales aplicables concernientes a la seguridad en alta mar, de manera general estas convenciones especifican los derechos y las obligaciones del estado de bandera, por lo que un estado que se encuentre adherido a esta Convención tiene que aplicar legislación aplicable a los barcos que navegan con su bandera y tiene que asegurar la aplicación efectiva de estas reglas, la prevención de colisiones, la prevención, la reducción y el control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio. Para la realización de las medidas exigidas por los párrafos 3 y 4 se requiere que cada estado se conforme a reglas internacionales generalmente aceptadas, así como procedimientos y prácticas y asimismo que cada estado realice todos los pasos que puedan resultar necesarios para asegurar su observancia. La legislación marítima de una país se puede incorporar en una clave o alternativamente en un número de actas separadas. Una clave tiene una ventaja práctica consistente en que todas las provisiones se encuentran contenidas en un solo texto disponible para fácil consulta, esto puede no obstante dificultar el paso de la legislación debido a que el diseño de una clave requiere de un tiempo considerable; las actas separadas tiene la ventaja de que en los aspectos que requieren especial atención se puede efectuar una legislación más rápidamente. El artículo mencionado asimismo confiere un derecho limitado a otros estados para intervenir cuando las reglas establecidas en el mismo no sean observadas, tal como se dispone en el párrafo 6. Un estado que tenga motivos claros para creer que la jurisdicción y el control

apropiados con respecto a un barco no se han ejercido, puede reportar los hechos al estado de bandera. El estado de bandera deberá investigar el asunto y realizar todas las acciones necesarias para remediar la situación. Las obligaciones adicionales de un estado de bandera como consecuencia del otorgamiento de nacionalidad se encuentran establecidas en el artículo 98 del tema de asistencia y rescate de personas encontradas en el mar. El artículo 99 concierne a la prevención y a la sanción de transporte de esclavos. El artículo 211 párrafo 2 sobre las negociaciones para evitar la contaminación y el artículo 113 acerca de medidas que se refieren a la rotura o dañosa un cable submarino de acuerdo con la ley marítima vigente con el objeto de implementar los objetivos básicos de un estado; estos objetivos son los de asegurar la seguridad de los barcos que llegan a dos estados portuarios o que navegan a lo largo de sus costas, con el objeto de evitar los accidentes que involucren a estos barcos, así como para evitar la contaminación por parte de estos barcos como una ofensa sancionable. Además muchas convenciones especifican los derechos y las obligaciones de los estados de bandera con respecto a sus barcos cuando el otorgamiento de nacionalidad sea esencial para evitar una situación en que se considere que el barco tiene doble nacionalidad. El artículo 92 prevé que los barcos naveguen bajo la bandera de un estado solamente y salvo en casos excepcionales expresamente previstos en los tratados internacionales o en esta Convención sean sometidos a su jurisdicción exclusiva en alta mar. Un barco no puede cambiar su bandera durante un viaje o mientras se encuentra en puerto de visita salvo en el caso de una transferencia real de propiedad o de cambio de registro. Un barco que navegue bajo la bandera de dos o más estados, utilizándolos de acuerdo a la conveniencia, puede no reivindicar ninguna de las nacionalidades en cuestión con respecto a cualquier otro estado en que pueda ser asimilado a un barco sin nacionalidad. Una provisión similar se encuentra contenida en el artículo 6.

La Convención de las Naciones Unidas para la ley marítima no elabora sobre las condiciones que gobierna el registro. Tal como dice el artículo 92 se debe evitar la doble nacionalidad y en consecuencia el doble registro con el objeto de asegurar que un barco no caiga bajo la jurisdicción de más de un estado. El sujeto de las condiciones requeridas para registro de barcos se ha discutido por el comité sobre el transporte marítimo en conexión con la cuestión de registros abiertos. La situación es que con la entrada en funciones del código existe ahora una regulación formal reconocida. El registro de los documentos y los procedimientos y reglas importantes en la ley marítima se han elaborado en conferencias internacionales y se encuentran contenidas en las convenciones internacionales, por lo tanto, la sección discute la naturaleza de la Convención y algunas características específicas de las convenciones marítimas. En la Convención de 1982 de UNCTAD se realizaron dos sesiones de un grupo preparatorio intergubernamental sobre las condiciones para el registro de barcos para ese propósito. Subsecuentemente, en noviembre de 1983 se reunieron los comités preparatorios para la conferencia de las Naciones Unidas para el registro de barcos. En la sesión final de la conferencia se convinieron las condiciones para las responsabilidades de los estados de bandera, la ley internacional establece que el estado del barco de bandera tenga jurisdicción sobre el barco de lo que constituye la jurisdicción de barco de bandera. Este principio ya se ha incorporado en el artículo 5 de la Convención de alta mar de 1958 y está contenido en el artículo 92 de las convenciones de las Naciones Unidas sobre la ley del mar (1982) y asimismo se convino acerca de los estándares de responsabilidad para barcos y para sus propietarios y operadores. La Convención se aplica a todos los barcos de 500 grt y más que normalmente se utilizan para el comercio marítimo internacional. Por primera vez los elementos del enlace genuino entre un barco y su bandera se han definido. En el corazón de la Convención existen

provisiones que regulan la propiedad, la tripulación y la administración de los barcos. Estas provisiones requieren que el estado de bandera establezca ciertos niveles mínimos de participación y tienen que ser transparentes. La Convención asimismo prevé la identificación y la responsabilización de las personas involucradas en el transporte marítimo, estas reglas deben cubrir las relaciones entre los intereses del cargamento y de los propietarios de las embarcaciones. En adición a un derecho separado para navegar con su bandera, un barco puede ser arrendado. Cualquier estado incluyendo un país sin litoral puede otorgar el derecho a barcos de navegar con su bandera, pero tiene que mantener un registro público de estos barcos. Este registro debe contener por lo menos los puntos de información listados en la convención. El estado de bandera tiene que tener también una administración marítima nacional que sea competente y adecuada para asegurar que sus barcos cumplan con todas las reglas internacionales aplicables tales como los estándares de seguridad a bordo así como de protección al ambiente marino. La Convención asimismo contiene medidas para proteger el interés de los países que suministran la fuerza de trabajo y para minimizar los efectos económicos adversos que pueden ocurrir dentro de los países en desarrollo. Como consecuencia de su implementación la Convención entrará en efecto cuando sea ratificada por 40 o más estados que representen por lo menos el 25 por ciento del tonelaje mundial. El artículo 3 párrafo 2 de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas referentes a préstamos e hipotecas marítimas firmada en Bruselas el 27 de mayo de 1967 que no se encuentra todavía vigente pretende evitar el doble registro de los barcos haciendo el registro condicional o bien la entrega por parte del estado del registro anterior de un certificado para los efectos de que el registro anterior del barco ha sido suspendido. La Convención prevé en el artículo párrafo 1 que ningún estado contratante deberá permitir la suspensión del registro de un

barco sin el consenso escrito de todos los accionistas de las hipotecas registradas junto con el párrafo antes citado 2 el artículo pretende efectuar la protección de la hipoteca. La Convención que se refiere al registro de derechos sobre barcos que se encuentran bajo construcción firmada en Bruselas el 27 de mayo de 1967 (tampoco vigente todavía) prevé en el artículo 10 que haya estado o esté en construcción en un estado contratante a menos que se expida un certificado por el estado anterior a respecto de que los derechos registrados en el registro se cancelen. A pesar de que esto no está claramente establecido, esto implica la remoción del navío del registro anterior. Se pueden encontrar provisiones especiales en la Convención de 1967 sobre los préstamos y las hipotecas marítimas con respecto a la cancelación de registro. En el caso de una venta forzada, el artículo 11 de la Convención establece que después de la producción de un certificado expedido por la corte que conduce la venta que el barco se venda libre de hipotecas y otros gravámenes registrados y registrar el barco debidamente o expedir un certificado de cancelación de registro si esto es aplicable. El registro de los derechos sobre barcos bajo construcción es el sujeto de negociación uniforme en la Convención de Bruselas de 1967 sobre el registro de los derechos a respecto de barcos que se encuentran bajo construcción. Esta Convención involucra reglas sustantivas y reglas de ley internacionales y privadas, la primera comprende la obligación de contratar estados para permitir el registro en un registro público de hipotecas y gravámenes. La última concierne a la ley que requiere los efectos del registro, lo que significa el estado en que el barco se construye. El rango entre hipotecas y gravámenes y los derechos de arrendamiento de retención que es aplicable después de completar la construcción del barco y la ley que gobierna el proceso de aplicación de ley que es el estado en que tiene lugar la aplicación de la ley. Véanse también los acuerdos sobre gravámenes marítimos. De estas convenciones solamente la

primera se encuentra vigente y prevé que las hipotecas sean gobernadas por la ley de los estados en que se efectúa el registro y que todos los estados contratantes realicen el reconocimiento de las hipotecas y los gravámenes efectuados de conformidad con la ley; las reglas contenidas en una jurisdicción de convención, con frecuencia una jurisdicción de aplicación de ley denota que las reglas aplicadas establecidas por un estado el cual puede aplicarlas si un estado tiene el poder de hacerlo bajo ciertas condiciones.

Estas condiciones se encuentran más específicamente establecidas en la Convención de Bruselas de 1967 y consisten en el hecho de que el registro en cualquier instrumento requerido para ser depositado especifica el nombre y la dirección de la persona en cuyo favor la fecha y otros particulares se conceden de acuerdo con la ley del estado de registro para determinar el rango con respecto otras hipotecas o gravámenes registrados. Se debe destacar que las convenciones antes mencionadas son actualmente el sujeto de una revisión. No es posible ni aconsejable hacer recomendaciones específicas con respecto a las opciones de política en esta área. Las resoluciones alternativas se formular por lo tanto en donde las opciones de política se consideren necesarias para efectos de claridad. La legislación sugerida acerca de los derechos sobre los barcos se refiere a la situación en que existe un registro para los dos propósitos.

77) CONTAMINACION

A) GENERALIDADES

Los barcos siempre han utilizado las aguas en las que navegan para deshacerse de su basura operacional. Anteriormente esa basura consistía en desperdicios generales y sanitarios, pero hoy en día los barcos descargan residuos aceitosos además de que también descargan agua de lastre sucia, además el número y el tamaño de los barcos que navegan por los océanos se ha incrementado considerablemente en este siglo.

B) PREVENCION DE LA CONTAMINACION

La cantidad de aceite y otros contaminantes descargados por los barcos depende de las reglas y los estándares desarrollados internacionalmente para la prevención de la contaminación y de qué tan efectivamente se implementa. A este respecto la organización marítima internacional ha jugado un papel preponderante y aún juega un papel importante bajo los auspicios de la Convención internacional de 1954 para la prevención de la contaminación en el mar por aceite. La Convención se enmendó en 1962, 1969 y en 1971, las últimas enmiendas nunca han estado vigentes. En 1973 se adoptó un Protocolo para extender el ámbito de la Convención a incluir accidentes que involucren sustancias distintas del aceite.

C) RESPONSABILIDAD Y COMPENSACION POR DAÑOS DE CONTAMINACION POR PETROLEO.

La Convención Marpol busca entre otras cosas regular los estándares de descarga para petróleo y otros contaminantes provenientes de los barcos y nace una oferta para efectuar descargas en violación a dichos estándares, valga la redundancia. Esta responsabilidad criminal ha sido suplementada por un régimen internacional sobre la responsabilidad civil.

D) CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION POR PARTE DE BARCOS, 1973 SEGUN ENMENDADA

1) INTRODUCCION

El incremento en el tamaño de los buques tanque petroleros, el aumento del portazgo de sustancias tóxicas por mar y la creciente concientización de los estados costeros de la potencialidad de los efectos dañinos de la contaminación severa a su ambiente marino ha puesto de relieve la necesidad de un acuerdo internacional comprensivo que pudiera regular todos los aspectos de la contaminación por barcos. Esto resultó en la adopción de la Convención internacional para la prevención de la contaminación por barcos de 1973.

Durante el invierno de 1977/77 ocurrieron varios accidentes de barcos tanque en o cerca de las aguas de los Estados Unidos, lo cual demostró la necesidad de un esfuerzo global para mejorar el nivel de seguridad y el grado de prevención de la contaminación. Esto produjo entre otras cosas la adopción

del Protocolo de 1978 a la Convención que constituye una parte integral de la Convención.

2) ALCANCE

Marpol contiene 20 artículos y tiene dos Protocolos que tratan respectivamente con reportes o incidentes que involucran sustancias dañinas y arbitración. Además existen cinco anexos que regulan la prevención de:

- a) Contaminación por petróleo, anexo I.

- b) Contaminación por sustancias químicas nocivas llevadas a granel, anexo II.

- c) Contaminación por sustancias dañinas llevadas en envases, tanques portátiles o vagones de carretera, ferrocarril, anexo III.

- d) Contaminación por drenaje de barcos, anexo IV.

- e) Contaminación por basura de barcos, anexo V.

La Convención se aplica al barco de cualquier tipo y tamaño que opere en el ambiente marítimo, y que tenga el derecho de desplegar la bandera bajo la autoridad de un estado de la Convención. A este respecto el régimen general de 1982 de las Naciones Unidas sobre contaminación es de gran significación. Un servicio a tráfico de barcos se establece usualmente en áreas con tráfico pesado, valga la redundancia, tales como cercanías de puertos y estrechos angostos. Con el objeto de tener la capacidad de utilizar el servicio,

se podrá requerir que el barco porte equipo especial (por ejemplo el marífono) y tenga que seguir procedimientos de comunicación particular. Esto puede también involucrar la obligación del jefe de reportar la posición del barco cuando se acerque al área objetivo y los movimientos del mismo cuando navegue en el área. Los servicios del tráfico de barcos pueden también incluir las instrucciones de la misma índole. Las instrucciones de tráfico se pueden definir como órdenes de una persona autorizada en la costa a un capitán de barco relativas al mismo que está conduciendo para obtener un resultado particular. Estas instrucciones se proporcionan cuando un riesgo especial se presenta por un barco, o en un área particular debido a un accidente, la densidad del tráfico o mal tiempo. Las instrucciones pueden ser dadas solamente por personas que cuentan con la autorización para este propósito, por ejemplo, por el ministro. Una instrucción de tráfico no debe ser una orden al capitán para que realice una acción específica (en detalle más adelante) sino que prescriba el resultado que se haya de obtener a través de las acciones (retirarse del área inmediatamente), se deja al criterio del capitán las acciones específicas que se haya de verificar. Después de todo, el capitán tiene la autoridad sobre la navegación del barco bajo todas las circunstancias. Cuando un barco se acerca a un puerto y entra en él, el conocimiento de las aguas locales es esencial para evitar accidentes, para este propósito, el capitán de un barco puede contratar los servicios de un piloto. Como una regla, el piloto sirve como el consejero del capitán del barco, quien permanece responsable por la navegación del barco. En muchos países se han designado áreas en que el pilotaje es obligatorio. Estas áreas de pilotaje obligatorio usualmente cubren accesos a puertos y a los mismos puertos. La designación dependerá de las circunstancias locales como por ejemplo la cantidad de tráfico y la accesibilidad del puerto. En principio todos los barcos en el área se encuentran bajo la obligación de tomar un piloto. Sin embargo, se pueden

hacer excepciones a oficiales de navegación que tengan suficiente conocimiento de las aguas locales, por ejemplo si su barco entra y sale frecuentemente de un puerto. Este será el caso con el capitán de un transbordador y los capitanes de barcos de pesca pequeños que usualmente regresan al mismo puerto cada día o cada semana. Una autoridad competente se deberá designar para organizarlos servicios de pilotaje y para asegurar su disponibilidad. Esta puede ser un agente gubernamental pero en algunos países es una organización privada. Es una regla básica de la ley marítima internacional que el capitán de un barco deberá proporcionar ayuda a personas con dificultades en el mar. Al recibir una señal de solicitud específica por parte de persona con dificultades en el mar el capitán de un barco, tiene si es posible, que informarles si es que tiene la capacidad de proporcionar asistencia. Si ese es el caso, tiene que proceder con toda velocidad a la asistencia de las personas en problemas. Si es incapaz de hacerlo, el capitán debe de tratar en entrar en contacto con otros barcos para ayudar a las personas en problemas. De manera similar en el caso de una colisión entre dos barcos es la obligación de los dos capitanes realizar hasta donde sea practicable y necesario preservar el otro barco y las personas a bordo de cualquier peligro causado por las colisiones. Adicionalmente, el capitán deberá identificar su barco e informar al otro capitán de nuevo puerto de destino. La obligación de reportar se encuentra estrechamente relacionada con la obligación de prestar asistencia. En el interés de la seguridad de la navegación es importante que el capitán de un barco envíe información acerca de todos los peligros directos a la navegación que encuentre (por ejemplo situaciones peligrosas, mal tiempo y otras) a todos los barcos en la cercanía y a las más cercanas autoridades costeras. Considerando que la navegación tiene lugar en el mar fuera de los territorios nacionales, diferentes estados tienen jurisdicción para establecer y hacer cumplir las reglas de la navegación. En base al

concepto de la libertad de navegación en alta mar el régimen legal tradicional para la navegación es basada en el principio de jurisdicción del estado de bandera. La jurisdicción del estado costero estaba confinada a las tres millas de mar territorial. La ley del mar del año de 1982 de la Convención marítima incorpora un nuevo régimen para la navegación el cual los poderes del estado costero se han extendido un poco a costa de la jurisdicción del estado de bandera. Este nuevo régimen se basa en conceptos que ya han efectuado ampliamente, la práctica de la Convención conducirá a la armonización del régimen. Esto es especialmente cierto para la amplitud del mar territorial que la Convención de 1982 fija a un máximo de doce millas. En esta área el estado costero tiene soberanía. Sin embargo, los barcos que navegan por aguas territoriales gozan del derecho de paso. Este concepto que ya se encontraba incorporado en la Convención de 1958 sobre la territorialidad marítima y la zona contigua ha sido clarificada y elaborada por la ley de la Convención del mar. El artículo 19 dispone que el paso es libre en tanto no sea perjudicial a la paz, al buen orden o la seguridad del estado costero. El párrafo 2 resume la actividad que se debe considerar como perjudicial en ese respecto. El artículo dispone que el estado costero pueda tomar las medidas necesarias en este mar territorial para evitar el paso que no sea libre.

Más importante, el artículo 21 agrega propósitos respecto de los cuales el estado costero puede adoptar leyes y regulaciones relativas al paso libre a través del mar territorial. Estas leyes y regulaciones incluyen seguridad de navegación y la regulación del tráfico marítimo como la protección de ayudas para la navegación y otras facilidades o instalaciones. Además el artículo 22 dispone el poder del estado costero para establecer pistas marítimas y esquemas de separación de tráfico. De acuerdo con el párrafo 21, en particular barcos tanque, barcos de propulsión nuclear y barcos que transportes

substancias nucleares u otros materiales inherentemente peligrosos o nocivos se puede requerir a confinar su paso a estas pistas marítimas. Como consecuencia de la extensión de la amplitud del mar territorial un número de estrechos internacionales usados para la navegación que eran solamente parte de alta mar, ahora han caído bajo la soberanía de uno o más estados. Para garantizar la navegación a través de estos estrechos, el concepto de paso de tránsito ha sido elaborado. En principio el estado costero tiene los mismos poderes respecto de los barcos en paso de tránsito en lo referente a los barcos con paso libre. Sin embargo, el paso de tránsito puede no ser suspendido, el nuevo régimen para la navegación se evidencia también por el concepto de pistas marítimas de archipiélago para paso (Artículo 52 y siguientes). Asimismo este paso a través de aguas que se encuentran ahora bajo la soberanía del estado de archipiélago pero se consideraban antes parte de alta mar y no se podrá suspender. Fuera del mar territorial, las aguas de archipiélago y los estrechos internacionales el estado de bandera tiene jurisdicción casi exclusiva sobre su barco tan como se evidencia por el artículo 94. Se puede destacar que sin considerar los procedimientos disciplinarios o penales contra personas involucradas en colisiones y otros incidentes de navegación, el artículo 97 dispone la jurisdicción concurrente para el estado de bandera y el estado del cual tal persona sea un nacional.

3) DISPOSICIONES MISCELANEAS

A) DEMORA INDEBIDA

Bajo el artículo 4 a 6 se deben hacer los esfuerzos posibles para evitar una detención indebida. Cuando la inspección de un barco ocasiona una

demora o cuando un barco es detenido, el propietario deberá tener el derecho de ser compensado por cualquier pérdida o daño causado.

B) ACCIDENTES

El artículo 12 dispone que cada parte contratante se ocupa de conducir la investigación de cualquier accidente que haya producido un efecto dañino mayor al ambiente marino, y cada parte está obligada también a informar a la O.M.I. acerca de los hallazgos de tales investigaciones cuando juzgue que tal información pueda ayudar a determinar qué cambios en la Convención puedan ser deseables

C) FACILIDADES DE RECEPCION

Bajo los respectivos anexos de la Convención las partes aceptan una obligación general para asegurar que la disposición y el mantenimiento de facilidades de recepción adecuadas se mantengan para la descarga de sustancias químicas, drenaje y basura que origine el barco.

Ciertas obligaciones adicionales se aplican a las partes con respecto a áreas especiales tal como se designan en la Convención respecto a la contaminación por petróleo, por ejemplo el anexo I de la Convención requiere que los gobiernos de las partes cuyas líneas costeras limiten con el Mar Mediterráneo, el Mar Negro o el Mar Báltico aseguren que no más tarde del 1 de enero de 1977 se encuentren dispuestas facilidades de recepción en todas las terminales de carga de petróleo así como puertos de reparación y el tratamiento de todo el lastre sucio, y el agua de lavado de los tanques así como otras mezclas aceitosas o residuos de los barcos. La O.M.I. ha

preparado unos lineamientos para asegurar la disposición y el mantenimiento de facilidades de recepción adecuadas en los puertos. Estos lineamientos consisten de cuatro partes:

PARTE I (Petróleo)

PARTE II (Substancias nocivas líquidas)

PARTE III (Drenaje)

PARTE IV (Basura)

La O.M.I. ha expedido asimismo una publicación titulada “Facilidades en Puertos para la Recepción de Desperdicios Aceitosos” con una información notable.

D) ANEXOS

- a) Prevención de contaminación por petróleo.
- b) Control de contaminación por substancias nocivas líquidas.
- c) Prevención de contaminación por substancias dañinas portadas en envases.
- d) Prevención de contaminación por drenaje de basura.

