

196

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES  
"CAMPUS ACATLÁN"



"NECESIDAD DE REGULAR EL SALVAMENTO DE PERSONAS  
EN LA LEY DE NAVEGACION".

**T E S I S**  
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
**LICENCIADO EN DERECHO**  
P R E S E N T A :  
**FERNANDO HERNANDEZ CAMPOS**



ASESOR: LIC. JOSE ARTURO ESPINOSA RAMIREZ

ESTADO DE MEXCO.

JULIO DE 2002

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

Todo el material contenido en esta tesis 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.

## AGRADECIMIENTOS.

A DIOS PORQUE ME HA DEJADO VIVIR HASTA ESTE MOMENTO Y GRACIAS A ÉL, PODER LOGRAR UNA DE MIS METAS.

A MI FAMILIA LES AGRADEZCO LA ORIENTACIÓN QUE SIEMPRE ME HAN BRINDADO, Y COMO UNA MUESTRA DE CARÍÑO Y AGRADECIMIENTO, LES REGALO ESTE MOMENTO TAN IMPORTANTE PARA MI, POR TODO EL AMOR Y PORQUE HOY VEO LLEGAR A SU FIN UNA DE MIS METAS.

A MI ASESOR PORQUE HA SIDO UNA PERSONA INTELIGENTE, EDUCADA Y HA APOYADO ESTE PROYECTO DESDE UN PRINCIPIO, AGRADECIÉNDOLE DE ANTEMANO LA ORIENTACIÓN QUE SIEMPRE ME HA BRINDADO.

A MIS AMIGOS EN ESPECIAL A HAYDEÉ, YESENIA Y REINA, YA QUE GRACIAS A TODO LO QUE HEMOS COMPARTIDO Y APRENDIDO UNO DEL OTRO, LOGRAMOS LO QUE HOY ESTOY VIVIENDO.

# ÍNDICE.

## "NECESIDAD DE REGULAR EL SALVAMENTO DE PERSONAS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN".

### INTRODUCCIÓN.

#### CAPÍTULO I.

1.	Antecedentes del Salvamento Marítimo	1
1.1.	Egipcios.	1
1.2.	Código de Hammurabi	2
1.3.	Fenicios.	4
1.4.	Código de Manú	6
1.5.	Antiguos Griegos.	7
1.5.1.	<i>Lex Rodia de Jactum.</i>	8
1.6.	Romanos.	11
2.	Salvamento en la Edad Media.	14
2.1.	Génova.	14
2.2.	Venecia.	14
3.	Época Moderna	16
3.1	Francia, Inglaterra y España.	16
4.	La Tragedia del Titanic.	20
5.	Derecho Mexicano.	26
5.1.	Ordenanzas de Bilbao	26
5.2.	Código de Lares	28
5.3.	Código de Comercio de 1889	32
5.4.	Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963.	37
5.5.	Ley de Navegación de 1994 y su Reglamento.	39

#### CAPÍTULO II.

1.	Asistencia y Salvamento.	43
1.1.	Distinción entre Asistencia y Salvamento.	43
1.1.1.	Asistencia.	43
1.1.1.1.	Concepto de Asistencia.	43
1.1.1.2.	Marco legal interno de la asistencia.	46

1.1.1.3.	Marco legal internacional de la Asistencia.	48
1.1.1.4.	Elementos que constituyen la situación de asistencia.	49
1.1.1.5.	Derechos y obligaciones que impone la situación de asistencia.	53
1.1.1.6.	Sanciones por el incumplimiento de una situación de asistencia.	56
1.1.2.	Salvamento.	63
1.1.2.1.	Concepto de Salvamento.	63
1.1.2.2.	Marco legal interno del salvamento.	65
1.1.2.3.	Marco legal internacional del Salvamento.	67
1.1.2.4.	Elementos que constituyen la situación de Salvamento.	70
1.1.2.5.	Derechos y obligaciones que impone la situación de salvamento.	77
1.1.2.6.	Sanciones por el incumplimiento de una situación de salvamento.	77
1.2.	Naufragio.	79
1.2.1.	Restos Náufragos.	82

### CAPÍTULO III.

1.	La Regulación Internacional del salvamento de personas y de la asistencia.	85
1.1.	Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (SOLAS).	85
1.1.1.	Protocolos.	86
1.2.	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo. (SAR)	130
2.	La Regulación nacional del salvamento de personas y de la asistencia.	138
2.1.	Ley de Navegación.	138
2.2.	Reglamento.	139

### CAPÍTULO IV.

1.	Propuestas sobre salvamento de personas que se deben de derogar, modificar o adicionar a la Ley de Navegación.	142
1.1.	Adicionar a la Ley de Navegación el Concepto de Salvamento de personas y su distinción con la Asistencia.	142
1.1.1.	Obligación de prestar auxilio y quienes se pueden excusar.	148

1.1.2. Adicionar que lugares determinados deben ser aplicados para el Salvamento de personas.	152
1.1.3. Acción por cobro de salario de Asistencia o Salvamento.	156
1.1.4. Resarcimiento de Daños y Perjuicios sufridos por el asistente o salvador cuando el auxilio no ha producido un resultado útil.	160
1.2. Especificar que Sanciones o penas se deben de aplicar al que deje de prestar el Salvamento de personas.	166
1.3. Señalar el momento de intervenir o no, para salvaguardar la Seguridad de las personas a bordo del buque.	170
1.4. Señalar en la Ley de Navegación respecto de que Convenios Internacionales se deben aplicar o que reglamentos seguir en caso de desastre.	173
1.5. Adicionar cuestiones respecto a la Prevención de desastres y hundimientos.	181

<b>CONCLUSIONES.</b>	184
----------------------	-----

<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	188
----------------------	-----

<b>GLOSARIO.</b>	197
------------------	-----

## INTRODUCCIÓN.

Nuestro país requiere un desarrollo y una infraestructura adecuada en materia de comunicaciones, con lo cuál México ha vuelto su mirada a la comunicación fluvial y marítima aunque no de la manera que quisiéramos.

La seguridad de la navegación es una materia de la que todos los países se preocupan desde hace mucho tiempo, y ha merecido la atención de juristas y gobernantes. Se han emprendido infinidad de obras tendientes a dotar nuestra industria marítima de los elementos que su crecimiento requiere.

Este apoyo no sólo se debe dar como ha sucedido en los últimos años, a través de más y mejores puertos, mejores sistemas de carga y descarga, mejoría en transportes terrestres entre otros, sino que todas estas obras deben ir acompañadas de un esfuerzo por mejorar la infraestructura marítima en materia de marina mercante, incluyendo el aspecto legislativo que nutre al Derecho Marítimo Mexicano.

Este trabajo constituye un esfuerzo por analizar una Institución marítima que parece olvidada o poco útil, como es el salvamento marítimo de personas, que no ha sido incorporado debidamente a la Ley de Navegación.

En el presente trabajo comenzaremos por estudiar respecto de los antecedentes históricos sobre la Asistencia y Salvamento, posteriormente hacemos un análisis de lo ocurrido con el famoso desastre del Buque Titanic, que además de su popularidad por la famosa película que lleva dicho nombre, causó la creación de diversos convenios internacionales procurando evitar dichos siniestros; así mismo en este apartado estudiamos regulaciones antiguas sobre los desastres marítimos y como se prevenían hasta la actualidad. La última parte de este capítulo se dedica a realizar una reseña respecto del salvamento dentro de las legislaciones previas, entre las más importantes el Código de Hammurabí, el Código de Manú, las Ordenanzas de Bilbao, entre otras, apreciando las condiciones que tuvieron dichas legislaciones, y observando el cambio de dicha figura.

En el capítulo II, se precisará el concepto de salvamento y asistencia, estudiando su naturaleza jurídica y sus elementos, además diferenciaremos entre salvamento de mercancías y salvamento de personas, cuestiones que se tratarán con el propósito de iniciamos en el tema, pues no obstante la figura en estudio deriva en que ambas son distintas por lo que será necesario establecer las características de cada una de ellas por separado. Estos primeros capítulos versan sobre el estado de las figuras dentro del marco jurídico vigente.

Para el capítulo III, observaremos el contenido de los Convenios Internacionales que son de vital importancia para la existencia y el desarrollo del salvamento marítimo en el presente trabajo, ya que los mismos observan el paso del tiempo y la revolución de la tecnología puesta a favor de nuestra materia.

Y por último concluimos el presente trabajo en sugerir la revisión de la Ley de Navegación en casos de Asistencia y Salvamento, proponiendo reformas a la misma con el fin de integrarlas en la legislación vigente como una nueva forma de regular ambas figuras.

Consideramos que el problema que se aborda en el presente trabajo no es fácil de realizar y lo que se propone en el mismo no es mas que una alternativa que depende de diversos factores para que se lleve a cabo. Sin embargo, esta tesis busca explorar una alternativa poco ortodoxa y lo planteado en la misma es la suma de ideas retomadas por diversos Catedráticos del Derecho Marítimo, con lo que deseamos colaborar con estas ideas que se expresan en el presente trabajo y finalmente esperar contribuir con una idea de esta figura marítima.

# CAPÍTULO I.

## 1. ANTECEDENTES DEL SALVAMENTO MARÍTIMO.

### 1.1. EGIPCIOS.<sup>1</sup>

#### Derecho Egipcio.

Poco sabemos del antiguo derecho Egipcio. La tarea de dominar el río Nilo colectivamente, debe haber dado lugar a una amplia legislación administrativa, de la que muy poco ha llegado hasta nosotros.

Desde una gran reorganización de la justicia durante la quinta dinastía que data de unos 27 siglos a.C., hubo jueces de carrera, una corte suprema, un procedimiento escrito, archivos judiciales. Paralelamente existía una justicia fiscal especial.

La Cúspide de la justicia era al mismo tiempo la cúspide de la administración: la desempeñaba el visir, primer ministro del faraón.

Terminado el primer imperio viejo toda la administración judicial se derrumbó disolviéndose en el disperso y confuso feudalismo que siguió a esta brillante fase de la historia egipcia. Cuando luego una monarquía enérgica comenzó a combatir el feudalismo, la Corona intentó centralizar de nuevo la labor judicial mediante jueces ambulatorios. Observamos entonces de nuevo una organización de tribunales jerarquizados, pero distinta de la del Imperio Viejo, con Tribunales Superiores en Tebas y Heliópolis.

También durante el Imperio Medio y el Nuevo, el visir jugaba un gran papel en materia judicial. Siempre debía dictar sus sentencias en presencia de los "cuarenta

---

<sup>1</sup> Salvo cita de fuente distinta, este punto se basa en: Floris Margadant Guillermo, "Panorama de la Historia Universal del Derecho", México, Editorial Miguel Ángel Porrúa, Librero Editor, 2000. Págs. 46-48.

*rollos de leyes*", indudablemente accesibles al pueblo en general, que desgraciadamente no han llegado hasta nosotros. Este derecho era muy antiguo, en parte atribuido a los dioses. Sin embargo sabemos, que algunos faraones también dictaban normas nuevas.

Sabemos que hubo tribunales locales, dos cortes superiores y la suprema corte del faraón, con un ordenado sistema de apelaciones. Sin embargo no sólo los juicios de Dios, sino también la tortura, aplicada inclusive a los testigos inocentes para ayudarlos a apegarse a la verdad, y la evidente existencia de una llamativa corrupción judicial, sugieren un procedimiento con muchos defectos.

En materia de navegación los Egipcios solamente reglamentaron la fluvial por el Nilo, pues se sabe muy poco de su navegación marítima. "Sólo el faraón<sup>2</sup> poseía barcos capaces de arriesgarse por el "Gran Verde" (con frecuencia los hacía construir en el Líbano, lo que simplificaba el transporte de la madera de su casco), el faraón estaba igualmente interesado por los productos de lujo de que podía proveerle Oriente. Un canal que unía el Delta Oriental a los lagos Amer y, por consiguiente, al Golfo de Suez permitía a los navíos alcanzar Arabia, Ur, al fondo del Golfo Pérsico y quizá también la desembocadura del Indo<sup>3</sup>. En este sentido, no se advierte legislación alguna que se haya utilizado para resolver problemas de salvamento, vista la destrucción de muchos instrumentos legales como se ha señalado.

## 1.2. CÓDIGO DE HAMMURABÍ.<sup>3</sup>

"Se considera como el principal monumento de escritura cuneiforme en lengua akkadia una verdadera pieza literaria y un importante documento jurídico. Es una compilación de 282 leyes o artículos esculpidos en un bloque de diorita, entre los años 40 a 43 del reinado de Hammurabí y hacia el año de 1690 a. J.C. El largo prólogo y el

<sup>2</sup> Duché Jean, "Las grandes rutas del Comercio", Barcelona Madrid, Editorial Noger S.A. 1970, Págs. 13 y 14.

<sup>3</sup> González Díaz Lombardo Francisco Javier, "Compendio de Historia del Derecho y del Estado", México, Editorial Limusa, 1975, Págs. 50 y 51.

epílogo escritos en verso, parecen impropios del estilo jurídico del código, cuyas leyes están redactadas en estilo muy cuidadoso.

Hammurabi aparece recibiendo las leyes del dios del Sol. La inscripción comienza diciendo:

*“Como Anu, el sublime, el Rey Anunaki, y Bel, El Señor del Cielo y de la Tierra, que fija el destino de los hombres, y Marduk, el hijo del Señor Ea, el Dios del derecho han repartido la humanidad terrena, así Anu y Bel me han designado a mí, Hammurabi, el alto príncipe temeroso de Dios, para dar valor al derecho de la Tierra, aniquilar a los malos y perversos, con lo cual el fuerte no daña al débil... y para iluminar el mundo y procurar la felicidad de los hombres...”*

El Código enumera después las proezas realizadas por Hammurabi.

*“El favorito de los dioses, el poderoso, el justo, el cuerdo e inteligente, el pastor de los súbditos, el que declara el derecho y vela por el cumplimiento de la ley.*

*Como Marduk me envió para gobernar a los hombres y proteger el derecho de los hombres, así he realizado yo el derecho y la Justicia, y he procurado la felicidad de los súbditos”.*

El Código se refiere mas adelante a las leyes que regulan los derechos comunes a los hombres acerca de la vida, familia, la propiedad, el honor y la buena fama. Al final de las leyes reclama Hammurabi: *“Los grandes dioses me han designado; yo soy el pastor portador de la salud, cuyo báculo es recto y justo para que el fuerte no dañe al débil, para proteger a las viudas y a los huérfanos, para declarar el derecho del pueblo, decidir las contiendas, resarcir los daños y perjuicios y ser como un padre para sus súbditos”.*

Al rey se le consideraba como la garantía suprema de la ley y del derecho pero, a su vez, el derecho esta por encima del arbitrio del rey. En una antiquísima tabla Babilónica se lee que *"en tanto que el Rey practica el derecho conforme a la escritura del Dios Ea, así le conceden los grandes dioses un gobierno duradero y la gloria de la justicia. Si el Rey ordena castigar a un vecino de la ciudad de Sippara lo regala como esclavo, el Dios Sol, que rige el cielo y la tierra, pondrá otro Juez en su pueblo y designará un príncipe justo y un juez justo para sustituir al injusto"*

En el Código de Hammurabi, encontramos, aunque mal sistematizadas varias disposiciones sobre deudas, aparcería, derecho penal, matrimonio, divorcio, patria potestad, derecho sucesorio, contratos mercantiles, de prestación de servicios y de arrendamiento.

Entre los contratos mercantiles, se hacen referencia en algunos casos al transporte por agua, pero no se hace mención especial al salvamento marítimo, por lo que en este sentido tampoco hay una legislación al respecto.

### 1.3. LOS FENICIOS.<sup>4</sup>

Fueron los Fenicios de Tiro y de Sidón los que pusieron a los españoles de la costa sur en contacto con los demás pueblos del Mediterráneo por medio del comercio y los que llevaron el uso del alfabeto.

Para los fenicios, y por medio de ellos, para los hebreos, el nombre del país era Tarsis, ya consignado en la Biblia y comprendía parte de lo que es hoy Andalucía, aunque por el Mediterráneo llegaba hasta la actual Cartagena.

---

<sup>4</sup> Esquivel Obregón Toribio, "Apuntes para la Historia del Derecho en México", Distrito Federal, Editorial Polis, 1937. Págs. 25-27.

Las minas de oro y plata, la pesca abundante, que origino ya entonces la industria de la sazón, y la cría del gusano de seda eran los recursos generalmente explotados. Las principales colonias fenicias fuerón Gadir, Cádiz, Malaca (Málaga), y Abdera (Adra) formadas por Tiro y Sidón con sus propios habitantes o con extraños, principalmente griegos. Eran ellas a la vez factorías de comercio y centros militares para la defensa de las colonias contra los navíos o para la penetración en el interior con caravanas de comerciantes.

El gobierno de tales ciudades, reflejando el de las fenicias, era aristocrático, con dos magistrados supremos llamados suffetes que tenían atribuciones políticas y judiciales, otro magistrado llamado sofer, encargado de la hacienda pública, y una asamblea de facultades no bien conocidas y que, se supone, resolvía las cuestiones de mayor importancia.

Los fenicios carecían de civilización propia, pero sus actividades mercantiles por todo el Mediterráneo y aún el Atlántico, hasta Inglaterra, los hizo adoptar y difundir las ciencias y la religión de los egipcios, asirios y caldeos por los diversos países que visitaban, a la vez que el estímulo de la ganancia mercantil creaba la necesidad del trato internacional, poco menos que desconocido hasta entonces. Cádiz llegó a ser el lugar de donde salía el mayor número de naves, y Málaga fue el centro del comercio con los pueblos de la costa opuesta en África.

“Sin embargo a pesar de ser un pueblo navegante y dedicado al comercio los fenicios no dejaron mayor información sobre su Derecho Marítimo, por lo que se ignora como manejaron los siniestros que se originaban en el mar.

Tan es así que lo único que se sabe es que los fenicios pretendieron imponer un exclusivismo sobre las aguas que dominaban y basaban su navegación a la ley del mas

fuerte<sup>5</sup>.

#### 1.4. CÓDIGO DE MANÚ (MANAVA-DHARMA-SASTRA)<sup>6</sup>.

Se dice que no fue concluido sino hasta unos 600 años antes de Cristo. Es un conjunto de instituciones éticas, religiosas, morales y jurídicas, estrechamente vinculadas, de tal modo que, aun cuando toda trasgresión de sus preceptos trae consigo un castigo, este tiene distinto carácter ora sólo religioso moral, ora externamente jurídico. Por esta ley, que penetra hasta lo más individual de la vida interior y exterior, llega al pueblo indio a perder toda especie de libre movimiento.

Las leyes del Manú son un compendio de ideas teológicas y cosmológicas, preceptos religiosos y ceremoniales, máximas éticas, principios de políticas y de justicia procesal y penal, e incluso de arte bélico. Se dividen en doce libros. Entre los más importantes, el II se refiere a matrimonio y familia, el VII al Rey y la casta militar, el VIII y IX a los jueces, leyes civiles y penales, y deberes respectivos de las castas. El X a las penas y expiaciones.

Finalmente cabe comentar que el derecho de Oriente no ha sido elaborado en la soledad de los grandes pueblos como Roma y Grecia. Por otra parte, creemos firmemente en que el legado, o mejor diremos, el mensaje de Oriente no se ha recibido plenamente.

“En algunas disposiciones se tocaban aspectos del Derecho Marítimo, tales como las ventas de mercancías procedentes de ultramar, las que no se le nulificaban incluso si el vendedor no era dueño de la cosa vendida<sup>7</sup>.”

<sup>5</sup> Sobarzo Alejandro, "Régimen Jurídico de Alta Mar", México, Editorial Porrúa, 1995, Pág. 1.

<sup>6</sup> González Díaz Lombardo Francisco Javier, Op. Cit. Pág. 61, 62.

<sup>7</sup> Cervantes Ahumada Raúl, "Derecho Marítimo", México, Editorial Herrero, 1989, Pág. 9.

## 1.5. ANTIGUOS GRIEGOS.<sup>8</sup>

### DERECHO GRIEGO.

Lo que Grecia aporta al Derecho corresponde, sobre todo a dos temas: su experimentación con el régimen constitucional de las diversas estado-ciudades (polis) y su discusión filosófica acerca de temas directa o indirectamente jurídicos.

Recordemos aquí que el derecho griego no era un derecho relativamente unificado como el romano: cada polis tenía su propio derecho y sobre la posible existencia de un fondo jurídico común, panhelenico, las opiniones de los especialistas discrepan.

Conocemos sobre todo el derecho de Atenas en gran parte por fuentes extrajurídicas; el de Esparta en gran parte por las descripciones atenienses, y el de Gortyna a causa de una importante inscripción respectiva.

Otro inconveniente del derecho griego, desde el punto de vista del historiador del derecho, es que es relativamente vago, y no tan claramente fijado por los legisladores como otros derechos de la antigüedad. En opinión de los griegos, las autoridades debían dictar sus sentencias con fundamento en una institución de la justicia; sin encontrarse demasiado obstaculizadas por normas legisladas. Además no hubo una ciencia jurídica autónoma: las ideas sobre "*lo justo*" formaban parte de la filosofía general, al lado de especulaciones sobre lo bello, lo ético etc.

Una vez que uno se ha percatado que el derecho no es una emanación del orden divino, sino simple producto humano, mejorable a la luz de la razón, se abre la puerta a una amplia experimentación y discusión. Esto sucedió en Grecia (contrariamente a lo

---

<sup>8</sup> Floris Margadant Guillermo. Op. Cit. Págs. 60, 74-76.

acontecido en otros países del medio Oriente, que recibieron su derecho por canales sobrenaturales y que no contaban con libertad para modificarlo). De este modo el concepto del Derecho como producto humano, variable, en combinación con la frecuente tendencia griega hacia una constante discusión pública de todo asunto de interés colectivo, produjo una gran diversidad de sistemas de derecho privado en las diferentes poleis de la antigua Grecia. Esta discusión explica que Grecia no nos haya legado una obra semejante al *Hábeas Iuris* o siquiera a las Instituciones de Gayo.

A partir de 146 a.C., Grecia es sojuzgada por Roma, y unos cinco siglos después, en el territorio griego se establece la segunda capital del Imperio: Constantinopla (Bizancio). En torno a esta gran ciudad se mezclaron los derechos helénicos con la tradición clásica romana, produciendo aquel sistema ecléctico que finalmente cristalizaría en el *Corpus Iuris Civilis*, producto Bizantino.

Los ingredientes griegos de esta mezcla pueden reconocerse a menudo por su terminología griega, conservada en textos por lo demás redactados en latín. Especialmente en las relaciones surgidas entre acreedor y deudor abundan estos términos como documento quirografario reconocimiento de una deuda por puño y letra del deudor con el tiempo esta denominación llega a significar el reconocimiento de una deuda no garantizada mediante prenda o hipoteca; la hipoteca y la palabra de hiperrocha o sea *demasia*, concepto ligado al anterior; el *antosismo* (cálculo de intereses sobre intereses); la *anticresis* (prenda en la que le acreedor obtiene el derecho de usar y disfrutar el objeto garantizante, mediante renuncia a los intereses o reducción de ellos); así como, por último, la expresión *sinalagmático*. Todo ello sugiere que el derecho privado griego había desarrollado el tema de las obligaciones y los contratos en tal forma, que llamo la atención de los juristas romanos.

### 1.5.1. LEX RODIA DE JACTUM.

Un elemento de derecho griego, expresamente señalado en el *Corpus Iuris* de

Justiniano como la Institución de origen no romano, es la "*avería gruesa*" derivada de la **Lex Rodia de Iactum**, que sobrevive en las legislaciones modernas y que consiste en el reparto del daño sufrido por un comerciante marítimo, entre todos los que reciben el provecho nacido de tal daño, cuando haya sido necesario sacrificar la mercancía de uno, para salvar el barco y la mercancía de los demás. Por otro lado, Roma también adopta dicha figura, como regulador de la "*avería común*", que más adelante veremos.

En general, es probable que el derecho marítimo Griego ya codificado unos nueve siglos antes de Cristo en la Isla de Rodas, haya influido mucho en el derecho romano, cuyos orígenes se debían precisamente a un pueblo de campesinos, desconfiado del mar, que no tenía un derecho marítimo autóctono.

Además, los griegos grandes comerciantes, habían desarrollado para el ejercicio de su actividad mercantil ciertas reglas de "*derecho común*", independientes de la ciudadanía particular de cada contratante, que, en parte, se convirtieron en el *Ius Gentium* del Mediterráneo; este a su vez, influyó mucho en aquel *Ius Honorarium* con el cual los pretores romanos trataban de complementar el *Ius Civile*, e inclusive de corregir este en aquellos casos en los que tuviese un sabor excesivamente arcaico.

Este derecho helenístico del Mediterráneo, en cada región se encontraba en contacto con otros derechos nacionales, dando lugar a sistemas mixtos, fenómeno que podemos seguir con algo de detalle en el caso de Egipto, además del señalado ejemplo de la influencia del derecho helenístico en el romano. También la mezcla del derecho helenístico con el judío recientemente ha sido objeto de varios estudios.

"El primer pueblo de la antigüedad en producir leyes marítimas escritas fue el pueblo "*Rodio*", Rodas fue conocida por el coloso que cerraba la entrada de su casa, considerado como una maravilla del mundo antiguo, las leyes marítimas de Rodas se impuso en la Cuenca del Mediterráneo y algunas de sus disposiciones recogidas por el Derecho Romano, las leyes Rodias regulaban diversas instituciones: préstamo marítimo,

delitos cometidos entre marineros, delitos cometidos respecto al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de transbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragio, etc, lo más importante en este cuerpo de leyes es la primera reglamentación de una especie de sociedad, que es el legítimo antecedente del contrato de comenda, que es a su vez antecedente de nuestra sociedad comercial, y los principios sobre las averías gruesas, recogidos en el Digesto Romano y presente aun en nuestras leyes.

Los atenienses utilizaron, las leyes rodias en su literatura se pueden encontrar referencias a leyes marítimas relativas a los armadores, el flete, a la actividad naval de los banqueros, a la piratería.

*"Con imitar a los rodios dice: Bulay-Paty, con adoptar su legislación náutica, la mayor parte de Grecia se aplicó al comercio y a la navegación... Los piratas eran destruidos; el trabajo la esperanza y la confianza se fincaban sobre bases inmutables, y una marinería brillante llevaba a Grecia las riquezas y las Artes de Egipto y del Asia".* El esplendor de Grecia se debió en gran parte, sin duda, a su tráfico marítimo, regulado por las antiguas leyes rodias<sup>9</sup>.

El pueblo heleno de los navegantes desarrollo un derecho marítimo, el cual no surgió del moderno derecho marítimo con la idea de la "Libertad de los Mares", sino de la idea del Dominio del Mar (thalassocracia), junto con principios de derecho consuetudinario respecto a las aguas territoriales, en el que se encuentra la cláusula de *un sólo navío*; a un puerto no podía arribar al mismo tiempo más que un sólo navío de guerra extranjero. También había restricciones en estadías en puertos extranjeros. A bordo del navío regía el derecho del país de origen.

El desarrollo del derecho marítimo griego fue labor de los Estados marítimos

---

<sup>9</sup> Cervantes Ahumada Raúl. Op. Cit. Págs. 9 y 10.

de Atenas y Rodas, en tiempos primitivos la navegación marítima había sido muy obstaculizada por la piratería generalizada. Después en la época de la liga marítima delicoateniense, la armada de Atenas buscó a los piratas en sus guaridas y los exterminó. Durante décadas, la rigurosa policía marítima ateniense se cuidó de la seguridad de la navegación. La decadencia de su poderío marítimo volvió a acarrear, más tarde, en el siglo IV, la resurrección de la piratería. Pero Atenas siguió afirmando su pretensión a ejercer sola la policía marítima en el Egeo, defendiéndola aun contra Filipo, rey de Macedonia. Desde el siglo III a. de J. C., la república mercantil de Rodas emprendió la tarea de asegurar el mar, al mismo tiempo los rodios siguieron desarrollando el derecho marítimo. Los romanos al incluir al Mediterráneo en la prax romana, no supieron hacer nada mejor que aceptar las leyes rodias y otorgarles validez de derecho imperial (*Lex Rhodia*), aunque se tocaron temas relacionados al mar no se pudo dar la debida atención al salvamento marítimo, aunque ya se conocían figuras marítimas como las mismas leyes rodias<sup>10</sup>.

## 1.6. ROMANOS.<sup>11</sup>

### Instituciones marítimas Romanas.

Gran parte del derecho marítimo romano fue copiado de los rodios. Sus elementos los encontramos en el Digesto y en el Código de Justiniano.

Puede considerarse que las instituciones marítimas romanas más importantes son:

- a) La llamada "**actio exercitoria**", en la que se establecen las obligaciones de los marineros, la responsabilidad del armador y la relación que existe entre el "*exercitor*" y el "*magister*". También se ejercita en los delitos cometidos por éste, por la tripulación y

<sup>10</sup> Stadtmüller George, "Historia del Derecho Internacional Público", Parte I, Editorial Aguilar S.A, Madrid 1961. Pág. 30.

<sup>11</sup> Oivera de Luna Omar, "Manual de Derecho Marítimo", Editorial Imprenta Aldina, Rosell y Sordo Noriega S de R. L., 1981, Págs. 18, 19.

por los pasajeros. La acción exercitoria<sup>12</sup> era concedida cuando el amo, haciendo función de armador *exercitor*, había puesto a su esclavo a la cabeza de un navío, como *magister navis*, para un comercio marítimo.

b) El famoso "*foenus nauticum*" que legisla sobre el préstamo a la gruesa aventura marítima, probablemente de origen fenicio y desarrollado en Grecia para proporcionar capitales importantes en las empresas marítimas. La esencia del "*foenus nauticum*" está en que el dinero y las mercancías son expedidos por mar, "a riesgo del acreedor" y sólo cuando tales cosas llegan felizmente a su destino recobra el acreedor el capital conjuntamente con los intereses pactados.

c) La "*Ley Rodia de Jactum*", tomada del Derecho marítimo de Rodas y adoptada por otros pueblos, es el principio regulador de "*la avería común*" en el derecho romano. Los principios que rigen la llamada "avería gruesa" provienen del antiguo derecho de Rodas; tales principios están expuestos en el Digesto Romano.

d) Tal vez de menor importancia es el "*praetor peregrinus*" que legisla sobre el transporte de pasajeros. Los textos de consulta no hacen ningún comentario acerca de esta institución romana.

"En el dominio del derecho marítimo la labor de Roma fue escasa. Los romanos fueron un pueblo sobre manera continental. Sólo con vacilaciones se dejaron arrastrar hacia el mar con ocasión de su gran contienda con Cartago. Los propios jurisconsultos romanos clásicos no aportaron nada nuevo en esta materia, y Roma se limitó a una recepción de derecho marítimo de Rodas (*Lex Rodia*), ya muy elaborado, y a proteger la navegación contra los piratas, con su policía marítima. Verdad es que la piratería revivía de vez en cuando llegando a tomar porciones amenazadoras; y así, parece que Pompeyo en su expedición de limpieza del año 67 a. J. C., destruyó nada

<sup>12</sup> Petit Eugène. "Tratado Elemental de Derecho Romano", Editorial Porrúa S.A. México 1992. Pág. 479.

menos que 1.700 navíos y cautivó unos 20.000 piratas.<sup>13</sup>

La base sobre su sistema de contratos y obligaciones de los comerciantes procede del iusromanismo, y en algunos casos continúa inclusive con instituciones justinianeas un poco excepcionales como las ya mencionadas *foenus nauticum* (pecunia traicititia; bottomry, o boddemerey de los derechos de Holanda e Inglaterra; la *actio excercitoria* o la *Lex Rodia de factum*); pero sobre esta base romanista viene una creciente y abrumadora cantidad de instituciones ajenas al derecho justinaneo. Dichas normas son típicamente mercantiles referentes a temas como: el *status* especial del comerciante, con sus *privilegia e immunitates*; las reglas que rigen sus gremios; el registro de los comerciantes y sus bienes; la responsabilidad patrimonial de la esposa del comerciante; la facultad de mujeres de ejercer el comercio; la contabilidad y su fuerza probatoria; la organización de mercados, ferias, bolsas, lonjas, etc; la actividad bancaria y los montes de piedad; los títulos de crédito; la función del corredor; las reglas especiales, diferentes de las normas justinianeas que entre comerciantes valdrán para ciertos contratos (sociedad, compraventa, comisión, consignación, depósito, mutuo con interés, cesión, fianza, prenda con reglas especiales para la prenda de barcos, fletamento).<sup>14</sup> “Lo esencial de los transportes comerciales se hace por las vías fluviales y por el mar. A lo largo de los ríos, las barcas son llevadas a la sirga por caballos o bueyes y, frecuentemente, por hombres: en los cursos no navegables o de un río a otro, pues los ingenieros romanos no excavaron muchos canales. En el mar, ni los buques, ni la ciencia náutica han sido mejorados. Los marinos no son más capaces de que era Ulises de separarse de las costas. Si se guían por las estrellas es sólo para prever el tiempo, también los ingenieros multiplican los puertos y los faros, en Dover, Inglaterra, se pueden ver aun los vestigios de uno de esos faros.”<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Stadtmuller George, Op. Cit. Pág. 40.

<sup>14</sup> Floris Margadant Guillermo, “La Segunda Vida del Derecho Romano”, México, Editorial Miguel Ángel Porrúa, Librero Editor, 1986, Págs 147 y 148.

<sup>15</sup> Duché Jean. Op. Cit. Pág. 30.

## 2. SALVAMENTO EN LA EDAD MEDIA.<sup>16</sup>

### 2.1. GÉNOVA Y VENECIA.

Fue durante la segunda mitad de la Edad Media en que encontramos las más graves discrepancias respecto al régimen de alta mar. Hasta ahora surgirían numerosos pensadores con ideas contrapuestas, cada quien esforzándose en defender los intereses de su Estado por medio de los más diversos fundamentos.

Las pretensiones de varios países, sobre vastas zonas marítimas, si bien nunca se refirieron al mar en general, tenían como consecuencia limitar en tal forma la navegación en alta mar, que el principio nacido en Roma sobre la naturaleza jurídica del mar, como *res communis o nauticum* se volvía impracticable.

Venecia se consideraba dueña única del Adriático y año tras año, por medio de un simbólico acto, se le recordaba a todas las potencias. En efecto el Dux, el día de la ascensión se embarcaba en su elegante bucentauro,<sup>17</sup> acompañado de embajadores y nobles, e iba hasta el paso del Lido donde celebraba su unión con el mar. Ante la selecta concurrencia arrojaba a las aguas un anillo de oro, al mismo tiempo que pronunciaba las palabras rituales: *Desposamus te, mare, in signum veri perpetuique dominii*. Por muchos años dicha república exigió el pago de tributos a los buques que por ahí navegaban y su poderosa flota y ejército se encargaron de hacer efectivas sus pretensiones. Bolonia, Ancona y Génova son buenos testigos.