E) CONVENCION INTERNACIONAL REFERENTE A LA INTERVENCION EN ALTA MAR EN CASO DE ACCIDENTES POR CONTAMINACION

1) ALCANCE

La Convención de intervención confiere poder al estado costero para intervenir en el caso de accidente de contaminación en alta mar que amenace con dañar su línea costera o intereses relacionados. Aunque las provisiones de

los estándares aceptables para la construcción y el equipamiento de barcos o para su inspección y certificación son importantes para salvaguardar la seguridad marítima, no podrán lograr sus objetivos por sí mismas. El elemento más crucial en lo referente a la seguridad marítima es el elemento humano. Un barco es tan bueno solamente como lo sean las personas que lo tripulan. Con la continuación del desarrollo tecnológico, en el transporte marítimo el factor humano ha adquirido una gran importancia sin importar qué tan sofisticado pueda ser el equipo en los barcos modernos. La seguridad de los barcos depende en último término de las tripulaciones y su capacidad y dedicación profesionales. El transporte marítimo en estos tiempos de automatización, observación con radar e instrumentos para la prevención de colisiones es una profesión altamente especializada. Es por lo tanto obvio que el entrenamiento del personal marítimo reciba una alta prioridad. Reconociendo esto la comunidad internacional adoptó en 1978 la Convención internacional sobre estándares de entrenamiento. La certificación y la manutención de vigilancia para navegantes marinos en una conferencia realizada por la O.M.I. La Convención entró en vigencia en abril de 1984, y establece los requerimientos mínimos para entrenamiento, calificaciones y servicios marítimos a los capitanes, oficiales de cubierta, oficiales de ingeniería, oficiales de radio y ciertas categorías de calificación que se tienen que cumplir antes de que los gobiernos expidan certificados de competencia bajo la Convención. La Convención asimismo establece los principios de vigilancia en cubierta y cuartos de máquinas, consta de 17 artículos y un anexo formando un total de 23 resoluciones adoptadas también por la conferencia, pero son obligatorias sobre partidos de estado a la Convención. De hecho, muchas de las naciones más establecidas marítimamente han desarrollado sus propios estándares más altos de entrenamiento, certificación y manutención de vigilancia que con frecuencia exceden a los establecidos en la convención, establece por primera

vez regulaciones mínimas básicas que pueden ser aceptadas por todas las naciones marítimas. La tripulación no solamente debe ser calificada y suficiente en número, la vida y el trabajo en el mar debe ser apoyada por amenidades y debe evitarse un esfuerzo excesivo de los tripulantes en la forma de demasiado tiempo extra, o de otra manera se mermará la eficiencia y se debe evitar por lo tanto. Consecuentemente, es aconsejable establecer regulaciones sobre las horas de trabajo de los marineros y sobre las condiciones de vida y trabajo a bordo del barco. Muchos de estos puntos se encuentran cubiertos por la Convención y sus recomendaciones. Con el objeto de asegurar una base firme para el funcionamiento de los elementos de la tripulación a bordo debe existir claridad acerca de los derechos y las obligaciones de los propietarios de barcos y los marineros. Por lo tanto, los términos y las condiciones de empleo se deben regular también. La Convención contiene provisiones básicas en esta área que se encuentran contenidas en la Convención de lo concerniente a las vacaciones anuales. Las últimas tres convenciones se encuentran también cubiertas por la Convención. El requerimiento de nacionalidad para capitán, oficiales y tripulación pueden variar de país a país. En general los países que desean mantener un enlace actualizado con los barcos bajo su bandera requieren que el capitán, todos los oficiales y por lo menos una parte de la tripulación sean nacionales. Este requerimiento puede existir por diferentes razones tales como la necesidad de proporcionar oportunidades de empleo a nacionales o la lealtad de la tripulación en el evento de emergencias nacionales. Se debe destacar que en el texto concluido en la conferencia sobre las condiciones de registro de barcos, la tripulación de barcos con nacionales se considera un elemento importante para asegurar el enlace entre el estado de bandera y el barco. La tripulación de barcos con nacionales se considera un elemento importante para asegurar el enlace entre el estado de bandera y el barco. Pero hasta el punto

en que personal debidamente calificado y experimentado no se encuentre disponible, puede volverse necesario emplear extranjeros, nacionales en una base individual. Además los países pueden permitir el empleo de extranjeros en un barco registrado en sus territorios con el objeto de atraer barcos de propiedad extranjera a su registro. El papel del capitán ha sido dividido y limitado por los avances recientes en la tecnología reduciendo su papel del que toma las decisiones a bordo del barco al del administrador. No obstante, el capitán conserva ciertas obligaciones y responsabilidades las cuales lo ponen en una posición especial. En primer lugar, el capitán es responsable de la seguridad de la carga del barco, los pasajeros y la tripulación durante el viaje. En segundo lugar, cuando en el extranjero el capitán es representante del propietario del barco, el propietario de la carga y otros intereses privados. Finalmente el capitán realiza un número de funciones oficiales a nombre del estado de bandera. Los ejemplos de esto son la obligación de llevar a efecto medidas disciplinarias y acciones contra desobediencia o comportamiento criminal a bordo. En consecuencia resulta importante dedicar especial atención al papel del capitán. El nombramiento de capitán puede requerir no solamente la posesión de los certificados necesarios de competencia sino también una experiencia práctica adicional en el mar que haya de visitar durante el curso de su nombramiento así como las diversas convenciones y disposiciones que se refieren a alta mar. Además tiene que estar consciente de las convenciones que se refieran a la seguridad de su barco, su tripulación y su carga así como la capacidad y las especificaciones técnicas, la maquinaria, con respecto a su barco. Internacionalmente, los capitanes de diferentes países pueden tener diferentes calificaciones, estándares, capacidades. Esto llevó a la adopción de la Convención de No. 53 de la O.L.I. en Ginebra el 6 de octubre de 1936, la cual dispone que ninguna persona debe ser empleada en la capacidad de capitán a menos que cuente con el certificado aplicable de competencia

expedido o aprobado por el estado de bandera. Recientemente, la Convención del S.I.C.W. los requerimientos existentes en varios países a través de la especificación de estándares mínimos que han de ser alcanzados con el objeto de calificar para un certificado de capitán. La disciplina es la conducta necesaria para asegurar la operación eficiente y sin problemas de los asuntos del barco tanto bajo condiciones normales como bajo situaciones de emergencia. Esto es esencial para salvaguardar el barco, los bienes y las vidas de las personas que se encuentran a bordo. Esto contribuye también a una navegación segura. Se pueden discernir tres elementos. En primer lugar existe la obligación de realizar todas aquellas tareas en beneficio de alguna persona que se encuentre a bordo del barco (por ejemplo, como miembro de la tripulación, pasajero, etc.). En segundo lugar, existe una obligación de abstenerse de actos inconsistentes con el estatus o aquellos que puedan constituir una ofensa criminal. Finalmente, las órdenes del capitán y las instrucciones proporcionadas, siempre y cuando sean razonables y se hayan tomado en cuenta las circunstancias y se haya tenido en debida cuenta el estatus de una persona, deberán ser obedecidas. El corolario a esto es que el poder del capitán es proporcional a la atención disciplinaria en el evento de desobediencia o actos criminales que se puedan iniciar en el mar y si es necesario darles seguimiento en tierra. Tal como se ha indicado anteriormente la Convención establece estándares mínimos para el entrenamiento, la certificación y la vigilancia de marineros. De conformidad con el artículo I, las partes estatales tienen que llevar a cabo todos los pasos necesarios para asegurar que los marineros sean calificados y aptos para sus funciones, así como la seguridad de las vidas y los bienes en el mar y la protección del ambiente marino. El artículo III, dispone que la Convención se aplique a todos los barcos con la excepción de los barcos de guerra y barcos de auxilio naval, barcos propiedad del gobierno y barcos de pesca, servicio no comercial, yates

de vacaciones y embarcaciones primitivas de madera. Además, asimismo, los barcos empleados solamente en viajes costeros cercanos se encuentran exentos de un número de provisiones. La Convención define estos viajes como en la vecindad de una parte tal como se define por dicha parte. De esta manera, se deja a cada estado individual especificar cuáles de sus barcos caen en esta categoría, la regulación 113 de la Convención internacional sobre los estándares de entrenamiento y vigilancia define los principios que gobiernan estos viajes. El principio básico de la Convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia, valga la redundancia, es el de que los marinos deben de estar entrenados adecuadamente y en consecuencia estar debidamente certificados; de esta manera el artículo VI dispone que los certificado se expidan a los oficiales principales con calificaciones que satisfagan los estándares especificados en el anexo a la Convención, los requerimientos mínimos para la certificación, y los lineamientos a ser empleados para examinar los candidatos. Además, contiene los principios básicos para garantizar la observancia de una vigilancia segura a bordo de los barcos. Finalmente, el anexo establece provisiones para la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los marinos certificados. Los certificados necesitan ser endosados por la administración que los expide en la forma que se establece en la regulación 112 del anexo a la Convención; este anexo establece requerimientos mínimos obligatorios para certificación y lineamientos a utilizarse para examinar candidatos. Además contiene principios básicos para la observancia de una vigilancia segura a bordo de los barcos. Finalmente, el anexo establece provisiones para la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los marinos certificados. Por lo demás, la resolución 21 adoptada en la conferencia para estándares mínimos para el entrenamiento, la certificación y la vigilancia, invita a la O.M.I. ha desarrollar una forma y un título estandarizados para un

certificado internacional de competencia. Sin embargo, de acuerdo con el artículo VII, los certificados que hayan sido previamente expedidos por una parte estatal a la Convención permanecen válidos mientras exista un período transicional de cinco años para que estos certificados se expidan para candidatos que hayan iniciado su servicio en el mar antes de la entrada en vigencia de la Convención para el estado referido, en adición a la permanencia por un período de dos años siguiendo a la entrada en vigencia de la Convención para ese estado, expedir un certificado de servicio a marineros que hayan servido satisfactoriamente en la capacidad concerniente durante un período apropiado. La descripción de la C.L.C., concierne a la Convención tal como se enmendó por los Protocolos de 1976 y 1984. Tal como se indica, solamente un vistazo general de la C.L.C, está contenido en el capítulo 15.

De acuerdo con el artículo II la Convención se aplica a daños por contaminación causados en el territorio de un estado contratante incluyendo el mar territorial. A esto el Protocolo de 1984 agrega la zona económica exclusiva. Además la C.L.C. aplica medidas preventivas para minimizar los daños por contaminación. Una administración puede adoptar arreglos alternos de educación y entrenamiento incluyendo los que se refieren a los servicios de seguridad y organización a bordo de los barcos, que se adaptan a los desarrollos técnicos y a tipos especiales de barcos y actividades. Esto tiene la intención de proporcionar flexibilidad de tal manera que no se excluyan medidas alternativas efectivas de entrenamiento. Sin embargo, el nivel de servicio marino y de manejo navegacional y técnico del barco debe ser tal que el grado de seguridad en el mar y de prevención de contaminación sea por lo menos equivalente a los requerimientos de la Convención. Los arreglos equivalentes se deben reportar al Secretario General de la O.M.I. quien hará circular los particulares a todos los estados concernientes. Similarmente a las

Convenciones de líneas de carga la Convención sobre estándares de entrenamiento y vigilancia se basa en la jurisdicción del estado de bandera. Además, se apoya en la jurisdicción estatal portuaria para asegurar su cumplimiento apropiado y eficiente. La Convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia confiere poderes importantes al estado con respecto a todos los barcos sin importar sus banderas, los cuales lleguen a un puerto o terminal marítima dentro de la jurisdicción de ese estado. Los barcos mientras se encuentran en el puerto de un estado para el cual la Convención haya entrado en vigencia, se encuentran sujetos a control por parte de los oficiales debidamente autorizados, cuando los residuos del portazgo de petróleo a granel se encuentran a bordo esto excluye generalmente los barcos de carga y los portadores a granel que no transportan petróleo.