Bartolo de Sasso Ferrato y Bartolomé Caepolla se cuentan entre aquellas que tratan de defender jurídicamente la política veneciana. El primero sosteniendo que el mar se podía obtener por prescripción y el segundo justificando el derecho de cobrar tributos

<sup>16</sup> Sobarzo Alejandro. Op. Cit. Págs. 2 y 3.

<sup>17</sup> El bucentauro era un gran navío dorado. Se ignora la Etimología del nombre, unos lo hacen derivar de la partícula aumentativa bu de la palabra centaure, que era el nombre de un navío famoso de la antigüedad, otros lo hacen remontar a la famosa nave de Encaes que se llamaba bis taurus; una opción dice que no es mas que la corrupción de ducentaurum, es decir navío de doscientos remeros.

a los buques (aquia tantan jurisdictionem habent in mari, quantam in civitate Venetiarum).

Otros Estados también reclamaban derechos exclusivos sobre determinadas zonas marítimas. Génova, la gran rival de Venecia, sobre el Mar Ligurio; Suecia y Dinamarca en el Báltico e Inglaterra en los mares próximos a sus costas y en el Mar del Norte.

Sin embargo en dichos pueblos se desarrollaron los aspectos comerciales marítimos y se dieron figuras tales como: la banca y los seguros, incluyendo también algunos aspectos sobre el contrato de salvamento de mercancías.

“Los orígenes de la actividad bancaria los encontramos en las antiguas civilizaciones mediterráneas; en Grecia “existieron los trapezistas y en Roma los *argentarii*, que reciben depósitos, efectuaban pagos por cuenta de terceros mediante giros en sus registros y concedían préstamos.

Los primeros bancos integrados ya como Instituciones y oficialmente permitidos por los príncipes y señores de las villas los encontramos establecidos en los países bajos en 1280, en Italia, la Casa de San Giorgio, antecedente del Banco de San Jorge en Génova, así como las casas de préstamo de Venecia y Florencia”<sup>18</sup>.

El derecho marítimo fue objeto de numerosos tratados. El gobierno bizantino garantizaba la seguridad de los barcos encallados y de las mercancías (prohibición del *raque*).<sup>19</sup> Estaba prohibida la piratería, que debía perseguirse por los Estados contratantes.

<sup>18</sup> Domínguez Vargas Sergio, “Teoría Económica”, Editorial Porrúa S.A., México, 1992, Págs. 127 y 128.

<sup>19</sup> Raque: Acto de recoger los objetos perdidos en las costas por algún naufragio o echazón. Diccionario Enciclopédico “Océano Color”, Grupo Editorial Océano, Edición 2001. Pág. 1356.

"Los casos graves de raque eran objeto de notas diplomáticas de protesta. El tratado bizantino-veneciano del 19 de marzo de 1277 se acordó: *"...los venecianos perjudicados por el raque o por derechos aduaneros injustos deben de ser satisfechos con arreglo con arreglo al último tratado, y del mismo modo debe serlo, por Venecia, los súbditos del Imperio... Por los daños que causen los corsarios venecianos responde el baillio; esto es, en tanto que, como juez, prometiese solemnemente la búsqueda y el castigo, y en tanto que los corsarios pertenezcan a las islas sometidas al Dux; los demás corsarios no deben ser acogidos por los venecianos, sino que tiene que ser rechazados por todos los medios"*.

En las ordenanzas venecianas se encuentran disposiciones acerca de mercancías prohibidas, presas y jurisdicción marítima. Como mercancías prohibidas aparecen, ante todo, las armas, el hierro, el estaño y la madera para construcciones náuticas. Su exportación a los países islámicos fue reiteradamente prohibida por disposiciones pontificias, en ocasiones los venecianos dictaron tales prohibiciones; y así se prohibió exportar estaño de Venecia, también la exportación de maderas a Alejandría estuvo prohibida con algunas restricciones en el siglo XIII.

En los países litorales de Levante, pobres en árboles, la madera para construcciones náuticas era un artículo de importancia militar, por eso en otra ordenanza se advertía que sólo estaba permitido el transporte marítimo de madera y hierro para Acre y Tiro, donde se encontraban los barrios mercantiles venecianos<sup>20</sup>.

### 3. ÉPOCA MODERNA.<sup>21</sup>

#### 3.1. FRANCIA, INGLATERRA Y ESPAÑA.

Durante más de siglo y medio de hegemonía francesa, el sistema de las grandes potencias europeas sufrió el impacto de tres guerras: La de Los Treinta Años (1618-

<sup>20</sup> Georg Stadtmüller, Op. Cit. Págs. 110 y 111.

<sup>21</sup> Idem. Op. Cit. Págs. 121 y 122, 165 y 166, 215 y 216, 218, 173 y 174.

1648), que decidió la disolución interna del Imperio Alemán y originó el ascenso de Suecia a la categoría de gran potencia europea; la guerra nórdica (1700-1721), que produjo la ascensión de Rusia, nueva gran potencia, así como la decadencia de Suecia y Polonia. Por la misma época perdieron también Venecia y Turquía su posición de potencias políticas; la guerra de los siete años entre Austria y Prusia (1756-1763), que transcurrió paralela a la guerra marítima y en ultramar entre Francia e Inglaterra, fundamentó la situación de gran potencia de Prusia y la primacía en ultramar de Inglaterra sobre Francia.

En la Época de Luis XIV (1643-1715), existió un retroceso para el derecho gracias a la apertura de hostilidades sin previa declaración de guerra, la farsa de las "cámaras de reunión" y la barbada devastación de comarcas del Rin medio, pero en el campo del derecho marítimo realizó cierta aportación. La *Ordonnance touchant la marine* de 1681 constituye una gran importante codificación de las costumbres jurídicas vigentes en la navegación.

También la flota francesa combatió con fieros ataques la piratería de los Estados berberiscos (en 1685, bombardeo de Trípoli, y en 1682, 1683 y 1688, de Argel). Podemos observar que la legislación en ese tiempo no conoció nada respecto al salvamento marítimo.

Gracias a las luchas constantes entre España, Francia, Inglaterra y Holanda por las colonias de ultramar se crean cuestiones de derecho marítimo. Los grandes tratados de paz de Utrecht de 1713 y París de 1763 se habían esforzado en regular tales cuestiones, especialmente las de la guerra marítima. Cada estado estableció sus propios tribunales marítimos para llevar a cabo esa reglamentación, como instancia superior solía haber en cada capital un Tribunal Marítimo Supremo, el francés con sede en París llevó la designación de *Admirauté générale de France*; Francia se destacó también entonces por una codificación de derecho marítimo consuetudinario (*Ordonnance touchant la marine, 1681*).

En el tratado de Utrecht se ocupaba para la lucha contra el *raque* convino el principio de que el equipo y mercancías del barco encallado o naufragado en la costa fueran devueltos a su propietario a reembolso de los gastos de salvamento. Se conminaba al *raque* con las penas mas severas, y los estados contratantes se obligaban a castigar con todo rigor a aquellos que "*en semejantes casos se comportan de modo inhumano con gente desgraciada*".

En Inglaterra la lucha contra la pretensión holandesa a la "*libertad de los mares*" fue importante para el posterior desarrollo del derecho marítimo. Ya en 1930, una decisión del Parlamento ingles había determinado que los mercaderes ingleses no pudiesen fletar más que en barcos de su nación.

Ese antiguo principio cobró vida de nuevo ahora en la lucha contra Holanda por el dominio de los mares.

En 1635 vio la luz la obra que John Selden había escrito contra la "*libertad de los mares*". En el curso posterior de esta pugna entre las dos "*potencias marítimas*", Oliverio Cromwell promulgó el Acta de Navegación Marítima de 1651, en la que se disponía que las mercaderías de fuera de Europa sólo podrían importarse en barcos ingleses, prohibiéndose de nuevo el comercio de cabotaje a los navíos extranjeros.

En el empuje de la Reconquista fueron haciéndose los españoles aquellos grandes fundadores de ciudades que después habían de manifestarse, en todas partes de las colonias de Ultramar.

La reconquista impulsó también el desarrollo de la navegación. Para defenderse de los corsarios árabes, surgieron ya entrada la Edad Media las escuadras de Cataluña, Castilla y Portugal. Con la incorporación de la provincias vascas, en el año 1200, experimentó un poderoso impulsó la potencia naval castellana.

La Unión de Castilla y León acentuó una política de poder de este Estado. Alfonso X, el Sabio (1252-1284) se había ocupado ya detalladamente, en su gran obra legislativa (Siete Partidas), de la guerra marítima, del armamento de la flota, de la navegación y del comercio marítimo. El Código de las Siete Partidas, esta recopilación aunque incompleta, reúne casi la totalidad de las normas jurídicas esparcidas en el territorio español, se regulan diversas materias: la guerra marítima, los fletamentos, las obligaciones de los propietarios de buques respecto de los cargadores y de los tripulantes, los deberes de estos últimos, la contribución de las averías comunes, la reparación de los daños causados por los piratas, el derecho de naufragio, los privilegios sobre el buque, etc.<sup>22</sup>

“En cuanto a las siete partidas la primera partida se divide en veinticuatro títulos, en donde se define la naturaleza de la ley, y se resumen los postulados de la doctrina cristiana, en si es un tratado de derecho canónico, y toca aspectos de deberes y obligaciones de los obispos, clero y miembros de las diversas ordenes religiosas. Un ejemplo del manuscrito original de la Primera Partida se haya en el Museo Británico y otro más extenso se puede consultar en el Biblioteca Nacional de París.

En cuanto a las seis partidas restantes no se conoce manuscrito original alguno proveniente de la cámara real. El contenido de ellas puede ser expuesto de modo suscinto:

La Segunda Partida trata de los derechos de los gobernantes: reyes emperadores y sus súbditos.

La Tercera Partida trata de los procedimiento judiciales: pruebas, apelaciones, obligaciones de los escribanos, entre otras cosas.

La Cuarta Partida se refiere al matrimonio y la situación de los hijos; también emite leyes relativas a la esclavitud.

La Quinta Partida trata todo lo concerniente al comercio.

La Sexta Partida se relaciona con testamentos, herencias y la tutela de huérfanos y

<sup>22</sup> González Lebrero Rodolfo, "Manual del Derecho de la Navegación", Buenos Aires, Ediciones Depalma, 1979, tercera edición. Pág. 19.

menores.

La Séptima Partida trata de lo criminal, entre otras cosas las penas que deben aplicarse a moros, judíos y herejes en general. Hasta la fecha no se ha realizado un estudio detallado de las fuentes que constituyen el origen de las Partidas. De acuerdo con los especialistas, es indudable que se utilizarón los antiguos "fueros" como el Fuero Juzgo y el Fuero Real emitido por el propio Alfonso X.<sup>23</sup>

#### 4. TRAGEDIA DEL TITANIC.<sup>24</sup>

El famoso desastre, tristemente celebre, sufrido por el vapor Titanic el 14 de abril de 1912, que fue abordado por un iceberg en la noche del día citado y que provocó que se hundiera en cuatro horas bajo las aguas del Atlántico, aproximadamente a 300 millas al sudeste del Cabo Race, en Terranova, hizo ver la necesidad de un acuerdo internacional en materia de seguridad de la navegación, pues de las 2.180 personas que iban a bordo del Titanic, que por cierto hacía su primera travesía entre Southampton y Nueva York, perecieron 1.475 salvándose tan solo 705, por el Karpattia, que llamado por el mismo barco siniestrado y que llegó al lugar del siniestro tres horas después del hundimiento

##### El accidente

El día 14 de Abril de 1912 a las, 11:40 PM. La campana de nido de corneja repentinamente toca tres veces seguidas, telefoneando al puente de mando. El teléfono es contestado por el Sexto Funcionario, quién oye desde el puesto de observación al vigía Fredrick sobre la advertencia urgente de Flota, "témpano de hielo, derecho adelante" El Funcionario Primero Murdoch, sobre el puente ordena que los motores paren y se hechan en reversa, asimismo ordena que el timonel, Comisario Hitchens, vuelva el timón duro.

<sup>23</sup> Peña Margarita. "Alfonso el Sabio". Antología. México. Editorial Porrúa S.A., 1982. Estudio Preliminar. Pág. XXVI.

<sup>24</sup> La información vertida en este punto fue recopilada de la siguiente página de Internet en idioma Ingles: <http://www.titanic.com>.

Durante 37 segundos esperaron. Cuando apareció el iceberg lo golpearían con la carrocería delantera, el buque finalmente comenzó a volver a su ruta, pero era demasiado tarde. Una espuela de hielo, ocultada abajo la superficie, golpeó y raspó la estribor del buque por una distancia de 248 pies. Esto ocasionó, no una cuchillada continua como se sospechó, pero si una serie de hoyos menores, uno en forma parcial que afectó cuatro compartimientos y un quinto en forma parcial. El área total que ahora abre al mar era de unos doce pies cuadrados.

El Capitán Smith, quién estuvo en su cabina simplemente atrás del puente sobre el lado de estribor, vino inmediatamente al puente. Sobre el conocimiento de la colisión con el témpano de hielo, el capitán ordenó que el Cuarto Funcionario Boxhall condujera una inspección del buque. Cuando él volvió al puente Sr. Boxhall informó que él no encontró ningún daño. Después de unos minutos, los informes se dieron en sentido contrario, pues comenzaron a inundarse ocho de pies de agua en la sala de caldera numero 6, inundando en la sala de correo. Veinticinco minutos después de la colisión, la cancha de squash estaba inundada, y quince minutos después los cuartos de marinero sobre la cubierta E, cuarenta ocho de pies arriba de la quilla, comenzaron a inundarse.

Edward Wilding, un arquitecto naval quién hizo el diseño del Titánic, estimando que los 16,000 pies cúbicos de agua que habían entrado en el casco, ocasionarían que el Titánic se inundara cuarenta minutos después de la colisión.

Alrededor de la media noche el Capitán Smith, personalmente se dirigió a la sala inalámbrica, y ordena que el Operador Inalámbrico Primero John Phillips envíe una señal de angustia. El señor Phillips envió la señal.

El llamado de angustia era casi inmediatamente contestado por el buque Frankfurt, y luego de ahí en adelante por el buque Carpathia. Este era el único buque a 58 millas de distancia e inmediatamente dio vuelta y se dirigió hacia el Titánic a toda velocidad. Carpathia, sin embargo, tuvo una velocidad de menos de veinte nudos y

tomarla cuatro horas para alcanzar la ubicación del Titánic.

El Capitán Smith sabe que su buque no durará mucho. También sabe que su único bote salvavidas llevará una capacidad mayor de personas que las plancadas.

También sabe que la temperatura del agua del mar es única alrededor 30° F. En ese momento él debe haberse dado cuenta que él y la mitad de la gente en el Titánic estaban cercanos a la muerte.

A las 12:05 la tripulación comienza a descubrir los botes salvavidas y a balancearlos fuera del buque. A las 12:25 la carga de los botes salvavidas comienza primeramente con mujeres y niños. La carga y el lanzamiento de los botes salvavidas es un proceso lento y confuso cargados con poca gente de la tripulación, y ninguno de los pasajeros ha tenido otra forma de botes salvavidas de los ya establecidos.

A las 12:45 el primer bote salvavidas, el número 7, se lanza desde el lado de estribor; con capacidad para sesenta y cinco personas, llevando únicamente veintiocho. Con sólo una delgada lista perceptible, los pasajeros titubean para salir a una seguridad imaginada del buque. Los funcionarios que cargan los barcos son vacilantes para llenar los barcos a su capacidad por temer a los ocasionados disturbios, mientras tanto colgaba gente con los botes salvavidas. Harland y Wolff habían probado los barcos con un peso de setenta hombres, pero ninguno de la tripulación parece haber sido consciente de la prueba.

En ese momento el Comisario Rowe dispara el primero de ocho cohetes de angustia. La luz de un buque se ha visto sobre el horizonte al norte. El buque piensa que podría ser el Leyland el Californiano de liner, pero este fracasa para responder a las llamadas o cualquier otro intento.

A la 1:15, el torneo sobre la cubierta creció más al acantilado, los pasajeros

están más dispuestos para entrar en los barcos pequeños. Los funcionarios son menos precavidos en cargar los barcos, y estos comienzan a salir a su capacidad máxima. A la 1:40, con la mayoría de los botes salvavidas delanteros sueltos, los pasajeros comienzan a moverse a la seguridad temporal de la popa.

A la 1:40 el bote salvavidas Plegable "C", deja el buque. Como está siendo bajada la Primera Clase de pasajeros William Carter y el director administrativo Blanco de Estrella J. Bruce Ismay caminan sobre la placa. Ismay era luego encarado para dejar su buque mientras que 1500 gentes eran la izquierda para morir. Ismay lidió que ningún pasajero había a la vista cuando él abordó el barco. Carter luego testificó que él había puesto a su esposa y niños en un bote salvavidas con anterioridad a su salida del Plegable "C", se determinó al exámen británico que esa Sra. Carter y los niños habían partido del Titánic sobre un bote salvavidas, quince minutos después que el Plegable "C" al dejar el buque.

A las 2:05 el último bote salvavidas se lanzó al mar. Allí realmente permanecían dos barcos plegables, el "Un" y "B", que observan fuera el buque como se hunde y que este último no es lanzado realmente.

A las 2:17 la última señal de angustia es enviada por el Titánic. En horas tempranas de la mañana del 15 de Abril de 1912, el Titánic llegó a ser uno de los primeros buques en la historia en enviar los nuevos llamados "TAN". Durante este momento muchos pasajeros y la tripulación se tocan barriéndose en el agua y como el arco rápidamente se zambulle debajo.

Los desplomes delanteros de embudo, aplastan a mucha gente pugnando en el agua.

A las 2:18 el lucir del buque parpadea debajo del mar y entonces sale. Los varios supervivientes informan que vieron la rotura del buque en dos, entre los terceros y

cuartos embudos. El Segundo Funcionario Charles Lightoller, quién estuvo en el agua observó desde el buque, y luego informó que el buque no rompió arriba, pero se deslizó un pedazo graciosamente debajo del agua.

A las 2:20 la sección adusta, ahora llenada por el agua, se entolda en una posición que es aproximadamente perpendicular a la superficie del agua y constantemente hundiéndose, 1500 personas ahora pugnan en el agua helada. La mayoría de los botes salvavidas que habían remado lejos del buque con asientos vacíos por temor a la succión, ahora rehúsan volver a la asistencia de las personas tiradas debajo de los buques por temor a ser succionados también. Allí ellos se sentaron, escuchando a los gritos de los agonizantes, oír los lamentos finales para la ayuda, y se escuchaba *"Yo sé usted me puede oír, por favor salvé una vida."* Muchos supervivientes se convencieron así mismos que los gritos y los alegatos que ellos oyeron no eran de sus seres amados.

En menos de una hora el mar es la quietud. Finalmente, después se tranquilizó debajo de los botes salvavidas, el bote salvavidas número 14 regreso, bajo el comando del Quinto Funcionario Lowe, el cual rescató a cinco nadadores, y en el bote salvavidas número 4 también regresa, bajo el comando del Comisario Perkins, el cual había escojido arriba del bote salvavidas a ocho gentes más, porque estaba todavía cerca del buque.

### El Rescate

De los más de 2200 hombres, mujeres y los niños, pasajeros y la tripulación a bordo del Titánic, cuando este se estrelló aun en el mar contra el témpano de hielo, únicamente 705 sobrevivieron. Que es el único 32% de la gente abordo del buque. Esos quienes sobrevivieron gracias a los botes salvavidas eran auxiliados por el Cunard de liner Carpathia momentos después en la mañana.

Carpathia, al oír del llamado del Titánic, inmediatamente regresó hacia el

buque. A toda velocidad, sobre 19 nudos, cubriendo las cincuenta ocho millas de témpano de hielo y tachonó aguas entre ambos buques en simplemente cuatro horas.

También, el Senado en sus copias de investigación del accidente del Titanic, vino a la conclusión que había 706 supervivientes, mientras que usualmente se aceptó un total de 705.

Al año siguiente de noviembre de 1913 al 20 de enero de 1914 tuvo lugar en Londres una Conferencia internacional, en la cual participaron, Alemania, Austria-Hungría, Bélgica, Dinamarca, España, Estados Unidos, Francia, Gran Bretaña, Italia, Noruega, Países Bajos, Rusia y Suecia, y en la que se elaboró un Convenio de 74 artículos, con un reglamento anexo de 52, en cuyos textos se dictaban normas para la destrucción de pecios, búsqueda de hielos flotantes, informes meteorológicos, compartimentación de los buques, empleo de la radiotelegrafía, medidas contra incendios y la colocación exacta en número de los botes de salvamento. Como la primera guerra mundial entorpeció las ratificaciones del aludido Convenio, al final del conflicto se prepararon nuevos proyectos tendientes al mismo fin, y así, el 31 de mayo de 1929 se firmaba, también en Londres una nueva convención internacional que entraría en vigor el 1º de enero de 1939 y en la cual quedarían establecidas las normas referentes a la construcción naval, los ingenios de salvamento, la telegrafía y la seguridad de la navegación.

Después de la segunda guerra mundial se reviso el anterior convenio, volviéndose a reunir otra conferencia en Londres en Junio de 1948. El nuevo texto entró en vigor el 19 de noviembre de 1952, y ante los progresos de la técnica náutica y el impulso codificador de la I.M.C.O,<sup>25</sup> se firmó otro Convenio definitivo, el de 1960, el cual reguló la materia de abordajes, a la que luego nos referimos, y el cual esta en íntima conexión con la de seguridad de la vida humana en el mar.

---

<sup>25</sup> Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, entró en vigor el 17 de marzo de 1958. Con arreglo a una enmienda al Convenio constitutivo que entró en vigor el 22 de mayo de 1982, se modificó el nombre de la Organización, la cual pasó a denominarse Organización Marítima Internacional.

## 5. DERECHO MEXICANO.

### 5.1. ORDENANZAS DE BILBAO.<sup>26</sup>

Como en casos anteriores nadie sabe los nombres de autores personales de las Ordenanzas de Bilbao ni de sus recopiladores, posiblemente iniciadas desde 1600; año en que ya aparecen copias en el mundo civilizado de aquellos días.

Lo único fuera de duda es que encontramos las Ordenanzas de Bilbao, terminadas totalmente, en su edición cumbre de 1737. Se dice también la ley suprema no lo concerniente a los mil problemas de la navegación. No es exagerado afirmar que desde entonces, las Ordenanzas de Bilbao tuvieron aplicación de alcance mundial.

En lo que fue la Nueva España y que ahora es México, estuvieron vigentes cual correspondía en aquel *"imperio en que no se ponía el sol"*. Y continuaron vigentes en México independientemente como si hubiera sido ley propia del mismo México.

En 1868, el Presidente Juárez derogó las Ordenanzas de Bilbao compilándolas en el primer Código de Comercio que tuvo México; Código que en su parte marítima fue un resumen bien logrado de las citadas Ordenanzas de Bilbao.

Insertos sus reales privilegios. Aprobados y confirmados por el Rey nuestro señor don Felipe Quinto. Por la gracia de dios; Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Cibilias, de Jerusalén, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Jaén, de los Argarbes, de Algecira, de Gibraltar, de las islas Canarias, de las indias Orientales y Occidentales, Islas y Tierra firme del mar Oceánico, Archiduque de Austria, Duque de Borgoña, de Bravante y de Milán, Conde de Apspurg, de Flandes, Tirol, Rosellon y

---

<sup>26</sup> Solís Guillén Eduardo, "Derecho Oceánico" México, Editorial Porrúa S.A. de C.V., 1987, Págs. 129 y 130.

Barcelona, Señor de Vizcaya y de Molina, etc.”

“Las mencionadas Ordenanzas españolas, conocidas bajo el nombre de *“Ordenanzas de la ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble leal villa de Bilbao”* contaban con 29 capítulos, de los cuales un gran número estaba total o parcialmente dedicado a la navegación. En el Capítulo 1º se hace referencias generales en cuanto a las funciones del Prior, cónsules, piloto mayor y pilotos lemanes, en el capítulo 7º se reglamenta la forma de percibir las “averías”, o sea los derechos de aduana, función a cargo del proveedor-contador de descargas; en el capítulo 8º “de lo que correrá al cuidado del síndico” refiriéndose a tareas de policía portuaria y de la navegación, en el capítulo 15º se regula la tarea de los corredores de seguros y fletamentos, cuyo número queda limitado en ocho; en el capítulo 16º se menciona la tarea de los corredores de los buques e interpretes.

*En el capítulo 18º se dan normas respecto de los contratos de fletamento y de los conocimientos de embarque; en el capítulo 19º se reglamenta los naufragios y sus consecuencias, en el capítulo 20º se legisla sobre las averías gruesas y simples; y en el siguiente sobre la forma de “contar y reglar la avería gruesa”, en el capítulo 22º se trata sobre seguros tanto terrestres como marítimos, en el capítulo 23º se resulta el préstamo a la gruesa, en el capítulo 24 trata de los “capitanes, maestros, o patrones de navío, sus pilotos, contramaestres y marineros y obligaciones de cada uno”, en el capítulo 25º se refiere al piloto mayor del puerto y a lo que deberá hacer con motivo de la entrada y salida de los buques; en la capítulo 27º se da el régimen de la Villa de Bilbao; en el capítulo 28º se reglamenta el número y funciones de los carpinteros, calafates; y finalmente en el último capítulo, los “gabarreros y banqueros, gabarras y barcos, sus obligaciones y fletes que se les deberá pagar”<sup>27</sup>.*

Después de la Revolución de mayo, estas disposiciones conservaron su

---

<sup>27</sup> González Lebrero Rodolfo A., Op. Cit. Págs. 20 y 21.

vigencia durante los años que precedieron al dictado de leyes nacionales, y al aprobarse en España, en 1829, el proyecto del Código de Comercio redactado por don Pedro Sainz de Andino, algunas provincias, tales como San Juan y Mendoza, establecieron que el sería de directa aplicación; la Provincia de Buenos Aires, por su parte nombro en 1831 una comisión para estudiar las reformas a introducir en la legislación comercial, pero que no llegó a formular proyecto alguno. En 1956, este último Estado, separado de los demás que integraban la Confederación, encargó a Eduardo Acevedo y Dalmacio Velez Sarsfield la preparación de un Código de Comercio, que el 6 de octubre de 1859 fue aprobado y, producida la incorporación de aquella provincia, se declaró en vigor para todo el país el 10 de septiembre de 1862.

## 5.2. CÓDIGO DE LARES.<sup>28</sup>

Lo más importante que en materia de codificación se produjo durante el gobierno de su Alteza Serenísima fue realizado por el ministro de justicia y negocios Eclesiásticos, Teodosio Lares.

A él se debe la Ley sobre Bancarrotas de 31 de mayo de 1853, importante no sólo por referirse a esta capital materia, sino porque dio el concepto de comerciante que a decir Barrera Graf actualmente reproduce nuestro Código. Ese mismo año se insistió en que la substanciación de los juicios debía hacerse conforme al derecho colonial, en la ley de 16 de diciembre de 1853.

El 27 de mayo de 1854 entró en vigor el primer Código de Comercio, mexicano. Su autor era el propio Lares, como quedo señalado. Comprendía la materia terrestre y marítima. En él se siguieron los modelos de los códigos franceses y español. Su importancia fue muy grande, y aunque su vigencia fue corta, se volvió a poner en

---

<sup>28</sup>. Mantilla Molina Roberto L, "Derecho Mercantil", México, D.F., Editorial Porrúa S.A., 1999. Págs. 15 y 16.

vigor durante el Imperio, y se utilizó en varios estados de la República. Ese mismo año, Tornel y Mendivil lo puso en forma de diccionario, con notas, aclaraciones y ediciones.

Siendo presidente provisional don Juan Alvarez, tras la revolución de Ayutla, se dictó en noviembre de 1855 la Ley sobre la Administración de Justicia y Orgánica de los Tribunales de la Nación del Distrito y Territorios, que derogaba las del gobierno de Santa Anna y dejaba vigentes las de 1852. Abolía los fueros militar y eclesiástico.

El Código Lares, aun cuando desde el año de 1822 se había considerado necesario elaborar el Código de Comercio, y se nombro al efecto, por decreto de 22 de enero de dicho año, una comisión encargada de redactarlo, tal obra no pudo ser realizada sino en el año de 1854, en el que debido al jurisculto don Teodosio Lares, encargado por Santa Anna del Ministerio de justicia, se promulgó, con fecha 16 de mayo del citado año, el primer Código de Comercio mexicano. El Código Lares como suele llamarse en justo homenaje a su autor, consta de 1091 artículos, y regula de manera sistemática, inspirado en buenos modelos europeos, la materia mercantil, y es, indudablemente superior a las viejas Ordenanzas de Bilbao.

Sin embargo, las vicisitudes de la política hicieron efímera la vida de este Código, cuya vigencia termino al triunfar la Revolución de Ayutla y caer el régimen santanista. La abrogación del Código Lares fue puramente hecho, pues no es exacta la afirmación de Pallares reiterada por Tena, de que el citado Código haya sido derogado por la ley de 22 de noviembre de 1825, ya que esta Ley se limita a suprimir los tribunales especiales.

Y una sana interpretación de ella sólo llevaría a considerar insubsistentes aquellos pocos preceptos del Código Lares que regulan los tribunales mercantiles, pero no a abrogar en su totalidad el Código, para substituirlo por las viejas Ordenanzas de Bilbao, que también establecen tribunales especiales. La política de destrucción del régimen santanista, aun en aquello que de bueno tuviera, no permitió que subsistiera la

obra legislativa de Teodosio Lares, y en forma de simple consulta el Ministerio de Justicia declaro, con fecha 29 de octubre de 1856, que el Código de Comercio habia quedado derogado por los artículos 1º y 77 de la Ley de 23 de noviembre de 1855, los cuales como queda dicho, ni una sola palabra dicen sobre tal ordenamiento.

En tiempos del Imperio se estableció la vigencia del Código de Lares, y aun cuando posteriormente, reinstaurado en todo el país el régimen republicano con fundamento en una ley de la Novísima Recopilación, se le consideraba aplicable para suplir las lagunas de la Ordenanzas de Bilbao.

En uso de las facultades que la constitución de 1824, concedía a los estados para legislar en materia de Comercio, por decreto de 24 de junio de 1868 la legislatura poblana declaro aplicable el Código Lares, con excepción de los decretos que pugnarán con la Constitución Federal. El ministerio de justicia, considero insuficiente que se formulara en términos generales la excepción, y surgió al Gobernador de Puebla que iniciara la reforma del decreto a efecto de precisar cuales preceptos del Código Lares eran contrarios a la Constitución, y señalaba como tales, los referentes a quiebras, en cuanto a las quitas y esperas son incompatibles con el estricto cumplimiento de los contratos.

Es probable que otros Estados hayan promulgado Códigos de Comercio locales. A título de ejemplo puede citarse el Estado de Tabasco, en el cual se publicó, en el año de 1878, un Código de Comercio que reproduce casi literalmente el Código Lares. En el Estado de México, por ley de 1º de junio de 1868, también se declaro vigente el Código de Comercio de 1854.

El primer Código de Comercio mexicano entro en vigor el 27 de mayo de 1854 durante el último gobierno de Santa Anna. Fue promulgado por S.A.S. el general presidente. en uso de facultades de la Nación se ha servido conferirme (preámbulo). Se le conoce también con el nombre de Código Lares, el Ministro de Justicia, Negocios

Eclesiásticos e Instrucción Pública, quien lo preparo; y después fue revisado por los señores Bernardo Cuoto, Lacunza y Gálvez. Sus modelos fueron, el Decreto de 1841, una Ley para la Administración de Justicia en los negocios del Comercio del Estado de Puebla de 20 de enero de 1853, y el Código de Comercio Español de 1829, de Sainz de Andino. De aquel (y de la Ley poblana) copio la lista de los negocios mercantiles, Art. 218, en los que el carácter de comerciante (mercader, incisos 1º y 3º) se sustituía por el objeto, los actos (inciso 2º) o negocio (inciso 3º, sin que aun se incluyeran los actos de empresas que enumeraron los Art. 632, párrafos tercero y cuarto, y 633 párrafo primero del Código francés).

Para darnos una idea de lo que fue el Código en su momento citamos el Código de Comercio de 1854 de Lares, con respecto a lo que nos acontece, en su Sección III, que dice.

"Del Naufragio<sup>29</sup>."

Art. 742. Encallando o naufragando la nave los dueños y los interesados en el cargamento, sufrirán individualmente las pérdidas y desmejoras que ocurran en sus respectivas propiedades perteneciéndoles el resto que pueda salvarse.

Art. 743. Si el naufragio procede de malicia, negligencia o ignorancia del capitán o su piloto, están en el deber de indemnizar a los perjudicados, y si de falta de reparación o pertrechamiento de la nave, esa responsabilidad es de los navieros probando la falta los cargadores.

Art. 744. Los efectos salvados deben cubrir los gastos impedidos en salvarse con preferencia, cuyo importe satisfarán sus dueños antes de hacérseles la entrega de ellos, o se deducirá con preferencia o cualquiera otra obligación del producto de su venta.

Art. 745. Naufragando la nave que va en convoy o en conserva de este, se repartirá la parte de su cargamento y de pertrechos que haya podido salvarse entre los demás buques, habiendo cabida en ellos para recibirlos, y en proporción a la que cada uno tenga expedita. Si algún capitán lo rehusare sin justa causa, el capitán naufrago

---

<sup>29</sup> Mediante decreto del 4 de junio de 1887, su Impresión, publicación, circulación y cumplimiento el día 15 de septiembre de 1889.

protestara contra el ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que ellos se siguan, y el primer puerto ratificara la protesta dentro de las veinticuatro horas, incluyéndola en el expediente justificativo que debe promover, según lo dispuesto en el Art. 736.

Art. 746. Cuando no sea posible transbordar a los buques de auxilio el cargamento naufragado, se salvarán los efectos de mas valor y menos volumen, sobre cuya elección procederá el capitán con acuerdo de los oficiales de la nave.

Art. 747. El capitán a cuyo buque se transborden los efectos, continuara con interrupción su ruta, y en el puerto de su destino hará la descarga y se depositaran a disposición de su dueño aquellos efectos con autorización judicial; si en la ruta se hallare el puerto de la consignación de dichos efectos no mediando riesgo o accidente de mar, y consintiendo los cargadores y sobrecargos presentes, los pasajeros y los oficiales de la nave, puede esta arribar al puerto a que iban los consignados. Todos los gastos de la arribada que se hagan con el fin indicado serán de cuenta de los dueños de los efectos naufragados, además de pagar los fletes correspondientes, que en defecto de convenio entre las partes se regularan a juicio de árbitros en el puerto de la descarga, teniendo en consideración la distancia que hayan portado los defectos del buque que los recogió, la dilación que sufrió, las dificultades que tuvo que vencer para recoger, y los riesgos que ello corrió.

Art. 748. Cuando no se puedan conservar los efectos, o pasando un año no se pueda descubrir su dueño, el tribunal por cuya orden se depositáren, los hará vender en pública subasta y depositar el producto para entregarlo a quien corresponda. Igualmente y en la propia forma se venderán los necesarios para la conservación del resto si el capitán no puede suplirlo o conseguir préstamo a la gruesa con la misma hipoteca y prelación del Art. 738<sup>o</sup>.