A) PROVISIONES SUBSTANTIVAS

El principio básico de la C.L.C., es el de que los propietarios de barcos son estrictamente responsables por daños ocasionados por la contaminación de petróleo que haya escapado de sus barcos tanques. Existen unas pocas excepciones limitadas a esta responsabilidad. La Convención asimismo, establece que los barcos tienen el derecho a compensación si indebidamente son detenidos o demorados. La Convención incorpora el principio importante de que los barcos que no son de partes no reciban un tratamiento favorable que es dado a los barcos de partes estatales. Un principio similar se encuentra contenido en solas. Además, es una de las Convenciones cubiertas por el memorándum de comprensión y control estatal. El anexo que contiene las provisiones técnicas de la Convención se encuentra dividido en tres capítulos principales que están dedicados a requerimientos especiales para barcos

tanque y la proficiencia de las embarcaciones de seguridad. el capítulo sobre el departamento de cubierta delinea principios básicos para ser observados al mantener una vigilancia navegacional. Además establece requerimientos mínimos obligatorios para la certificación de capitanes, oficiales principales y oficiales a cargo de vigilancias navegacionales y capitanes de barcos de menos de 200 toneladas, y para calificaciones que forman parte de la vigilancia navegacional. También incluye las regulaciones designadas para asegurar la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los capitanes y oficiales de cubierta. Las regulaciones se ocupan de detalles en varios anexos. El anexo para la regulación 12 por ejemplo, establece un programa de estudio diseñado para la examinación de candidatos para certificación de como capitán u oficial en jefe en barcos de 200 toneladas o más. Cubre temas tales como la determinación de navegación y posición, vigilancia, equipo de radar, brújulas (magnéticas y giroscópicas) meteorología y oceanografía, maniobras de barcos, manejo, estabilidad de barco, determinación de posición, construcción y control de daños, plantas de fuerza de barcos, manejo y almacenaje de carga, prevención de incendios y equipo para combate de incendios, procedimientos de emergencia, atención médica, ley marítima, administración de personal y responsabilidades de entrenamiento, salvación vidas, búsqueda y rescate y métodos para mostrar proficiencia. La estructura del capítulo acerca del departamento de máquinas es casi idéntico. Establece principios básicos a ser observados al mantener la vigilancia de las máquinas, incluye requerimientos obligatorios mínimos para certificación de jefe y segundo oficial de máquinas de barcos con máquinas de propulsión principales de una cierta potencia. Los requerimientos mínimos obligatorios han sido establecidos para la certificación de oficiales de máquinas a cargo de una vigilancia o de la tripulación de un cuarto de máquinas o el maquinista designado en un cuarto de máquinas periódicamente sin

tripulación. Otra regulación está diseñada para asegurar la proficiencia continuada y la actualización del conocimiento de los oficiales de las máquinas. Los requerimientos mínimos obligatorios para calificaciones que forman parte de una vigilancia de cuarto de máquinas, se han también establecido. La primera regulación del capítulo acerca del departamento de radio trata de la vigilancia y el mantenimiento del radio. el capítulo se ocupa además de establecer requerimientos mínimos obligatorios para la certificación de oficiales de radio y los operadores de radio, garantizando que los requerimientos continúen en su proficiencia y actualización de conocimiento se establezcan también. El capítulo referente a los barcos tanque se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios para el entrenamiento y la calificación de capitanes, oficiales y la calificación de barcos tanque petroleros, asimismo incluye las calificaciones de los barcos tanque de productos químicos y gas licuado. Las regulaciones en este capítulo están reforzadas por tres resoluciones que tratan del entrenamiento y las calificaciones de oficiales y tripulación de estos barcos. Las regulaciones en este capítulo están reforzadas por tres resoluciones que tratan del entrenamiento y las calificaciones de oficiales y tripulación de estos barcos. Las soluciones establecen en mayor detalle el tipo de conocimiento que se requiere de los oficiales y las tripulaciones. El capítulo acerca de las embarcaciones de salvamento se ocupa de los requerimientos mínimos obligatorios que gobiernan el asunto de la proficiencia y la certificación de las embarcaciones de salvamento y está reforzada por una resolución que recomienda el entrenamiento de los marineros en las técnicas de supervivencia personal. Cincuenta y cinco convenciones y recomendaciones laborales internacionales, han sido adoptadas por la Conferencia laboral internacional y sus nueve sesiones marítimas entre 1920 y 1976. Estas convenciones y recomendaciones cuando se consideran juntas constituyen un conjunto comprensivo de estándares que

se denominan el código internacional de marineros, mientras que las convenciones si se ratifican se vuelven obligatorias sobre los estados. Las recomendaciones no crean ningún tipo de obligaciones internacionales pero proporcionan guías para los gobiernos en la formulación de sus políticas. Los países en desarrollo en Asia han ratificado solamente un número limitado de Convenciones de la O.L.I., principalmente debido a problemas relacionados a las condiciones socioeconómicas y en algunos casos por razones de procedimientos técnicos. No obstante, algunos países han aceptado los principios incorporados en varias de estas convenciones y han adoptado medidas para asegurar el cumplimiento substancial con sus provisiones consistentes con las condiciones socioeconómicas nacionales. Un listado completo de las convenciones y recomendaciones marítimas se presenta en el anexo I de la Convención. La Convención se aplica a todos los barcos que viajan en el mar, ya sea de propiedad pública o privada, que se ocupen del transporte de carga o de pasajeros o para propósitos comerciales. Se aplica también a los remolcadores que salgan al mar y se deja a las leyes o regulaciones nacionales el determinar cuándo los barcos han de ser considerados con capacidad marítima para los propósitos de la Convención. El Protocolo de 1984 introduce una responsabilidad mínima de 3 millones SDR 15 45 millones de francos oro.

78) CERTIFICADO

Con el objeto de cubrir su responsabilidad, el propietario debe mantener un aseguramiento adecuado u otra seguridad financiera. Como evidencia de ello, debe recibir la expedición de un certificado por parte de las autoridades competentes del estado de bandera, éste debe ser portado a bordo. En principio la obligación de mantener seguros solamente se aplica a

barcos en viajes en los que lleven 2000 toneladas o más de petróleo a granel como carga registrada en un estado contratantes. La decisión referente a qué barcos se encuentran cubiertos por este párrafo se debe tomar por parte de la autoridad competente de cada país de acuerdo con la organización más representativa de propietarios de barcos y marineros. Tal como lo indica el título, la Convención prescribe un conjunto de estándares que se consideran como un mínimo a ser observado en la navegación marítima, y se establecen en el apéndice de la Convención y cubre los certificados de examen médico, de edad mínima, de competencia, artículos sobre acuerdos, enfermedades y heridas, beneficios y arreglos de vivienda abordo de los barcos, prevención de accidentes y reparaciones. Se hace asimismo referencia a las Convenciones sobre la libertad de asociación y acuerdos colectivos. Bajo el artículo, un estado ratificante se compromete a hacer efectivas las provisiones que haya ratificado y la misma obligación es válida para las Convenciones listadas en el apéndice en que cualquiera de ellas haya sido ratificada, valga la redundancia, por el país miembro referente. En tanto el miembro no se encuentre comprometido por ratificaciones de la Convención establece obligación para el miembro concernido para satisfacer sus leyes relevantes y sus regulaciones substancialmente equivalentes a los requerimientos de la Convención, valga la redundancia, mencionados en el anexo. Esto resultaría del artículo 7 parte II que requiere que los estados contratantes hagan la entrada de cualquier barco en sus puertos o terminales fuera de la costa condicionales a la existencia de los seguros.

A) MECANISMOS DE CONTROL

Los certificados expedidos por los estados contratantes deben ser aceptados por otros estados valga la redundancia para el propósito de la

convención. Un estado contratante no debe permitir que un barco bajo su bandera navegue sin el certificado requerido. Además, como resultado del artículo 7 parte 11 los barcos extranjeros que no porten el certificado requerido, pueden ser detenidos en un puerto o en una terminal exterior de un estado contratante. Para satisfacer que las medidas para el control efectivo de otras condiciones a bordo de barcos, de empleo y arreglos de vivienda que no haya habido jurisdicción efectiva se ha arreglado, entre los propietarios de barcos organizaciones constituidas de conformidad con las provisiones substantivas de la Convención sobre la libertad de asociación y protección del derecho, a organizar convenciones y el derecho a organizar y establecer acuerdos colectivos. Para asegurar que existan los procedimientos adecuados para el reclutamiento y el entrenamiento, de marineros el apéndice mencionado anteriormente lista un número de convenciones que se refieren las condiciones de vida y de trabajo a bordo, así como a las condiciones de empleo. La Convención enlaza estas áreas con varias convenciones de seguridad existentes disponiendo en el artículo 5 que solamente los estados que hayan ratificado o realizado los pasos para la puesta en vigor de las convenciones puedan volverse partes a la convención. Los gobiernos contratantes tienen que verificar por medio de inspecciones u otras medidas apropiadas que sus barcos cumplan con la legislación nacional así como con las convenciones aplicables de la O.L.I. El artículo 4 dispone que tenga lugar el control portuario de la Convención No. 147; además posibilita a las autoridades del estado portuario las medidas para rectificar Cualesquier condición a bordo que sean claramente perjudiciales a la seguridad y a la salud. El artículo 2(b) anterior dispone que el estado portuario debe llevar a cabo los pasos necesarios para asegurar que existan los procedimientos adecuados para la investigación de quejas concernientes a emplear en su territorio, a marineros en barcos extranjeros y para reportar cualquier queja de este tipo al país de

registro, y a la dirección general la O.L.I. así como las quejas presentadas en conexión con el empleo en su territorio de marinos extranjeros en barcos de la misma índole. La Convención contiene el principio importante de que los barcos que no son de partes no deberán recibir tratamientos favorables que reciben los barcos que son de partes. Las provisiones en términos similares se encuentran en la sección de la Convención internacional sobre estándares de entrenamiento y vigilancia y adicionalmente es una de las convenciones acordadas el memorándum de comprensión y control de estado de parte. En adición a los puntos se interpretan en varios aspectos: Por ejemplo en algunos países ciertas condiciones de trabajo forman parte de los términos de tipo estatutario y condiciones de empleo, además existe una variedad de interrelaciones que se refieren al inciso e) el capitán es responsable para la tripulación adecuada del barco. Por lo demás el es representante del propietario (entre otras cosas) en lo referente a artículos de acuerdos de y puede además representar intereses públicos y privados. Además, el capitán realiza un número de funciones a nombre del estado de bandera. Un ejemplo de ello es la obligación de llevar a cabo acciones contra desobediencia o comportamiento, criminal. Finalmente, el asunto de la disciplina se relaciona con otros asuntos; la disciplina es la conducta necesaria para asegurar la operación eficiente y sin problemas de los asuntos del barco tanto bajo condiciones normales como bajo situaciones de emergencia. Esto es esencial para salvaguardar el barco, los bienes y las vidas de las personas que en se encuentran a bordo ya que esto contribuye también a una navegación segura; la disciplina tiene un significado importante en lo referente a la seguridad y esta estrechamente relacionada con la ruptura de los contratos de empleo, como por ejemplo deserción, negligencia, ausentismo sin permiso. La interrelación entre la disciplina y el papel del capitán se ha indicado anteriormente. Por lo demás, muchos asuntos tienen temas afines fuera del

área de significado. Por ejemplo, El nivel de tripulación y los estándares de certificación, entrenamiento y vigilancia son de importancia en lo referente a la seguridad de la navegación así como de la carga del barco los pasajeros y la tripulación durante el viaje; asimismo, tal como se ha indicado anteriormente. Los requerimientos de nacionalidad para los miembros de la tripulación constituyen un prerrequisito para el registro y los procedimientos concernientes a la investigación inspección y certificación de barcos a respecto de condiciones de trabajo y vivienda a bordo son similares pero no iguales a los procedimientos que se refieren a la seguridad del barco. Finalmente, una parte importante del papel capitán reside en determinar por sus obligación la seguridad de la legislación de la navegación. En vista de estas diferencias e interrelaciones, varias soluciones son posibles y una de ellas consiste en separar los asuntos que se refieren a la ley pública de aquellos que se refieren a la ley privada. Tal como se ha indicado anteriormente, esto puede implicar dividir un asunto. Se debe destacar no obstante, que una división de esta clase no es siempre fácil de efectuar y puede causar que la legislación pierda su transparencia y resulte difícil de implementar. En consecuencia otros métodos de solución se han propuesto en estos lineamientos. Estos métodos involucran la incorporación de los incisos a) a d) y posiblemente c) y f) es un instrumento de ley pública que trata ya sea de la seguridad del barco o en un estatuto separado. El inciso g), los términos y las condiciones del empleo se deben entonces regular por la ley privada por ejemplo el código comercial. La legislación primaria debe en consecuencia contener el marco general, mientras que los detalles de los estándares y de los procedimientos pueden dejarse a la legislación Subsidiaria. Los lineamientos relevantes se basan primordialmente en la Convención sobre estándares de entrenamiento y vigilancia y las diversas convenciones de la O.L.I. especialmente la Convención si ha decidido incluir los asuntos referentes a la tripulación de los referentes a la seguridad de

los barcos en la legislación primaria generalmente se necesitan las provisiones de los lineamientos establecidos para la seguridad. Si se considera necesario se puede insertar una provisión que establezca el porcentaje de oficiales y marineros que puedan ser nacionales o residentes en el estado de que se trate. Si decide incorporar las provisiones sobre condiciones de trabajo y vivienda en un estatuto global que gobierne la seguridad y la tripulación de un barco se necesitarán unas pocas adiciones a las provisiones delineadas. Si se considera una pieza de legislación separada que trate de condiciones de trabajo y vivienda se tienen que diseñar provisiones similares. El artículo VI hace provisión en lo referente al límite de tiempo para acciones contra el fondo similares a las del artículo VIII de la C.L.C. desde la fecha del daño.

B) LEGISLACION SUGERIDA

1) INTRODUCCION

A la luz de los métodos divergentes adoptados por Marpol y la Convención internacional estos lineamientos recomiendan la aplicación de dos estatutos separados. A este respecto la Convención sobre los artículos de acuerdos de los marineros pueden ser de utilidad. Un factor importante a ser considerado será el sistema de ley aplicable al contrato ya que se puede originar incertidumbre si esto no se especifica. Otros asuntos que deben estar claros en el contrato son la duración ilimitada, el período fijo de tiempo, uno o más viajes, salarios y pagos, indemnizaciones y seguro social, derechos a seguridad, fecha en que un marinero debe reportar procedimientos referentes a terminación y los motivos para ello, las obligaciones respecto de enfermedades y accidentes durante el período contractual, repatriación y las obligaciones y los derechos de los marineros si el barco es decomisado o naufraga, en el caso de bancarrota de los propietarios o los arrendatarios. En adición a esta competencia en asuntos de seguridad, navegación y tripulación

la autoridad general de un capitán incluye todos los actos usualmente necesarios para realizar el viaje y para cumplir cualquier contrato de transporte. El capitán se debe considerar como el agente de cualquier acto que pueda caer dentro de la autoridad usual del capitán a menos que la parte con la que se ha establecido el contrato tenga noticia de cualquier limitación a su autoridad. Cuando las circunstancias hacen necesario en los intereses de los propietarios tomar acciones fuera de la realización ordinaria de un viaje y resulta imposible establecer comunicación a tiempo con el propietario, la autoridad del capitán se puede extender a asuntos tales como reparaciones ordinarias, captación de fondos para uso del barco. Es usual que el capitán tenga el poder de firmar conocimientos de embarque tal como se presenten sin perjuicio para el arrendador. Esta cláusula evita que el capitán altere un contrato entre el propietario y el arrendador expidiendo un conocimiento de embarque en términos que difieran de los términos establecidos por el arrendador, pero si esa firma aumenta la responsabilidad del propietario deberá ser indemnizado por el arrendador. El capitán deberá investigar cualquier accidente que ocurra a bordo del barco tan pronto como sea posible y asegurar que toda la evidencia referente al accidente se conserve. El capitán deberá reportar esta evidencia a los propietarios o agentes a la primera oportunidad. Cada defunción que ocurra a bordo se deberá registrar debidamente por el capitán en su bitácora, se debe destacar que el reporte de una defunción que ocurra a bordo del barco es extremadamente importante y es irrelevante si el difunto es un miembro de la tripulación, un polizón o cualquier otra persona a bordo. La defunción se debe reportar o cualquier nacimiento a bordo se debe registrar también en la bitácora del capitán o de alguna otra manera. Todas las formas se deben completar y enviar a las autoridades competentes en el puerto en que suceda el nacimiento o en el próximo puerto de llegada. Si durante el viaje el capitán se llegara a enfermar o tuviera un accidente, será necesario

reemplazarlo. La legislación nacional debe disponer ésto. Usualmente se dispone que el jefe de oficiales tome el mando temporalmente. Se debe proporcionar un nuevo capitán para subir a bordo en el siguiente punto de llegada. Esta competencia se extiende usualmente a incluir violaciones del contrato de empleo tales como la deserción, negligencia a respecto de obligaciones y ausentismo sin licencia. Para infracciones serias que pongan en peligro la seguridad del barco o de las personas. En algunos países se establecen provisiones usualmente para que el marinero acusado pueda apelar al comité basado en tierra contra la pena que le haya sido impuesta. Alternativamente, se puede establecer un código de conducta que contenga una lista de las infracciones y de la disciplina de acción penal a tomar a respecto de estas infracciones junto con los procedimientos detallados para el mantenimiento de disciplina entre la conducta requerida a bordo en casos de emergencia y en situaciones distintas a una emergencia. Sería de utilidad incorporar a los acuerdos de tripulación si el capitán tiene el poder de imponer multas. Los acuerdos con la tripulación deben indicar los propósitos por los cuales las multas se deban emplear. Las multas no deberán beneficiar al propietario del barco ni al capitán. Las investigaciones marítimas se conocen más comúnmente como investigaciones de accidentes de embarcaciones, su propósito principal es el de arrojar luz sobre la causa del accidente para de esta manera evitar accidentes similares en el futuro. Estas investigaciones son básicamente para recabar datos y no son de naturaleza penal. La ley nacional aplicable a la investigación puede diferir de país a país en varios aspectos, el estatus de las juntas de investigación, valga la redundancia, su constitución, poderes y funciones. En algunos países los tribunales administrativos son establecidos los cuales someten sus hallazgos y recomendaciones para la acción apropiada. En otros países éstos funcionan como instancias judiciales y tienen todos los poderes que pueden ser ejercidos por una corte que tenga

jurisdicción criminal y pueden ser ejercidos por una corte que tenga jurisdicción criminal y pueden demandar incluso la presencia de cualquier persona si se considera necesario para los propósitos de una evidencia determinada. El valor evidencial en el procedimiento judicial subsecuente del hallazgo factual de una junta de investigación difiere substancialmente en los diversos países marítimos. Las investigaciones marítimas pueden servir para hacer cumplir las leyes y las regulaciones nacionales de seguridad y pueden suspender o cancelar el certificado de un oficial que se haya encontrado culpable de negligencia o incompetencia, o bien pasar órdenes censurándolo. Cada estado debe considerar los diversos sistemas alternativos disponibles y optar por el más adecuado. Se debe destacar que las provisiones en el artículo 97 de la Convención sobre la ley del mar. El apartado 2 de esta Convención dispone que en los asuntos disciplinarios el estado que haya expedido el certificado a un capitán o el certificado de competencia o licencia deberá ser sólo competente del proceso legal propuesto. el retiro de estos certificados incluso si el poseedor no es un nacional del estado que los haya expedido.

No se ha efectuado hasta ahora un intento de alcanzar una unificación nacional en esta área. Es necesario que un estado establezca su legislación para definir qué es un accidente y para posibilitar las circunstancias en las cuales pueda obtener toda la evidencia disponible. Esto formaría también la base sobre la cual la administración pueda determinar si es que una investigación forma es necesaria. La corte se convoca usualmente cuando la administración tiene razones para creer que un oficial sobre el cual tiene jurisdicción y control es incompetente o incalificado para realizar sus obligaciones debido a mala conducta. Sin embargo, el propósito principal de la corte es el de establecer la causa del accidente.

En las transacciones marítimas las partes involucradas son frecuentemente de diferentes nacionalidades y los lugares en que se realiza el contrato y tendrá vigencia si se encuentran en estado en que existen diferentes leyes. Como resultado de ello, surge el problema de la selección de la ley gobernante. Este problema se soluciona en los sistemas legales codificados estableciendo reglas de ley privada internacional aplicables a responsabilidad de agravio en general o a tipos individuales de contratos. En algunos sistemas legales están provistas reglas a respecto de los contratos marítimos y los agravios marítimos. En los países de ley común el sujeto de papel fundamental siempre llega a un acuerdo rápido entre las partes en selección de ley, es que la propia ley en caso de un contrato, es la del país con el cual el contrato esté más estrechamente conectado. en lo referente a disputas que surjan de contratos posiblemente con la excepción de contratos laborales, la regla general es la de que un contrato es gobernado por la ley seleccionada por las partes, las provisiones estatutarias, si es que las hay, se aplican solamente cuando las partes han acordado hacer una selección de que la ley gobernante ha de ser rápida, cuando las partes específicamente indican esta ley, o implican cuando la intención de las partes, pero sin establecerlo expresamente, se aprecia con suficiente claridad de los elementos del contrato. La libertad de selección no es ilimitada, no obstante, en todas las jurisdicciones. En algunos países, de hecho, se requiere que la ley seleccionada por las partes deba tener alguna conexión con ya sea uno de los elementos subjetivos o uno de los elementos objetivos del contrato. Además, puede ser cuestionable si es que las partes pueden, seleccionando una ley diferente aplicable a respecto de las reglas estatutarias, evitar la aplicación de reglas substantivas obligatorias tales como las de la Convención. De hecho, la selección de una ley que pueda disminuir la responsabilidad del porteador se puede considerar nula en lo referente al artículo 3 regla 8 de la Convención,

con lo cual cualquier cláusula que libere al porteador de responsabilidad o pérdida o daño a los bienes que surja de negligencia del porteador o disminuir esta responsabilidad de otra manera dispuesta en la Convención, deberá ser nula y no tener ningún efecto obtiene tratando reglas substantivas uniformes tal como sean aplicables sobre y por encima de cualquier selección de regla de ley, ya sea estatutaria o contractual, sobre la base de que la selección de reglas de ley operan solamente cuando exista un conflicto entre varias leyes que se puedan aplicar a un contrato determinado, mientras que no existe tal conflicto cuando existe una uniformidad substancial. Los factores de conexión que pueden ser relevantes en la selección de la ley apropiada varían de acuerdo con el tema de la disputa. Cuando la ley aplicable a un contrato no haya sido seleccionada por las partes, varios factores de conexión se pueden tomar en consideración, tales como el sitio principal de operaciones o el domicilio de las partes. El sitio en el cual se hace el contrato se hace el sitio de realización y la nacionalidad del barco. Debido a que las provisiones técnicas de Marpol contenidas en los anexos se encuentran en revisión continua, se deben implementar a través de legislación subsidiaria. En la legislación sugerida se ha empleado el primer método con el objeto de alinear todas las provisiones relevantes para prevención e intervención.