### 5.3. CÓDIGO DE COMERCIO DE 1889 Y EL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO.<sup>30</sup>

El dictado Código Civil, en 1889, puso en crisis las normas civiles del Código de Comercio, y desde luego, creó la necesidad de reformar a éste en cuanto significará eliminar las superposiciones y contradicciones, al tiempo que actualizar sus

<sup>30</sup> González Lebrero Rodolfo A., Op. Cit. Págs. 20 y 21. Nota. los artículos son citados por el autor.

disposiciones. En 1870 se designó a Sixto Villegas y a Vicente G. Quesada, para que propusieran reformas, cometido que cumplieron en 1873 en términos duramente criticados por Lisandro Segovia. Este jurista fue a su vez comisionado en 1886 con idéntico objetivo, presentando un valioso proyecto, en 1887, pero ni este texto ni el que incluía las modificaciones de la anterior comisión fueron aceptados.

Finalmente la Comisión de Códigos de la Cámara de Diputados, integrada por Wenceslao Escalante, Estanislao S. Zeballos, Benjamin Basualdo y Ernesto Colombres, a cuyo estudio se había pasado los proyectos de reformas, elevó un texto nuevo, que promulgado el nueve de octubre de 1889, entró en vigor el 1 de mayo de 1890 y rige hasta hoy, con las modificaciones que apuntaremos mas adelante.

Este Código seguía el sistema de legislar solamente el aspecto privado de nuestra disciplina, lo cual era obvio por referirse a aquel, a materia comercial; el libro III estaba dedicado a los "Derechos y obligaciones que resultan de la navegación", *dividido en 16 títulos, y abarcando desde el artículo 856 hasta el 1378 inclusive. Las normas sobre prescripción se hallaban, sin embargo, en el último título del libro II*

*En el informe de la Comisión de Códigos con que se presentó el proyecto de reformas, se destacaba la observación ya formulada por Villegas y Quesada en el sentido de que la parte relativa al derecho de la navegación era la " que más resistía la reforma. Los buques y todo lo que con ellos relacionado con la parte marítima es, puede decirse, un capítulo igual en todos los Códigos; circunstancia que se explica por la índole cosmopolita del comercio marítimo". Sin embargo, se introdujeron algunas modificaciones.*

Con el propósito de eliminar toda duda en cuanto a la caracterización de lo que ha de entenderse por buque y aparejos, se adaptó como artículo primero del Libro III (856) el 855 del proyecto Segovia, mientras que del proyecto Villegas y Quesada se tomó la norma sobre la inspección que debe practicarse sobre los buques, construidos o

reconstruidos, antes de permitirles navegar, como medida destinada a dar seguridad a la navegación protegiendo *"la vida de la inmensa cantidad de personas que se ven en el caso de emprender viajes marítimos"* (Art. 858).

En cuanto a la transmisión de la propiedad de los buques se siguió el principio del derecho internacional privado establecido en el Código, según el cual ella debe llevarse a cabo según las leyes y usos del lugar del contrato, el cual debe complementarse con las respectivas normas del Código Civil. Siendo estos buques bienes de naturaleza especial, la Comisión introdujo una excepción al principio general en cuanto a los buques pertenecientes a la matrícula nacional vendidos en el extranjero, determinando que la enajenación de dichas unidades no valdrá ni surtirá efecto respecto de terceros sino mediante escritura otorgada ante el cónsul argentino del lugar estuviese transcrita en el Registro del Consulado (Art. 860).

El antiguo artículo 1064 referente al capitán fue reemplazado, por el concepto emergente del artículo 890 del Código chileno, que precisó el carácter del capitán a bordo como delegado de la autoridad pública para la conservación del orden en el buque y salvación de los pasajeros, tripulantes y carga.

El Art. 917 del proyecto de la Comisión de Códigos, transformado luego en el 919, se redujo la pena de inhabilitación perpetua para ejercer el mando de un buque por la de 5 a 15 años, en aquellos casos en que el capitán que se hubiera ajustado para un viaje y dejará de cumplir su contrato.

Entre los documentos que debe llevar a bordo y conservar el capitán se agregó la patente de sanidad, estableciéndose así mismo que el Diario de Navegación, debía dejarse constancia del estado sanitario de los pasajeros y tripulantes, así como los nacimientos y defunciones que ocurrieran a bordo, los servicios extraordinarios prestados por la tripulación y los testamentos que se otorgaren con arreglo a las disposiciones del Código Civil. En materia de testamento marítimo se eliminaron los

artículos 1122 a 1129 por tratarse de una materia exclusiva de la legislación civil.

La comisión reformadora proyectó un artículo adicional al antiguo 1140 referente al reemplazo del capitán, por el quedó determinado que faltando las personas enunciadas en aquel el mando del buque recaerá en el marinero que por votación designaren los tripulantes. (Art. 975 y 976).

El Art. 1184 del Código de 1862 definía al fletamento como el arrendamiento de un buque cualquiera, definición que fue conservada en el proyecto de Villegas y Quesada pero que aparecía modificada por Segovia.

La Comisión siguió a este último jurista y calificó adecuadamente al fletamento por su objeto inmediato, esto es, la realización de un transporte; y así nació al Art. 1018.

Otro aspecto vinculado a la utilización de los buques que fue motivo de reforma lo constituyó el de las acciones entre el capitán y los cargadores y aseguradores. El antiguo Art. 1211 establecía terminantemente que no sería admisible en juicio ninguna acción entre aquellas personas de no acompañase alguno de los ejemplares del conocimiento original, cuya falta no podría suplirse con los recibos provisorios. Siguiendo la corriente jurisprudencia se reformó este artículo según el texto que recogía el Art. 1045, donde había quedado estatuido que la presentación de algún ejemplar del conocimiento es indispensable cuando las acciones se refieran a sus cláusulas, pudiendo acreditarse la entrega de la carga por los recibos provisorios y demás medios de prueba admisibles en materia comercial.

Algunas modificaciones introdujo en materia de transporte de pasajeros, seguros marítimos y choques y abordajes agregándose un título nuevo, el de la hipoteca naval, frente a la necesidad de facilitar un régimen crediticio sobre bienes de características singulares a pesar de participar de la calidad de cosa mueble. La redacción se hizo sobre la base de un proyecto de ley presentado por Santiago Alcorta siguiendo la

Ley Francesa de 1874, que sin embargo ya había sido modificada en 1885 al tiempo de su adopción por la comisión reformadora.

Finalmente se conservó el régimen de los privilegios marítimos, ubicándonos en un título independiente y separando los créditos privilegiados sobre la carga, el buque y el flete.

Al respecto, ahora citamos el Código de Comercio de 1889, que en su texto dice:

"De los Naufragios<sup>31</sup>".

Art. 915. Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento a consecuencia de naufragios o encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.

Art. 916. Sin el naufragio o encalladura procedieren de malicia, descuido o impericia del capitán, o porque el buque salió a la mar hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero o los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque o al cargamento por el siniestro, conforme a lo dispuesto por los artículos 684, 686, 688 y 695.

Art. 917. Los objetos salvados del naufragio quedaran especialmente efectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquellos antes de entregárselos y con preferencia a otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen.

Art. 918. Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguna de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción a lo que cada uno pueda recibir. Si algún capitán se negase, sin justa causa, a recibir la que le corresponde, el capitán naufragado protestara contra el ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, e incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo a lo dispuesto en el art. 686. Si no fuere posible trasladar a los demás buques todo el cargamento naufragado, se salvaran con referencia los objetos de mas valor y de menos volumen, haciéndose la designación por el capitán con acuerdo de los oficiales de su buque.

<sup>31</sup> "Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de junio de 1887".

Art. 919. El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuare su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositara, con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños.

En caso de variar de rumbo si pudiere descargar en el puerto a que iban consignados, el capitán podrá arribar a el si lo consintieren los cargadores o sobrecargos presentes, y los oficiales y pasajeros del buque; pero no podrá verificar, aun con ese consentimiento, en tiempo de guerra o cuando el puerto el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio o por decisión judicial.

Art. 920. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutara cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en el termino de un año no se hubiese podido averiguar quienes fueron sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 643, y el importe líquido de la venta se constituirá en deposito seguro, a juicio del juez, para entregarlo a sus legítimos dueños\*.

#### 5.4. LEY DE NAVEGACIÓN Y DE COMERCIO DE 1963.<sup>32</sup>

Dicha Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de noviembre de 1963. se cita a continuación, ya que fue de gran importancia en su momento debido a las reformas que fueron hechas con relación al tema que nos concierne.

##### Citamos los siguientes artículos:

En ese momento citando al Capítulo IV, llamado "Del Auxilio, del salvamento y de los naufragios".

Art. 72 Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y solo podrá excusarse de esta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus

<sup>32</sup> "Diario Oficial de la Federación el día 21 de noviembre de 1963".

pasajeros.

El incumplimiento de esta obligación se sancionara por la autoridad judicial federal con el doble de la pena que para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y territorios Federales.

Art. 73. La obligación de auxilio incumbirá a las autoridades o a cualquier persona que se encuentre en posibilidad de impartirlo, cuando el buque se encuentre en peligro o hubiese naufragio en lugar cercano a la costa. La omisión se castigara en los términos del artículo anterior.

Art. 74. Las propiedades ajenas solo podrán ocuparse sin autorización durante el tiempo necesario para prestar auxilio marítimo, debiéndose dar cuenta oportunamente a la autoridad marítima.

Art. 75. La organización y dirección del servicio de salvamento corresponde a la autoridad marítima, la que determinara que estaciones de salvamento deben establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas siempre, siempre que cumplan con los requisitos que se les impongan con base en las leyes y reglamentos.

Art. 76. El auxilio y salvamento de los buques dentro de la zona portuaria, será dirigido por la autoridad marítima, la que podrá emplear los elementos disponibles a costa del naviero.

Art. 77. La remuneración que corresponda a quien hubiese prestado el auxilio y salvamento, será fijada tomando en cuenta lo que previene esta ley, los contratos respectivos, los usos, costumbres y las convenciones internacionales.

Art. 78. En caso de salvamento se formara un inventario valorizando de los efectos salvados, que quedaran provisionalmente bajo la guarda de la persona que designe el capitán del buque auxiliado, mientras la autoridad no disponga otra cosa. Los equipajes de los pasajeros y de los tripulantes del barco auxiliado serán entregados a sus propietarios, representantes o herederos.

Art. 79. Toda acción derivada del auxilio y salvamento, prescribirá en los términos de las leyes respectivas.

Art. 80. El dueño del buque o buques naufragados o de sus restos seguirá siéndolo cualquiera que sea el lugar donde se encuentren.

Art. 81. La apropiación de los restos de un naufragio será considerada y se sancionara

como robo.

Art. 82. Quien descubra y salve los restos de un naufragio, deberá declarar el salvamento ante la autoridad marítima correspondiente, a cuya disposición quedaran los objetos salvados.

Art. 83. El que salve un buque o sus restos, tendrá derecho a que se le cubran por el naviero los gastos de salvamento. Si se niega a pagarlos, se ordenara la subasta de los bienes salvados, y con su producto se hará el pago de los gastos indicados y pondrá el remanente a disposición del naviero.

Art. 84. Si en un termino de treinta días no se presentare ninguna persona que acredite interés legitimo sobre los bienes salvados, la autoridad marítima a cuya disposición estén, solicitará que se subasten en los términos del artículo anterior.

Art. 85. Los objetos salvados en un naufragio o accidente marítimo quedaran afectos al pago de los gastos de la asistencia o salvamento, o a falta de este, por la autoridad marítima según los usos, y en caso de inconfirmdad, por el juez competente.

Art. 86. Si el naufragio hubiere ocurrido en aguas de jurisdicción mexicana y el buque o sus restos constituyeren obstáculo para la investigación, la autoridad marítima señalará al naviero un plazo prudente para que los retire. Si el naviero no procediere al retiro, los bienes se consideraran abandonados a favor del Estado.

Art. 87. En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren abordado, se regularán conforme a las normas internacionales, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar.

## 5.5. LEY DE NAVEGACIÓN DE 1994 Y SU REGLAMENTO.<sup>33</sup>

Dicha Ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de enero de 1994.

En nuestro caso exponemos los siguientes artículos: /

<sup>33</sup> "Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de enero de 1994".

### CAPÍTULO III.

#### Salvamento.

Art. 120. Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento deberá hacerse de su conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de la veinticuatro horas siguientes de la llegada a este.

Art. 121. Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro están obligados a prestarles auxilio y solo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Art. 122. La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deban establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el reglamento respectivo.

Art. 123. El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto serán coordinados por su titular, quien podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario naviero.

Art. 124. El Salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Art. 125. Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se registrarán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo\*.

### REGLAMENTO.<sup>34</sup>

Con respecto al reglamento hacemos esta cita, ya que tuvo sus reformas en su

<sup>34</sup> "Diario Oficial de la Federación del día 16 de noviembre de 1998"

momento, abarcando de esta manera lo relativo a la seguridad marítima mostrando así su procedimiento. Tenemos como cita lo siguiente:

En su Título quinto, de la Navegación.

Capítulo I, llamado "De la Seguridad y Responsabilidades".

Art. 64. Para todo genero de navegación, las embarcaciones deberán contar con medios suficientes de radiocomunicación, y las que realicen navegación de cabotaje o se dediquen a la pesca deberán llevar suficientes víveres, combustible y agua para setenta y dos homs adicionales al tiempo previsto para su viaje.

Ninguna embarcación deberá en caso alguno rebasar su capacidad de carga ni de pasaje autorizadas.

Los propietarios u operadores de embarcaciones pesqueras recabaran los boletines meteorológicos que emitan las capitanías de puerto y, a través de sus medios de comunicación, los proporcionaran a los capitanes o patrones de las mismas.

Art. 65. Para practicar la navegación interior o de cabotaje, las embarcaciones que transporten mercancías peligrosas a granel o en bulto, o cuyos cargamentos, en caso de avería, pueden contaminar el medio ambiente, deberán cumplir con lo establecido en las disposiciones jurídicas y en las normas oficiales mexicanas aplicables.

Título Séptimo.

Del cuerpo de vigilancia y seguridad de los recintos portuarios y auxilio para la navegación interior.

Capítulo Único.

Art. 126. El auxilio para la navegación interior, así como la vigilancia y seguridad en los recintos portuarios de administración federal y únicamente en las áreas acuáticas de los que estén a cargo de Administraciones Portuarias integrales, se confiara al Resguardo Marítimo Federal, dependiente de la Secretaría, que desarrolla sus actividades bajo la supervisión de la capitanía de puerto.

Art. 127. El personal de Resguardo Marítimo Federal de cada circunscripción dependerá directamente de la capitanía de puerto correspondiente.

Art. 128. El Resguardo Marítimo Federal tendrá las siguientes funciones:

I. Vigilar el cumplimiento de la Ley y de la Ley de Puertos, para la seguridad de las personas y los bienes de la navegación interior dentro de los límites de los puertos,

así como en lagos, laguna presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro.

- II. Auxiliar a las demás autoridades federales que ejerzan atribuciones dentro de los puertos, cuando estas lo soliciten.
- III. Participar en la verificación del funcionamiento de las señales de ayuda a la navegación marítima, fluvial y lacustre, y reportara a la capitanía de puerto cualquier anomalía que observare.
- IV. Vigilar que el embarque o desembarque de personas y bienes se efectúe con seguridad, conforme a los ordenamientos en materia portuaria.
- V. Vigilar que las operaciones, obras, dragado y sondeos que se realicen en la zona portuaria integrante de las vías generales de comunicación por agua que cuenten con las autorizaciones correspondientes.
- VI. Cuando las autoridades competentes lo requieran, apoyar auxiliar en el control de las actividades de pesca y de turismo náutico que se realicen en las aguas interiores de los puertos.
- VII. Tomar conocimiento de los accidentes marítimos y portuarios, auxiliar a la tripulación y pasajeros de las embarcaciones que se encuentren en peligro dentro de las aguas interiores y apoyar a la autoridad marítima en las actuaciones correspondientes.
- VIII. Cuando las autoridades competentes lo requieran, auxiliar en la vigilancia del cumplimiento de las normas y disposiciones para prevenir la contaminación ambiental.
- IX. Sin menoscabo de la autoridad y responsabilidad directa del respectivo capitán o patrón, brindar su auxilio para que las tripulaciones de las embarcaciones y artefactos navales cumplan con las instrucciones de la autoridad marítima, y vigilar que realicen sus operaciones en los lugares que se designen.
- X. Intervenir, por orden del capitán de puerto, y previa petición del capitán del buque si este es extranjero, en los casos de comisión de faltas contra la disciplina anterior en que incurrieren los tripulantes.
- XI. Auxiliar a la capitanía de puerto en la formulación de citatorios y en la practica de notificaciones cuando los particulares concurren en infracción o violación de las disposiciones legales o administrativas, y
- XII. Las demás que determine el capitán de puerto y las que le confieran las leyes y reglamentos aplicables.

**Art. 129.** El Resguardo Marítimo Federal se organizara y funcionara de conformidad con los manuales de organización que expida la Secretaria.

Los titulares de la capitanías de puerto serán responsables de los asuntos técnicos y logísticos, así como de la coordinación, eficiencia y cumplimiento de las funciones y actividades de la corporación.

**Art. 130.** Para ser miembro del Resguardo Marítimo Federal, se deberá aprobar los exámenes teóricos y prácticos que determine la Secretaria de conformidad con el manual respectivo, así como el examen psicofísico.

## CAPÍTULO II.

### I. ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

#### 1.1. DISTINCIÓN ENTRE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.<sup>35</sup>

##### 1.1.1. ASISTENCIA.

1.1.1.1. Comenzaremos con la definición de Asistencia concepto que el autor Rodolfo González Lebrero nos proporciona: “Concepto de Asistencia.- En términos generales podemos definir a la asistencia o al salvamento como todo auxilio prestado a un buque o a los restos náufragos de una aventura marítima, en peligro”.

Dentro de la legislación y la doctrina anglosajona no se formula distinción alguna entre asistencia y salvamento términos que quedan unificados bajo el nombre de *salvage*, mientras tanto la legislación como la doctrina latina sostienen dualidad de ellos, a pesar de no existir entre ambos diferencia ontológica alguna.

Del concepto anterior el mismo autor hace una reflexión al respecto que nos ilustra de la siguiente manera. “La asistencia se cumple siempre respecto de un buque en el cual, a pesar del peligro, se mantiene aun la organización y el orden por la presencia de su tripulación y la vigencia de la autoridad del capitán; asistir supone complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado a los efectos de sustraerlo del peligro o de disminuir sus consecuencias dañosas. El salvamento se lleva a acabo no sólo en cuanto a buques sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, y presupone la ausencia de tripulantes o la total

---

<sup>35</sup> González Lebrero Rodolfo A, Op. Cit. Págs. 479 y 480.

desorganización por la inexistencia, o la imposibilidad de ejercicio, de la autoridad del capitán, ante un peligro ya realizado.<sup>364</sup>

La línea demarcatoria de ambas instituciones es difícil de precisar, ya que si bien podemos observar dos situaciones diferentes con características instrumentales propias, ellas están ubicadas en idéntico plano, en el que la nota distintiva la da en definitiva la mayor o menor densidad del peligro. Cabe señalar que a la asistencia y al salvamento podemos agregar otras figuras semejantes colocadas a continuación de la segunda: la recuperación y el reflotamiento.

El Código de Comercio Argentino distinguía la asistencia del salvamento al referirse al salario debido por los servicios respectivos (Art. 1330), fijando en uno y otro caso bases distintas para la determinación de dicha remuneración en el Art. 1283 y siguientes.

La Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a la Asistencia y Salvamento Marítimos de Bruselas del 23 de septiembre de 1910, no se hace distinción alguna ( Art. 1).

Dentro del título sexto en la actualidad "*De los riesgos de la navegación*", del capítulo III, la Ley de Navegación trata de la asistencia y del salvamento en los artículos 120 y siguientes, pero sin dar un tratamiento distinto a esas figuras, a pesar de que las nombra a ambas.

Cabe agregar que las disposiciones de la Ley de la Navegación relativas a la asistencia y al salvamento rigen el auxilio prestado a buques y artefactos navales o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas Art. 120.

---

<sup>364</sup> Idem. Op. Cit. Pág. 479.

“La asistencia marítima puede ser definida como el auxilio proporcionado por un buque a otro en peligro de naufragar. Lo que interesa al legislador es la relación jurídica que va a surgir de este suceso entre las dos embarcaciones, en el lenguaje corriente existe una distinción entre el auxilio prestado a un buque que no corre un peligro inminente y salvamento de otro completamente perdido, jurídicamente no hay diferencia entre auxilio y salvamento. Los ingleses tiene una sola expresión *salvage*. Los textos actuales asimilan auxilio y salvamento. Solamente el salvamento de los restos del buque queda sometido a reglas especiales.”<sup>37</sup>

Por otro lado tenemos que la asistencia consiste, en la ayuda o auxilio que un buque presta otro que se encuentra en situación de peligro. El salvamento, tiende a atenuar las consecuencias de un siniestro ya producido y rescatar lo que ha podido quedar de los bienes que sufrieron ese accidente.

Las antiguas ordenanzas marítimas se ocupaban preferentemente del salvamento y nada o casi nada decían de la asistencia. Interesaba sobre todo el destino que se le pretendía dar a los restos náufragos y sobre la determinación de la parte que correspondía a los salvadores. Las dificultades de orden técnico y la rudeza de las costumbres hacían raros los casos de asistencia.

La asistencia y el salvamento se asemejan porque ambas figuras implican la acción emprendida por los hombres para evitar o atenuar las consecuencias perjudiciales que se derivan de un siniestro marítimo. Y se diferencian como se ha mencionado en que la asistencia tiene por fin prevenir la producción del siniestro, con todas sus consecuencias, mientras el salvamento sólo busca reparar o atenuar las derivaciones de un siniestro ya producido. En otros términos: con la asistencia se socorre a un buque en peligro y con el salvamento se socorre lo que queda de ese buque o de su carga, una vez que el siniestro se ha producido.<sup>38</sup>

---

<sup>37</sup> Ripert Georges, “Compendio de Derecho Marítimo”. Buenos Aires. Tipográfica Editora Argentina. 1954. Pág. 325.

<sup>38</sup> Mezzerá Álvarez Rodolfo. “Curso de Derecho Marítimo.” Montevideo. Editorial Organización Medina. 1954. Pág. 420.

En general y dentro del campo específico del Derecho Marítimo, se dice que hay asistencia (o salvamento) en la mar cuando se presta ayuda o socorro a un buque en riesgo de perderse; en expresión repetida por el Tribunal Marítimo Central, en caso de auxilio a un buque en situación peligrosa.

Cuando se dice que la asistencia o salvamento ha de prestarse a un buque, el requisito ha de entenderse en un sentido amplio, como asistencia prestada al buque y a las personas, mercancías y otros bienes, como equipajes, que puedan encontrarse a bordo; más aún, en el caso de que se dé esta circunstancia, se entiende prestada en beneficio e interés de todo ese conjunto de intereses (Art. 1 Convención de Bruselas de 1910).

Este elemento se completa con una referencia al flete y al pasaje, para indicar que, como las operaciones de asistencia, en caso de éxito, pueden hacer posible la reclamación total o parcial del flete y del precio del pasaje, han de entenderse prestadas, asimismo, en interés de quién pueda ser acreedor de tales derechos.<sup>39</sup>

#### 1.1.1.2. MARCO LEGAL INTERNO DE LA ASISTENCIA.

Fuera del caso de asistencia obligatoria a las personas en general y en particular luego de ocurrido un abordaje, en el que la obligación encuentra su fuente en la ley, en todos los demás supuestos la asistencia se practica con relación a buques y la causa de las obligaciones emergentes de ella deriva del contrato que celebran el asistente y el asistido y que se perfeccionaba por el acuerdo, expreso o tácito, de las voluntades de ambos (Art., 1803 y 1804 Código Civ.). La circunstancia, que luego examinaremos, del derecho a percibir el salario de asistencia dependa del éxito de la operación, esto es, de su resultado útil, nos pone frente a una locación de obra, regulada por la convención de las partes y por la ley.<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Mantilla Alegre Rafael. "Internacionalidad del Derecho Marítimo y Jurisdicción Internacional". Bilbao. Editorial Universidad de Deusto Bilbao. 1999. Pág. 203.

<sup>40</sup> González Lebrero Rodolfo A, Op. Cit. Pág. 480. Nota. En este punto los artículos mencionados están citados por el autor en esa época.

Por lo que respecta a nuestro Derecho Interno, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, ya derogada en lo conducente por la actual Ley de Navegación, imponía la obligación de prestar auxilio.

El artículo 72 disponía que "*Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de ésta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros*". En caso de incumplimiento el mismo artículo señalaba que se sancionará por la autoridad judicial federal con el doble de la pena para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales (Ahora simplemente Código Penal para el Distrito Federal).

El Art. 340 del Código Penal establecía la pena, de uno a dos meses de prisión y multa de diez a cincuenta pesos, el doble de dicha pena difícilmente podía juzgarse como adecuada sanción para el capitán infractor.<sup>41</sup>

Cabe mencionar que hoy en la Ley de Navegación el artículo 121 dispone: "*Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición*".

Por otro lado, nuestra Ley de Navegación ya no hace referencia en el mismo artículo a que sanción se le impone al capitán en relación a las consecuencias que pueden provenir de la negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro.

---

<sup>41</sup> Sobarzo Alejandro, Op. Cit. Pág. 73. Nota. En este punto los artículos mencionados están citados por el autor en esa época.

### 1.1.1.3. MARCO LEGAL INTERNACIONAL DE LA ASISTENCIA.<sup>42</sup>

#### **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR).**

Como referencia de este punto tenemos a los Convenios Internacionales que son de vital importancia para el desarrollo de este punto, que mas adelante veremos a detalle, dicho convenio cubre las necesidades que son adoptadas por muchos países y así evitar siniestros en el mar, ahora veremos un poco de lo que se trata este Convenio. La Convención de 1979, adoptada en una Conferencia en Hamburgo, se apuntó a desarrollar un Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo, denominado SAR, para que, no importa donde ocurra un accidente, el rescate de personas en angustia en el mar será coordinada por una organización que forma parte del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR) y, cuando sea necesaria, por cooperación entre las organizaciones que integran el mismo Convenio Internacional.

Aunque la obligación de los buques de ir a la asistencia de embarcaciones en peligro se conservó en la costumbre y en los tratados internacionales tal como la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, y hasta la adopción de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR), ningún sistema internacional cubría operaciones de búsqueda y rescate. En algunas áreas había una bien establecida organización capaz de proveer asistencia oportuna y eficiente, pero en otras áreas no había nada en absoluto.

Los requerimientos técnicos de la Convención Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR) se contienen en un Anexo, dividido en cinco Capítulos. Las partes en la Convención convienen en que se asegure que los requerimientos contenidos en el tratado se cumplan para la vigencia de la Convención del SAR, y para el adecuado servicio en sus aguas costeras.

---

<sup>42</sup> La información vertida en este punto fue recopilada de las siguientes páginas de Internet en Idioma Ingles: <http://www.imo.org/index.htm>, <http://www.imo.org/HOME.html>.

Las partes convienen en fomentar acuerdos con los Estados colindantes y que sean parte del Convenio sobre Búsqueda y Rescate Marítimo (SAR), para establecer requisitos técnicos tales como instalaciones, establecimiento de procedimientos, entrenamiento y enlace de visitas comunes. Los estados partes de la Convención deben tomar medidas para acelerar la entrada en sus aguas territoriales de unidades de rescate desde otros Estados.

La Convención establece las medidas precautorias que deben tomarse, incluyendo el establecimiento de coordinaciones central y subcentral de rescate. Plantea operaciones ó procedimientos para ser seguidos en caso de emergencias o alertas y durante un operativo. Esto incluye la designación de un comandante y sus deberes.

Los estados parte de la Convención requieren que se establezca, los sistemas de información sobre los buques, que permitan la ubicación de su posición a través de una estación que transmite a la costa. Esto permite que el intervalo entre la pérdida de contacto con una embarcación y la iniciación de las operaciones de búsqueda sean menores. Lo que también ayuda a permitir la determinación rápida de embarcaciones para poder llamar a proveer la asistencia incluyendo la ayuda médica cuando se requirió.

#### **1.1.1.4. ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LA SITUACIÓN DE ASISTENCIA.<sup>43</sup>**

#### **PRESUPUESTO DE LA ASISTENCIA Y DEL SALVAMENTO.**

Para configurar las instituciones de asistencia o de salvamento, y se genere por consiguiente el derecho al salario, deben reunirse varios factores: peligro, voluntariedad, resultado útil y conformidad del capitán del buque en peligro.

---

<sup>43</sup> González Lebrero Rodolfo A, Op. Cit. Págs. 482, 485. Nota. En este punto los artículos mencionados están citados por el autor en esa época.

“Sólo hay asistencia cuando las embarcaciones en la operación son embarcaciones de mar. Cuando las embarcaciones de río se prestan ayuda, no nos encontramos ante una operación de asistencia. Ello explica porque en la navegación interior los peligros a los cuales se expone el barco y el salvador no pueden compararse a los de alta mar, y es este peligro particular que explica la asistencia”<sup>44</sup>.

## **EL PELIGRO DE LA ASISTENCIA Y SALVAMENTO.**

Es este un elemento de gran importancia en la formación de la relación jurídica entre las partes. No es indispensable que el peligro sea inminente o absoluto; es suficiente que sea posible, pero debe ser real y sensible, es decir, efectivo e idóneo para producir la destrucción de los bienes expuestos a él. La situación de peligro no debe ser imaginada sino resultar de una apreciación razonable, si bien será una cuestión de hecho que deberá resolverse según las circunstancias particulares de cada caso.

El peligro debe existir al tiempo en que se presta los servicios respecto de los bienes asistidos o salvados.

La noción de peligro aparece en la Ley de Navegación en los artículos 120 (bienes que se encuentran en peligro), 121 (próximas a otra embarcación o persona en peligro), 126 (en peligro de hundimiento).

Es necesario, que el buque asistido se encuentre en peligro. Sin embargo no puede exigirse que se trate de un peligro inminente como ya se ha mencionado, bastando un peligro posible y que pueda preverse, sin que haya que distinguir si el peligro amenaza a la tripulación, al buque o a la carga.<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Ripert Georges. Op. Cit. Pág. 328.

<sup>45</sup> Mezzera Álvarez Rodolfo. Op. Cit. Pág. 423.

## SERVICIO VOLUNTARIO.

Cualquiera que sea la motivación que impulse la asistencia o salvador a prestar su ayuda (solidaridad humana, interés en la remuneración etc.), esta debe ser voluntaria, no el sentido de que debe basarse en la libre determinación de quién toma la decisión, sino en que no debe reconocer una obligación legal o contractual preexistente de proceder de tal manera. En otras palabras: quién asiste o salva bienes no debe estar obligado a ello con anterioridad al acto por vínculo legal alguno.

En este caso, los tripulantes ligados aun con su armador por un vínculo laboral, tienen la obligación preexistente de cooperar, aun fuera del marco normal y ordinario de sus funciones a bordo, en la salvación de la aventura, pero cuando queda rescindido el contrato de ajuste por abandono legítimo del buque o por naufragio, la situación cambia.

En efecto el capitán puede disponer el total abandono del buque por todas las personas que en el se encuentren, por no ser ya lugar seguro para permanecer decisión que deber ser tomada de buena fe, sin intención de regresar, y cuando se ha perdido toda posibilidad de salvación; este acto concluye con el contrato de ajuste, y cualquier extripulante que salve al buque podrá ser considerado salvador con derecho a remuneración.

A manera de ejemplo vemos que en el (Art. 110 Ley de Navegación en su Cap. IV, Título V.) que el contrato de transporte de buques o remolque encierra la interpretación fundamental de entregar el buque en destino por parte del transportador que asume su custodia jurídica, y por ello la obligación de cuidar de su conservación a todo lo largo del trayecto. Esto supone desarrollar una constante actividad a fin de que la cosa se entregue en el mismo estado y en la misma condición en que se recibió, es decir que en principio el armador del remolcador (transportador) no tiene derecho a salario de asistencia o de salvamento alguno cuando presta servicios al buque remolcado dentro del régimen obligacional ordinario, existe un vínculo contractual preexistente.

En el artículo 4 de la Convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento se establece que *"el remolcador no tiene derecho a compensación por la asistencia o el salvamento del buque remolcado o de su carga, sino cuando haya prestado servicios extraordinarios que no puedan ser considerados como cumplimiento del contrato de remolque"* El buque remolcado debe verse envuelto en una situación de peligro excepcional que no provenga de culpa del remolcador, para que los servicios se proyecten fuera del contrato y sean considerados como asistencia y salvamento.

Finalmente el servicio que se presta no debe consistir en el cumplimiento de una preexistente obligación contractual. Este requisito plantea la diferencia entre asistencia y remolque, la confusión es explicable ya que la asistencia se efectúa, en la mayoría de los casos, mediante el remolque del buque asistido por el buque asistente, la distinción en esta actividad estriba en la situación en que se encuentra el buque remolcado.

Existe asistencia y no remolque cuando el buque objeto de remolque se encuentra en situación de peligro y cuando la operación de remolque tiene por finalidad sustraerlo de esa situación.<sup>46</sup>

## **RESULTADO ÚTIL.**

Los servicios prestados a un buque o a bienes en peligro deben producir un resultado útil, es decir que aquellos deben sustraer del peligro amenazante o cumplido al buque o a los bienes. Las simples tentativas no son suficientes, pero si lo son los esfuerzos que de cualquier manera han contribuido al éxito final aunque este haya sido logrado por otras personas siempre que exista una causal entre los servicios de unos y otros y no se haya abandonado aquellos esfuerzos.

---

<sup>46</sup> Idem. Op. Cit. Pág. 423

En el Art. 2 de la Convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento se determina que *"no se debe remuneración alguna si el auxilio prestado no produce un resultado útil"* concepto que también se desprendía de nuestro Código de Comercio (Art. 1304, 1305 y 1306).

Ahora en la ley de navegación, se señala. *"El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses."*(Art. 124). "La asistencia consiste en el auxilio que un buque presta a otro buque. No puede decirse que existe asistencia en los casos en que el auxilio se suministra directamente desde tierra"<sup>47</sup>.

### **CONFORMIDAD DEL CAPITÁN DEL BUQUE EN PELIGRO.**

Cualquiera que sea el estado y la situación del buque, hallándose el capitán abordo conserva su plena autoridad y nadie puede sin su expreso consentimiento prestar asistencia o salvamento ni entrar en aquel bajo cualquier pretexto. En la convención de Bruselas de 1910 sobre asistencia y salvamento se niega el derecho al salario cuando los servicios se han llevado a cabo a pesar de la prohibición expresa y razonable del capitán del buque auxiliado (Art. 3), o sea que el rechazo debe ser manifiesto y al propio tiempo resultar de un juicio crítico aceptable frente a las circunstancias del caso.

#### **1.1.1.5. DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE IMPONE LA SITUACIÓN DE ASISTENCIA.**<sup>48</sup>

Durante mucho tiempo se considero el auxilio rendido a las personas en el mar exclusivamente bajo su aspecto moral, es decir, se juzgó sólo como un deber de

<sup>47</sup> Idem Op. Cit. Pág. 423.

<sup>48</sup> Sobarzo Alejandro, Op. Cit. Págs. 68 y 69.

caridad.<sup>49</sup>

Al paso de los años y a medida que comenzó a intensificarse el tráfico marítimo, diversos países firmaron tratados que imponían a sus buques la obligación de asistir a aquellos de la otra parte que se encontrasen en peligro frente a sus costas. Hasta antes de la guerra civil, Estados Unidos había firmado alrededor de cincuenta tratados con otros países donde se imponía esta obligación.

Desde fines del siglo pasado, algunas disposiciones de Derecho Interno establecieron la asistencia obligatoria entre navíos en caso de abordaje. Por medio del Merchant Shipping Amendment Act de 1862, la legislación inglesa así lo señaló bajo pena de una presunción *juris tantum* de que el buque que se negara a prestar asistencia sin una razón fundada, era culpable del abordaje. La disposición se introdujo por Lord Kingsdown, como consecuencia de un caso que se le había presentado, consistente en que después de un abordaje uno de los buques se había alejado, abandonando al otro a su suerte. Una disposición similar se promulgó en Estados Unidos en 1890 y en Francia en 1891.

Debido a los avances de la técnica aumento el tonelaje y la velocidad de los buques, el mundo marítimo se convenció no sólo de la necesidad de la colaboración internacional para evitar los accidentes, de donde comenzaron a surgir los instrumentos a que hemos hecho referencia con anterioridad, sino también de disminuir las consecuencias de estos accidentes cuando a pesar de todo se producían.<sup>50</sup> Uno de estos medios fue la obligatoriedad de la asistencia impuesta por las dos convenciones aprobadas en Bruselas en 1910: *La Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje*<sup>51</sup> y *La Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos*.<sup>52</sup>

<sup>49</sup> Le Clère Julien. "L' Assistance Aux Navires et le Sauvetage des Epaves". Paris. 1954. Pág. 9.

<sup>50</sup> Idem. Op. Cit. Pág. 96.

<sup>51</sup> Diario Oficial de la Federación del día 2 de marzo de 1929 y ratificadas ambas en 1 de febrero de 1913.

<sup>52</sup> Diario Oficial de la Federación del día 2 de marzo de 1929.

El artículo octavo de la primera de dichas convenciones estableció que después de un abordaje, el capitán de cada uno de los buques que hubiesen chocado tendrá obligación de prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros, siempre que lo pueda hacer sin exponer a un peligro serio a su buque, su tripulación o sus pasajeros. Igualmente se le exige que, dentro de lo posible, de a conocer al otro navío el nombre y puerto de amarre de su buque y los lugares de procedencia y de destino. Se agrega que el dueño del buque no será responsable en caso de incumplimiento.

En *La Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimos*<sup>53</sup> se señala que todo capitán estará obligado a prestar auxilio a cualquiera persona, aun siendo enemiga, que se encuentre en el mar en peligro de perderse, siempre que lo pueda hacer sin peligro serio para su buque, su tripulación o sus pasajeros. Se aclara, sin embargo, que el dueño del buque no será responsable por cualesquiera de las contravenciones a la obligación citada.

“La obligación de asistencia en caso de abordaje resulta de la ley del 10 de marzo de 1891, y cuenta con una sanción en el artículo 83 del Código disciplinario y penal de la marina mercante. Cuando los buques entren en colisión, el capitán de cada uno de ellos tiene la obligación de prestar asistencia y de no alejarse sin haber puesto en conocimiento del otro, su nombre y su puerto de origen. Hoy este delito de fuga ha sido generalizado por la ley del 17 de julio de 1928.

“La obligación de auxilio a personas resulta de la Convención antes mencionada la de Bruselas pero del año de 1916. En donde dice: que todo buque debe dirigirse en socorro de toda persona *“hallada en el mar, en peligro de perderse”*. Esta frase de la Convención resulta de varios problemas:

“1°.- Ante todo la asistencia es a las personas y no a los bienes, mientras que en el auxilio en caso de abordaje es debido lo mismo al navío que a las personas.

---

<sup>53</sup> Art. 11.

"2º.- Cuando se firmó la convención, las personas halladas en el mar eran los pasajeros y tripulaciones de buques. En la actualidad hay otras personas que son halladas en el mar: Los náufragos debido a caída de aeronaves, la ley del 31 de mayo de 1924 sobre la navegación aérea impuso la obligación de salvar a estas personas. Desde el punto de vista de la convención internacional esta también se dispuso que alcanzara a estas personas

"3º.- La Convención dice: "*toda persona, aún enemiga*", esto en caso de guerra, la cual fue aplicada durante las últimas guerras, asimismo para que no haya duda, los tratados de paz de 1919 han declarado formalmente que la Convención de Bruselas había sido puesta otra vez en vigor.

"4º.- Es necesario que se trate de personas que estén en peligro de perderse, en un criterio amplio.

"5º.- En fin "*toda persona encontrada en el mar*", hace alusión a un encuentro fortuito."<sup>54</sup>

#### 1.1.1.6. SANCIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DE UNA SITUACIÓN DE ASISTENCIA.<sup>55</sup>

Para conocer un poco lo que es este tema, tenemos que dichas sanciones van ligadas a su obligatoriedad, haciendo necesariamente un breve estudio de lo que es la obligatoriedad en la asistencia y la consecuencia a su incumplimiento como una sanción. *En la Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al auxilio y al Salvamento de las Aeronaves, o por las Aeronaves en el Mar*,<sup>56</sup> firmada en Bruselas en

<sup>54</sup> Ripert Georges. Op. Cit. Págs. 331 y 332.

<sup>55</sup> Sobarzo Alejandro, Op. Cit. Págs. 69-73.

<sup>56</sup> Diario Oficial de la Federación del día 22 de abril de 1952.

1938, se impone a los Comandantes a bordo de una aeronave la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en el mar en peligro de perderse siempre que se pueda hacer sin peligro serio para la aeronave, su tripulación, sus pasajeros u otras personas.

Las legislaciones nacionales determinarán las sanciones penales destinadas a asegurar el cumplimiento de esta obligación así mismo las altas partes contratantes deben comunicarse recíprocamente, por la vía diplomática, el texto de dichas disposiciones.

Todo auxilio prestado en ejecución de la obligación señalada dará lugar a una indemnización por concepto de gastos justificados por las circunstancias, así, como por los daños sufridos en el curso de las operaciones. México es parte de esta Convención.

Dicha obligación de prestar auxilio también ha sido prevista en las Convenciones Internacionales para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

En la última de 1974 se establece la obligación del capitán de un buque en el mar de acudir a toda velocidad en socorro de las personas, al recibir una señal de que un buque o avión, o una embarcación salvavidas de los mismos, se encuentran en peligro. Si no pudiere acudir a prestar auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de Navegación las razones por las cuales no acudió en auxilio de las personas siniestradas.

En la Convención sobre Alta Mar aprobada por Ginebra en 1958, en cierta forma se engloban en un artículo todas las disposiciones incluidas en los instrumentos a que nos hemos referido. En efecto, el artículo 12 de la Convención establece lo siguiente:

- 1.- Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo sin grave peligro para el buque, su

tripulación o sus pasajeros:

- a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar;
- b) Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesiten socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo;
- c) En caso de abordaje, presten auxilio a otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, comuniquen a otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala.

2.- El estado ribereño fomentará la creación y el mantenimiento de un servicio de búsqueda y salvamento adecuado y eficaz, en relación con la seguridad en el mar y cuando las circunstancias lo exijan cooperará para ello con los Estados vecinos mediante acuerdos mutuos regionales.

En virtud de lo señalado en el artículo 30 de este mismo instrumento en el sentido de que las disposiciones de la Convención no afectarán a las convenciones u otros acuerdos internacionales ya en vigor, en cuanto a las relaciones entre los Estados partes en ellos, debemos concluir que, a pesar de no señalarse algo al respecto, ni el dueño del buque será responsable de la contravención al artículo 12, ni el mismo es aplicable a los buques de guerra o a los buques de Estado exclusivamente destinados a un servicio público.

La *Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del mar*, recoge en su artículo 98 esencialmente los mismos términos del artículo 12 de la Convención de Ginebra. Sin embargo, en el instrumento de 1982 al hacer referencia al servicio de búsqueda y salvamento, no sólo se habla de "*la creación y el mantenimiento*", de tal servicio sino de "*la creación del funcionamiento y el mantenimiento*" del mismo.

Por otra parte, mientras en el segundo párrafo de la Convención de 1958 se habla de un servicio de Búsqueda y salvamento adecuado y eficaz en relación con la seguridad en el mar", en la de 1982 se habla de "*la seguridad marítima y aérea*".

El hecho de que todas las convenciones anteriores excluyan del ámbito de su aplicación a los buques de guerra, no impide que el derecho interno les imponga esa obligación, como, en efecto, lo establecen diversas legislaciones.

La obligación de prestar auxilio, deber elemental de solidaridad entre la gente de mar se ha fijado tan firmemente en la conciencia mundial que el comentario de la Comisión de Derecho Internacional a su proyecto en 1956, el cual, salvo por la adición del apartado 2 hecho en el seno de la Conferencia es substancialmente igual al artículo 12 del Convenio de 1958 fue en el sentido de que dicha disposición constituya una expresión del Derecho Internacional vigente.

Por lo que toca a los Tratados bilaterales sobre la materia interesa señalar que el 13 de junio de 1935 México firmó con Estados Unidos una *Convención para el Envío de Barcos con Fines de Auxilio y Salvamento*.<sup>57</sup> En ella las altas partes contratantes convienen en que los barcos y aparatos del salvamento, ya sean públicos o de particulares, de cualquiera de los dos países, podrán ayudar o auxiliar a los barcos de su propia nacionalidad, con inclusión de los pasajeros, que estuvieran incapacitados o en peligro en las costas o dentro de aguas territoriales del otro país, dentro de un radio de setecientos veinte millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional con la Costa del Océano Pacífico o dentro de un radio de doscientas millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional con la costa del Golfo de México.

Este instrumento es importante porque si bien comúnmente se concedería el permiso necesario para la entrada de buques extranjeros a la costa o al mar territorial con objeto de que fuesen en auxilio de los buques de su propia nacionalidad, el trámite en ocasiones implicaría la pérdida de tiempo valioso. Por lo tanto un sentimiento humanitario impulsó a ambos países a señalar una excepción a lo que de otra forma sería

---

<sup>57</sup> Diario Oficial de la Federación del día 30 de marzo de 1936.

un acto indebido de intervención en territorio nacional.

Por lo que respecta a nuestro Derecho Interno mencionado anteriormente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos imponía la obligación de prestar auxilio. El artículo 72 disponía que *" Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de ésta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros "*.

En caso de incumplimiento el mismo artículo señalaba que se sancionaría por la autoridad judicial federal con el doble de la pena para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales (Ahora simplemente Código Penal para el Distrito Federal).

Dada la magnitud de las consecuencias que pueden provenir de la negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro y de que el artículo 340 del Código Penal establecía una pena.

De uno a dos meses de prisión y multa de diez a cincuenta pesos, el doble de dicha pena difícilmente puede juzgarse como adecuada sanción para el capitán infractor.

La Ley de Navegación en el artículo 121 dispone actualmente que: *"Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición"*.

Por otro lado, nuestra Ley de Navegación ya no hace referencia en el mismo artículo a que sanción se le impone al capitán en relación a las consecuencias que pueden

provenir de la negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro.

A continuación citaremos algunos artículos que pueden responder a las sanciones en dicho supuesto, nuestro Código Penal Federal,<sup>58</sup> en su Título Decimonoveno nos establece en su Capítulo VII, llamado "Abandono de Personas," que nos dice:

*Art. 339: Si el abandono a que se refieren los artículos anteriores resultare alguna lesión o la muerte, se presumirán estas como premeditadas para los efectos de aplicar las sanciones a que estos delitos correspondan".*

*Art. 340: "Al que se encuentre abandonado en cualquier sitio a un menor incapaz de cuidarse a sí mismo o a una persona herida, inválida o amenazada de un peligro cualquiera, se le impondrán de diez a sesenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad si no diere aviso inmediato a la autoridad u omitiera prestarles el auxilio necesario cuando pudiese hacerlo sin riesgo personal.*

Cabe mencionar que tipo de lesiones se ocasionarían en dicho supuesto, de esta manera citamos al Código Penal en su mismo Título Capítulo I, llamado "Lesiones" y que nos dice:

*Art. 288.- Bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, excoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano; si esos efectos son producidos por una causa externa.*

*Art. 289.- Al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida del ofendido y tarde en sanar menos de quince días, se le impondrán de tres a ocho meses de prisión, o de treinta a cincuenta días multa, o ambas sanciones a juicio del Juez. Si tardare en sanar mas de quince días, se le impondrán de cuatro meses a dos años de prisión y de sesenta a doscientos setenta días multa.*

*En estos casos el delito se perseguirá por querrela, salvo el que contempla el artículo*

---

<sup>58</sup> Diario Oficial de la Federación del día primero de junio del 2001.

295, en cuyo caso se perseguirá de oficio.

*Art. 291.- Se impondrán de tres a cinco años de prisión y multa de trescientos a quinientos pesos, al que infiera una lesión que perturbe para siempre la vista, o disminuya la facultad de oír, entorpezca debilmente permanentemente una mano, un pie, un brazo, una pierna o cualquier otro órgano, el uso de la palabra o alguna de las facultades mentales.*

*Art. 292.- Se impondrán de cinco a ocho años de prisión al que infiera una lesión de la que resulte una enfermedad segura o probablemente incurable, la inutilización completa o la pérdida de un ojo, de un bazo, de una mano, de una pierna o de un pie, o de cualquier otro órgano; cuando quede perjudicada para siempre cualquier función orgánica o cuando el ofendido quede sordo, impotente o con una deformidad incorregible.*

*Se impondrán de seis a diez años de prisión al que infiera una lesión a consecuencia de la cual resulte incapacidad permanente para trabajar, enajenación mental, la pérdida de la vista o del habla o de las funciones sexuales.*

*Art. 293.- Al que infiera lesiones que pongan en peligro la vida se le impondrán de tres a seis años de prisión, sin perjuicio de las sanciones que correspondan conforme a los artículos anteriores.*

Los artículos anteriores nos llevan a la reflexión de que se pudiese provocar un Homicidio por dichas lesiones, consiguientemente citamos el Capítulo II, Titulado "Homicidio" que dice:

*Art. 302.- Comete el delito de homicidio: el que priva de la vida a otro.*

*Art. 303.- Para la aplicación de las sanciones que correspondan al que infrinja el artículo anterior, no se tendrá como mortal una lesión, sino cuando se verifiquen las tres circunstancias siguientes:*

*I.- Que la muerte se deba a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados, alguna de sus consecuencias y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por tenerse al alcance los recursos necesarios;*

*II.- (Derogada);*

*III.- Que si se encuentra el cadáver del occiso, declaren dos peritos después de hacer la autopsia, cuando esta sea necesaria, que la lesión fue mortal, sujetándose para ello a las reglas contenidas en este artículo, en los dos siguientes y en el Código de Procedimientos Penales.*

*Quando el cadáver no se encuentre, u por otro motivo no se haga la autopsia, bastará que los peritos, en vista de los datos que obren en la causa declaren que la muerte fue resultado de las lesiones inferidas.*

*Art. 304.- Siempre que se verifiquen las tres circunstancias del artículo anterior, se tendrá como mortal una lesión, aunque se pruebe:*

*I.- Que se habrá evitado la muerte con auxilios oportunos;*

*II.- Que la lesión no habría sido mortal en otra persona; y*

*III.- Que fue a causa de la constitución física de la víctima, o de las circunstancias en que recibió la lesión.*

*Art. 305.- No se tendrá como mortal una lesión, aunque muera el que la recibió: cuando la muerte sea resultado de una causa anterior a la lesión, y sobre la cual ésta no haya influido, o cuando la lesión se hubiere agravado por causas posteriores, como la aplicación de medicamentos positivamente nocivos, operaciones quirúrgicas desgraciadas, excesos o imprudencias del paciente o de los que lo rodearon.*

*Art. 306.- (Derogado).*

*Art. 307.- Al responsable de cualquier homicidio simple intencional que no tenga prevista una sanción especial en este Código, se le impondrán de doce a veinticuatro años de prisión.*

## 1.1.2. SALVAMENTO.<sup>59</sup>

### Distinción entre Auxilio y Salvamento.

1.1.2.3. Para el autor Hallivis Pelayo Manuel Luciano el salvamento es: **“Concepto de Salvamento y Asistencia.- Salvamento es una palabra que viene del latín, “salvus”, “salvo” que significa acción de salvar, lo que significa librar de un riesgo o peligro, poner en seguro. Auxilio significa acción de asistir, socorro, favor, ayuda.**

<sup>59</sup> Hallivis Pelayo Manuel Luciano, “El Salvamento no Contractual de Bienes, en el Derecho Marítimo”. Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, Distrito Federal, México, Editorial Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana, 1981. T I. Numero 13, Págs. 574, 575.

Nuestra legislación como todas las legislaciones latinoamericanas, la española y la francesa, distingue entre auxilio y salvamento, sin definir exactamente cada uno de estos conceptos, las legislaciones anglo-sajonas no hacen tal distinción, comprendiendo dentro del concepto de salvamento el auxilio o la asistencia.

El mismo autor, realizó el siguiente razonamiento: "La diferencia entre estos conceptos es de grado y de tiempo, se auxilia una nave antes de que se produzca un siniestro, para evitar este; se salva una nave en el momento o después del siniestro, tratando de evitar o aminorar las consecuencias del accidente. En el salvamento hace falta la existencia actual y concreta de un acontecimiento que pone al buque en trance de pérdida o de peligro y no una mera potencialidad".

En general, salvamento significa "... *todo acto de socorro o ayuda prestado en la mar a un buque o aeronave que se encuentre en peligro*<sup>60</sup>", pero no sólo implica el caso de socorro o ayuda, sino que involucra una remuneración por salvar propiedad marítima.

Tan grande es la importancia del premio o recompensa, que muchos teóricos lo confunden con el salvamento mismo. Así Hughes define al salvamento como "... *la recompensa otorgada por un servicio rendido a la propiedad marítima en riesgo, en peligro, o en zozobra, por aquellos que no tienen obligación legal de prestarlo, que resulta en beneficio de la propiedad, si eventualmente es salvada*<sup>61</sup>". En el caso "*The Clarita and the Clara*" en 1874, se definió al salvamento como "... *la recompensa otorgada a personas por cuya asistencia a un barco o una nave son salvados del peligro o pérdida en casos de naufragio, captura, por abandono (derrelictos) u otras desgracias o contratiempos.*<sup>62</sup>"

Para nosotros el salvamento, como Institución de derecho Marítimo, se puede

<sup>60</sup> Vigier Torres Agustín. "Derecho Marítimo", tercera edición, Madrid, Subsecretaría de Marina Mercante, 1977. Pág. 793.

<sup>61</sup> H. Hughes Robert. "Handbook of Admiralty Law". Minn. West Publishing, St. Paul, 1901. Pág. 27.

<sup>62</sup> Maude and Pollock, "Shipping". Caso "*The Clarita and the Clara*", 23 Wall 17. USSC, 1874.

definir como el servicio prestado en el mar o en cualquier agua navegable, por persona o por personas sin obligación de realizarlo, llamados salvadores, a una nave que pueda ser encontrada en situación de riesgo o peligro, que resulta en librar, o en ayudar en librar, a la nave de esa situación y por cuya prestación se otorga un premio, remuneración, recompensa o compensación.

De la definición anterior se desprende, para que se configure el salvamento es imprescindible que los servicios sean útiles, resultaría ilógico y contra el propósito fundamental de esta institución que se recompensaran servicios no útiles, es decir, que no resultaron en el éxito de la operación, ya que se estaría dando lugar a que el propietario de la nave no sólo sufriera las consecuencias del siniestro, sino que, además, tuviera que pagar unos servicios que no le significaron ningún beneficio.

De la definición podemos decir que el salvamento se constituye en tres elementos materiales: servicio de salvamento, premio de salvamento y salvador, que veremos mas adelante.

*"El salvamento consiste, fundamentalmente, en el rescate de un buque que, a consecuencia de los peligros del mar, ha debido ser abandonado por sus tripulantes"*<sup>63</sup>.

*"Para que exista salvamento no se requiere que el buque haya efectivamente naufragado; basta que haya sido abandonado por su tripulación a merced de los elementos"*<sup>64</sup>.

### 1.1.2.2. MARCO LEGAL INTERNO DEL SALVAMENTO.<sup>65</sup>

Respecto al marco legal interno la Ley de Navegación en su Título Sexto, Capítulo III, nos dice:

<sup>63</sup> Brunetti Antonio. "Derecho Marítimo Privado". Traducción de R. Gray de Montella. Barcelona, 1950, tomo III, primera parte. Pág 606.

<sup>64</sup> Mezzera Álvarez Rodolfo. Op. Cit. Pág. 434.

<sup>65</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

**SALVAMENTO**

Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve acabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Art. 122.- La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deberán establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el Reglamento respectivo.

Art. 123.- El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía del puerto serán coordinados por su titular, quién podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario naviero.

Art. 124.- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierto o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Art. 125. - Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se registrarán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

De las anteriores consideraciones, observamos que el salvamento marítimo y en especial el de personas no esta suficientemente respaldado, en el caso concreto de nuestro país, por razones de idiosincrasia, y por otro lado por las disposiciones legales.

### 1.1.2.3. MARCO LEGAL INTERNACIONAL DEL SALVAMENTO.<sup>66</sup>

#### Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar.

Con motivo del hundimiento del Titanic, se convocó a una Conferencia en Londres en 1914 para que, por medio de la cooperación internacional, se establecieran reglas destinadas a lograr una mayor "seguridad de la vida humana en el mar". Los avances de la técnica y nuevas experiencias han ido obligando al mundo marítimo a convocar a otras conferencias de donde han surgido convenciones nuevas destinadas a reemplazar a las anteriores. Conferencias posteriores se llevaron a cabo en la misma Ciudad de Londres en los años de 1929, 1948 y 1960, de donde surgieron convenios internacionales, para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. La Convención de 1960, de la que México fue parte, fue objeto de diversas reformas en los años de 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 y 1973. Ellas sin embargo, no llegaron a entrar en vigor por no reunir los requisitos necesarios.

En 1973 se decidió convocar a una nueva conferencia en Londres al año siguiente con objeto de revisar la convención de 1960. En esa conferencia que tuvo lugar del 21 de octubre al 1º de noviembre de 1974, se aprobó el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974.

En este punto el Autor Alejandro Sobarzo nos ilustra de manera breve algunas de las reglas que contenía en ese entonces dicho Convenio, el cual veremos en el siguiente capítulo de forma detallada. "Las reglas ahí consignadas, salvo disposición expresa en contrario sólo se aplican a viajes internacionales (Regla I-a) y no son de aplicación a: I) Los buques de guerra y buques para transporte de tropas, II) los buques de carga de menos de 500 toneladas de arqueo bruto; III) los buques carentes de propulsión mecánica; IV) los buques de madera de construcción primitiva; V) los yates

---

<sup>66</sup> Sobarzo Alejandro, Op. Cit. Págs. 64-67.

de recreo no dedicados al tráfico comercial; y VI) los buques de pesca (Regla 3). El convenio establece normas básicas para la construcción, el equipamiento y la operación de los buques a los que se aplica el instrumento.

“Los buques deberán cumplir con determinadas prescripciones y ser sometidos a reconocimientos periódicos. Así los buques de pasaje deben ser objeto de un reconocimiento periódico realizado cada 12 meses; y reconocimientos adicionales, según convenga (Regla 7-a). A los que cumplan con las prescripciones exigidas se les expedirá un Certificado de seguridad para buque de pasaje” (Regla 12-1).

“A los buques de carga también se les expedirán diversos certificados según sea el reconocimiento efectuado. De ahí que exista el *“Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga”*, y *“Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga”*.”

“Existen disposiciones detalladas sobre prevención, detección y extinción de incendios; sobre dispositivos de salvamento; los ya mencionados equipos de radiotelegrafía y radiotelefonía; los mensajes de peligro en caso de encontrarse con hielos, tempestades tropicales y otras condiciones diversas imprevistas; el transporte de grano; el transporte de mercancías peligrosas y sobre buques nucleares.

“Por juzgarse que será preciso dar aun mayor incremento a la seguridad de los buques, especialmente a la de los buques tanque, en 1978 se firmó en Londres el protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974.

“Conviene hacer referencia a algunas disposiciones aprobadas en el Protocolo de 1978. Todos los buques tanque nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10, 000 toneladas, deberán ir provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de navegación

(Cap. II-1 Regla 29-d-I-1). También deben contar con un aparato de gobierno principal provisto de dos o más servomotores idénticos y capaz de accionar el timón funcionando con uno o más servomotores. (Cap. II-1 Regla 29-d-II-1).

“Se acordó, igualmente, que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1,600 toneladas o mas llevaran, por lo menos un radar, mientras que los de 10,000 toneladas o mas llevaran, por lo menos, dos radares, cada una de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. (Cap. V Regla 12-a).

“También se adaptan medidas mas estrictas en lo que respecta a los diferentes certificados.

“Por ejemplo en el Convenio de 1974 no se señalaba un periodo de validez oficial para el “*Certificado de construcción para buques de carga*”, mientras que en el Protocolo se establece un periodo máximo de validez de cinco años (Cap. I Regla 14-a)”.

Otros acuerdos importantes destinados a promover la seguridad de la vida y de la propiedad en el mar se refieren a las líneas de máxima carga o de franco bordo, es decir, los principios y reglamentos con respecto a los limites hasta donde pueden ser cargados los buques de viajes internacionales.

El primer instrumento de este tipo, sea la *Convención Internacional de Líneas de Carga*,<sup>67</sup> que fue ratificado por México, se suscribió en Londres el 5 de Julio de 1930 y entró en vigor el 1° de enero de 1933.

---

<sup>67</sup> Diario Oficial de la Federación de los días 6 de diciembre de 1969 y 24 de octubre de 1970.

#### 1.1.2.4. ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LA SITUACIÓN DEL SALVAMENTO.<sup>68</sup>

##### 1. Servicio de salvamento.

Servicio de salvamento es aquel que rinden al dueño de la propiedad, quienes la recuperan de pérdida o peligro en el mar. Es un servicio que es voluntariamente prestado a una nave que necesita asistencia y se dirige a librarla de algún riesgo o peligro actual o presumible. Es decir, el servicio de salvamento se presta no sólo en casos en que sea inminente un peligro, sino también en casos en que sea razonable presumir la asistencia del peligro.<sup>69</sup>

Por lo que se refiere a su naturaleza, cualquier clase de servicios útiles y voluntarios destinados a librar propiedad de algún peligro, prestados en el mar o en otras aguas navegables, por personas que no se encuentren en obligación de hacerlo, constituye un servicio de salvamento.

Es importante anotar la importancia de que los servicios sean útiles, ya que lo que se requiere alentar, es el salvamento efectivo de bienes en pro de la industria marítima. Por otra parte, la voluntariedad por parte de quienes no están obligados a prestar el servicio resulta esencial en el perfeccionamiento de esta figura; la tripulación o los responsables simplemente estarían cumpliendo con uno más de sus deberes para con la nave, pero no prestando lo que la doctrina considera como servicios del salvamento.

Existen dos clases de salvamento: puro y contractual. El salvamento puro, marítimo, no contractual o extracontractual, se configura cuando es prestado en una emergencia por un extraño a la aventura, sin ordenes del responsable o del dueño de la

---

<sup>68</sup> Salvo cita de otra fuente distinta estos puntos son recopilados del siguiente autor. Hallivis Pelayo Manuel Luciano, Op. Cit. Págs. 575-582.

<sup>69</sup> Es conveniente que algún ordenamiento expresará los límites de los que es considerado como "razonable presunción en peligro", ya que la Ley como la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento Marítimo de 1910, solo se refiere a naves en peligro, sin precisar que se considera como peligro, dándose así malas interpretaciones.

nave. El salvamento contractual o concertado es aquel en que el propietario o sus agentes celebran un contrato para salvamento, pactando, arreglando o concertando los servicios que se rindan.

“El servicio de salvamento se puede distinguir de la empresa de salvamento, en que la última resulta de la acción de contratar que ejercita el dueño de una nave en peligro o sus agentes.

“Dado el carácter de la operación, quienes lo practican lo hacen, sin requerir del consentimiento del dueño del buque o de los efectos abandonados, a quienes por lo general no conocen. Y es lógico pensar así, según este criterio parece imperar que el salvamento requiere el abandono del buque o efectos que luego han de ser rescatados por un tercero.

“Sólo en caso excepcional el salvamento parecía configurar una relación contractual entre el dueño del buque o efectos a salvarse y quién practicara la operación de salvamento: cuando el capitán o tripulantes, luego de haberlos abandonado, convengan expresamente con otras personas la realización de las operaciones tendientes a su rescate y, eventualmente, la forma y monto con que esa operación será remunerada.

“Excluida la idea de un contrato para mayor parte de los casos de salvamento, y eliminada también, en nuestro derecho, la posibilidad de que pueda consistir un modo especial de adquirir la propiedad de los buques abandonados, sólo resta considerar la actividad de quienes practican el salvamento como constitutiva de un casi contrato. Para algunos se trataría de una gestión de negocios, que en caso de obtener un resultado útil, daría derecho a los salvadores, a obtener una compensación especial.

“Para otros en cambio sería, la finalidad de lucro que persiguen los salvadores excluye la gestión de negocios y, en ausencia de disposiciones legales, la reclamación del salario de salvamento podría hacerse sobre la base de un enriquecimiento sin

causa".<sup>70</sup>

## 2.- Premio o salvamento.

Es la compensación otorgada al voluntario cuyos servicios útiles han salvado propiedad o vida en peligro.<sup>71</sup> Se otorga *"no bajo el principio de una remuneración compensatoria, sino como una recompensa por servicios arriesgados y como un incentivo a los marinos y otros, a emprender una buena gana tales tareas, asistiendo vidas y propiedades"*.

Este concepto de premiar otorgando una remuneración o recompensa a favor del salvador, es peculiar al derecho marítimo y diferente a otras legislaciones. El propósito es ayudar a la industria marítima mediante incentivos al heroísmo y desaliento a la apropiación de bienes ajenos.

El premio se conoce como compensación, Bonificación o "bounty", gratificación o "gratuity" y prima o "bonus".

### a) Propiedad sujeta a premio de salvamento.

Por principio de cuentas, la propiedad al momento del incidente, tiene que estar en aguas navegables o en un último caso en la playa,<sup>72</sup> pero no en tierra.<sup>73</sup> Se ha discutido si sólo las naves o los bienes de una nave se encuentran sujetos a premio o salvamento.

La solución académica parece dirigida hacia aquellos bienes considerados como propiedad marítima que se encuentren en aguas en navegables, sin embargo algunos autores como Gilmore y Black consideran que cualquier cosa rescatada de aguas

<sup>70</sup> Mezzera Álvarez Rodolfo. Op. Cit. Págs. 434 y 435.

<sup>71</sup> Un elemento necesario para que se otorgue el premio es que los servicios haya sido útiles (Art. 2 de la Convención de Bruselas).

<sup>72</sup> Gilmore and Black. "The Law and Admiralty". Brooklyn. Foundation Press. 1957. Pág. 24.

<sup>73</sup> Idem. Op. Cit. Págs. 443-479.

navegables, "...serán consideradas como sujetas a premio de salvamento"<sup>74</sup>.

La ley de navegación en la actualidad establece en su artículo 124 que "*el salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.*"

Por otra parte en el mismo sentido se inclina la Convención de Bruselas de 1910, al referirse en su artículo 1° a "*...buques, objetos que se encuentren a bordo, ... flete...*"

En general, podemos decir que cuando hablamos acerca de propiedad sujeta a premio de salvamento, debemos incluir la nave o acronave y su carga, así como los restos del naufragio de bienes depositados o confiados al mar.

#### b) Elementos del premio o remuneración de salvamento.

El premio de salvamento se integra por dos elementos: compensación y recompensa.

El primero se otorga por los desembolsos y gastos realizados por el salvador en el desempeño de sus servicios, el último se da, como una remuneración por los servicios prestados. La compensación es una cantidad constante, a la que tiene derecho el salvador si sus servicios fueron útiles.

La recompensa, por el contrario es variable, ya que se otorga por motivos de interés público,<sup>75</sup> y se fija de acuerdo al mérito y habilidad exployados, por los salvadores, asimismo, a las posibilidades de los propietarios para otorgar esa recompensa.

<sup>74</sup> Idem. Op. Cit. Pag. 448.

<sup>75</sup> Hugues Charles E. "Recent Questions and Negotiations." American Journal of International Law. Vol. 18., num. 2. 1924. Pág. 134.

Es interesante comentar que los intereses del propietario son salvaguardados por casi todas las legislaciones y por los usos marítimos, ya que se protege su propiedad sobre los bienes salvados y se fija como límite del premio el valor de las cosas salvadas.

c) Elementos que se deben considerar para otorgar el premio de salvamento. En derecho marítimo, usualmente se consideran las siguientes circunstancias como los principales ingredientes para determinar el monto de la recompensa.

1.- Labor, esfuerzo, éxito y mérito de los salvadores en el rendimiento de los servicios de salvamento; 2.- prontitud, habilidad y energía exployada en la prestación del servicio, así como el grado de peligro al que se encontraba expuesta la propiedad; 3.- el riesgo, material y responsabilidad en que incurrieron los salvadores para asegurar la propiedad, 4.- tiempo utilizado, así como daños y gastos en que incurrió el salvador para prestar el servicio, y 5.- valor de la propiedad rescatada.<sup>76</sup>

Estos ingredientes resultan sumamente lógicos, se premiará en proporción a la ayuda que efectivamente resulte del servicio; resultaría inútil para un empresario marítimo el pagar una recompensa por un monto mayor que el valor de la propiedad salvada. De la misma manera, sería ilógico premiar exageradamente a un salvador cuya ayuda casi no contribuyó a rescatar la propiedad.

Resulta importante también, el grado de peligro en que se encontraba la nave y el riesgo en que incurrió el salvador. Si el peligro es leve, el servicio resulta menos útil para la nave que si el peligro es inminente; igualmente, resulta, mas justo premiar con una cantidad mayor al salvador que incurrió en mayores riesgos. Hay que recordar que el propósito de esta figura jurídica es incentivar las acciones útiles de salvamento.

En el artículo 8° de la Convención de Bruselas se menciona como base para fijar la remuneración, entre otros elementos, al tiempo empleado, este elemento debe

---

<sup>76</sup> "Salvage Law, American and English Decisions." Londres. The Law Journal, Vol. CX. Pág. 395.

interpretarse adecuadamente, ya que no implica que entre mas se tarde el salvador mejor será la remuneración, sino que hay que relacionarlo con el esfuerzo y habilidad que se demuestre; mucho tiempo con mucho esfuerzo; recordemos que otro elemento importante es la prontitud y habilidad.