2) MARPOL (PROVISIONES GENERALES)

A) DEFINICIONES

Deben incluir la definición de barcos de Marpol incluyendo entre otras cosas los equipos de perforación. Además el petróleo se debe definir incluyendo aceites negros y blancos (productos refinados). el estatuto debe ser aplicable a barcos que desplieguen la bandera nacional y a los barcos

extranjeros en los puertos o en aguas territoriales. En los requerimientos pertinentes a la propiedad y la oficina matriz del sitio principal de operaciones determina el grado de control que el estado tenga sobre el propietario de los barcos. Algunos estados requieren que el barco sea tripulado total o parcialmente con nacionales, de tal manera que cada estado debe realizar estas medidas para los barcos que navegan con su bandera tal como sea necesario, la bandera con la que el barco navega es el símbolo de su nacionalidad y el término estado de bandera denota su registro y su nacionalidad y los requerimientos concernientes a la concesión a dicho estado de bandera un grado de control sobre esos barcos en el evento de una guerra. Estos requerimientos pueden fomentar las políticas de empleo nacionales. Las reglas para el otorgamiento de nacionalidad no se pueden aplicar uniformemente a todos los barcos. Ciertos barcos tienen que recibir exención o se pueden someter a otras reglas diferentes, cumplen con la longitud mínima o el tonelaje por lo que los estados deben mantener un registro de los barcos que contenga los nombres y los particulares de los barcos que navegan con su bandera excepto aquellos que se encuentra excluidos de las regulaciones generalmente aceptadas por la ley internacional. En ese caso se asegura bajo la ley de costumbre internacional que los barcos para viajes de placer que cumplen con los requerimientos de nacionalidad para la navegación en el mar se sometan inmediatamente. Sin embargo otro estado puede rechazar la aceptación de nacionalidad al barco a menos que sea apoyada por documentos expedidos por el estado de bandera. En muchos estados existen requerimientos separados de nacionalidad para barcos de pesca. Sin embargo esto se origina en la tradición y puede no haber necesidad específica en el actualidad de requerimiento separados en este aspecto referentes al otorgamiento de los derechos de pesca, esto último debe de quedar contenido en la legislación esto último debe quedar contenido en la legislación

económica separada. Si las condiciones que gobiernan la nacionalidad se formulan usualmente como un requerimiento adicional que surge de la necesidad de evitar la doble nacionalidad de los barcos es la proscripción de registro simultáneo en el extranjero. Puede ser necesario excluir ciertas categorías de barcos de registro; un requerimiento adicional puede consistir en que el barco sea inspeccionado y su tonelaje averiguado antes del registro.

79) ARRESTO DE BARCOS

A) INTRODUCCION

A pesar de que el arresto de barcos era un remedio procedural conocido en todos los países marítimos, los propósitos de este remedio variaban. En Inglaterra era un medio de invocar al almirante y la jurisdicción de la corte suprema. Esta jurisdicción valga la redundancia podría ser invocada, estaciones de radar costero con instalaciones de comunicaciones moderna. Un servicio a tráfico de barcos se establece usualmente en áreas con tráfico pesado valga la redundancia tales como cercanías de puertos y estrechos angostos. Con el objeto de tener la capacidad de utilizar el servicio, se podrá requerir que el barco porte equipo especial (por ejemplo el marífono) y tenga que seguir procedimientos de comunicación particulares. Esto puede también involucrar la obligación del jefe de reportar la posición del barco cuando se acerque al área objetivo y los movimientos del barco cuando navegue en el área. Los servicios del tráfico de barcos pueden también incluir instrucciones de tráfico valga la redundancia. Las instrucciones de tráfico se pueden definir como órdenes de una personan autorizada en la costa a un capitán de barco relativas al mismo que está conduciendo para obtener un resultado particular. Estas instrucciones se proporcionan cuando un riesgo especial se presenta por

un barco, o en un área particular debido a un accidente, la densidad del tráfico o mal tiempo. Las instrucciones pueden ser dadas solamente por personas que cuentan con la autorización para este propósito, por ejemplo, por el ministro. Una instrucción de tráfico no debe ser una orden al capitán para que realice una acción específica sino que prescriba el resultado que se haya de obtener a través de las acciones se deja al criterio del capitán las acciones específicas que se hayan de verificar. Después de todo el capitán tiene la autoridad sobre la navegación del barco bajo todas las circunstancias. Cuando un barco se acerca a un puerto y entra en él, el conocimiento de las aguas locales es esencial para evitar accidentes, para este propósito, el capitán de un barco puede contratar los servicios de un piloto. Como una regla, el piloto sirve como el consejero del capitán del barco. En muchos países se han designado áreas en que el pilotaje es obligatorio. Estas áreas de pilotaje obligatorio usualmente cubren accesos a puertos y a los mismos puertos. La designación dependerá de las circunstancias locales por ejemplo la cantidad de tráfico y la accesibilidad del puerto. En principio todos los barcos en el área se encuentran bajo la obligación de tomar un piloto. Sin embargo, se pueden hacer excepciones a oficiales de navegación que tengan suficiente conocimiento de las aguas locales, por ejemplo si su barco entra y sale frecuentemente de un puerto. Este será el caso con el capitán de un transbordador y los capitanes de barcos de pesca pequeños que usualmente regresan al mismo puerto cada día o cada semana. Una autoridad competente se deberá designar para organizar los servicios de pilotaje y para asegurar su disponibilidad. Esta puede ser un agente gubernamental pero en algunos países es una organización privada. Es una regla básica de la ley marítima internacional que el capitán de un barco deberá proporcionar ayuda a personas con dificultades en el mar. Al recibir una señal específica por parte de personas con dificultades en el mar, (barcos, aviones, vehículos de supervivencia, faro aislado) el capitán que tiene la

capacidad de proporcionar asistencia de las personas en problemas. Si ese es el caso tiene que proceder con toda velocidad a la asistencia de las personas en problemas. Si es incapaz de hacerlo, el capitán debe de tratar de entrar en contacto con otros barcos para ayudar a las personas en problemas. De manera similar en el caso de una colisión entre dos barcos es la obligación de los dos capitanes realizar hasta donde sea practicable u necesario preservar el otro barco y las personas a bordo de cualquier peligro causado por las colisiones. Adicionalmente, el capitán deberá identificar su barco e informar al otro capitán de su puerto de destino. La obligación de reportar se encuentra estrechamente relacionada con la obligación de prestar asistencia. En el interés de la seguridad de la navegación es importante que el capitán de un barco envíe información acerca de todos los peligros directos a la navegación que encuentre (por ejemplo situaciones peligrosas, mal tiempo y otras) a todos los barcos en la cercanía y a las más cercanas autoridades costeras. Considerando que la navegación tiene lugar en el mar fuera de los territorios nacionales, diferentes estados tienen jurisdicción del estado de bandera. La jurisdicción del estado costero estaba confinada a las tres millas de mar territorial. La ley del mar del año de 1982 de la Convención marítima incorpora un nuevo régimen para la navegación en el cual los poderes del estado costero se han extendido un poco a costa de la jurisdicción del estado de bandera. Este nuevo régimen se basa en conceptos que ya han efectuados ampliamente, la práctica de la Convención conducirá a la armonización del régimen. Esto es especialmente cierto para la amplitud del mar territorial que la Convención de 1982 fija un máximo de doce millas. En esta área el estado costero tiene soberanía. Sin embargo los barcos que navegan por aguas territoriales gozan del derecho del paso. Este concepto que ya se encontraba incorporado a la Convención de 1958 sobre la territorialidad marítima y la zona contigua ha sido clarificada y elaborada por la ley de la Convención del mar. El

artículo 19 dispone que el paso es libre en tanto no sea perjudicial a la paz, al buen orden o la seguridad del estado costero. El párrafo 2 resume la actividad que se debe considerar como perjudicial en ese respecto. El artículo 25 dispone que el estado costero pueda tomar las medidas necesarias en este mar territorial para evitar el paso que no sea libre. De aquí se sigue que un estado costero pueda adoptar y hacer cumplir legislación para evitar actividades que sean perjudiciales a la paz, al buen orden o la seguridad del estado costero. Más importante, el artículo 21 agrega propósitos a respecto de los cuales el estado costero puede adoptar leyes y regulaciones relativas al paso libre a través del mar territorial. Estas leyes y regulaciones incluyen seguridad de navegación y la regulación del tráfico marítimo como la protección de ayudas para la navegación y otras facilidades o instalaciones. Además el artículo 22 dispone el poder del estado costero para establecer pistas marítimas y esquemas de separación de tráfico. De acuerdo con el párrafo 21; en particular barcos tanque, barcos de propulsión nuclear y barcos que transporten sustancias nucleares u otros materiales inherentemente peligrosos o nocivos se puede requerir a confinar su paso a estas pistas marítimas. Como consecuencia de la extensión de la amplitud del mar territorial un número de estrechos internacionales usados para la navegación que eran solamente parte de alta mar, ahora han caído bajo la soberanía de uno o más estados. Para garantizar la navegación a través de estos estrechos, el concepto de paso de tránsito ha sido elaborado. En principio el estado costero tiene los mismo poderes a respecto de los barcos en paso de tránsito en lo referente a los barcos con el paso libre. Sin embargo, el paso de tránsito puede no ser suspendido, el nuevo régimen para la navegación se evidencia también por el concepto de pistas marítimas de archipiélago para paso (artículo 52 y siguientes). Asimismo este paso a través de aguas que se encuentran ahora bajo la soberanía del estado de archipiélago pero se