Es interesante notar que el primer elemento que este artículo establece como base para fijar la remuneración, es el éxito obtenido, concordando con todos los autores y legislaciones que tratan el tema.

Como existe escala fija de remuneración, hay una gran discreción en la determinación del monto del premio de salvamento. Primero se deberá valorar la propiedad salvada y después, considerar los méritos normales del servicio, además de eso, se debe tomar en cuenta que el principio de que el premio es un incentivo para que todos los que se encuentren en posibilidad de hacerlo, emprendan acciones de salvamento, en beneficio de la industria marítima.

Finalmente, aunque el premio es muy variable (dependiendo de las circunstancias y hechos del accidente y del servicio rendido), nunca excederá el valor de la propiedad salvada "...y de hecho nunca será igual, excepto posiblemente en el caso de propiedad abandonada o sin dueño para la que no aparezca reclamante.

### **3.- El salvador.**

El salvador es el voluntario que presta servicios dirigidos a salvar propiedades o vidas de los peligros en el mar, sin obligación de hacerlo.

Este concepto, como se verá, incluye a cualquier persona que no tenga obligación de prestar servicios de salvamento. En estricto derecho, la tripulación de un barco salvado no tendrá derecho a premio, a menos que haya existido un abandono final del barco por el dueño, patrón, capitán o responsable antes de que la tripulación prestara

los servicios de salvamento. Si el responsable no abandono el barco, la tripulación no tiene derecho a premio de salvamento, sin importar el heroísmo o esfuerzo ejercido. La razón de esto, como se ha dicho en *"The Clarita and the Clara"*, es que sería imprudente tentar a las tripulaciones a dejar el barco y su carga y entrar en posición de peligro para así poder reclamar premio a salvamento

Por otra parte los pasajeros, de acuerdo con su contrato de flete, tienen limitada obligación para ayudar al barco en peligro y, por lo tanto, tampoco tienen derecho a premio de salvamento. Los servidores públicos, bomberos de puerto, guardacostas, oficiales de aduanas, personal de marina etc. No pueden ser recompensados por salvamento.

Hay que recordar nuevamente que el premio, se otorga para incentivar a quienes no tienen obligación de hacerlo, a emprender acciones de salvamento, poniendo todo su esfuerzo en el éxito de la operación.

De acuerdo con el Art. 123 de la Ley de Navegación en la actualidad nos dice: *"el auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitania de puerto serán coordinados por su titular, quién podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviero"*.

"Además según la Ley del 5 de Enero de 1954, sobre navegación de cabotaje y franquicias a la marina nacional, las operaciones de salvataje, en aguas jurisdiccionales de la República, sólo pueden practicarse por buques de bandera nacional. La Administración Nacional de Puertos, entre los cometidos que le otorga su ley orgánica del 21 de julio de 1916, posee el de efectuar salvamentos, disponiendo, para ese fin, de una flota e instrumental adecuados. Debe señalarse finalmente, que el reglamento del 20 de abril de 1939, aprobado por el Ministerio de Defensa Nacional, obliga a los propietarios de buques naufragados, que obstruyan las rutas navegables, a proceder a su rescate, y en caso de omisión, o de no ser conocidos los dueños autoriza a la Prefectura

General de Puertos (ahora Prefectura General Marítima) para practicar o gestionar la remoción de esos restos".<sup>77</sup>

#### **1.1.2.5. DERECHOS Y OBLIGACIONES QUE IMPONE LA SITUACIÓN DE SALVAMENTO.**

El salvamento puede ser contractual o extracontractual. Según mandato de la vieja Ley del mar, recogido por nuestra ley y reconocido internacionalmente, *"todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación en peligro, estará obligado a auxiliarla, y sólo podrá excusarse cuando el hacerlo implique serio peligro para su propio buque, tripulación o sus pasajeros"*.

Actualmente como ya lo hemos mencionado la Ley de Navegación en su Art. 121. Nos dice: *"Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición"*.

Y como se ha indicado, el salvador tendrá privilegio conforme al Art. 124 que *"el salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses."*

#### **1.1.2.6. SANCIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DE UNA SITUACIÓN DE SALVAMENTO.**<sup>78</sup>

De los artículos 72 y 73 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se

<sup>77</sup> Mezzera Álvarez Rodolfo. Op. Cit. Págs. 436 y 437.

<sup>78</sup> González Lebrero Rodolfo A. Op. Cit. Págs. 141-143. En este punto los artículos mencionados están citados por el autor en esa época

derivaba una acción penal en contra del capitán que no cumpla con la obligación de auxilio que dichos artículos le imponen respecto a embarcación o persona en peligro que se encuentre próxima al barco de aquel, a no ser que prestar tal auxilio implique peligro serio para su propio buque su tripulación o sus pasajeros. Tal obligación se hace extensiva a las autoridades o cualquier persona en posibilidad de cumplimentarla, y su incumplimiento se sancionará con *"él doble de la pena que para el delito de abandono de personas que establece el Art. 340 del Código Penal para el Distrito Federal"* (uno a dos meses de prisión o multa de diez a cincuenta pesos).

Otra acción se derivaba de lo dispuesto por el artículo 77 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y corresponde ejercitarla a aquel que presto auxilio y salvamento al buque naufragado, para recuperar la remuneración que corresponda. Los objetos salvados quedarán afectos al pago de tal asistencia.

Otra acción penal deriva del supuesto previsto por el artículo 81 de la Ley en comentario: robo se considera la apropiación de los restos de un naufragio.

Diversos aspectos relativos a este punto, dentro de la esfera administrativa, son los supuestos consignados por los numerales 86 y 87 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que señalaban:

"Si una embarcación se variare o se fuere a píque en un puerto, en un lugar considerado como tal en los términos del último párrafo del artículo 33 (los lugares de las costas, de las riberas de los ríos y de los lagos y lagunas que no hayan sido declarados puertos o cuando estos se encuentren en construcción; se consideraran como puertos, para la aplicación de las disposiciones de esta Ley, sobre vigilancia, policía y accidentes marítimos), o en una vía general de comunicación por agua, en condiciones que constituya un obstáculo para la navegación o que la afecte, será removida en el plazo que fije la Secretaría de Marina por el propietario, naviero o por quien represente un interés jurídico en la embarcación, quiénes responderán solidariamente de la embarcación. Si no la removieren dentro del termino señalado, la propia secretaria formulará el presupuesto respectivo, que servirá de título para reclamar, previamente el, valor del salvamento y se seguirá el procedimiento administrativo de ejecución establecido por el Código Fiscal de la Federación y la Secretaría de Marina procederá

por sí o por medio de tercera persona la ejecución de las obras necesarias para la remoción".

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

La obligación de salvamento funciona bajo una sanción penal. El capitán del buque que no se sometiera a ella cometería un delito correccional penado por el artículo 83 del Código Disciplinario y penal de la marina mercante de ese entonces.

La ley francesa no reprodujo la disposición de las convenciones internacionales, según las cuales el armador no es responsable por el acto del capitán. En Francia, y en razón del artículo 216 del Código de Comercio, el armador sería responsable de la violación por parte del capitán de la obligación de salvamento.

No hay en la práctica ninguna aplicación de la sanción penal. Lejos de negar el auxilio, los capitanes de los buques mercantes rivalizan en celo para ir en auxilio de los buques en peligro. Fue bueno proclamar el principio; pero también antes que fuera proclamado, el auxilio era espontáneo y muy generosamente proporcionado.<sup>79</sup> Para darnos una idea de las sanciones que pudiesen darse en la actualidad debemos estudiar el Código Penal Federal que nos ilustra al respecto, ya que como se mencionó anteriormente la Ley de Navegación ya no indica que sanción aplicar.<sup>80</sup>

## 1.2. EL NAUFRAGIO.<sup>81</sup>

**"Por naufragio se entiende la pérdida del buque o su imposibilidad absoluta para navegar. La voz deriva de *navis fractio*, rotura de la nave; pero el**

<sup>79</sup> Ripert Georges. Op. Cit. Pág. 332.

<sup>80</sup> Véase páginas 60 y siguientes del presente trabajo.

<sup>81</sup> Cervantes Ahumada Raúl, Op. Cit. Págs. 916 y 917.

concepto es mas amplio: comprende, como ya indicamos la encalladura definitiva y, en general, la imposibilidad absoluta del buque para navegar. El buque hundido o naufragado recibe el nombre de pecio o restos náufragos y podrán, como adelante veremos, ser objeto de salvamento“.

México ratificó el Convenio de Londres, de 1948, sobre reglas internacionales para prevenir los abordajes en el mar; y un nuevo texto de este Convenio, anexo a la Convención de 1960 para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, ha reformado dichas reglas, estas reglas pueden considerarse universales, ya que han sido adoptadas por casi todos los países, incluso los pertenecientes al Sistema Anglosajón“.

Según la Academia de la lengua Española, naufragio significa "*pérdida o ruina de la embarcación en el mar, río o lago navegable*". Pero la doctrina ha tratado de derivar de esa definición, un concepto jurídico, y así ha llegado a considerar el naufragio como extinción de la estructura del navío y de su valor náutico; así se embarcan las dos ideas generales de la definición: destrucción del buque por causas internas (incendio, explosión, etc.), y la sumersión completa del mismo. Debemos agregar que en la práctica, el naufragio es también la varada del buque, y el abandono del mismo por la tripulación, sin la esperanza de salvarlo.

"Según el tratadista Antonio Brunetti,<sup>82</sup> la noción del naufragio no tiene hoy mas que una importancia teórica, y sólo puede apreciarse utilidad practica como causa de abandono de la nave y en el seguro de avería; a este respecto, agrega que en Inglaterra se considera como buque naufragado, a efectos de seguro, el "*sunk*", o sea hundido, y no a aquel en parte sumergido y en parte a flote; en cambio para la póliza italiana, nave naufragada es tanto la hundida como la reducida a estado de inavogabilidad absoluta, criterio al que se ajustan la mayor parte de las legislaciones maritimas“.

Resultan curiosas e interesantes las Tesis de Jurisprudencia internacional que a

<sup>82</sup> Brunetti Antonio. Op. Cit. Tomo III. Pág. 456.

continuación se transcriben, y que de alguna forma nos convencen de la laxitud existente respecto al concepto naufragio.<sup>83</sup>

*"...En ningún texto legal se ha fijado taxativamente el carácter del naufragio ni la distinción de este y la encalladura con fractura, pero el sentido general y que el uso y la doctrina le ha dado al termino naufragio, implica la fractura y destrucción de un buque, quedando solo sus restos en la superficie de las aguas..."*

*"...El naufragio debe ser interpretado como la desaparición sin remedio del buque, bien por encalladura, bien a causa de temporal o por cualquier otra causa..."*

*"...Resulta de los hechos establecidos en la sentencia impugnada, que no se trata, en el caso de autos, de un naufragio, sino de un encallamiento..."*

*"...Si el abandono del buque por la tripulación se ha producido en Alta mar y en circunstancias tales que no podía esperarse la salvación mas que por un hecho accidental e inesperado, el buque abandonado debe ser equiparado al buque naufragado, y se adquiere irrevocablemente el derecho de abandono. Si el buque es luego salvado, debe ser considerado como un "epave" o derrelicto..."*

"En fin que dentro de los términos generales en que los autores tratan la materia, el naufragio puede considerarse como un concepto por demás amplio, una de cuyas variantes es la varada.

Ahora bien, cabe afirmar que la mayoría de los naufragios son de origen culposo, por lo que resultan materia penal, pues tienen su causa en el desacato a las normas que tanto en los ordenamientos jurídicos internos, como en el internacional, existen para garantizar seguridad de los buques, y las mas variadas jurisprudencias tienen declarada la responsabilidad penal de algunas personas, en función de su

---

<sup>83</sup> Los presentes conceptos son citados por el tratadista en mención, los cuales nos ilustran respecto al tema.

desobediencia a las leyes y reglamentos.

Actualmente, los Estados no sólo regulan la situación jurídica de los restos naufragos, bajo el principio de propiedad inmutable de los mismos, sino que organizan o protegen entidades especiales, con la única y principal misión de acudir donde fuera preciso practicar un salvamento de personas, buques o efectos".<sup>84</sup>

### 1.2.1. RESTOS NAUFRAGOS.<sup>85</sup>

**Derrelicto es una cosa que ha sido abandonada en el mar por aquellos encargados de ella, sin esperanzas de su parte para recuperarla (spe recuperandi) y sin intención de regresar a ella (sine animo revertendi).** Los restos del naufragio incluye naves, carga, o aquellas cosas provenientes de una nave incluyendo carga echada al mar, bienes a la deriva, bienes flotantes etc.

El salvador en la Ley de ese entonces, según el artículo 82 tenía derecho al premio por recuperación de los restos, pero también la obligación de dar cuidado a esos bienes mientras se encuentren en su posesión y declarar su salvamento ante la autoridad marítima correspondiente, a cuya disposición quedarán los objetos salvados.

Haciendo un estudio comparativo del Código de Comercio de 1889,<sup>86</sup> que en su texto y época decía:

"De los Naufragios".

Art. 915. Las pérdidas y desmejoras que sufran el buque y su cargamento a consecuencia de naufragios o encalladura, serán individualmente de cuenta de los dueños, perteneciéndoles en la misma proporción los restos que se salven.

<sup>84</sup> González Lebrero Rodolfo A, Op. Cit. Págs. 139-141.

<sup>85</sup> Hallivis Pelayo Manuel Luciano, Op. Cit. 13, Pág. 586.

<sup>86</sup> Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de junio de 1887.

Art. 916. Sin el naufragio o encalladura procedieren de malicia, descuido o impericia del capitán, o porque el buque salió a la mar hallándose suficientemente reparado y pertrechado, el naviero o los cargadores podrán pedir al capitán la indemnización de los perjuicios causados al buque o al cargamento por el siniestro, conforme a lo dispuesto por los artículos 684, 686, 688 y 695.

Art. 917. Los objetos salvados del naufragio quedaran especialmente efectos al pago de los gastos del respectivo salvamento, y su importe deberá ser satisfecho por los dueños de aquellos antes de entregárselos y con preferencia a otra cualquiera obligación si las mercaderías se vendiesen.

Art. 918. Si navegando varios buques en conserva, naufragare alguna de ellos, la carga salvada se repartirá entre los demás en proporción a lo que cada uno pueda recibir.

Si algún capitán se negase, sin justa causa, a recibir la que le corresponde, el capitán naufrago protestara contra el ante dos oficiales de mar los daños y perjuicios que de ello se sigan, ratificando la protesta dentro de las veinticuatro horas de la llegada al primer puerto, e incluyéndola en el expediente que debe instruir con arreglo a lo dispuesto en el art. 686.

Si no fuere posible trasladar a los demás buques todo el cargamento naufrago, se salvaran con referencia los objetos de mas valor y de menos volumen, haciéndose la designación por el capitán con acuerdo de los oficiales de su buque.

Art. 919. El capitán que hubiere recogido los efectos salvados del naufragio continuare su rumbo al puerto de su destino, y en llegando, los depositara, con intervención judicial, a disposición de sus legítimos dueños.

En caso de variar de rumbo si pudiere descargar en el puerto a que iban consignados, el capitán podrá arribar a el si lo consintieren los cargadores o sobrecargos presentes, y los oficiales y pasajeros del buque; pero no podrá verificar, aun con ese consentimiento, en tiempo de guerra o cuando el puerto el puerto sea de acceso difícil y peligroso.

Todos los gastos de esta arribada serán de cuenta de los dueños de la carga, así como el pago de los fletes que, atendidas las circunstancias del caso, se señalen por convenio o por decisión judicial.

Art. 920. Si en el buque no hubiere interesado en la carga que pueda satisfacer los gastos y los fletes correspondientes al salvamento, el juez competente podrá acordar la venta de la parte necesaria para satisfacerlos con su importe. Lo mismo se ejecutara cuando fuese peligrosa su conservación, o cuando en el termino de un año no se hubiese podido averiguar quienes fueron sus legítimos dueños.

En ambos casos se procederá con la publicidad y formalidades determinadas en el art. 643, y el importe líquido de la venta se constituirá en deposito seguro, a juicio del juez, para entregarlo a sus legítimos dueños.

Y citando en la actualidad a la Ley de Navegación,<sup>87</sup> en su Título Sexto, Capítulo Quinto, que nos dice:

#### DERRELICTOS MARÍTIMOS.

Art. 129.- Se entiende por derrelicto de las embarcaciones o artefactos navales que se encuentren en estado de no-navegabilidad, sus provisiones y carga, maquinas, anclas, cadenas de pesca abandonadas y los restos de embarcaciones y aeronaves, así como las mercaderías tiradas o caídas al mar y, en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o en cualesquiera aguas en que México ejerza soberanía o jurisdicción.

Art. 130.- Los derrelictos marítimos, o los pecios que se encuentren en aguas donde se ejerza jurisdicción y que presente un interés arqueológico, histórico cultural, de acuerdo con la Ley de la Materia, son propiedad de la Nación. Toda persona que descubra un derrelicto marítimo, o un pecio, esta obligada a comunicarlo de inmediato a la autoridad marítima, que deberá, dentro de las veinticuatro horas siguientes a su arribo a puerto, hacer la declaración circunstanciada ante dicha autoridad.

Considerando el estudio realizado anteriormente y aquella preocupación por reglamentar los naufragios y sus restos, nos encontramos con que el buque naufrago es, de este modo, la embarcación que, a consecuencia de los accidentes del mar, han sufrido daños de tal gravedad que la vuelven inservible, e inapta por consiguiente para cumplir sus funciones normales. Las causas que provocan ese estado son múltiples, según ya hemos dicho, pero el resultado es siempre el mismo. Las legislaciones de años anteriores citadas en el presente trabajo trataban de regular de una forma más detallada dichos accidentes, hoy ya no se ve la necesidad de regular tan a fondo dicho concepto, ya sea por los avances tecnológicos y que ayudan tanto a la marina mercante de nuestro país o debido a un descuido o desinterés desmesurado por la materia.

<sup>87</sup> Publicada en el Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

## CAPÍTULO III.

### 1. REGULACIÓN INTERNACIONAL DEL SALVAMENTO DE PERSONAS Y DE LA ASISTENCIA.

#### 1.1. La Convención Internacional para la Seguridad de Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974.<sup>88</sup>

De todos los convenios internacionales que se ocupan de la seguridad marítima, el más importante es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS).

Es también uno de los más antiguos, habiéndose adoptado la primera versión del mismo en una conferencia celebrada en Londres en 1914.

Desde entonces ha habido otros cuatro convenios SOLAS: el segundo fue adoptado en 1929 y entró en vigor en 1933; el tercero se adoptó en 1948 y entró en vigor en 1952; el cuarto fue adoptado (bajo los auspicios de la OMI) en 1960 y entró en vigor en 1965; mientras que la versión actual se aprobó en 1974 y entró en vigor en 1980.

En los convenios SOLAS se ha prestado atención a muchos aspectos de la seguridad en el mar. La versión de 1914, por ejemplo, incluía capítulos sobre seguridad de la navegación, construcción, radiotelegrafía, dispositivos de salvamento y prevención de incendios. Estos temas todavía siguen figurando como capítulos separados en la versión de 1974.

---

<sup>88</sup> Salvo cita de fuente distinta, este punto se basa en la siguiente información recopilada de las siguientes páginas de Internet en Idioma Inglés: <http://www.imo.org/index.htm>, <http://www.imo.org/HOME.html>.

Siempre existirá el riesgo de que se produzcan siniestros en el mar, pero el hecho de estar preparado para dichas eventualidades puede significar la vida en lugar de la muerte. El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) abarca todo lo relacionado con los dispositivos de salvamento y los procedimientos de abandono del buque. Su primera versión fue aprobada en 1914<sup>89</sup> cuando las naciones marítimas se reunieron para elaborar un reglamento internacional sobre seguridad de los buques tras la pérdida del *Titanic* dos años antes.

Para entender un poco más lo que es el Salvamento, es indispensable la unificación de ciertas normas aplicadas a la navegación, ahora veremos reflejada la idea del Convenio que nos refiere. El Convenio vigente, conocido como SOLAS de 1974, regula diversos aspectos relativos a la seguridad de los buques, entre ellos la construcción, la prevención de incendios, los dispositivos de salvamento, las radiocomunicaciones, la seguridad de la navegación, el transporte de cargas y las medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad, a continuación veremos los protocolos de este gran Convenio.

### **1.1.1. PROTOCOLOS.**

La Conferencia de Seguridad Marítima de 1974 se celebró en Londres del 21 de octubre al 1 de noviembre con la asistencia de representantes de 71 países. El Convenio que se adoptó es la versión que está actualmente en vigor.

La adopción: 1 de Noviembre de 1974.

Su entrada en vigor el de 25 Mayo de 1980.

La introducción e historia

El procedimiento de enmienda

---

<sup>89</sup> E. P. Wheeler, "International Conference on Safety of Line at Sea", A. J. I. L. Vol. 8. 1914. Págs. 758-768.

## Las provisiones técnicas

El Capítulo I<sup>o</sup> - Provisiones Generales

El capítulo II -1- Construcción, compartimentado y estabilidad, instalaciones de maquinaria e instalaciones eléctricas.

El capítulo II - 2 - Construcción, prevención, detección y extinción de incendio.

El capítulo III - Dispositivos y medios de Salvamento.

El capítulo IV - Radiocomunicaciones

El Capítulo V - Seguridad de navegación

El capítulo VI - Transporte de grano.

El capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas.

El capítulo VIII - Buques Nucleares

El capítulo IX - Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques

El Capítulo X - Medidas de Seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.

El capítulo XI - Medidas Especiales para incrementar la seguridad marítima.

El capítulo XII - Medidas de Seguridad Adicionales aplicables a los Graneleros.

El Protocolo de 1978 - Prevención de la contaminación y seguridad de buques Tanque

Las enmiendas de 1981 - Capítulo II - 1 y II - 2 actualizado.

Las enmiendas de 1983 - Capítulo III enmendado

Las enmiendas de (Abril) de 1988. Con motivo del Hundimiento del trasbordador de pasajeros y vehículos *Herald of Free Enterprise*.

La enmienda de Octubre de 1988. Para Mejorar la estabilidad de los buques de pasaje después de la avería.

El Protocolo de 1988 - (SMSSM) Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos

Las enmiendas de 1988 - (SMSSM)

Las enmiendas de 1989 - Capítulos II - 1 y II - 2

Las enmiendas de 1990 - Cálculo de compartimentado y la estabilidad con avería de los buques de carga.

Las enmiendas de 1991 - Capítulo VI enmendado.

Las enmiendas de Abril de 1992- Buques de pasaje de trasbordo rodado.

Las enmiendas de Diciembre de 1992- Seguridad de nuevos buques de pasajero.

Las enmiendas de Mayo de 1994 (Conferencia) - Procedimiento de enmienda acelerada.

Nuevo Capítulo IX - Gestión para la Seguridad Operacional de Buques.

Nuevo Capítulo X - Medidas de Seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.

Nuevo Capítulo XI - Medidas Especiales para mejorar seguridad marítima

Las enmiendas de Mayo de 1994 (MSC)- Instalación de dispositivos de remolque de emergencia, notificación de sistemas de los buques.

Las enmiendas de Diciembre de 1994 - Código de practicas de seguridad para la estriba y sujeción de la carga.

Enmiendas de Mayo de 1995. Formulación de criterios relativos a los sistemas de organización del trafico.

Enmiendas de Noviembre de 1995 (Conferencia) - Seguridad de los buques de trasbordo rodado, respecto al siniestro de Estonia.

Enmiendas de Junio de 1996 - capítulo III.

Enmiendas de Diciembre de 1996 - Nuevos Procedimientos contra todo tipo de incendio en varios tipos de buques.

Enmiendas de Junio de 1997- Regulación de Servicios de Trafico Marítimo.

Enmiendas de Noviembre de 1997 (Conferencia) - Nuevo capítulo XII. Seguridad Adicional aplicable a los Graneleros respecto al volumen.

Enmiendas de Mayo de 1998 a los capítulos II - 1, IV, VI.

Enmiendas de Mayo de 1999 del Código (INF) Código Internacional para la Carga Segura de Combustible Nuclear Irradiado, Envasado y de Plutonio.

Enmiendas de Mayo del 2000 - Área de aterrizaje del helicóptero.

Enmiendas de Diciembre del 2000.- (VDRS) Grabadoras de datos, (AIS) Sistemas Automáticos de Identificación. Reglamentación en el capítulo V enmendado, y enmienda al capítulo II - 1.

### **Introducción e historia.**

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), en sus textos diversos se observa generalmente como de los más importantes

de todos los tratados internacionales, en lo que concierne a la seguridad de buques de comercio. La primera versión adoptada en 1914,<sup>90</sup> con respecto al desastre del buque Titánic, el segundo en 1929, el tercero en 1948 y el cuarto en 1960.

La Convención de 1960 que se adoptó el 17 de Junio de 1960 y entró en vigor el 26 Mayo de 1965, fue la primera tarea importante para la Organización Marítima Internacional (IMO), después de la creación de esta, y representó un paso considerable en modernizar regulaciones y en guardar marcha con desarrollos técnicos en la industria naviera.

La intención estuvo presente en los Estados de actualizar dicha Convención hasta la fecha, por enmiendas periódicas, pero en la práctica el procedimiento de enmiendas incorporó resultados muy lentos. Llegó a pensarse que sería imposible la entrada en vigor de enmiendas dentro de un período razonable de tiempo.

Como resultado, de una nueva Convención se adoptó otra en 1974 que incluyó no solamente las enmiendas acordadas hasta la fecha, pero un nuevo procedimiento de enmienda el procedimiento tácito de aceptación diseñado para asegurar que los cambios que podrían hacerse dentro de un especificado (y de forma aceptable corto) período de tiempo.

En vez de requerir que una enmienda entre en vigor después de ser aceptado, por ejemplo, dos tercios de los Gobiernos Contratantes, el procedimiento tácito de aceptación provee que una enmienda entrará en vigor sobre una fecha específica a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a la enmienda se reciban conforme a un número acorde de Partidos.

Como resultado la Convención de 1974 se ha actualizado, y enmendado en diversas ocasiones. La Convención hoy en vigor se refiere a veces a como SOLAS de

---

<sup>90</sup> Sobarzo Alejandro. Op. Cit. Pág. 62. Se exigió la instalación de equipo radiotelegráfico en buques con capacidad de 50 personas.

1974<sup>91</sup>, como enmendado.

### **El procedimiento de enmienda.**

El procedimiento de enmienda previsto en el Convenio de 1960 estipulaba que una enmienda sólo entraría en vigor cuando hubiera sido aceptada por dos tercios de los Gobiernos Contratantes. Por consiguiente, exigía a los Gobiernos Contratantes tomar medidas positivas para la aceptación de la enmienda. Por regla general, esto significaba que la aceptación se veía retrasada hasta que se promulgara la necesaria legislación nacional, y los gobiernos no siempre atribuían un alto grado de prioridad al examen de la misma, especialmente si el ritmo de aceptación por otros Estados era lento.

El Convenio de 1974 trata de resolver este problema invirtiendo, de hecho, el proceso, pues parte de la hipótesis de que los gobiernos están a favor de la enmienda a menos que tomen medidas positivas para dar a conocer sus objeciones.

El artículo VIII determina que las enmiendas a los capítulos II a VIII del Anexo en que figuran las disposiciones técnicas del Convenio, se considerarán aceptadas transcurrido un plazo de dos años, (o al término de un plazo diferente fijado en el momento de la aprobación) a menos que sean rechazadas, dentro de un periodo especificado, por un tercio de los Gobiernos Contratantes o por un número de Gobiernos Contratantes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50% del tonelaje bruto de la flota mercante mundial.

El artículo contiene otras disposiciones para la entrada en vigor de las enmiendas, incluido el procedimiento de aceptación expresa, pero en la práctica el procedimiento de aceptación tácita descrito anteriormente constituye el método más rápido y eficaz de asegurar la entrada en vigor de las enmiendas al Anexo técnico (no referidas al capítulo I) y es el que se utiliza ahora invariablemente.

---

<sup>91</sup> México es parte. Diario Oficial de la Federación del día 9 de mayo de 1977.

### Las provisiones técnicas.

Las prescripciones aplicables a los buques de pasaje incluyen un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio, un reconocimiento periódico (en la mayoría de los casos una vez cada 12 meses) y los reconocimientos adicionales que convenga.

Tratándose de buques de carga y todo el reconocimiento inicial, el buque será objeto de: un reconocimiento bienal por lo que respecta a los dispositivos salvavidas y demás equipo;<sup>92</sup> un reconocimiento anual por lo que respecta a la instalación radioeléctrica; y, en lo que se refiere al casco, la maquinaria y el equipo, un reconocimiento con la periodicidad que la Administración estime oportuno, a fin de garantizar que el estado del buque es en todos los aspectos satisfactorio.

La regla 12 del capítulo I enumera los diversos certificados que han de ser expedidos por el Estado de abanderamiento como prueba de que un buque ha sido inspeccionado y cumple las prescripciones del Convenio. Los certificados se refieren a la seguridad de los buques de pasaje, la seguridad de construcción de los buques de carga, el equipo de seguridad de los buques de carga, la seguridad radiotelegráfica de los buques de carga y la seguridad radiotelefónica de los buques de carga, respectivamente. Hay también un certificado de exención que se expide cuando el Estado de abanderamiento concede una exención del cumplimiento de determinadas prescripciones.

Los procedimientos de supervisión estipulados en la regla 19 de este capítulo van destinados principalmente a permitir a los funcionarios del Estado rector del puerto asegurarse de que los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos lleven a bordo certificados válidos. En la mayoría de los casos, la existencia a bordo de certificados válidos es prueba suficiente de que el buque de que se trate cumple con lo prescrito en el

---

<sup>92</sup> Véase también Sobarzo Alejandro. Op. Cit. Pág. 66.

Convenio.

El Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), incluye una serie de Artículos comenzando con las obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y, seguido por un Anexo dividido en 12 Capítulos.

### **El Capítulo I<sup>a</sup> - Provisiones Generales.**

La más importante de éstas se refiere al reconocimiento de los diversos tipos de buques<sup>93</sup> y a la expedición de documentos que acreditan que el buque se ajusta a las prescripciones del Convenio. El Capítulo también incluye provisiones para el control de buques en puertos de otro Gobierno contratante.

### **El capítulo II - 1 - Construcción - compartimentado y estabilidad, instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas.**

La subdivisión de los buques de pasaje en compartimientos estancos ha de estar concebida de modo que, después de una supuesta avería en el casco del buque, éste permanezca a flote en posición de equilibrio.

En este capítulo también se estipulan prescripciones relativas a la integridad de estanquidad y a la disposición del circuito de achique en los buques de pasaje.

El grado de compartimentación medido por la distancia máxima permisible entre dos mamparos<sup>94</sup> adyacentes varía con la eslora del buque y el servicio a que esté destinado. El grado más elevado de compartimentación es aplicable a los buques de

<sup>93</sup> Se entiende por buque de pasaje un buque que transporte a más de 12 pasajeros; por buque de carga el que no sea de pasaje; por buque tanque, un buque de carga construido o adaptado para el transporte a granel de cargamentos líquidos de naturaleza inflamable; por buque pesquero, un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otras especies vivas de la fauna y flora marinas; por buque nuclear, un buque provisto de una instalación de energía nuclear; y por buque nuevo, todo buque cuya quilla haya sido colocada, o cuya construcción se halle en una fase equivalente, en la fecha de entrada en vigor del Convenio. Véase Sobarzo Alejandro. Op. Cit. Pág. 65.

<sup>94</sup> Tabique con que se divide en compartimientos el interior de un barco.

mayor eslora destinados principalmente al transporte de pasajeros.

Las prescripciones relativas a instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas tienen por objeto asegurar que los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación sean mantenidos en diversas situaciones de emergencia. Los requerimientos de engranaje de este Capítulo son particularmente importantes.

### **El capítulo II - 2 - Construcción, prevención, detección y extinción de incendio.**

Incluye seguridad detallada de incendio provisional para todos los buques y medidas específicas para el pasajero buques tanque y buques de carga.

Estas disposiciones se basan en los principios siguientes:

- 1.- División del buque en zonas principales y verticales mediante lindes que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.
- 2.- Separación entre los espacios de alojamiento y el resto del buque mediante lindes que ofrezcan una resistencia térmica y estructural.
- 3.- Uso restringido de materiales combustibles.
- 4.- Detección de cualquier incendio en la zona de origen.
- 5.- Contención y extinción de cualquier incendio en el espacio de origen.
- 6.- Protección de los medios de evacuación y de los accesos a posiciones para combatir los incendios.
- 7.- Pronta disponibilidad de los dispositivos extintores de incendios.
- 8.- Reducción al mínimo del riesgo de inflamación de los gases de la carga.

Un nuevo capítulo enmendado II - 2 se adoptó en el Diciembre del año 2000, y entra en vigor el 1 de Julio del 2002.

### **El capítulo III - Dispositivos de salvamento.**

El Capítulo enmendado se adoptó en 1996 y entró en vigor el 1 Julio de 1998. Las enmiendas tomaron en cuenta cambios en la tecnología, desde el último capítulo

enmendado en 1983. Tras la enmienda de 1996, los requerimientos técnicos específicos se movieron a una nueva Vida Internacional, un nuevo **Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS)** que contiene prescripciones específicas de carácter técnico, y entró también en vigor el 1 de julio de 1998. El Código adquiere carácter obligatorio en virtud de la regla 34, que dispone que todos los medios y dispositivos de salvamento cumplirán con las descripciones pertinentes del Código IDS.

El Capítulo entró en vigor el 1 Julio 1998 y se aplica a todos los buques construidos en esa fecha o posteriormente, si bien algunas de las enmiendas también se aplican a los buques existentes.

El texto del Capítulo de 1996 toma en cuenta cambios tecnológicos, tal como el desarrollo de sistemas de evacuación marina: estos sistemas involucran el uso de diapositivas, parecido a los instalados en una aeronave. La enmienda del Capítulo III de 1996, refleja interés público sobre los puntos de seguridad, creados por una serie de accidentes importantes en los decenios de 1980 y de 1990. Contiene regulaciones respecto de los pasajeros aplicables a buques existentes, y las regulaciones extras se introdujeron específicamente para los buques de trasbordo rodado.

#### **El capítulo IV – Radiocomunicaciones.**

El Capítulo se enmendó completamente en 1988 para incorporar enmiendas e introducir el **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)**.

Las enmiendas entrarán en vigor el 1 Febrero de 1992, el sistema entrará en vigor entre esa fecha y el 1 Febrero de 1999. Por esta fecha la fase del Código Morse queda fuera y todo el pasajero y buques de carga de 300 toneladas de peso bruto o mas que realice travesías internacionales, requieren ahora que lleve un equipo diseñado para mejorar las oportunidades de salvamento tras un accidente, como **Radiobalizas de**

**Localización de Siniestro (RLS)<sup>95</sup>, y Respondedores de Búsqueda y Salvamento (RESAR), para la localización de los buques o de las embarcaciones en supervivencia.** El capítulo IV del SOLAS era anteriormente la Radiotelegrafía y radiotelefonía, el cual reflejaba las formas de comunicación de radio disponible con anterioridad a la introducción de satélites.

Este capítulo está estrechamente relacionado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones.

### **El Capítulo V - Seguridad de navegación.**

Las disposiciones de este capítulo son principalmente de carácter operacional y aplicables a todos los buques en la realización de cualquier viaje. Esto contrasta con el Convenio considerado en su totalidad, que sólo es aplicable a los buques de cierto tamaño dedicados a viajes internacionales.

Los temas de que se ocupa este capítulo incluyen el mantenimiento de servicios meteorológicos para todos los buques, el servicio de vigilancia de hielos, la organización del tráfico marítimo y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.

En este capítulo se estipula asimismo la obligación general de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que, desde el punto de vista de la seguridad, todos los buques lleven dotación suficiente y competente. Figuran también en él prescripciones relativas a la instalación de radar y de otras ayudas a la navegación. Un nuevo capítulo enmendado V se adoptó en el Diciembre 2000, y su entrada en vigor es el 1 Julio del 2002. El nuevo capítulo hace obligatorio el transporte de grabadoras que

---

<sup>95</sup> El primer Código de Señales Marítimas también tuvo nacimiento inglés, merced a los trabajos de una Comisión de expertos constituida en 1855, dependiente del Board of Trade. En 1930 se trató en Lisboa la unificación de balizamiento y faros en la Costa, adoptándose un acuerdo que reglamentaba el empleo de señales marítimas para información y avisos a los navegantes y un Convenio sobre buques-faro tripulados fuera de sus estacionamientos (Manned Lightships not on their stations), en el que se dispone que dichos buques fero no han de mostrar sus luces características, sino que deben izar la señal especial que se indica en el Convenio. Véase. Azcarraga y Bustamante José Luis de. "Derecho Internacional Marítimo", Madrid, 1970 s/e. Págs. 130 y 131.

llevarán datos de su travesía (VDRS) y un Sistema Automático de Identificación del Buque (AIS). El sistema de notificación para buques será utilizado por todos los buques o ciertas clases de buques, o por los buques que transporten ciertas cargas, de acuerdo con las disposiciones de cada sistema cuando se apruebe e implante siguiendo las directrices y criterios elaborados por la OMI.

### **El capítulo VI - Transporte de Grano.**

El Capítulo cubre todos los tipos de carga ( los gases y líquidos excepto en el volumen) *"que debido a peligros particulares de los buques o las personas sobre la placa, pueden requerir precauciones especiales"*.

Las regulaciones incluyen reglamentos para la bodega y aseguramiento de unidades de carga (tales como recipientes). Lo que se pretende con esta nueva regla es evitar que el buque sufra esfuerzos excesivos de carga y desembarque durante dichas operaciones.<sup>96</sup> Para ello, el buque ha de llevar un cuadernillo con información sobre las operaciones de manipulación de la carga, y el capitán y el representante de la terminal han de convenir un plan para que las operaciones de carga y descarga se realicen en condiciones de seguridad.

### **El capítulo VII - Transporte de mercancías peligrosas.**

Las regulaciones se contienen en tres de partes:

Parte A. Transporte de mercancías peligrosas en forma envasada o en la forma sólida o en volumen, incluye provisiones para la clasificación, empaque, marca, etiquetado y estiba, documentación y bodega de mercancías peligrosas. Se exige a los Gobiernos Contratantes que publiquen o hagan publicar instrucciones detalladas relativas al transporte de mercancías peligrosas y, a este efecto, la OMI aprobó en 1965

<sup>96</sup> Parece que fue en Gran Bretaña donde, por medio de la Ley Plimsoll, se adoptaron los primeros ordenamientos internos destinados a evitar que los buques fueran sobrecargados, disposiciones que se aplicaban a todos los buques que tocaban puertos ingleses. V. Reiff Henry. "The United States and the Treaty Law of the sea", University of Minneapolis, 1959. Pág. 103.

el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas. Desde hace muchos años se viene actualizando periódicamente para incluir nuevas sustancias y complementar o revisar las disposiciones existentes a fin de mantenerse al compás de los adelantos.

La Parte B contiene la Construcción y el equipo de buques, que lleva químicos líquidos peligrosos y en volumen, se requiere que tanques químicos que se construyan después del 1 Julio de 1986 para cumplir con el **Código Internacional de Químicos en Volumen (CIQ)**.

La Parte C contiene la construcción y equipo de buques que llevan gases licuados en los transportadores de gas en volumen, construidos después del 1 Julio de 1986 para cumplir con los requerimientos del **Código Internacional de Gaseros (CIG)**.

#### **El capítulo VIII - Buques Nucleares.**

Da requerimientos básicos para buques nucleares, y se concentra particularmente en los peligros de radiación. Se refiere también al Código detallado y comprensivo de Seguridad para los Buques Nucleares de Comercio que fue adoptado en la Asamblea de 1981, por el IMO.

#### **El capítulo IX - Gestión para la Operación Segura de Buques.**

El Capítulo hace obligatorio el **Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS)**. El Código IGS exige que se establezca un sistema de gestión de la seguridad (SGS) por la "compañía", la cual se define como el propietario del buque o cualquier otra persona, por ejemplo el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque. El Capítulo se adoptó en Mayo 1994 y entró en vigor el día 1 Julio de 1998.

## Capítulo X - Medidas de Seguridad aplicables a las naves de gran velocidad.

Dicho capítulo reglamenta los nuevos tipos de naves de gran velocidad que se están construyendo, y lo que se pretende con este nuevo capítulo es que haya una reglamentación internacional de obligado cumplimiento en la que se tengan en cuenta las necesidades especiales de este tipo de nave. El capítulo se adoptó en mayo de 1994 y entró en vigor el 1 de enero de 1996.

El Código de Naves de Gran Velocidad (Código NGV), se aplica a las naves de gran velocidad que realicen viajes internacionales, e incluye las naves de pasaje que en el curso de su viaje a plena carga, que no estén a más de cuatro horas de un lugar de refugio a la velocidad normal del servicio, y las naves de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 que en el curso de su viaje no estén a más de ocho horas de un puerto de refugio. Un nuevo Código HSC se adoptó en Diciembre del 2000 y se aplica a buques construidos el 1 Julio del 2002 o después de esta fecha.

## El capítulo XI - Medidas Especiales para mejorar seguridad marítima.

El Capítulo se adoptó en Mayo de 1994 y entró en vigor el 1 Enero de 1996. Este capítulo entró en vigor el 1 de enero de 1996, y consta de cuatro reglas.

La regla 1 dispone que las organizaciones a las que las administraciones confíen los reconocimientos e inspecciones cumplirán las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en noviembre de 1993 mediante la resolución A.739(18).

La regla 2 estipula que los graneleros<sup>97</sup> y los petroleros serán objeto de un programa mejorado de inspecciones de conformidad con las directrices aprobadas por la Asamblea de la OMI en 1993 mediante

---

<sup>97</sup> A menudo se describe a los buques de carga a granel como "las bestias de carga" de la flota mercante mundial. Pese a su importante contribución a la vida moderna, los graneleros son de los buques menos conocidos de la flota mundial. Esto se debe a que dichos buques operan normalmente entre terminales situados lejos de las ciudades y de las zonas portuarias tradicionales y pasan inadvertidos para el público en general. Cuando la gente los ve los confunde con petroleros, con los que tienen características comunes en su aspecto exterior. Los graneleros fueron proyectados, en un principio, para llevar cargas secas que se transportan en grandes cantidades y que no precisan ir en bultos. Las principales cargas que se transportan a granel están constituidas por granos tales como el trigo, carbón, mineral de hierro, bauxita, fosfato y nitrato.

la resolución A.744(18).

La regla 3 estipula que todos los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 recibirán un número de identificación que se ajuste al sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, aprobado en 1987 mediante la resolución A.600(15).

La regla 4 permite, a los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto que inspeccionan buques extranjeros, verificar las prescripciones operacionales *"cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales de a bordo relativos a la seguridad de los buques"*.

## **El capítulo XII - Medidas para incrementar la seguridad para transportadores de volumen.**

El Capítulo se adoptó en Noviembre 1997 y entró en vigor el 1 Julio de 1999. Incluye requerimientos estructurales para los nuevos transportadores de volumen, de 150 metros en longitud, construidos después del 1 Julio de 1999. Con cargas porteadores con una densidad de 1,000 kg/m<sup>3</sup> o mas, y también incluye requerimientos estructurales específicos para los transportadores existentes en volumen, que llevan cargas con una densidad de 1,780 kg/m<sup>3</sup> o mas, estos incluyen cargas tal como mineral de hierro, hierro de marrano, acero, bauxite y cemento. Las cargas son con una densidad mayor a 1,000 kg/m<sup>3</sup>, y otros de 1,780 kg/m<sup>3</sup> o mas, que incluyen granos, tal como trigo y arroz, y madera.

### **El Protocolo de 1978.**

La adopción: 17 Febrero de 1978.

La entrada en vigor: 1 Mayo de 1981

El Protocolo de 1978 se adoptó en la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la contaminación, que se convocó con respecto a unos de los accidentes de los Buques Tanque en los años de 1976-1977.

La conferencia adoptó medidas respecto de la operación y diseño de buque

tanque, que se incorporaron en ambos Protocolos del SOLAS de 1978, así como también el Protocolo de 1978 relacionando con el de 1973 respecto a la Convención Internacional para la Prevención de Contaminación por los Buques (Protocolo de 1978 MARPOL). El Protocolo de 1978 del SOLAS, hizo un número de cambios importantes al Capítulo 10, incluyendo la introducción de inspecciones no programadas y/o encuestas anuales obligatorias y el fortalecimiento del puerto requerimientos de control de Estado. El capítulo II - 1, Capítulo II - 2 y Capítulo V se mejoraron también.

#### Las enmiendas principales incluyeron el siguientes:

- 1.- Se exige que los petroleros nuevos para el transporte de crudos y para el transporte de productos petrolíferos, de peso muerto igual o superior a 20 000 toneladas, vayan dotados de un sistema de gas inerte (capítulo II-2).
- 2.- Es obligatoria la instalación, a partir del 1 de mayo de 1983, de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para el transporte de crudos de 70 000 toneladas de peso muerto, y en buques de 20 000 a 70 000 toneladas de peso muerto a partir del 1 de mayo de 1985 (capítulo II-2).
- 3.- En el caso de los petroleros para crudos de 20 000 a 40 000 toneladas de peso muerto existe una disposición en virtud de la cual los Estados de abanderamiento, pueden conceder una exención cuando se estime que no es razonable ni posible instalar un sistema de gas inerte y no se utilicen máquinas de lavado fijas de gran capacidad. No obstante, se exige que haya siempre un sistema de gas inerte cuando se utilice un procedimiento de lavado con crudos (capítulo II-2).
- 4.- A partir del 1 de mayo de 1983 se exige la instalación de un sistema de gas inerte en los petroleros existentes para productos petrolíferos y, a partir del 1 de mayo de 1985, en los buques de 40 000 a 70 000 toneladas de peso muerto, así como en los buques de 20 000 toneladas de peso muerto cuando vayan dotados de máquinas de lavado de gran capacidad (capítulo II-2).
- 5.- Se prescribe que todos los buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 pero inferior a 10 000 toneladas vayan dotados de radar, y que los buques de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas lleven dos radares, cada uno de ellos capaz de funcionar independientemente del otro. También se introdujeron prescripciones relativas al funcionamiento y la comprobación del aparato de gobierno (capítulo V).
- 6.- Todos los buques tanque de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas deben ir provistos de dos sistemas de telemando del aparato de gobierno, y cada uno de los cuales podrá accionarse separadamente desde el puente de gobierno (capítulo II-1).
- 7.- El aparato de gobierno principal de los buques tanque nuevos de arqueo bruto igual o superior a 10 000 toneladas deberá estar provisto de dos o más servomotores idénticos y poder accionar el timón con uno o

más servomotores (capítulo II-1).

### **Las enmiendas de 1981.**

Se adoptó el 20 Noviembre de 1981.

La entrada en vigor: 1 Septiembre de 1984.

Los capítulos II - 1 y II - 2 eran reescritos y actualizados.

Las más importantes se refieren al capítulo II-1 (Construcción - compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas). Incluyen asimismo otras modificaciones a las reglas 29 y 30 del Protocolo de 1978 relativo al SOLAS respecto del aparato de gobierno. Estas prescripciones introducen el concepto de la duplicación de los sistemas de telemando del aparato de gobierno en los buques tanque, y fueron elaboradas para evitar una repetición de los defectos que ocasionaron la varada del buque tanque **Amoco Cadiz** en 1978.

El capítulo II-2 se refiere a la (Construcción prevención, detección y extinción de incendios). En ambos casos, los capítulos prácticamente se han vuelto a redactar y se han actualizado.

Las enmiendas del capítulo II-2 incluyen las prescripciones de las resoluciones A.327(IX) y A.372(X), aprobadas en 1975 y 1977, respectivamente, las disposiciones relativas a sistemas de extinción que utilizan hidrocarburos halogenados y una nueva regla 62 sobre sistemas de gas inerte. Las amplias enmiendas que hubo que incorporar hicieron necesaria una reordenación completa de ese capítulo.

Se introdujeron importantes modificaciones en el capítulo V (Seguridad de la navegación), incluida la adición de nuevas prescripciones relativas a los aparatos náuticos de abordó (regla 12). Las prescripciones revisadas comprenden cuestiones como: girocompás y compás magnético; instalaciones de radar; ayudas de punteo radar automáticas; ecosondas; dispositivos indicadores de la velocidad y la distancia; indicadores del ángulo de medida del timón; indicadores de la velocidad rotacional de las

héllices; indicadores de la velocidad angular de evolución, radiogoniómetros, y equipo para operaciones de radiorecalada empleando la frecuencia de socorro utilizada en radiotelefonía.

Además, unos cambios menores se hicieron al Capítulo III; se reemplazaron siete regulaciones en el Capítulo IV enmendadas y agregadas, y un número de cambios pequeños se hicieron al Capítulo VII.

#### **Las enmiendas de 1983<sup>98</sup>.**

Se adoptó el 17 Junio de 1983

La entrada en vigor: 1 Julio de 1986

Los cambios más extensivos involucran al Capítulo III, que se revisó completamente. Dicho Capítulo en la Convención de 1974 difirió poco, desde los textos que aparecieron en el de 1960 y 1948, la Convención del SOLAS y las enmiendas se diseñaron no solamente para tomar en cuenta los muchos adelantos técnicos que habían tenido lugar desde entonces pero también para acelerar la evaluación e introducción de mejoramientos adicionales.

Había también unos cambios menores al Capítulo II - 1, y algunos cambios adicionales al Capítulo II-2, (incluyendo mejoramientos a las enmiendas de 1981) diseñadas particularmente para aumentar la seguridad de buques de pasaje y buques de granel. Algunos cambios pequeños se hicieron al Capítulo IV.

Las enmiendas al capítulo VII del Convenio (Transporte de mercancías

---

<sup>98</sup> El capítulo III revisado también se centró en la supervivencia de las personas expuestas a los elementos tras abandonar el buque, particularmente por lo que se refiere a los efectos de la hipotermia. Dichas prescripciones exigen dispositivos individuales de salvamento más perfeccionados como trajes de inmersión (trajes protectores que reducen la pérdida de calor de una persona en aguas frías) y ayudas térmicas (bolsa o traje fabricados con material impermeable de baja termoconductividad). En el capítulo III de 1983 también se facilita la localización de supervivientes. Los chalecos salvavidas deben estar equipados con un artefacto luminoso y un pito y se prevé la utilización de materiales retroreflectantes. Guía de bolsillo para la supervivencia en aguas frías Esta Guía, publicada por la OMI en 1981, examina los riesgos de exposición al frío cuando la persona se encuentra inmersa en agua de mar y proporciona asesoramiento sobre cómo prevenir o reducir al mínimo estos riesgos. La edición de 1992 contiene asimismo información sobre cómo tratar a las víctimas de hipotermia.

peligrosas) revestían gran importancia, toda vez que hacían extensiva su aplicación a los buques tanque químicos y a los buques para el transporte de gas licuado. El capítulo original era aplicable solamente a las mercancías peligrosas transportadas en bultos. El capítulo revisado lograba esto haciendo referencia a dos nuevos códigos elaborados por la OMI. Éstos son el Código Internacional de Químicos (CIQ) y el Código Internacional de Gaseos (CIG).

La regla 10 del nuevo capítulo dice que *"Todo buque tanque químico cumplirá con lo prescrito en el Código Internacional de Químicos y... será objeto de reconocimiento y certificación de conformidad con lo dispuesto en ese Código. A los efectos de la presente regla, las prescripciones del Código serán consideradas como obligatorias"*.

La regla 13 se refiere en parecidos términos a los buques gaseos y al Código Internacional de Gaseos.

Ambos códigos son aplicables a los buques construidos el 1 de julio de 1986, o posteriormente, y fueron ultimados y aprobados por el CSM durante el periodo de sesiones en el que se aprobaron las enmiendas.

#### **Las enmiendas de Abril de 1988.**

Se adoptó el 21 Abril de 1988.

La entrada en vigor: 22 Octubre de 1989

En marzo de 1987 zozobró y se hundió el transbordador de pasajeros y vehículos **Herald of Free Enterprise** poco después de zarpar del puerto belga de Zeebrugge, el accidente causó la muerte de 193 personas. El Reino Unido propuso una serie de medidas diseñadas para impedir un desastre de estos, la primera propuesta se adoptó en Abril 1988.

Las enmiendas afectan a las nuevas reglas 23-2 y 42-1 del capítulo II-1 del Convenio SOLAS. La regla 23-2 trata de la integridad del casco y de la superestructura, de la prevención y contención de los daños y exige la provisión de indicadores en el puente de navegación para todas las puertas que, caso de quedar abiertas, podrían originar una inundación importante de una zona de categoría especial o en un espacio de carga rodada. Una nueva regla 42-1 trata del alumbrado suplementario de emergencia en los buques de pasaje de transbordo rodado.

A causa de la urgencia, el Comité Marítimo de Seguridad acordó que las enmiendas deberían entrar en vigor 18 meses después de su adopción, usando la " *aceptación tácita*" del procedimiento.

#### **Las enmiendas de Octubre de 1988.**

Se adoptó el 28 Octubre de 1988.

La entrada en vigor: 29 de abril de 1990.

En octubre de 1988 el CSM se reunió nuevamente en periodo especial de sesiones solicitado y sufragado por el Reino Unido para estudiar un segundo grupo de enmiendas motivadas por el trágico naufragio del **Herald of Free Enterprise**. Las enmiendas adoptadas entraron en vigor el 29 de abril de 1990.

Una de las enmiendas más importantes se refiere a la regla 8 del capítulo II-1 y ha sido concebida para mejorar la estabilidad de los buques de pasaje después de avería. El trabajo relacionado con esta enmienda comenzó antes del hundimiento del **Herald of Free Enterprise**, aunque su aprobación se adelantó dada su pertinencia para la seguridad de los buques de transbordo rodado. Esta enmienda era aplicable a los buques construidos después del 29 de abril de 1990.

#### **El Protocolo de 1988 (SMSSM).**

Se adoptó el 11 Noviembre de 1988.

La entrada en vigor: 3 Febrero del 2000.

Dicho protocolo respondía a dos temas: la introducción del **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)** y la de un sistema armonizado de reconocimientos y certificación. Este último fue recomendado por la Conferencia sobre seguridad de los buques tanque y prevención de la contaminación, celebrada en 1978, y respondía a las dificultades planteadas por las prescripciones sobre reconocimientos y certificación de los buques regidos por el Convenio SOLAS, el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, 1966, y el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978.

Los tres instrumentos citados prescriben la expedición de certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones correspondientes y esto ha de ser llevado a cabo mediante un reconocimiento que puede suponer incluso dejar al buque fuera de servicio durante varios días.

#### **El enmiendas de 1988. (SMSSM)**

Se adoptó el 11 Noviembre de 1988.

La entrada en vigor: 1 Febrero de 1992.

El trabajo relacionado con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) se inició en la década de 1970 y las correspondientes enmiendas entraron en vigor el 1 de febrero de 1992. El sistema entrará en vigor gradualmente entre esa fecha y el 1 de febrero de 1999.

La idea fundamental del sistema es que tanto las autoridades de búsqueda y salvamento (SAR) radicadas en tierra como los buques que naveguen en las inmediaciones de un buque en situación de peligro sean alertados rápidamente sobre el caso, de manera que puedan ayudar en una operación coordinada de búsqueda y

salvamento con el mínimo de dilación.

Si bien los satélites que utiliza la Organización internacional de telecomunicaciones móviles por satélite (Inmarsat)<sup>99</sup> desempeñan un importante papel en el SMSSM, no sustituirán por completo a las radioestaciones costeras, y las prescripciones sobre los equipos varían según la zona marítima en que un buque opere.

El sistema también proporcionaba comunicaciones de urgencia y de seguridad, así como la difusión de información sobre seguridad marítima, incluyendo radioavisos náuticos y meteorológicos e información urgente para los buques. El nuevo sistema exige que los buques lleven a bordo otro equipo destinado a mejorar las posibilidades de salvamento tras un accidente, como radiobalizas de localización de siniestro (RLS) y respondedores de búsqueda y salvamento (RESAR) para la localización de los buques o de las embarcaciones de supervivencia.

#### **Las enmiendas de 1989.**

Se adoptó el 11 Abril de 1989

La entrada en vigor: 1 Febrero de 1992.

Fueron enmendadas varias reglas del capítulo II-1, siendo la más importante la regla 15, que trata de aberturas en los mamparos estancos de los buques de pasaje. Desde el 1 de febrero de 1992 ha tenido que equiparse a los buques nuevos, excepto en casos específicos, con puertas de corredera motorizadas, que se deben poder cerrar desde una consola en el puente de navegación en no más de 60 segundos. Las enmiendas especifican claramente que todas las puertas estancas han de mantenerse cerradas excepto en circunstancias excepcionales. Otras enmiendas afectan a los capítulos II-2, III, IV, V y VI.

---

<sup>99</sup> La integración de los países socialistas con los de Occidente en un Sistema Mundial de Telecomunicaciones pudo lograrse recién con el establecimiento de un sistema marítimo internacional de satélites, de cobertura global, conocido como el INMARSAT. Ver su Obra Maureen Williams Silvia. "Telecomunicaciones por Satélite". Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires, 1981. Pág. 42.

### Las enmiendas de 1990.

Se adoptó en mayo de 1990.

La entrada en vigor: 1 Febrero de 1992.

Se han llevado a cabo importantes cambios en el sistema de cálculo del compartimentado y la estabilidad con avería de los buques de carga. Esos cambios son aplicables a buques de eslora igual o superior a 100 m construidos después del 1 de febrero de 1992.

Las enmiendas figuran en una nueva parte B-1 del capítulo II-1, con prescripciones de compartimentado y estabilidad con avería de los buques de carga, basadas en el concepto llamado "*probabilista*" de conservación de la flotabilidad que se elaboró inicialmente partiendo del estudio de los datos relativos a abordajes compilados por la OMI.

Dicho estudio arrojó un cuadro de accidentes que podía utilizarse para mejorar el proyecto de los buques. Del estudio se desprende, por ejemplo, que la mayor parte de los daños o averías se producen en la parte de proa de los buques y, por consiguiente, parecía lógico mejorar el compartimentado en esa zona de un buque más bien que en la de popa. Dado que está basado en pruebas estadísticas de lo que efectivamente ocurre cuando los buques sufren un abordaje, el concepto probabilista proporciona medios de trabajo mucho mejor fundados que el método "*determinista*" anterior, cuyos principios respecto al compartimentado de los buques de pasaje son teóricos antes que prácticos en su concepción.

En la misma reunión se aprobaron enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG).

**Las enmiendas de 1991.**

Se adoptó el 24 Mayo de 1991.

La entrada en vigor: 1 Enero de 1994.

El capítulo VI (transporte de grano) se enmendó completamente para extenderse e incluir otras cargas como las cargas a granel y se retículo "*Transporte de cargas*". El texto es más corto, pero el Capítulo está respaldado por varios códigos. Sólo el Código Internacional para el Transporte de Grano es de obligado cumplimiento en su totalidad. Todos los demás tienen carácter de recomendación. Se trata del Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (algunas partes son de obligado cumplimiento desde el 1 de julio de 1996), el Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (Código de Cargas a Granel) y el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera. La regla 1 del capítulo revisado dice que las Partes Contratantes del Convenio SOLAS deben asegurarse de que "*se facilita la información adecuada sobre las cargas y la estiba y sujeción de las mismas*". Mediante un asterisco al final del párrafo se remite a los distintos códigos. En el Capítulo II-2, que trata de medidas de seguridad contra incendios para los buques de pasajero, y los otros cambios se hicieron al Capítulo III y Capítulo V.

**Las enmiendas de Abril de 1992.**

Se adoptó el 10 Abril de 1992.

La entrada en vigor: 1 Octubre de 1994.

Las medidas destinadas a mejorar la estabilidad con avería de los buques de pasaje entraron en vigor el 29 de abril de 1990, y las enmiendas de abril de 1992 a la regla 8 del capítulo II-1 suponen la introducción gradual de una norma "*SOLAS 90*" ligeramente modificada para los buques de pasaje de transbordo rodado construidos con anterioridad a la citada fecha durante un periodo de 11 años a partir del 1 de octubre de 1994. Las medidas de seguridad contra incendios más rigurosas para los buques de pasaje existentes, introducidas mediante las enmiendas al capítulo II-2, incluyen

prescripciones obligatorias para la detección de humo y sistemas de alarma y rociadores en los espacios de alojamiento y de servicio, troncos de escalera y pasillos. Entre otras mejoras cabe citar la instalación de alumbrado de emergencia, sistemas generales de alarma para casos de emergencia y otros medios de comunicación. Las nuevas medidas se están introduciendo por fases entre 1994 y el año 2000.

Las enmiendas revisten particular importancia porque son de aplicación a los buques existentes. Anteriormente, los cambios importantes introducidos en el Convenio SOLAS se limitaban a su aplicación a los buques nuevos mediante las llamadas "*cláusulas de exención*". La razón de ello estriba en que los cambios importantes suponen costosas modificaciones en la mayoría de los buques. Teniendo presente el coste que ello impone para el sector, la OMI, en años anteriores, estaba poco inclinada a conceder efecto retroactivo a tales medidas.

#### **Las enmiendas de Diciembre de 1992.**

Se adoptó el 11 Diciembre de 1992.

La entrada en vigor: 1 Octubre de 1994.

Estas enmiendas se refieren principalmente a las prescripciones sobre construcción aplicables a los buques tanque nuevos y a las normas de seguridad contra incendios aplicables a los buques de pasaje nuevos construidos el 1 de octubre de 1994 o con posterioridad a esa fecha, en la que entraron en vigor las enmiendas en virtud de lo dispuesto en el Convenio sobre la "*aceptación tácita*" de enmiendas. Se añadió una nueva regla 20-4, por la que se obliga a los buques que transporten más de 36 pasajeros a llevar planos que contengan información sobre las medidas de seguridad contra incendios. También se han mejorado las prescripciones relativas a las puertas contra incendios (regla 30).

Las enmiendas obligan a los buques de pasaje nuevos que transporten más de 36 pasajeros a llevar un sistema de alarma de detección de incendios centralizado en un puesto de control que ha de tener dotación permanente y desde el que sea posible

controlar el sistema de detección de incendios, las puertas contra incendios, las puertas estancas, los ventiladores, las alarmas, el sistema de comunicaciones y el micrófono del sistema de altavoces.

También se enmendaron dos códigos que son obligatorios en virtud del Convenio SOLAS y del MARPOL. Se trata del **Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG)** y el **Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ)**, que son ambos aplicables a los buques construidos después de 1986 en virtud del Convenio SOLAS. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 1994.

También se introdujeron cambios en el Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CGRQ), que es aplicable a los buques construidos antes de 1986. Las enmiendas también entrarán en vigor el 1 de julio de 1994.

#### **Las enmiendas de Mayo de 1994 (Conferencia)**

Se adoptó el 24 Mayo de 1994.

La entrada en vigor: 1 Enero de 1996 (Capítulos X, XI), 1 Julio 1998 (Capítulo IX).

La Conferencia aprobó tres nuevos capítulos del Convenio SOLAS, así como una resolución sobre un procedimiento de enmienda acelerado.

#### **Procedimiento de enmienda.**

La Conferencia aprobó una resolución relativa a un procedimiento de enmienda acelerado que habría de ser utilizado en circunstancias excepcionales, según el cual una Conferencia de Gobiernos Contratantes podría reducir en tales circunstancias a 6 meses el plazo de 12 meses que media hasta la aceptación de una enmienda realizada a los

capítulos técnicos del Convenio (que excluye los artículos y el capítulo 1). El Artículo VIII del Convenio SOLAS trata de los procedimientos de enmienda del Convenio. De conformidad con el texto existente, las enmiendas propuestas deberán distribuirse a los Gobiernos por lo menos seis meses antes de que proceda examinarlas y no podrán entrar en vigor hasta al menos 18 meses después de la aprobación. Esto se traduce en un total de 24 meses, desde el periodo de distribución (seis meses), pasando por la aprobación, hasta la fecha en que la propuesta se considera aceptada (12 meses después de la aprobación), hasta la entrada en vigor (seis meses después de la fecha en que la propuesta se considera aceptada).

En la resolución aprobada por la conferencia se estipula que el periodo de distribución seguirá siendo de seis meses, al igual que el periodo transcurrido entre la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha sido aceptada y la fecha de entrada en vigor. Pero el periodo comprendido entre la aprobación y la fecha a partir de la cual se considera que la enmienda ha sido aceptada se puede reducir de 12 a seis meses. En circunstancias excepcionales, el periodo total comprendido entre la distribución de una enmienda y su entrada en vigor podría reducirse, de esa manera, de 24 a 18 meses.

#### **El capítulo IX: Gestión de la Seguridad Operacional de los Buques.**

Este nuevo capítulo del Convenio tuvo por objeto hacer obligatorio el Código internacional de gestión de la seguridad, aprobado por la OMI en noviembre de 1993 (resolución de la Asamblea A.741(18)).

Las enmiendas para la introducción del nuevo capítulo IX entraron en vigor, en virtud de la aceptación tácita, el 1 de julio de 1998. El capítulo es aplicable a los buques de pasaje y los petroleros, a partir de esa fecha, y a los demás buques de carga y las unidades móviles de perforación de arqueo bruto igual o superior a 500 a partir del 1 de julio del 2002.

Los objetivos relativos a la gestión de la seguridad establecidos mediante el Código son los siguientes:

- establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;
- tomar precauciones contra todos los riesgos señalados;
- mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia.

El Código prescribe que "la compañía", por la que se entiende al propietario del buque o cualquier persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, responsable de la explotación del buque, establezca un sistema de gestión de la seguridad.

A continuación, se exige a la compañía que establezca e implante unos principios para alcanzar dichos objetivos. A este respecto, deberá suministrar los recursos y el apoyo necesarios en tierra. Se prevé que cada compañía "designa a una o varias personas en tierra directamente vinculadas a la dirección".

Los procedimientos prescritos en el Código deberán documentarse y recogerse en un Manual de gestión de la seguridad, del que cada buque conservará una copia a bordo.

#### **Capítulo X: Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad:**

Este capítulo también es nuevo. La enmienda para la introducción del capítulo hace obligatorio el Código internacional para naves de gran velocidad, aprobado por el **Comité de Seguridad Marítima (CSM)** al mismo tiempo que la conferencia.

El capítulo entró en vigor, en virtud de la aceptación tácita, el 1 de enero de 1996 y será aplicable a las naves de gran velocidad construidas en esa fecha o posteriormente.

## Capítulo XI: Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima:

El capítulo fue elaborado durante la conferencia para resolver las diferencias relativas al procedimiento de enmienda adecuado. Se prevé que el nuevo capítulo entre en vigor, en virtud de la aceptación tácita, el 1 de enero de 1996.

En la regla 1 se establece que las organizaciones a las que la Administración haya confiado las inspecciones y los reconocimientos deberán cumplir las directrices aprobadas por la OMI en la resolución A.739(18), en noviembre de 1993.

La regla 2 hace extensiva a los graneleros de cinco años o más el programa mejorado de reconocimientos de aplicación a buques tanque con arreglo al MARPOL 73/78. Los reconocimientos mejorados deberán realizarse durante los reconocimientos periódicos, anuales e intermedios prescritos por los convenios MARPOL y SOLAS.

En las directrices conexas relativas a los reconocimientos mejorados se presta especial atención a la corrosión. Se deberán comprobar minuciosamente los revestimientos y los sistemas de prevención de la corrosión de los tanques y se deberán realizar mediciones para verificar el espesor de las chapas.

La regla 3 estipula que todos los buques de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 100 y todos los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 300 deberán estar provistos de un número de identificación conforme al sistema de asignación de un número de la OMI a los buques para su identificación, según se aprobó en la resolución A.600(15) en 1987.

La regla 4 permite a los funcionarios de supervisión del Estado rector del puerto inspeccionar los buques extranjeros con el fin de comprobar el cumplimiento de las prescripciones operacionales *"cuando existan claros indicios para suponer que el capitán y la tripulación no están familiarizados con los procedimientos esenciales a bordo relativos a la seguridad de los buques"*.

Se hace referencia a la resolución A.742(18), aprobada en noviembre de 1993. La resolución tiene presente la necesidad de que los Estados rectores de puertos no sólo puedan supervisar el modo en que los buques extranjeros cumplen las normas de la OMI sino también evaluar *"la capacidad de la tripulación para cumplir las prescripciones operacionales correspondientes a sus funciones, particularmente en los buques de pasaje y en los buques que pueden entrañar riesgos especiales"*. El concepto de *"claros indicios"* al que se hace referencia aparece definido en el anexo a la resolución y

comprende factores tales como la existencia de deficiencias operacionales, la prueba de que las operaciones de carga y de otra índole no se llevan a cabo en condiciones de seguridad, la participación del buque en sucesos por incumplimiento de las prescripciones operacionales, la ausencia de un cuadro de obligaciones actualizado y la presunción de que los miembros de la tripulación no pueden comunicarse entre sí.

Por lo general, en las inspecciones de supervisión del Estado rector del puerto las autoridades se limitan a comprobar la validez de los certificados y documentos. Pero si no existen certificados válidos o si hay claros indicios para sospechar que el estado del buque, de su equipo o su tripulación no se ajustan en lo esencial a las prescripciones de un instrumento pertinente, se podrá realizar una inspección más detallada.

Entre los procedimientos operacionales a los que el inspector deberá prestar una especial atención se encuentran la determinación de si los tripulantes tienen suficiente conocimiento de las responsabilidades que se les hayan asignado en el cuadro de obligaciones; las comunicaciones; los ejercicios de lucha contra incendios y abandono del buque; la familiarización con el plan de contención de averías y el sistema de lucha contra incendios; el conocimiento del equipo de mando, de la carga y del funcionamiento de las máquinas; y la capacidad para comprender la información de los manuales y demás instrucciones.