consideraban antes parte de alta mar y no se podrá suspender. Fuera del mar territorial, las aguas de archipiélago y los estrechos internacionales el estado de bandera tiene jurisdicción casi exclusiva sobre su barco como se evidencia por el artículo 94. Se puede destacar que sin considerar los procedimientos disciplinarios o penales contra personas involucradas en colisiones y otros incidentes de navegación, el artículo 97 dispone la jurisdicción concurrente para el estado de bandera y el estado del cual tal persona sea un nacional. En 1972 la Organización Marítima Internacional convocó a una conferencia para la revisión de las regulaciones sobre colisiones, al tiempo de la conferencia la Convención Internacional de Regulaciones para evitar las colisiones en el mar se adoptó (COLREG). La Convención entró en vigencia en julio de 1977. A respecto de contratar gobiernos COLREG se aplica a todos los barcos que naveguen bajo su bandera en aguas bajo su jurisdicción que se encuentren en conexión con alta mar y navegables por barcos de navegación marítima. En los años 60 tuvo lugar el incremento en la densidad de tráfico en combinación con la utilización de barcos con mayor tamaño, Aplicando el principio de la separación de tráfico el número de barcos que se encuentran en cursos opuestos o casi opuestos se redujo notablemente y se obtuvo un flujo ordenado de tráfico. Debido a que se han instituido varios cientos de esquemas de separación de tráfico por todo el mundo la instrucción de esquemas en el estrecho de Dover y los estrechos de Malacca y Singapur han conducido a una considerable reducción en el número de colisiones. Con el propósito de asegurar que todos los sistemas de formación de rutas incluyendo los esquemas de separación de tráfico se conformen con los mismos criterios y principios generales, la Resolución 378 de la asamblea de la O.M.I. adoptada de 1977 plantea algunas provisiones generales sobre disposición de rutas de barcos con las cuales los gobiernos puedan cumplir al introducir nuevos sistemas de rutas y al modificar sistemas de rutas existentes. En este contexto

las ayudas a la navegación incluyen boyas, semáforos, luces y rótulos y cualquier otro dispositivo estructural o aparato que se establezca o mantenga principalmente como ayuda a la navegación en el mar. En 1980 la ALAF adoptó en su conferencia sobre Boyas sostenida en Tokio reglas para el único sistema de utilización de boyas, con dos regiones designadas A y S para marcas laterales. El nuevo sistema de boya individual de ALAF será probablemente implementado en 1988. El Comité de Seguridad Marítima de la O.M.I. ha aprobado la invalidación del Acuerdo de Copenhague debido a las diferencias considerables entre las marcas laterales en las regiones A y B. El comité enfatizó la importancia de realizar una armonización en la disposición de boyas, los colores de superficie, el cálculo de la intensidad de las luces así como la disponibilidad y la confiabilidad de las ayudas a la navegación con un propósito para hacer recomendaciones apropiadas. En vista de la posible necesidad de armonizar reglas diferentes al mar con aquellas que gobiernan el uso de las aguas se llama la atención a dos recomendaciones del Comité de transporte del Comité Económico para Europa (C.E.E.). En 1992 el C.E.E. adoptó una recomendación sobre el uso de signos en aguas interiores tales como rótulos, boyas y señales luminosas, así como señales de tráfico y semáforos. En 1962 se adoptó una recomendación que contiene el código para vías acuáticas interiores. Entre otras cosas el código contiene reglas sobre el uso de señales. Además contiene reglas de una naturaleza más general, la obligación de cumplir con las instrucciones de tráfico de la autoridad competente. Juntas estas dos recomendaciones constituyen un régimen uniforme con respecto a los signos que han de usar así como las reglas para la regulación de tráfico en las vías acuáticas interiores europeas, desde su adopción las recomendaciones se han enmendado en varias ocasiones. Las provisiones del capítulo U son de una naturaleza variable. Existe un número de provisiones o asuntos generales regulados con mayor detalle en otras

convenciones. Por ejemplo la regulación 13 dispone que los gobiernos contratantes se ocupe de mantener y adoptar medidas para asegurar que todos los barcos sean tripulados de manera suficiente y eficiente. La tripulación de los barcos ha sido cubierta desde entonces por la Convención de 1978 sobre estándares de entrenamiento, certificación y vigilancia. Ver más adelante sobre tripulación. Otro ejemplo es la regulación 15 la cual dispone un servicio de búsqueda y rescate marítimo adecuados que se adoptó y la cual detalla las materias organizativas involucradas. Otras provisiones de una naturaleza general incluyen la regulación 14. Esta requiere que los gobiernos contratantes se ocupen de arreglar el establecimiento y el mantenimiento de la ayuda a la navegación de tal clase como en su opinión el volumen del tráfico y justifique el grado de riesgo requerido, la información referente a esta ayuda se hará disponible a todos los concernientes. Adicionalmente, existe un número de provisiones las cuales contienen una cantidad adicional de reglas definidas sobre tópicos específicos de navegación, los cuales incluyen el uso de la información requerida en las regulaciones números 2 y 3 de los mensajes de peligro y la provisión sobre servicios tecnológicos. Esto requiere que los gobiernos contratantes se ocupen de arreglar el establecimiento y el mantenimiento de tales ayudas a la navegación como sean en su opinión el volumen del tráfico y se justifique el grado de riesgo requerido, la información referente a esta ayuda se hará disponible a todos aquellos a quienes concierna. Adicionalmente, existe un número de provisiones que contienen más reglas definidas sobre tópicos específicos de navegación, las cuales incluyen el uso de la información requerida en los mensajes de peligro y la provisión sobre servicios meteorológicos las provisiones administración y costo del servicio de patrullaje obligaciones y procedimientos referentes a los mensajes de dificultades en alta mar y el uso de señales salvavidas. Finalmente el capítulo U contiene provisiones que se refieren al equipamiento

a bordo de los barcos. Entre ellas existe los requerimientos de tener a bordo lámparas de señalización, equipo de navegación portátil (por ejemplo radar), escalas y elevadores mecánicos y asimismo publicaciones náuticas como por ejemplo mapas actualizados y el código internacional de señales. Tal como se ha indicado en lo anterior, un servicio de tráfico de barcos puede estar incluido para mejorar la seguridad y la eficiencia del tráfico y la protección del ambiente marino. Puede variar de radar , comunicación e información a administración extensiva de tráfico en un anexo particular. En 1983 la A.I.A.F. y la A.I.P.B. (Asociación Internacional de Puertos y Bahías) produjo lineamientos recomendados para servicios de tráfico de barcos. Los lineamientos han sido revisados por el Comité de Seguridad de la Navegación de la O.M.I. Las recomendaciones sobre servicios de tráfico de barcos que reflejan los puntos de vista del Comité se han adoptado por la Asamblea General de la O.M.I. en Noviembre de 1985. Los lineamientos pretenden armonizar los servicios de tráfico de barcos por todo el mundo. La sección 1 del Capítulo 1 explica los procedimientos a utilizar en los servicios de tráfico de barcos tanto por el capitán como por la autoridad competente que opere los servicios de tráfico de barcos. El capítulo 2 proporciona una guía para planear un servicio de tráfico de barcos. Varias convenciones marítima internacionales han otorgado gran importancia a la prestación de asistencia a personas en situaciones problemáticas y al establecimiento por parte de los estados costeros de arreglos adecuados y efectivos para la vigilancia costera y para servicios de búsqueda y rescate. Esto se encuentra explicado con mayor claridad en solas. Bajo la regulación 10 del capítulo V del anexo el capitán de un barco en alta mar, al recibir una señal de cualquier fuente acerca de que un barco o aeroplano o embarcación de supervivencia del mismo se encuentra en situación difícil, deberá proceder con toda la velocidad a la ayuda de la persona en problemas. La O.M.I. patrocinó exitosamente la adopción en 1979

de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimos que han entrado en funciones en 1985, Las provisiones técnicas de la Convención BYR se encuentran contenidas en un anexo que consiste en seis capítulos que tratan entre otras cosas de asuntos tales como el establecimiento de centros y arreglos de coordinación de rescate para las provisiones y la coordinación de servicios de búsqueda y rescate, la cooperación entre estados, medidas preparatorias, procedimientos operativos y sistema de reportaje de barcos , para aquellos que durante emergencias en el mar puedan requerir asistencia de otros que puedan ser capaces de proporcionar dicha asistencia ellos mismo. En particular se designa para ayudar al capitán de un barco que pudiera ser llamado a conducir operaciones de búsqueda y rescate para personas en situaciones problemáticas. El M.B.R.O.M.I. proporciona lineamientos para una política común de búsqueda y rescate para instar a todos los estados costeros a desarrollar sus organizaciones a lo largo de lineamientos similares y capacitar a estados adyacentes para cooperar y proporcionar asistencia mutua. Se ha sentido durante largo tiempo que un sistema de comunicación por satélite puede contribuir a la seguridad, puede proporcionar un medio confiable para los barcos navegantes en los problemas y emergencias y puede mejorar los medios para reportar su posición. Adicionalmente hace posible la expansión de la transmisión de la información que facilite la operación de los barcos. El nuevo sistema de satélites para utilización marítima deberá proporcionar una comunicación rápida, confiable y de alta calidad en cualquier momento del día y de la noche. Hará posible asimismo que los barcos reciban y envíen mensajes referentes a situaciones difíciles de una manera automática, Además, hace posible que la información sobre navegación y la información meteorológica se reciben directamente para propósitos prácticos. O.I.S.M. ha publicado procedimientos operativos para estación terrestre provisionales que contienen entre otras cosas instrucciones

de llamada de barco a costa para llamadas de emergencia y seguridad en el sistema. En vista de la estrecha relación entre los objetivos principales de la regulación sobre la navegación se puede considerar deseable incorporar toda legislación relevante primaria en un estatuto. Este se refiere a la legislación institucional y la legislación de la conducta de los barcos. Esta solución podría facilitar el balance de los tres objetivos, la seguridad y la eficiencia del tráfico de barcos, la protección de la vías acuáticas y la prevención de daños. Las reglas más técnicas podrían quedar cubiertas en legislación subsidiaria. Además, puede ser una manera eficiente de diseñar la legislación debido a que existirá un conjunto de provisiones para definiciones, alcance, cumplimiento y sanciones. Por otra parte, se reconoce que en vista de los grados variables de complejidad de los temas a ser cubiertos puede ser preferible regular sin demora debidas a los asuntos más complejos por razones de eficiencia interna. La legislación sugerida que se bosqueja adelante considera un solo estatuto en el cual los elementos constitutivos se puedan discernir claramente. Esto facilita la separación de los asuntos si esto se desea. El número de reglas de la ley internacional sobre el tema de navegación se limita en comparación con los tema relacionados tales como seguridad, tripulación y contaminación, Por lo tanto, con el objeto de proporcionar un bosquejo comprensivo de la legislación sugerida, el número de las provisiones substantivas indicadas adelante se han derivado de la práctica de los estados. Se reconoce que estas provisiones pueden reflejar opciones de política particulares de los estados involucrados que no son necesariamente obligatorias.

B) REGULACION

- 1) Lista de reivindicaciones respecto de las cuales el arresto de un barco es permisible,
- 2) Barcos que puedan ser propiedad de estados excesivamente afectados a un servicio público no comercial.
- 3) Si el arresto del barco respecto del cual la reivindicación marítima se originó es permisible incluso si el barco es propiedad de la persona no responsable por la reivindicación, valga la redundancia.
- 4) Prueba de reivindicación requerida para obtener el arresto prima facie de evidencia.
- 5) Autoridad competente la corte del lugar en que el barco se encuentra en ese momento.
- 6) Como se tiene que hacer la aplicación la forma del documento firmados y otros requeridos.
- 7) Si el arresto se puede otorgar en parte o sin la advertencia al propietario de presentarse a una audiencia antes de que se expida la orden de arresto.
- 8) Como el arresto se ejecuta por el oficial de la corte.
- 9) En cuya custodia se pone el barco después del arresto.