#### **Las enmiendas de mayo de 1994 (CSM)**

**Fecha de aprobación:** 25 de mayo de 1994

**Entrada en vigor:** 1 de enero de 1996.

Algunas de las enmiendas más importantes afectan al capítulo V, que trata de la seguridad de la navegación. Se agregaron tres reglas.

La regla 15-1 dispone que todos los buques tanque de 20 000 o más toneladas de peso muerto construidos después del 1 de enero de 1996 deberán tener instalados en

ambos extremos del buque medios de remolque de emergencia. Los buques tanque construidos antes de esa fecha tenían que ser equipados con medios similares no más tarde del 1 de enero de 1999.

La nueva regla 22 se aprobó con el fin de mejorar la visibilidad en el puente de navegación.

La tercera nueva regla, la 8-1, trata de los sistemas de notificación para buques, y hace obligatorio el uso de los sistemas aprobados por la OMI.

Los principios generales relativos a los sistemas de notificación para buques fueron aprobados por la OMI en 1989 con carácter de recomendación. Los sistemas se usan para facilitar, recopilar o intercambiar información mediante informes por radio.

La regla confiere carácter obligatorio, en el caso de los buques que entran en zonas comprendidas en sistemas de notificación para buques, notificar los pormenores de sus planes de navegación a las autoridades ribereñas.

El capítulo II-2, que trata de las medidas de seguridad contra incendios, fue también enmendado. Se mejoró el texto de la regla 15, que trata de los medios de protección contra incendios de fueloil, aceites lubricantes y otros aceites inflamables. Se adoptaron una serie de enmiendas al Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (código CIG) y al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código de gaseros). Los cambios afectan a los límites de llenado de los tanques de carga.

#### **Las enmiendas de diciembre de 1994**

**Fecha de aprobación:** 9 de diciembre de 1994

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1996

Dos de las enmiendas afectan al capítulo VI y hacen obligatorio el Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga. El Código fue aprobado como una recomendación en 1991. Las enmiendas hacen obligatorio facilitar información sobre la carga según lo prescrito en el Código, y cargar, estibar y sujetar las unidades de carga, incluidos los contenedores, de acuerdo con un manual que al menos deberá ser equivalente al Código.

La aplicación del Código es también obligatoria en virtud del capítulo VII, que trata sobre el transporte de mercancías peligrosas.

**Las enmiendas de mayo de 1995**

**Fecha de aprobación:** 16 de mayo de 1995

**Entrada en vigor:** 1 de enero de 1997.

Estas enmiendas afectan a la regla 8 del capítulo V (Seguridad de la navegación). La regla se enmendó con el fin de hacer obligatorios los sistemas de organización del tráfico marítimo.

Los Gobiernos tienen la responsabilidad de presentar propuestas sobre sistemas de organización del tráfico marítimo a la OMI de conformidad con las enmiendas a las disposiciones generales sobre organización del tráfico marítimo que se aprobaron al mismo tiempo.

**Las enmiendas de noviembre de 1995 (Conferencia).**

**Fecha de aprobación:** 29 de noviembre de 1995

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1997

Las enmiendas se basaron en las propuestas del Panel de expertos sobre seguridad de los buques de transbordo rodado que se constituyó en diciembre de 1994 a raíz del hundimiento del buque *Estonia*. El cambio más importante se refiere a la

estabilidad de los buques de pasaje de trasbordo rodado, y está recogido en el capítulo II-1 Construcción.

La norma SOLAS 90 sobre estabilidad con avería, que se aplicaba a todos los buques de pasaje de trasbordo rodado construidos desde 1990, se ha extendido también a los buques de pasaje de trasbordo rodado existentes, de conformidad con un programa convenido de aplicación gradual. Los buques que sólo respondían al 85% de la norma tenían que cumplir plenamente con ella el 1 de octubre de 1998 a más tardar, y los que respondan como mínimo al 97,5% tendrán que hacerlo el 1 de octubre de 2005 a más tardar.

Se aprobó una nueva regla 8-2 que contiene prescripciones especiales aplicables a los buques de pasaje de trasbordo rodado que transporten 400 personas o más. Con ello se pretende retirar gradualmente del servicio los buques construidos según la norma de un compartimiento y por otra parte asegurar que los demás pueden sobrevivir sin zozobrar con dos compartimientos principales inundados después de avería.

La Conferencia aprobó una resolución por la que se permite a los Gobiernos Contratantes que concierten acuerdos regionales sobre prescripciones especiales de seguridad aplicables a los buques de pasaje de trasbordo rodado.

La Conferencia aprobó también ciertas enmiendas a varios otros capítulos del Convenio SOLAS. Las modificaciones introducidas en el capítulo III, que trata de los dispositivos y medios de salvamento, comprenden la adición de una nueva sección en la que se prescribe que los buques de pasaje de trasbordo rodado estén provistos de sistemas megafónicos, una regla nueva que contiene prescripciones mejoradas aplicables a los dispositivos y medios de salvamento, la prescripción de que todos los buques de pasaje dispongan de todos los pormenores de los pasajeros que haya a bordo y otra disposición relativa a zonas de aterrizaje y de evacuación para helicópteros. Asimismo, se introdujeron enmiendas al capítulo IV (radiocomunicaciones); capítulo V (seguridad

de la navegación), incluida la prescripción de que en todos los buques de pasaje de transbordo rodado se tenga establecido un idioma de trabajo; y al capítulo VI (transporte de carga).

**Las enmiendas de junio de 1996**

**Fecha de aprobación:** 4 de junio de 1996

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1998.

Se aprobó un capítulo III totalmente revisado que trata de los dispositivos y medios de salvamento. En las enmiendas al capítulo se ha tenido en cuenta la evolución tecnológica que ha habido desde la última vez que volvió a redactarse el capítulo en 1983.

Muchas de las prescripciones técnicas de este capítulo fueron trasladadas a un nuevo **Código Internacional de Dispositivos de Salvamento (Código IDS)**. Este Código se aplicará a todos los buques construidos el 1 de julio de 1998, o posteriormente. Algunas de las enmiendas al capítulo III se aplican tanto a los buques existentes como a los buques nuevos.

También se enmendaron otros capítulos del Convenio SOLAS.

En el capítulo II-1 (Construcción - Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas) se incluye una nueva parte A-1, que trata de la estructura de los buques. La nueva regla 3-1 dispone que los buques se proyectarán, construirán y mantendrán cumpliendo las prescripciones sobre aspectos estructurales de una sociedad de clasificación reconocida o las normas aplicables de la Administración. La nueva regla 3-2 trata de la protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar, y otras enmiendas al capítulo II-1 se refieren a la estabilidad de los buques de pasaje y de los buques de carga después de avería.

En el capítulo VI (Transporte de carga), el texto de la regla 7 es sustituido por

otro nuevo, que se refiere al embarque, desembarque y estiba de cargas a granel. Lo que se pretende es que, durante esas operaciones, la estructura del buque no esté sometida a esfuerzos excesivos. Para ello, los buques han de llevar un cuadernillo que contenga información sobre las operaciones de manipulación de la carga, y el capitán y el representante de la terminal deben convenir un plan para que las operaciones de carga y descarga se realicen en condiciones de seguridad.

También se ha introducido un cambio en el capítulo XI, que afecta a la autorización de las organizaciones reconocidas. Asimismo, se enmendaron el Código Internacional de Quimiqueros (código CIQ) y el Código de Graneleros Químicos (código CGRQ). El código CIQ es de obligado cumplimiento en virtud del Convenio SOLAS y se aplica a todos los buques que transportan productos químicos peligrosos a granel construidos después del 1 de julio de 1986.

El código CGRQ tiene carácter de recomendación y se aplica a todos los buques construidos antes de esa fecha.

#### **Las enmiendas de diciembre de 1996**

**Fecha de aprobación:** 6 de diciembre de 1996

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1998.

Las enmiendas al capítulo II-1 incluyen una prescripción, según la cual los buques deberán estar provistos de un sistema que garantice, el equipo necesario para la propulsión y que el gobierno del buque se mantenga o restablezca inmediatamente en el caso de que falle cualquiera de los generadores en servicio.

El capítulo II-2 se modificó considerablemente. Estas modificaciones afectan a la introducción general, a la parte B (medidas de seguridad contra incendios en buques de pasaje), la parte C (medidas de seguridad contra incendios en buques de carga) y la parte D (medidas de seguridad contra incendios en buques tanque). El nuevo Código

internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego se hizo de obligado cumplimiento en virtud del capítulo II-2 revisado.

Este Código habrán de utilizarlo las administraciones cuando aprueben productos que vayan a instalarse en los buques que enarbolen su pabellón.

Se introdujo una enmienda al capítulo V (Seguridad de la navegación) con el fin de que la tripulación pueda acceder sin riesgos a la proa del buque, aun con mal tiempo. También se introdujeron enmiendas a dos reglas del capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas). Igualmente se enmendó el código CIQ.

#### **Las enmiendas de junio de 1997**

**Fecha de aprobación:** 4 de junio de 1997

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1999 (por el procedimiento de aceptación tácita) Se ha aprobado una nueva regla sobre los **Servicios de Tráfico Marítimo (STM)**. Los STM son sistemas de regulación del tráfico tales como los que se emplean en los estrechos de intenso movimiento.

La regla 8-2 del capítulo V (Seguridad de la navegación) del Convenio SOLAS establece cuándo cabe poner en práctica los STM, especificando que los servicios de tráfico marítimo deben proyectarse para que contribuyan a la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad y la eficacia de la navegación y la protección del medio marino, las zonas costeras adyacentes, las zonas de operaciones y las instalaciones mar adentro, contra los posibles efectos desfavorables del tráfico marítimo. Los Gobiernos podrán establecer servicios de tráfico marítimo cuando, en su opinión, el volumen del tráfico o el grado de riesgo justifique la existencia de los mismos. Señala, no obstante, que los STM no irán en detrimento de *los "derechos y deberes de los Gobiernos en virtud del derecho internacional"*, y que un STM sólo podrá ser obligatorio en las zonas marítimas que se encuentren comprendidas en las aguas territoriales de un Estado ribereño.

También se enmendó el capítulo II-1, que trata de las prescripciones relativas a la estabilidad de los buques de pasaje. La regla 8.3 sobre "*Prescripciones especiales para los buques de pasaje que no sean de trasbordo rodado y que transporten 400 o más pasajeros*" de hecho obliga a dichos buques a cumplir con las prescripciones especiales para los buques de pasaje de trasbordo rodado de la regla 8.2, aprobadas en noviembre de 1995. Las prescripciones especiales tienen por objeto asegurar que los buques pueden conservar la flotabilidad sin zozobrar con dos compartimientos principales inundados después de avería.

**Enmiendas de noviembre de 1997 (Conferencia).**

**Fecha de aprobación:** 27 de noviembre de 1997

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 1999 (por el procedimiento de aceptación tácita)

Estas enmiendas añaden un nuevo capítulo XII al Convenio y se denominan Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros. Las reglas estipulan que todos los graneleros nuevos de 150 metros o más de eslora (construidos con posterioridad a esa fecha) que transporten carga de una densidad de 1000 kg/m<sup>3</sup> o más deben poseer resistencia suficiente para soportar la inundación de una cualquiera de sus bodegas de carga, tomando en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia del agua en la bodega y tomando asimismo en cuenta las recomendaciones aprobadas por la OMI.

En cuanto a los buques existentes (construidos antes del 1 de julio de 1999) que transporten carga a granel de una densidad de 1780 kg/m<sup>3</sup> o más, el mamparo estanco transversal entre las dos bodegas más cercanas a proa y el doble fondo de la bodega más cercana a proa, debe poseer suficiente resistencia para soportar la inundación y los efectos dinámicos concomitantes en la bodega más cercana a proa.

Las cargas de una densidad de 1780 kg/m<sup>3</sup> o más (cargas pesadas) comprenden mineral de hierro, hierro en lingotes, acero, bauxita y cemento. Cargas más ligeras, pero

de una densidad superior a  $1000 \text{ kg/m}^3$ , incluyen granos tales como trigo y arroz, y madera. Las enmiendas toman en consideración un estudio de la conservación de la flotabilidad de los graneleros realizado por la **Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)** a solicitud de la OMI. La IACS determinó que, si un buque tiene inundada la bodega de proa, es posible que el mamparo situado entre las dos bodegas más cercanas a proa no pueda soportar la presión resultante de la agitación de la mezcla de la carga y el agua, sobre todo si el buque lleva en bodegas alternas cargas de gran densidad (como mineral de hierro). Si el mamparo entre una bodega y la siguiente llega a ceder, se puede producir una inundación progresiva a lo largo de toda la eslora del buque y éste podría hundirse en cosa de minutos.

La IACS llegó a la conclusión de que las zonas más vulnerables son el mamparo entre las bodegas número uno y número dos en el extremo de proa del buque y el doble fondo del buque en este punto. Durante los reconocimientos especiales de los buques se debe conceder atención particular a estas zonas y, si resultare necesario, se lleven a cabo refuerzos.

Los criterios y las fórmulas empleados para determinar si un buque satisface en la actualidad las nuevas prescripciones, por ejemplo en términos del espesor del acero utilizado en las estructuras de los mamparos, o si es preciso aplicar refuerzos, se encuentran pormenorizados en las normas de la OMI aprobadas por la Conferencia de 1997.

De acuerdo con el capítulo XII, los inspectores técnicos pueden tener en cuenta las restricciones aplicadas a la carga transportada al considerar la necesidad y el grado de reforzamiento del mamparo estanco transversal o el doble fondo. Cuando se imponen restricciones a la carga, el granelero debe marcarse permanentemente con un triángulo sólido en el forro exterior de su costado.

La fecha en que el nuevo capítulo entra en vigor para los graneleros existentes

depende de su edad. Los graneleros que tengan 20 o más años de edad el 1 de julio de 1999 tienen que cumplirlo para la fecha del primer reconocimiento intermedio, o del periódico, posterior a dicha fecha, si esto ocurre antes. Los graneleros de entre 15 y 20 años deben cumplirlo para la fecha del primer reconocimiento periódico posterior al 1 de julio de 1999 pero no después del 1 de julio del 2002.

Los graneleros de menos de 15 años deben cumplirlo para la fecha de su primer reconocimiento periódico después que el buque alcance sus 15 años pero no con posterioridad a la fecha en la que el buque alcance los 17 años de edad.

**Las enmiendas de mayo de 1998<sup>100</sup>**

**Fecha de aprobación:** 18 de mayo de 1998

**Entrada en vigor:** 1 de julio de 2002 (por el procedimiento de aprobación tácita).

Las enmiendas al capítulo II-1 (Construcción - Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas) se refieren a la regla 14, que trata sobre la *Construcción y pruebas iniciales de mamparos estancos, etc., en los buques de pasaje y en los buques de carga*. Se sustituye el párrafo 3 a fin de permitir la inspección visual de las conexiones soldadas cuando no sea posible llenar de agua los compartimientos principales o hacer una prueba con manguera.

En el capítulo IV - Radiocomunicaciones, las enmiendas incluyen: - una nueva regla 5-1 que exige a los Gobiernos Contratantes que garanticen que se toman medidas adecuadas para registrar las identidades del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM) (incluido el distintivo de llamada del buque y las identidades Inmarsat) y que pongan a disposición de los centros coordinadores de salvamento

---

<sup>100</sup> En 1996 la OMI aprobó una nueva versión totalmente revisada del capítulo III del SOLAS, teniendo en cuenta los cambios que tuvieron lugar en el aspecto tecnológico desde la última revisión del capítulo en 1983. El texto del nuevo capítulo tiene en cuenta los adelantos tecnológicos, tales como el desarrollo de sistemas de evacuación marinos, que entrañan el uso de rampas de evacuación similares a las instaladas en las aeronaves. También estipula que todos los pasajeros a bordo de los buques de pasaje se contarán antes de la salida y que a más tardar el 1 de enero de 1999 se llevará un registro en el que se hagan constar el nombre y sexo de las personas a bordo, distinguiendo entre adultos, niños y lactantes.

información sobre dichas identidades las 24 horas del día; un nuevo párrafo 9 de la regla 15, *Prescripciones relativas a mantenimiento*, que abarca los intervalos de prueba de las radiobalizas de localización de siniestros (RLS) por satélite<sup>101</sup>; una nueva regla 18 sobre *Actualización de la situación* que exige el suministro automático de información sobre la situación del buque en virtud de la cual un equipo bidireccional de comunicaciones será capaz de incluir automáticamente la situación del buque en el alerta de socorro.

Las enmiendas al capítulo VI (Transporte de cargas), párrafo 6 de la regla 5 *Estiba y sujeción* establecen con claridad que "*todas las cargas, salvo las sólidas y líquidas a granel*" se embarcarán, estibarán y sujetarán de conformidad con lo dispuesto en el Manual de sujeción de la carga. Se aprobó una enmienda similar a la regla 6 del capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas), que también trata de la *Estiba y sujeción*.

#### **Las enmiendas de Mayo de 1999.**

Se adoptó el 27 Mayo de 1999.

La entrada en vigor: 1 Enero del 2001 (Debajo la aceptación tácita).

Las enmiendas al Capítulo VII hacen referencia al Código Internacional para la Carga Segura de Combustible Nuclear Irradiado, Envasado, y de Plutonio, también respecto a Derroches Radioactivos.

El Código INF explica como deberá llevarse el material cubierto, incluyendo las especificaciones para los buques. El material cubierto por el código incluye:

- El combustible nuclear irradiado, el material que contiene uranio, thorium y/o los isótopos de

<sup>101</sup> Se parte de la base que un sistema de satélites marítimos comprende: a) estaciones terrenas móviles; b) estaciones terrenas terrestres; c) segmento espacial. Se entiende por segmento espacial los satélites, así como las instalaciones y el equipo de seguimiento, telemetría, telemando, control, vigilancia y los medios y el equipo conexo necesario para que funcionen dichos satélites. Véase Fernández Shaw Félix. "Organización Internacional de las Telecomunicaciones y de la Radiodifusión". Madrid. Editorial Tecnos S.A. 1978. Págs. 197 y 198.

plutonio que se han usado para mantener una reacción en cadena nuclear auto-suficiente .

- El plutonio de la mezcla resultante de isótopos, que es extraído de combustible nuclear irradiado.

- Los derroches radioactivos de alto nivel - los derroches líquidos que resultan de la primera etapa de extracción y operación del sistema y los derroches concentrados desde la subsiguiente extracción que ofrecen una facilidad para relaborar combustible irradiado, o los sólidos que en tales derroches líquidos se han convertido.

El Código INF se aplica a todos los buques sin considerar la fecha de construcción y tamaño, incluyendo los buques de carga con un tonelaje bruto de 500. El Código INF no se aplica a navíos, navales auxiliaarios y a los buques usados únicamente por el gobierno de un servicio no comercial, aunque la Administración espera para asegurar que tales buques están en conformidad con el Código.

Las regulaciones específicas en el Código cubren un número de puntos, incluyendo: la estabilidad del daño, protección de incendio, control de temperatura de carga y espacio, consideración estructural, abastecimiento eléctrico, radiológico, gestión y equipo de protección, entrenamiento y shipboard con planos de emergencia.

Los buques llevaron el Código INF se asigna a una de tres clases, dependiendo de la radioactividad total de INF, que se lleva sobre la placa, y las regulaciones varían ligeramente según la Clase:

La clase INF 1 contiene a: Los Buques que son acreditados para llevar INF de carga con una actividad agregada menos de 4,000 TBq (TeraBecquerel medida de radioactividad).

La clase INF 2 contiene: Los Buques que son acreditados para llevar combustible nuclear irradiado o los derroches radioactivos de alto nivel, con una actividad agregada menos de  $2 \times 10^6$  TBq, y los buques que son acreditados para llevar plutonio con una actividad agregada menos de  $2 \times 10^5$  TBq.

La clase INF 3 contiene: Los Buques que son acreditados para llevar combustible nuclear irradiado, o aquellos que llevan derroches radioactivos de alto nivel que son acreditados para llevar plutonio, sin la restricción de actividad máxima agregada de los materiales.

El Código INF fue el primero adoptado como una recomendación, el Código por la decimoctava jornada de la Asamblea sobre 4 Noviembre 1993 (resolución A.748(18)). La vigésima jornada de la Asamblea adoptó enmiendas al INF Codifica para incluir requerimientos específicos para shipboard emergencia planifica y notificación en caso de una incidencia (resolución A.853(20), adoptó sobre 27 Noviembre 1997).

#### **La enmienda de Mayo del 2000.**

Se adoptó el 26 Mayo del 2000.

La entrada en vigor: 1 Enero del 2002 (Debajo la aceptación tácita)

El Capítulo III del SOLAS, contiene la regulación 28.2 para el helicóptero que aterriza en áreas específicas, se enmienda para requerir un área de aterrizaje única para el helicóptero, en buques de transbordo rodado y buques de pasaje. La regulación 28.1 del SOLAS en su Capítulo III requiere que todos los buques de trasbordo rodado y buques de pasaje, dispondrán de un área de evacuación para helicópteros, y se requirió cumplir con esta regulación no después que la primera encuesta periódica del 1 Julio de 1997.

El requerimiento para que un helicóptero aterrice en un área de 130 metros de longitud o mas para todos los buques de pasaje se delegó el 1 Julio de 1999, pero se decidió enmendar la regulación para hacer que este requerimiento sea aplicable únicamente a buques de transbordo rodado y buques de pasaje.

#### **Las enmiendas de Diciembre del 2000.**

Se adoptó el 6 Diciembre del 2000.

La entrada en vigor: 1 Enero del 2002 (Debajo la aceptación tácita)

Un número de enmiendas fueron adoptadas.

El Convenio SOLAS enmendado en su capítulo V (la Seguridad de Navegación) trae un nuevo requerimiento, se reglamenta que en viajes de travesía se porten grabadoras de datos (VDRS) para ayudar en las investigaciones de un accidente. La regulación 20 señala a los siguientes buques para la portación de grabadoras (VDRS):

- los buques de pasaje construidos durante de 1 Julio del 2002 y después.
- buques de transbordo rodado y buques de pasajero construidos antes del 1 Julio del 2002 no antes de la primera encuesta del 1 Julio del 2002.
- buques de pasajero a excepción de buques de trasbordo rodado y los buques de pasajero construidos antes del 1 Julio del 2002 y no después del 1 de Enero del 2004; y los buques de pasaje, con un tonelaje bruto de 3,000 o mas, construidos durante el 1 de julio del 2002 y después.

El nuevo capítulo también reglamenta **Sistemas Automáticos de Identificación (AIS)**, capaz de proveer información sobre el buque a otros buques, y automáticamente a las autoridades costeras, para todos los buques de un tonelaje bruto de 300 o mas, que realizan travesías internacionales, y los buques de carga que no realizan travesías internacionales respectivamente por su tamaño, con un tonelaje bruto de 500 o mas, construidos el 1 Julio 2002 o después.

También se aplica a buques que realizan travesías internacionales construidos antes del 1 Julio del 2002, según lo siguiente:

- los buques de pasaje, antes del 1 Julio del 2003;
- los buques tanque, no después de la primera encuesta para el equipo de seguridad del 1 Julio 2003,
- con excepción de buques tanque y buques de pasaje, con un tonelaje bruto de 50,000 o mas, antes del 1 Julio del 2004; también buques tanque y buques de pasaje con un tonelaje bruto de 10,000 o mas, pero menos de un tonelaje bruto de 50,000, antes del 1 Julio del 2005;
- con excepción de buques tanque y buques de pasaje, con un tonelaje bruto de 3,000 o mas pero menos de

un tonelaje bruto de 10,000 antes del 1 Julio del 2006.

- con excepción de buques tanque y buques de pasaje, con tonelaje bruto de 300 o mas pero menos de tonelaje bruto de 3,000 antes del 1 Julio del 2007.

Las enmiendas al capítulo X (Medidas de Seguridad aplicables a las naves de gran velocidad) del SOLAS, reglamenta para los nuevos buques de gran velocidad un Código HISC del 2000. El Código HISC del 2000 se aplica en su totalidad a buques construidos después de la fecha de entrada en vigor, del día 1 Julio del 2002. El Código original HISC fue adoptado por la Organización Marítima Internacional en Mayo de 1994. El Código original continuará aplicándose a buques existentes de gran velocidad. Los cambios incorporados en el nuevo Código establecen niveles de seguridad equivalentes a los prescritos en el SOLAS con sus enmiendas, y las nuevas recomendaciones que se han adoptado desde hace cuatro años por ejemplo, aquellos requerimientos que cubren la dirección pública de áreas de evacuación del helicóptero.

El Capítulo II-2 del SOLAS se enmendó (Construcción, prevención, detección y extinción de incendio), así como la adaptación del nuevo **Código Internacional para Sistemas de Seguridad de Incendio (FSS de Código)**. El capítulo enmendado esta destinado para ser claro, conciso y fácil de usar, incorpora cambios considerables introducidos los últimos años, que siguen un número de situaciones serias en caso de incendio.

Una nueva regulación del Capítulo II - 1 (Construcción, compartimentado y estabilidad, instalaciones de maquinas y las instalaciones eléctricas) prohíbe la instalación de materiales que contienen asbesto sobre todos los buques. Esta nueva regulación 3-5 se incluye en este capítulo.

Las enmiendas al Protocolo de 1988 del SOLAS incluye enmiendas para reflejar los cambios del capítulo V, tales como los detalles del equipo y sistemas de navegación, refiriéndonos al registro de dicho equipo adjunto a los certificados.

Las enmiendas al **Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Prueba de Incendio (FTP de Código)** se agregan nuevas partes 10 y 11 para anexas 1 sobre la Prueba de material restringido en caso de incendio, y para los

buques de gran velocidad su resistencia de los compartimentos en caso de incendio.

Las enmiendas al Código para la Construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CGRrQ), y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (CIQ), relaciona los requerimientos de carga de manguera, protección de personal y carga de carbón disulfide. La entrada en vigor es el 1 Julio del 2002 bajo la aceptación tácita.

Las enmiendas a la Gestión de la seguridad operacional de los buques (IGS), incluyen el reemplazo del Capítulo 13 Adveración, comprobación y control, y se suman los capítulos 14 Adveración Interina; 15 Formas de Certificado; y 16 Comprobación; así como también un nuevo apéndice que da forma a los documentos y certificados.

Las enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporte productos químicos peligrosos a granel (CIQ), relaciona la carga de sistemas de ventilación para el buque tanque, equipo de seguridad, y requerimientos operacionales; y las enmiendas al Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (CIG) relaciona la carga para la protección del personal, y la operación de dichos requerimientos.

## **1.2. Convenio Internacional sobre la Búsqueda y Rescate Marítima, (SAR) de 1979.<sup>102</sup>**

El Convenio SAR fue proyectado con objeto de proporcionar un marco para las operaciones de búsqueda y salvamento. El Convenio, y los dos manuales<sup>103</sup> conexos, conjuntamente con otras resoluciones y recomendaciones aprobadas en la Conferencia de 1979, garantizan que dichas operaciones se llevan a cabo con la máxima velocidad y eficacia, independientemente del lugar en que ocurra el incidente. Pero su eficacia depende casi enteramente en lo bien que se implanta y esto a su vez depende de las medidas que adopten las Partes en el Convenio.

Debido a que el Convenio impone considerables obligaciones a las Partes, tales como el establecimiento de las instalaciones terrestres necesarias, el Convenio no ha sido ratificado por el mismo número de países que otros convenios. A finales de 1997, por ejemplo, el Convenio SAR había sido ratificado tan sólo por 56 países, cuyas flotas mercantes combinadas representaban menos del 50% del tonelaje mundial.

Se adoptó el 27 Abril de 1979.

La entrada en vigor: 22 Junio de 1985.

### **Introducción**

El Procedimiento de Enmienda.

Áreas de búsqueda y rescate.

La enmienda a la Convención del SAR.

Las enmiendas de 1998 y entrada en vigor: El 1 Enero del 2000.

El capítulo 1 - Términos y definiciones

---

<sup>102</sup> La siguiente información vertida en este punto fue recopilada de las siguientes páginas de Internet en Idioma Inglés: <http://www.imo.org/index.htm>, <http://www.imo.org/HOME.html>.

<sup>103</sup> "Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (Manual MERSAR)". "Manual OMI de búsqueda y salvamento (Manual IMOSAR)"

El capítulo 2 - Organización y Coordinación. Trata de la estructura básica de un organismo de búsqueda y salvamento.

El capítulo 3 - Cooperación: Trata de la cooperación entre los estados para llevar a cabo operaciones del SAR, y la coordinación con los servicios aeronáuticos.

El Capítulo 4 - Medidas preparatorias - trata de las medidas preparatorias que adoptarán los centros coordinadores de salvamento y subcentros de salvamento, y el estado de preparación de las unidades de salvamento.

El Capítulo 5 - Procedimientos operacionales. Se exige a las Partes que mantengan escuchas radioeléctricas continuas en las frecuencias internacionales de socorro y se especifican las medidas que deberán adoptar las estaciones de radio costeras que reciban mensajes de socorro. Asimismo se detallan los procedimientos que deben adoptar los centros coordinadores de salvamento y los subcentros de salvamento.

### **Introducción.**

En 1979 una conferencia convocada por la OMI en Hamburgo aprobó el **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR)** que entró en vigor en 1985. Su propósito fue elaborar un plan SAR internacional de manera que, independientemente del lugar donde ocurría el accidente, el salvamento de las personas en peligro en el mar sería coordinado por un organismo SAR, y de ser necesario, mediante la cooperación entre organismos SAR vecinos.

Si bien la obligación de todo buque de acudir en auxilio de otros buques en peligro quedó consagrada tanto por la tradición como en tratados internacionales (tales como el Convenio SOLAS), no existía, hasta la aprobación en 1979 del **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR)**, ningún instrumento internacional que comprendiera las operaciones de búsqueda y salvamento. En algunas zonas existían organismos bien organizados capaces de facilitar asistencia de manera eficaz y rápida; en otras, no existía absolutamente nada.

En el anexo figuran las prescripciones de carácter técnico del Convenio SAR. Se exige a las Partes en el mismo que garanticen la adopción de medidas que permitan disponer de servicios SAR adecuados en sus aguas costeras.

Se alienta a las Partes a que firmen acuerdos SAR con los Estados vecinos respecto del establecimiento de regiones SAR, el uso conjunto de medios e instalaciones, la creación de procedimientos comunes y visitas de formación y para estrechar relaciones. El Convenio estipula que las Partes adoptarán las medidas que faciliten la entrada en sus aguas territoriales de unidades de rescate provenientes de otras Partes.

El Convenio continúa estableciendo las medidas de carácter preparatorio que deberán adoptarse, incluida la creación de centros de coordinación y subcentros de salvamento. Detalla los procedimientos operacionales que deberán seguirse en caso de emergencias o alertas y durante las operaciones de búsqueda y salvamento. Entre ellas se incluye la designación de un jefe en el lugar del siniestro así como sus responsabilidades.

Se alienta a las Partes en el Convenio a que establezcan sistemas de notificación de buques, toda vez que éstos se consideren necesarios, mediante los cuales los buques notificarán su posición a una estación de radio costera. Esto permite que el intervalo entre la pérdida de contacto con un buque y el inicio de las operaciones de búsqueda se vea reducido al mínimo. También permite la rápida determinación de los buques que podrían ser llamados a prestar asistencia, incluida la de carácter médico, cuando sea necesario.

#### **El Procedimiento de Enmienda.**

La Convención SAR permitió el Anexo técnico para la adopción de enmiendas a través de una Conferencia entre las partes, o mediante la expansión del Comité Marítimo de Seguridad (IMOS), para incluir a todas las partes Contratantes, y algunas partes que no pueden ser miembros de la Organización. Las enmiendas a la Convención

del SAR entran en vigor, a menos que antes de la fecha determinada se reciban objeciones por un número específico de partes.

#### **Áreas de búsqueda y rescate.**

Después de la adopción de la Convención de 1979 del SAR, el Comité Marítimo de Seguridad (IMOS), dividió los océanos del mundo en 13 áreas de búsqueda y rescate, en donde cada uno de los países concernidos han delimitado las regiones de búsqueda y rescate para que ellos sean responsables. Los planos provisionales de búsqueda y rescate para todas estas áreas se completaron, pero cuando los planos para el Océano Índico se finalizaron, fueron retenidos en una conferencia en Fremantle, Australia Occidental en Septiembre de 1998.

#### **La enmienda a la Convención del SAR.**

El Convenio del SAR de 1979 impuso obligaciones considerables a las partes tales como el establecimiento de instalaciones terrestres necesarias, y como resultado, el Convenio no ha sido ratificado por el mismo número de países que otros convenios. Asimismo, muchos de los Estados ribereños no han aceptado el Convenio y las obligaciones que éste impone.

Como resultado de esto, el fortalecimiento de los planes de búsqueda y salvamento en las 13 zonas ha sido relativamente lento y en 1995, 10 años después de haber entrado en vigor el Convenio, sólo se habían elaborado planes SAR provisionales en nueve regiones.

En general se convino que una razón del bajo número de aceptaciones y el lento ritmo de implantación se debía a problemas con el propio Convenio SAR y que éstos podrían superarse enmendando el Convenio.

En octubre de 1995 se celebró una reunión en Hamburgo, Alemania, para abordar este problema acordándose que había que tener en cuenta diversas inquietudes importantes, entre ellas:

- la experiencia obtenida de las operaciones SAR;
- la experiencia de los Estados que han implantado el Convenio;
- las inquietudes expuestas especialmente por los Estados en vías de desarrollo que aún no son parte en el Convenio;
- las mejoras necesarias a los dos manuales SAR de la OMI que no pueden realizarse dado el texto actual del Convenio;
- la necesidad de continuar armonizando las disposiciones SAR de la OMI y de la OACI;
- las dificultades en finalizar el plan SAR de la OMI como resultado de las actuales disposiciones del Convenio; y
- el uso poco consistente de terminología y fraseología del Convenio.

**El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento (COMSAR)** encaró la revisión del Convenio y un proyecto de texto que fue aprobado por el CSM en su 68º periodo de sesiones de mayo de 1997 y posteriormente adoptado por el CSM en su 69º periodo de sesiones en mayo de 1998. El Convenio revisado entró en vigor el 1 de enero del año 2000.

#### **Las enmiendas de 1998.**

Se adoptó el 18 Mayo de 1998

La entrada en vigor: 1 Enero del 2000.

El Convenio SAR revisado aclara las responsabilidades de los Gobiernos, y hace mayor hincapié en el enfoque regional y la coordinación entre las operaciones SAR, marítimas y aeronáuticas.

El Anexo enmendado incluye cinco Capítulos:

Los términos y definiciones que figuran en el capítulo 1 han sido actualizados, y el capítulo 2, que trata de la Organización ha sido redactado nuevamente. Se espera que

el Convenio revisado sea más aceptable para aquellos Estados que aún no han ratificado el Convenio SAR de 1979: al 1 de febrero de 1999, el Convenio SAR había sido ratificado solamente por 60 países, cuyas flotas mercantes combinadas representan menos del 50% del tonelaje mundial.