80) VENTA REFORZADA

El propósito de una venta forzada es el de satisfacer a los acreedores del barco y en ocasiones también a los acreedores valga la redundancia personas diferentes del propietario cuando sus reivindicaciones están aseguradas por un gravamen marítimo o una hipoteca. La seguridad puede surgir por operación de ley o por la voluntad de las partes. Los gravámenes generales se originan usualmente por la operación de ley inglesa del gravamen sobre las cargas e inversamente existen hipotecas que son creadas por la operación de ley como la hipoteca del vendedor por la porción no pagada del precio de venta, o las hipotecas judiciales que se pueden registrar por el demandante exitoso con respecto al juicio que haya tenido contra el demandado. En la ley marítima, no obstante, las seguridades sobre barcos se distinguen claramente con respecto a su fuente, ya que los gravámenes marítimos y de posesión sobre barcos se originan solamente por acción abierta mientras que las hipotecas se crean solamente por contrato o por declaración unilateral del hipotecante. Tradicionalmente sólo la propiedad real podría ser el objeto de una hipoteca debido a que estaba registrada. En los países de ley civil esta tradición continuó por algún tiempo incluso cuando algunos bienes muebles, ante todo barcos, se encontraban registrados en el registro público y el cargo sobre barcos a pesar de tener el carácter de hipoteca de denominaba pignoración. En muchos países marítimos hoy en día los bienes muebles pueden ser el objeto de un hipoteca cuando se encuentran registrados en un registro público. Esto es así para barcos, aviones y vehículos. Solamente bienes muebles irregistrables pueden ser el objeto de una pignoración, ya que la característica de la pignoración es la transferencia de posesión al acreedor o a un tercero. Cualquier tipo de propiedad puede ser el objeto de gravámenes. En lo referente a los gravámenes marítimos la posición es la de que a pesar de

que los barcos son el principal objeto de gravamen marítimo bajo la Convención de Bruselas de 1926 sobre gravámenes e hipotecas marítimas, la carga y así los llamados accesorios del barco o la compensación debida al propietario por daños sufridos por el barco, generalmente promedian contribuciones y remuneración por recuperación debida y podría ser también el objeto de un gravamen marítimo. En el hecho real estas sumas que representan ya sea parte del valor del barco o la recompensa de la recuperación tiene la misma naturaleza que la carga. La referencia a la carga y a los accesorios ya no se encuentra en la Convención de Bruselas de 1967 sobre hipotecas y gravámenes marítimos. Algunas formas de seguridad se han dado a conocer al público principalmente a través del registro. El registro es en ocasiones una condición para la simple existencia de la seguridad pero es siempre una condición para la validez frente a tercero en buena fe. Las hipotecas y los gravámenes pertenecen a esta categoría. Los cambios registrables son características similares a aquellas de las hipotecas y los gravámenes tienen también otros nombres tales como prenda en la ley escandinava y en la ley peruana y algunas otras leyes sudamericanas. Otras seguridades se hacen conocidas a terceros a través de ña ubicación física del asunto de la seguridad que tiene que permanecer bajo el control del acreedor, estar dentro de su área, sus patios. Los gravámenes de posesión pertenecen a esta categoría. En la ley marítima los gravámenes de posesión sobre barcos se otorgan en muchas jurisdicciones al fabricante del barco, al que realiza la reparación, la persona que retira un barco accidentado así como el propietario y el porteador de la carga llevada a bordo como seguridad para sus reivindicaciones para carga y distribución general promedio.

Normalmente otros gravámenes y sobre todo específicamente marítimos son por otra parte cargo ocultos que permanecen totalmente desconocidos a

terceros, existen no obstante excepciones a esta regla, por el contrario, no existe obligación bajo la Convención de dar notificación a los accionistas acerca de gravámenes y derechos de retención diferentes a los mencionados en el párrafo 2 del artículo 6 sin importar si estos gravámenes y derechos de retención pierden su vigencia sobre el barco como consecuencia de la venta forzada.

CONCLUSIONES

- 1) El origen de la navegación se ha desarrollado en edades, remotísimas, es como surge la de remo y se transforma en vela, evoluciona y se obtiene el concepto de marítima para establecer el factor económico aunado a las relaciones comerciales.
- 2) El avance de la navegación, valga la redundancia, en sus detalles, depende de la técnica y economía general de un país, que se plasma en un derecho comercial y ofrece un carácter internacional y que se manifiesta en la adopción de instituciones propias y en los tratados internacionales.
- 3) La navegación marítima es un derecho principal con forma y necesidades propias con caracteres de originalidad y por ende es un sistema unitario.
- 4) La navegación se lleva a cabo por países desarrollados y subdesarrollados de acuerdo a los avances de los mismos.
- 5) La navegación engendra contactos legislativos y la expansión de la marina mercante con el objeto de realizar el comercio marítimo.
- 6) El derecho de la navegación es una posición subordinada al derecho comercial, valga la redundancia y así surgen los negocios marítimos.
- 7) El derecho de la navegación tiene un efecto consuetudinario muy importante, como es la presencia de la costumbre, recuérdese que ésta sirve de regla para determinar las frases técnicas del comercio.

- 8) Con la introducción del vapor como fuerza propulsora originó la exactitud en los viajes y aumento el comercio mundial gracias a los servicios regulares de la navegación constituyendo así la explotación marítima a través de los liners, que son los buques afectados.
- 9) La normativa jurídica de la actividad navegatoria, responde a una marcada tendencia a la uniformidad internacional, puesto que se originan conflictos que exceden el ámbito nacional, por lo tanto, las legislaciones de los diferentes estados presentan diferencias mínimas, de acuerdo a la modalidad de cada país y a la elaboración técnica del derecho.
- 10) Los estados ejercen su soberanía sobre su propio territorio, y se van adopta diferentes fisonomías según se trate de porciones de tierra firme, cada uno de estos derechos tienen su doctrina especial, pero de nada sirve que el mar vaya adoptando diferentes nombres y que este bien delimitados en la cuestión práctica y cotidiana se realizan violaciones a tratados bilaterales y multilaterales.
- 11) Debe de existir una mayor efectividad real en los tratados, prevaleciendo la situación jurídica que la política.
- 12) Cada institución internacional tiene personalidad jurídica dentro del sistema internacional tradicional, y son entidades con derechos y deberes frente a los estados miembros que ejercen la navegación.
- 13) Dentro de los organismos internacionales específicos del derecho marítimo, nos podemos percatar que unos difieren de otros, por el instrumento que los crea y de los fines que se proponen.

14) La navegación va aunada al derecho comercial que comprende, el comerciante, las sociedades de comercio, y el derecho de la navegación, por lo tanto, la acción navegatoria engendra contactos legislativos, pero existe ausencia de disposiciones en las leyes procesales que prevean el funcionamiento de instituciones del derecho de la navegación, el derecho procesal debe adecuar se a normas de fondo y particulares.

15) Con la selección de la técnica se efectúa una legislación más rápida.

16) La regulación económica va aunada a la política global de un país por lo tanto se debe someter a lineamientos en el campo de actividades marítimas para tener diferentes regulaciones de forma diferente en cada país

17) Esta regulación económica toma la forma de tratados bilaterales acerca de la navegación y es un asunto de política nacional.

18) La política naviera nacional decide las condiciones para que un barco reciba la nacionalidad pasando por todos los requerimientos que se exigen estableciendo la seguridad de los mismos y responsabilizando a la tripulación y establecer leyes para la navegación.

19) La ley marítima suministra la estructura legal del transporte marítimo, es necesario que los estados adopten convenciones en las áreas técnicas de embarque, seguridad en los barcos, prevención de la contaminación seguridad en los barcos, de tal forma es necesario promulgar reglas adecuadas para que resulten aplicables dichas convenciones, valga la redundancia, en cada uno de los diferentes temas expuestos con su legislación sugerida; para obtener una uniformidad en la legislación marítima.

LISTA DE TRATADOS INTERNACIONALES

Se envían fotocopias:

- 1) **CONVENIO SOBRE LA LIMITACION DE RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARITIMO.**

- 2) **CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCION DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACION DE AÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE HIDROCARBUROS CON SUS RESPECTIVOS PROTOCOLOS DE 1976, 1984 Y 1992, ADOPTADOS EN BRUSELAS, BELGICA, EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1969 Y 9 Y 18 DE DICIEMBRE DE 1971.**

- 3) **CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, FIRMADO EN BRUSELAS EL 25 DE AGOSTO DE 1994 Y DEL PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA UNIFICACION CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE (REGLAS DE WISBY)**

- 4) **CONVENCION POR LA QUE SUPRIME EL REQUISITO DE LEGALIZACION DE LOS DOCUMENTOS PUBLICOS EXTRANJEROS, ADOPTADA EN LA HAYA, PAISES BAJOS, EL 5 DE OCTUBRE DE 1961.**

LOS SIGUIENTES INSTRUMENTOS YA FUERON PROMULGADOS:

- 1) DECRETO POR EL QUE SE APRUEBAN LOS CONVENIOS INTERNACIONALES SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBURO.

Diario Oficial: Agosto 9, 1994 y Febrero 6 de 1995.

- 2) DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROTOCOLO DE 1988, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974.

Diario Oficial: febrero 6 de 1995.

- 3) DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PROTOCOLO DE 1988, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA 1966.

Diario Oficial: febrero 6 de 1995.

BIBLIOGRAFIA

- 1) Antonio Brunetti, derecho marítimo privado italiano, editorial, bosch, versión española por R.Gay de Montella.
- 2) John o Colombos, derecho internacional marítimo, editorial, aguilar, Madrid, 1961.
- 3) José Luis de Azcarraga, derecho del mar, editorial, ariel, España., Henares 1983, publicación del departamento de derecho internacional publico. Derecho internacional marítimo editorial, ariel, Barcelona, prólogo de Luis Garcia Arias
- 4) Manuel Diez de Velasco, recopilación de textos y tratados, editorial, Aranzadi, Pamplona 1884.
- 5) José Domingo Ray, derecho de la navegación, editorial, abeledo perrot, Buenos Aires.
- 6) Francisco Fariña, derecho y legislación marítima, editorial, pamies, Madrid.
- 7) Rodolfo González A, manual del derecho de la navegación, editorial, de palma, Buenos Aires, 1979.
- 8) Alonso Gomez Robledo Verduzco, el nuevo derecho del mar, editorial, Miguel Angel Porrúa, parte III, guía introductiva a la Convención de Montego Bay.

- 9) Omar Olvera de Luna, manual de derecho marítimo, editorial, Porrúa, 1981.
- 10) José Manuel Remacha, derecho internacional codificado y derecho de gentes.
- 11) Georges Ripert, compendio de derecho marítimo, tipografía editora, Argentina, Buenos Aires, 1954.
- 12) Antonio Scialoja, sistemas del derecho de la navegación, editorial, jurídica europea América, Bosch y CIA. editores, Buenos Aires.
- 13) Stauropoulos c.a.y h.s.Amerasinghe Roys, las naciones unidas y el mar traducción de Jorge A.Vargas, unitar, secretaria de relaciones exteriores.
- 14) Hector Adolfo Schuldreich Talleda, derecho de la navegación, editorial Lumen, Buenos Aires 1954.
- 15) Cesar Sepulveda, derecho internacional, editorial, Porrúa, decimotercera Edición, México 1983.
- 16) Alberto Szekely libro de derecho del mar, primera edición, 1991.
- 17) Julius Von Gierke, derecho comercial y de la navegación, editorial, tipográfica, Argentina, 1957.

ENCICLOPEDIAS

18) "Enciclopedia general del mar", ediciones garriga, sexto volumen, Barcelona, pág., 279.

19) "Enciclopedia jurídica omeba", tomo xxmutiopci.

LEGISLACION

20) Tratados bilaterales y multilaterales, ratificados por el senado de la república.