La revisión se aplica al cuerpo principal del Convenio, que figura en el anexo. Los términos y definiciones que figuran en el capítulo 1 han sido actualizados y el capítulo 2, que trata de la Organización y coordinación, ha sido redactado nuevamente con objeto de aclarar las responsabilidades de los Gobiernos. El nuevo texto exige a las Partes, ya sea individualmente o en cooperación con otros Estados, establecer los elementos básicos de un servicio de búsqueda y salvamento que se definen como sigue:

- un marco jurídico;
- nombramiento de una autoridad responsable;
- organización de los recursos disponibles;
- instalaciones de comunicación;
- funciones operacionales y de coordinación; y
- procedimientos para mejorar el servicio, incluida la planificación y las relaciones de cooperación y formación nacionales e internacionales.

Se pide a las Partes que establezcan centros de coordinación de salvamento y que los mantengan en funcionamiento 24 horas diarias con personal capacitado que tenga conocimientos prácticos del inglés.

En el capítulo 2 revisado se exige a las Partes que garanticen la más estrecha cooperación factible entre los servicios marítimos y aeronáuticos.

El capítulo 3 - Cooperación entre Estados, reemplaza el Capítulo original<sup>1</sup> 3 sobre Cooperación.

Requiere que los Partidos se dediquen a coordinar organizaciones de búsqueda y rescate, y, donde sean necesarias las operaciones de búsqueda y rescate con los estados

que colinden. Los estados del Capítulo que a menos que de otra manera sean acordados entre que los Estados concernientes, a un Partido deberían autorizar, sujeto a leyes aplicables, reglas y regulaciones nacionales, entrada inmediata en o sobre su territorio o mar territorial para unidades de rescate de otros Partidos únicamente a objeto de la búsqueda y rescate .

Otros capítulos del Convenio SAR revisado tratan de la cooperación entre Estados (capítulo 3) y de los procedimientos operativos (capítulo 4), que incorpora los anteriores capítulos 4 (medidas preparatorias) y 5 (procedimientos operativos).

El capítulo 4 presenta los procedimientos que se han de seguir, tales como durante la actividad inicial, fases de emergencia, inicio de operaciones de búsqueda y salvamento cuando se desconoce la posición del objeto de búsqueda, y actividades de coordinación de búsqueda y salvamento.

El capítulo 4 revisado estipula que *"continuarán las operaciones de búsqueda y salvamento, siempre que sea factible, hasta que se desvanezca toda esperanza razonable de rescatar a los supervivientes"*.

El capítulo 5 - Sistemas de notificación para buques.

Estipula que los sistemas de notificación para buques deberán facilitar información actualizada sobre los movimientos de los buques en caso de un suceso de socorro, para ayudar a las actividades de búsqueda y salvamento.

### **El Manual IAMSAR.**

La OMI y la **Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)** han establecido un grupo mixto de trabajo sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento, el cual ha elaborado el manual

internacional de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento (manual IAMSAR) para que sustituya al anterior manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (manual MERSAR) y al manual OMI de búsqueda y salvamento (manual IMOSAR). El Manual IAMSAR se publica en tres volúmenes, que tratan de la organización y gestión, coordinación de misiones e instalaciones móviles.

Cada país organizaba la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento de acuerdo con sus propias necesidades y en la manera dictada por sus propios recursos. Como resultado de esto, los planes organizativos de carácter nacional se elaboraron siguiendo diferentes enfoques. La falta de similitud entre dichos planes y la falta de acuerdos y de procedimientos normalizados a nivel mundial dan lugar a dificultades, particularmente en las fases iniciales del alerta. En algunos casos, esto puede resultar en el uso antieconómico de las instalaciones y medios de búsqueda y salvamento o en la duplicación innecesaria de los esfuerzos.

Se encargó a la OMI mejorar esta situación y, en primera instancia, se elaboró un manual sobre operaciones de búsqueda y salvamento que serviría de guía para quienes necesitan auxilio en el mar o para aquellos que se encuentran en condiciones de proporcionar ayuda. Fue adoptado por la Asamblea de la OMI en 1971 bajo el título "*Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (Manual MERSAR)*". El Manual fue actualizado varias veces, habiéndose adoptado las últimas enmiendas en 1992, que entraron en vigor en 1993.

El Manual MERSAR facilitaba orientación a las personas que durante emergencias marítimas, necesitan auxilio o se encuentran en situación de proporcionar auxilio a otros. En particular, estaba concebido para ayudar al capitán de cualquier buque al que se pida que realice operaciones de búsqueda y salvamento (SAR) con objeto de auxiliar a personas en peligro.

En 1978 el Comité de Seguridad Marítima (CSM), principal órgano técnico de

la OMI, aprobó un segundo manual. llamado "*Manual OMI de búsqueda y salvamento (Manual IMOSAR)*" con objeto de ayudar a los gobiernos a implantar el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos. El manual proporcionaba orientaciones, en vez de prescripciones, para una política común de búsqueda y salvamento marítimos, alentando a todos los Estados ribereños a que establezcan organizaciones que sigan los mismos principios y que permitan a los Estados vecinos cooperar y facilitar ayuda mutua. El manual fue actualizado en 1992 y las enmiendas entraron en vigor en 1993.

## **2. LA REGULACIÓN NACIONAL DEL SALVAMENTO DE PERSONAS Y DE LA ASISTENCIA.**

Para entender un poco más lo que es la asistencia y salvamento de personas hacemos la siguiente cita, ya que es importante señalar como la legislación actual al igual que su reglamento encuentra contenidos a la asistencia y el salvamento, ilustrándonos al mismo tiempo como han evolucionado estas figuras debido a las reformas y acontecimientos sociales.

### **2.1. LEY DE NAVEGACIÓN.<sup>104</sup>**

#### **TÍTULO SEXTO.**

De los riesgos y accidentes de la navegación.

#### **Capítulo III.**

Salvamento.

Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve acabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento

<sup>104</sup> Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Art. 122.- La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deberán establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el Reglamento respectivo.

Art. 123.- El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía del puerto serán coordinados por su titular, quién podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario naviero.

Art. 124.- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierto o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Art. 125. - Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

## 2.2. REGLAMENTO.<sup>105</sup>

En su Título quinto, de la Navegación.

### Capítulo I.

#### "De la Seguridad y Responsabilidades".

Art. 64. Para todo genero de navegación, las embarcaciones deberán contar con medios suficientes de radiocomunicación, y las que realicen navegación de cabotaje o se dediquen a la pesca deberán llevar suficientes víveres, combustible y agua para setenta y dos horas adicionales al tiempo previsto para su viaje.

Ninguna embarcación deberá en caso alguno rebasar su capacidad de carga ni de pasaje autorizadas.

Los propietarios u operadores de embarcaciones pesqueras recabaran los boletines

<sup>105</sup> Diario Oficial de la Federación del día 16 de noviembre de 1998.

meteorológicos que emitan las capitanías de puerto y, a través de sus medios de comunicación, los proporcionaran a los capitanes o patrones de las mismas.

Art. 65. Para practicar la navegación interior o de cabotaje, las embarcaciones que transporten mercancías peligrosas a granel o en bulto, o cuyos cargamentos, en caso de avería, pueden contaminar el medio ambiente, deberán cumplir con lo establecido en las disposiciones jurídicas y en las normas oficiales mexicanas aplicables.

#### Título Séptimo.

Del cuerpo de vigilancia y seguridad de los recintos portuarios y auxilio para la navegación interior.

#### Capítulo Único.

Art. 126. El auxilio para la navegación interior, así como la vigilancia y seguridad en los recintos portuarios de administración federal y únicamente en las áreas acuáticas de los que estén a cargo de Administraciones Portuarias Integrales, se confiara al Resguardo Marítimo Federal, dependiente de la Secretaría, que desarrollara sus actividades bajo la supervisión de la capitanía de puerto.

Art. 127. El personal de Resguardo Marítimo Federal de cada circunscripción dependerá directamente de la capitanía de puerto correspondiente.

Art. 128. El Resguardo Marítimo Federal tendrá las siguientes funciones:

- XIII. Vigilar el cumplimiento de la Ley y de la Ley de Puertos, para la seguridad de las personas y los bienes de la navegación interior dentro de los límites de los puertos, así como en lagos, laguna presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro.
- XIV. Auxiliar a las demás autoridades federales que ejerzan atribuciones dentro de los puertos, cuando estas lo soliciten.
- XV. Participar en la verificación del funcionamiento de las señales de ayuda a la navegación marítima, fluvial y lacustre, y reportara a la capitanía de puerto cualquier anomalía que observare.
- XVI. Vigilar que el embarque o desembarque de personas y bienes se efectúe con seguridad, conforme a los ordenamientos en materia portuaria.
- XVII. Vigilar que las operaciones, obras, dragado y sondeos que se realicen en la zona portuaria integrante de las vías generales de comunicación por agua que cuenten con las autorizaciones correspondientes.
- XVIII. Cuando las autoridades competentes lo requieran, apoyar auxiliar en el control de las actividades de pesca y de turismo náutico que se realicen en las aguas interiores de los puertos.
- XIX. Tomar conocimiento de los accidentes marítimos y portuarios, auxiliar a la

TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

tripulación y pasajeros de las embarcaciones que se encuentren en peligro dentro de las aguas interiores y apoyar a la autoridad marítima en las actuaciones correspondientes.

XX. Cuando las autoridades competentes lo requieran, auxiliar en la vigilancia del cumplimiento de las normas y disposiciones para prevenir la contaminación ambiental.

XXI. Sin menoscabo de la autoridad y responsabilidad directa del respectivo capitán o patrón, brindar su auxilio para que las tripulaciones de las embarcaciones y artefactos navales cumplan con las instrucciones de la autoridad marítima, y vigilar que realicen sus operaciones en los lugares que se designen.

XXII. Intervenir, por orden del capitán de puerto, y previa petición del capitán del buque si este es extranjero, en los casos de comisión de faltas contra la disciplina anterior en que incurrieren los tripulantes.

XXIII. Auxiliar a la capitanía de puerto en la formulación de citatorios y en la practica de notificaciones cuando los particulares concurren en infracción o violación de las disposiciones legales o administrativas, y

XXIV. Las demás que determine el capitán de puerto y las que le confieran las leyes y reglamentos aplicables.

Art. 129. El Resguardo Marítimo Federal se organizara y funcionará de conformidad con los manuales de organización que expida la Secretaría.

Los titulares de las capitanías de puerto serán responsables de los asuntos técnicos y logísticos, así como de la coordinación, eficiencia y cumplimiento de las funciones y actividades de la corporación.

Art. 130. Para ser miembro del Resguardo Marítimo Federal, se deberá aprobar os exámenes teóricos y prácticos que determine la Secretaría de conformidad con el manual respectivo, así como el examen psicofísico.

Como se aprecia, en la Ley de Navegación y su reglamento observamos que la figura de salvamento de personas no esta contenida dentro de los artículos vertidos en la misma, no contempla el concepto y es obscura con relación a la diferencia entre salvamento de mercancías y de personas, desprendiéndose de la lectura de los anteriores artículos, que el salvamento de personas, conforme al razonamiento realizado sobre el contenido de dichos artículos que anteceden, no tiene una posición definida en la Ley, pues a la letra de los artículos citados, se entiende en su orden desde el primero en cuanto al salvamento de cosas o mercancías y solo eso, haciendo necesaria la incorporación de artículos que ayuden en general en cuanto al funcionamiento del salvamento y como se ejecuta el mismo.

## CAPÍTULO IV.

### 1. PROPUESTAS SOBRE EL SALVAMENTO DE PERSONAS QUE SE DEBEN DE DEROGAR, MODIFICAR O ADICIONAR A LA LEY DE NAVEGACIÓN.

El propósito del presente capítulo, es que una vez realizado el análisis de la figura materia del presente trabajo, tomando en consideración lo investigado dentro de la legislación actual, como lo es la Ley de Navegación, así como lo relativo a lo estipulado a los Convenios Internacionales que nos acontecen, además de la información recopilada sobre los antecedentes de la Asistencia y Salvamento de la estructura de ambas figuras y su reglamentación, consideramos:

#### 1.1. ADICIONAR A LA LEY DE NAVEGACIÓN EL CONCEPTO DE SALVAMENTO DE PERSONAS Y SU DISTINCIÓN CON LA ASISTENCIA.

Tal como se comentó al inicio del presente trabajo, la doctrina y los diferentes autores nos proporcionan el concepto de asistencia:

**“Concepto de Asistencia.- En términos generales podemos definir a la asistencia o al salvamento como todo auxilio prestado a un buque o a los restos náufragos de una aventura marítima, en peligro.”<sup>106</sup>**

Ya que dentro de la legislación y la doctrina anglosajona no se formula distinción alguna entre asistencia y salvamento términos que quedan unificados bajo el nombre de *salvage*, mientras que tanto la legislación como la doctrina latinas sostienen dualidad de ellos, a pesar de no existir entre ambos diferencia ontológica alguna.

---

<sup>106</sup> Gonzalez Lebrero Rodolfo, Op. Cit. Pag. 479.

Para el autor Rodolfo González Lebrero<sup>107</sup> la asistencia se cumple siempre respecto de un buque en el cual a pesar del peligro se mantiene aun la organización y el orden por la presencia de su tripulación y la vigencia de la autoridad del capitán; asistir supone complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado a los efectos de sustraerlo del peligro o de disminuir sus consecuencias dañosas. En cuanto al salvamento se lleva acabo no sólo en cuanto a buques sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, y presupone la ausencia de tripulantes o la total desorganización por la inexistencia, o imposibilidad de ejercicio, de la autoridad del capitán, ante un peligro ya realizado.

La línea demarcatoria de ambas instituciones es difícil de precisar, ya que si bien podemos observar dos situaciones diferentes con características instrumentales propias, ellas están ubicadas en idéntico plano, en el que la nota distintiva la da en definitiva la mayor o menor densidad del peligro.

Señalamos que el concepto de salvamento tiene los mismos lineamientos en nuestra legislación:

**“Concepto de Salvamento y Asistencia.- Salvamento es una palabra que viene del latín, “salvus”, “salvo” que significa acción de salvar, lo que significa librar de un riesgo o peligro, poner en seguro. Auxilio significa acción de asistir, socorro, favor, ayuda.<sup>108</sup>**

Ambas figuras se funden en Nuestra legislación, sin definir exactamente cada uno de estos conceptos, las legislaciones anglo-sajonas no hacen tal distinción, comprendiendo dentro del concepto de salvamento el auxilio o la asistencia. /

---

<sup>107</sup> Idem. Op. Cit. Pág. 479.

<sup>108</sup> Hallivis Pelsyo Manuel Luciano, Op. Cit. Págs. 574 y 575.

La diferencia entre estos conceptos es de grado y de tiempo, se auxilia una nave antes de que se produzca un siniestro, para evitar este; se salva una nave en el momento o después del siniestro, tratando de evitar o aminorar las consecuencias del accidente. En el salvamento hace falta la existencia actual y concreta de un acontecimiento que pone al buque en trance de pérdida o de peligro y no una mera potencialidad.

En general, salvamento significa "... *todo acto de socorro o ayuda prestado en la mar a un buque o aeronave que se encuentre en peligro*", pero no sólo implica el acto de socorro o ayuda, sino que involucra una remuneración por salvar propiedad marítima.

Para nosotros el salvamento, como Institución de derecho Marítimo, se puede definir como el servicio prestado en el mar o en cualquier agua navegable, por persona o por personas sin obligación de realizarlo, llamados salvadores, a una nave que se encuentre en situación de riesgo o peligro, que resulta en librar, o en ayudar en librar, a la nave de esa situación y por cuya prestación se otorga un premio, remuneración, recompensa o compensación.

Ahora como hemos visto el Auxilio y Salvamento de personas puede ser, pues, solicitado o no por la persona en peligro, y lo mismo puede suceder con el auxilio y salvamento de las cosas, si el costo del auxilio y salvamento no fuere convenido, la autoridad marítima lo realizara.

Nuestra Ley hace la distinción tal vez teórica de ambas figuras, pero deja a la practica la aplicación de ambas al texto de las Convenciones existentes, las cuales ante el silencio de la Ley estos se deberán aplicar.<sup>109</sup>

Sin embargo, de la lectura realizada en el texto legal, encontramos que la Ley de Navegación que data del año de 1994, nos habla sólo del salvamento de cosas, dejando fuera al Salvamento de personas, definiéndolo de la siguiente manera: "*Salvamento*

<sup>109</sup> Cervantes Ahumada Raúl. Op. Cit. Pág. 918.

*significa todo acto para auxiliar o asistir a otra embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas*". Lo anterior nos lleva a tener mas atención en el salvamento de cosas.

## 1ª. PROPUESTA.

Podemos considerar que los accidentes en el mar crean situaciones de peligro para las personas, el buque y mercancías. Esa situación da origen a la asistencia cuando se trata de superar al peligro, y al salvamento cuando se trata de rescatar cosas naufragadas.<sup>110</sup> Elementos suficientes para hacer énfasis en adicionar el concepto de Salvamento de Personas en la Ley de Navegación.

Después de realizar una pequeña reseña de estas figuras, llegamos a la reglamentación observada por Nuestra Ley de Navegación que dentro del capítulo III "De los riesgos de la navegación", del título VI, donde trata de la asistencia y del salvamento en los artículos 120 y siguientes, pero sin dar un tratamiento distinto a esas figuras, a pesar de que las nombra a ambas, tal como lo citamos en el siguiente ejemplo:

### LEY DE NAVEGACIÓN.<sup>111</sup>

#### TÍTULO SEXTO.

De los riesgos y accidentes de la navegación.

#### Capítulo III.

#### Salvamento.

Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento

<sup>110</sup> Cervantes Ahumada Raúl. Op. Cit. Pág. 915.

<sup>111</sup> Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Art. 122.- La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deberán establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el Reglamento respectivo.

**Art. 123.- El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía del puerto serán coordinados por su titular, quién podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario naviero.**

Art. 124.- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierto o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.

Art. 125. - Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se registrarán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

Como se aprecia de la lectura de los artículos anteriores, por si mismos no contienen concepto alguno sobre la figura y por lo tanto se ha de acudir a la doctrina y de ahí tener el siguiente concepto que nos acontece.

La doctrina nos proporciona un concepto, y gracias al estudio de dicha figura podemos definirla como: *“Todo acto para auxiliar o asistir a cualquier persona en peligro de perderse en vías navegables o en otras aguas, para salvaguardar su integridad”*<sup>112</sup>.

---

<sup>112</sup> Las variedades de la asistencia son tres: La tercera no se debe en beneficio de un buque o de su cargamento, sino, exclusivamente, para obtener el salvamento de personas. Además, el auxilio esta condicionado ala circunstancia de que el capitán pueda prestarlo sin grave peligro para su buque, su tripulación y sus pasajeros. Véase en este sentido Mezzera Alvarez Rodolfo. Op. Cit. Pág. 425.

Cabe señalar que es importante para nosotros establecer dicho concepto en la Ley de Navegación, pero como se ha puntualizado en el desarrollo de este tema, dicha figura tiene diferencias sustanciales con el salvamento de cosas, como la vida de las personas y su integridad.

Es la opinión del suscrito, que se debe incorporar el concepto de dicha figura, por perfeccionar un poco mas lo que es nuestra legislación, y por otro lado dicha figura no tiene el mismo interés y objetivo que el salvamento de cosas. El hecho de que el artículo 120 de la Ley de Navegación, contenga el concepto de salvamento, sin indicarnos la diferencia con el salvamento de personas, la anterior reflexión nos lleva a considerar que dicha omisión es buena a nuestro fin, desde un punto de vista practico, ya que ahí radica la necesidad de incorporar el concepto mismo a la Ley, consideramos correcto incorporarlo en un artículo 120 bis de la Ley, y así tener ambos conceptos en un mismo artículo 120.

**La primer propuesta del presente trabajo será: Incorporar el concepto de salvamento de personas en la Ley de Navegación en un articulo 120 bis, donde se verán ambas figuras.**

De acuerdo a la investigación realizada en el presente trabajo y con el propósito de favorecer a dicha figura en la Ley de Navegación, podría modificarse al artículo 120 con la incorporación del nuevo artículo 120 bis de la siguiente manera:

## **LEY DE NAVEGACIÓN.<sup>113</sup>**

### **TÍTULO SEXTO.**

**De los riesgos y accidentes de la navegación.**

#### **Capítulo III.**

---

<sup>113</sup> Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

Salvamento.

Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Cuando se lleve a cabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Art. 120 bis.- Se entiende por salvamento de personas Todo acto para auxiliar o asistir a cualquier persona en peligro de perderse en vías navegables o en otras aguas, para salvaguardar su integridad.

La Ley de Navegación en su Título Sexto, capítulo III, constituye un gran esfuerzo por regular el salvamento. Sin embargo toda ley, por completa y técnica que sea, adolece de algunas pequeñas imprecisiones, los problemas anteriormente planteados nos muestran la falta de orden en los conceptos y precisiones en los artículos, dicha propuesta pretende perfeccionar el sistema legal mexicano, de manera que el Derecho Marítimo cuente con ordenamientos legales a la altura de un Derecho que rige una Industria tan importante para nuestro desarrollo, como es la marítima.

### 1.1.1. OBLIGACIÓN DE PRESTAR AUXILIO Y QUIÉNES SE PUEDEN EXCUSAR.<sup>114</sup>

El salvamento de vidas humanas, en general es obligatorio el auxilio a las personas, y el capitán de un buque que ha recibido las correspondientes señales de socorro, debe dirigirse sin demora a su encuentro para salvar a las personas que se hallen a bordo. Por otra parte existe la obligación de auxiliar a las personas que están a bordo de un buque que ha sufrido un abordaje, debiendo permanecer a su lado el otro buque, en tanto y en cuanto ello no implique aumentar riesgos (Art. 8° Convención Internacional de Bruselas de 1910 sobre Abordajes). Finalmente existe la obligación por parte de todo

<sup>114</sup> González Lebrero Rodolfo, Op. Cit. Págs. 492 y 493.

capitán de prestar asistencia a toda persona, aun enemiga, que este en el mar en peligro de perderse, siempre que pueda hacerlo sin serio peligro para su buque, tripulación y pasajeros, principio este contenido en el Art. 11 de la Convención Internacional de Bruselas de 1910 sobre Asistencia y Salvamento.

El salvamento de personas no da derecho a recibir remuneración alguna, según lo establece el Art. 9 de la Convención mencionada en último termino, a menos que las legislaciones nacionales dispongan lo contrario. Esto es así porque independientemente del aspecto humanitario de la cuestión, se considera que la recompensa deriva de los bienes asistidos o salvados.

Sin embargo, según esa misma disposición legal, los salvadores de las vidas humanas que han participado de los servicios llevados a cabo con motivo de un accidente que ha dado lugar a una asistencia o a un salvamento, tienen derecho a percibir una porción equitativa de la remuneración otorgada a los salvados del buque y de la carga.

Como ya lo hemos mencionado los Convenios han sido de gran ayuda en materia de Auxilio y Salvamento, la *“Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Auxilio y Salvamento”*, ya habían señalado la obligación de prestar auxilio a cualquier persona en peligro aun siendo enemiga, siempre y cuando no ponga en riesgo a su tripulación, o sus pasajeros agregando que el dueño del buque no será responsable en caso de incumplimiento.<sup>115</sup>

Mas tarde al comenzar la evolución de los buques en su velocidad y tonelaje, la colaboración Internacional se vio obligada a tratar de evitar los accidentes marítimos,<sup>116</sup> como medio efectivo se incorporo la obligatoriedad de la asistencia, impuesta en la *“Convención”* antes mencionada y en la *“Convención para Unificación de*

---

<sup>115</sup> Artículo 11.

<sup>116</sup> Le Cleré Julien. Op. Cit. Pág. 96.

***Determinadas Reglas en Materia de Abordaje***”.

En esta Convención se establece que después de un abordaje, el capitán de cada uno de los buques que hubiesen chocado, tendrá la obligación de prestar auxilio al otro buque, a la tripulación y a sus pasajeros, sin exponer a un peligro serio a su buque, se le exige que de igual forma que de a conocer al otro navío el nombre y puerto de amarre de su buque y los lugares de procedencia y de destino, se agrega que el dueño del buque no será responsable en caso de incumplimiento.

Después de hacer un breve estudio de la obligatoriedad de asistir, cabe mencionar que el artículo 121 de la Ley de Navegación<sup>117</sup> en su Título Sexto, Capítulo III, nos hace ver la obligación de prestar auxilio y quienes se pueden excusar, y dice:

**SALVAMENTO**

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando élhacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Observamos que sólo se puede excusar de esta obligación, cuando el prestar auxilio, implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida.

**2ª PROPUESTA.**

De las anteriores consideraciones, observamos que sólo existe como excusa a esta obligación el que implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida, ya que estos elementos son una salida para no acudir en auxilio del buque siniestrado, y puede ser usado como un pretexto para no incorporar la obligatoriedad de

<sup>117</sup> Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

la asistencia, tal circunstancia es difícil de verificarse pues en el caso de que un buque este en peligro de siniestro, y el buque próximo a esta embarcación considere no acudir porque implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida, lo anterior se deduce con lo que el autor Julien Le Clere nos dice: *"Durante mucho tiempo se considero el auxilio rendido a las personas en el mar exclusivamente bajo su aspecto moral, es decir, se juzgo sólo como un deber de caridad."*<sup>118</sup>

De la omisión hecha por el capitán del buque próximo a la embarcación siniestrada, además de las sanciones a las que la Ley deberá hacer efectivas y que veremos más adelante, habrá acontecido un siniestro que puede llevar la pérdida de vidas humanas y sus bienes.

La reflexión anterior consideramos que debe ser una regla general que se debe seguir, debido a aquellos posibles supuestos en los que verían cristalizados tales acontecimientos que debemos considerar como un deber humanitario o de aspecto moral como hemos mencionado precedentemente, es la opinión del suscrito que dicha obligatoriedad debe ser incorporada en la Ley de Navegación como un concepto o leyenda que deberá ir siempre al principio de todo lo contenido respecto al salvamento de la siguiente manera:

#### SALVAMENTO

"El salvamento de personas es obligatorio, considerado como un aspecto de carácter moral o humanitario, y los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio".

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando él hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no

---

<sup>118</sup> Le Clere Julien. Op. Cit. Pág. 9.

serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

La anterior propuesta unifica el criterio de humanidad y obligatoriedad, dándonos como resultado un concepto que deberá ser observado por todas aquellas personas y estudiosos de la Ley en caso de siniestro en el mar, y como se ha manejado a lo largo de este capítulo, el cual el objetivo del mismo es la de aportar varias ideas en relación al salvamento buscando modificar la estructura de la Ley de Navegación, cuidando no dejar sin protección a toda persona que interviene en caso de siniestro marítimo.

### **1.1.2. ADICIONAR QUE LUGARES DETERMINADOS DEBEN SER APLICADOS PARA EL SALVAMENTO DE PERSONAS.<sup>119</sup>**

Por lo que toca a tratados bilaterales sobre la materia, interesa señalar que el 31 de junio de 1935 México firmó con Estados Unidos una Convención para el Envío de Barcos con Fines de Auxilio y Salvamento. En ella las Altas Partes Contratantes convienen en que los barcos y aparatos de salvamento, ya sean públicos o de particulares, de cualquiera de los dos países, podrán ayudar o auxiliar a los barcos de su propia nacionalidad, con inclusión de los pasajeros, que estuvieren incapacitados o en peligro en las costas o dentro de las aguas territoriales del otro país, dentro de un radio de setecientos veinte millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional con la Costa del Océano Pacífico, o dentro de un radio de doscientas millas marinas medidas desde la intersección de la línea divisoria internacional de la Costa del Golfo de México.

Este instrumento es importante porque si bien comúnmente le concedería el permiso necesario para la entrada de buques extranjeros a la costa o al mar territorial con objeto de que fuesen en auxilio de los buques de su propia nacionalidad, el trámite en ocasiones implicaría pérdida de tiempo valioso. Por tanto, un sentimiento humanitario

---

<sup>119</sup> Alejandro Sobarzo, Op. Cit. Pág. 72.

impulsó a ambos países a señalar una excepción a lo que de otra forma sería un acto indebido de intervención de territorio nacional.

A manera de que el rescate marítimo se lleve a cabo en cualquier parte, gracias al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Rescate Marítimo,<sup>120</sup> tenemos en sus últimas modificaciones a este Convenio que datan de Septiembre de 1998, la Organización Marítima Internacional siguiendo la adopción de la Convención de 1979 del (SAR), el Comité Marítimo de Seguridad dividió los Océanos del Mundo en 13 áreas de búsqueda y rescate, en donde cada uno de los países involucrados han delimitado esas áreas de búsqueda y rescate para que así ellos sean responsables.

Durante los últimos años se ha hecho un gran esfuerzo para ampliar la implantación del Convenio SAR, en particular facilitando la elaboración de un plan mundial de búsqueda y salvamento que constituye el objetivo último del Convenio.

Dicho proceso de ampliar el proceso concluyó en septiembre de 1998 cuando se acordó un plan SAR integrado para el Océano Índico en una conferencia celebrada en Fremantle, Australia occidental, basado en planes regionales adoptados antes en conferencias celebradas en Tokio y Ciudad del Cabo.

Se requiere que los Partidos se dediquen a coordinar organizaciones de búsqueda y rescate, y, donde son necesarias las operaciones de búsqueda y rescate, con los Estados que colinden, los Estados son concernientes con los Partidos que integran el Comité, dichos Partidos deberán autorizar, sujeto a leyes aplicables, reglas y regulaciones nacionales, la entrada inmediata a su territorio o mar territorial para Unidades de Rescate de otros Partidos únicamente con el objeto de búsqueda y rescate marítimo.

---

<sup>120</sup> La siguiente información vertida en este punto fue recopilada de la siguiente página de Internet en idioma Inglés:  
<http://www.imo.org/index.htm>, <http://www.imo.org/HOME.html>.

Dicho Convenio como ya lo hemos dicho en el capítulo anterior, debe tener lo último en información sobre las comunicaciones y las instalaciones de búsqueda y rescate en el área, esas actividades de búsqueda y rescate deberán ser coordinadas sobre la escena para mejores resultados, dichas operaciones continuarán cuando sean factibles, hasta agotar toda la esperanza razonable de rescate de supervivientes que hayan perecido.

Al enmendarse el Convenio (SAR), el (IMO) y la Organización Internacional de Aviación Civil desarrollaron la búsqueda y rescate Internacional Aeronáutica y Marítima, dicho manual abarca tres volúmenes.

El segundo manual, se diseñó para ayudar a Gobiernos para implementar que el Convenio del (SAR), proveído de requerimientos para una política común de búsqueda y rescate marítimo, alienten a todos los Estados Costeros para desarrollar sus organizaciones sobre líneas similares y permitiendo a los Estados adyacentes de cooperar y proveer asistencia mutua.

En el caso de la Ley de Navegación nos muestra algunos lugares en los que se desarrollará el salvamento en nuestro país:

## **LEY DE NAVEGACIÓN.<sup>121</sup>**

### **TÍTULO SEXTO.**

**De los riesgos y accidentes de la navegación.**

#### **Capítulo III. Salvamento.**

**\*Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros**

---

<sup>121</sup> Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Quando se lleve acabo una operación de salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la autoridad marítima en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada a éste.

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Art. 122.- La autoridad marítima determinará las estaciones de salvamento que deberán establecerse en los litorales, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, de acuerdo a los procedimientos señalados en el Reglamento respectivo.

Art. 123.- El auxilio y salvamento de las embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía del puerto serán coordinados por su titular, quién podrá utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario naviero.

Como podemos observar de la lectura de los artículos que anteceden, otra posible alternativa para favorecer el perfeccionamiento de nuestra Ley de Navegación, y después de realizar un estudio del Convenio que antecede observamos que los lugares destinados para la búsqueda y salvamento deben ser también a nivel Internacional ya que un siniestro puede ocurrir en cualquier parte del mundo, consideramos necesario hacer del conocimiento de la gente que los lugares para el salvamento son distintos y pueden ser varios según la expansión de dichos Convenios Internacionales y su modificación continua de los mismos, con esos antecedentes citados anteriormente y los mencionados en capítulos anteriores, motivaron que el presente trabajo se realice la siguiente propuesta:

### **3ª PROPUESTA.**

**Adicionar lugares determinados aplicados para el salvamento de personas.**

De acuerdo a la investigación realizada en el presente trabajo, consideramos

necesario insertar un nuevo artículo 123 bis que nos explicará el alcance del Convenio SAR y su repercusión con el salvamento.

Art. 123 bis.- El Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR). Tiene como propósito independientemente del lugar donde ocurría el accidente, el salvamento de las personas en peligro en el mar sería coordinado por un organismo SAR, y de ser necesario, mediante la cooperación entre organismos SAR vecinos. En virtud del Convenio, se ha dividido a los océanos del mundo en 13 zonas a los fines de búsqueda y salvamento.

Esta propuesta obedece a que debemos hacer referencia a los Convenios Internacionales como una sección especial de leyes, y el alcance que estos tienen los que debemos observar cuando la Ley adolece de pequeñas imprecisiones.

### 1.1.3. LA ACCIÓN POR COBRO DE SALARIO DE ASISTENCIA O DE SALVAMENTO.<sup>122</sup>

Con lo tratado en el capítulo que antecede, nos hacemos la pregunta ¿ Como realizar la acción por cobro de salario para asistencia o salvamento marítimos?.

Antes de llegar a una conclusión, al realizar un estudio en la Ley de Navegación encontramos que la misma no nos ilustra nada al respecto, no está suficientemente respaldada en el caso concreto, ya sea por razones de idiosincrasia, y por otro lado, por las disposiciones legales.

De la anterior consideración el autor Argentino González Lebrero Rodolfo nos expone de la manera siguiente como ejercer esta acción:

“Como el salario de asistencia o de salvamento se debe de buque a buque, o mas propiamente, de armador a armador, y con el fin de evitar que los tripulantes del

<sup>122</sup> González Lebrero Rodolfo. Op. Cit. Págs. 497, 498.

buque asistente o salvador dirijan su acción contra el armador del buque en el cual están enrolados como tales, en cuanto a la porción de salario que les corresponde, la Ley de Navegación establecía que *"compete al armador del buque auxiliador y, en su caso, a las personas que cooperen en el auxilio la acción por cobro de salario de asistencia o de salvamento"*, agregando que *"la acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si este hubiere salvado y, en caso contrario, contra los destinatarios de la carga salvada"* (Art. 378 1ra parte).

"Salvo en el caso en que los destinatarios de esa carga salvada tomen intervención personalmente o por apoderado, el armador (Art. 378 2da parte Ley de Navegación), el capitán y los tripulantes del buque asistente o salvador tienen derecho a intervenir en el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento, a cuyo efecto el primero debe ser notificado personalmente, y los restantes, si sus domicilios no son conocidos, citados mediante edictos que serán publicados durante dos días en el *"Boletín Oficial"* y en un periódico del lugar donde quede radicado el juicio.

"Si bien por las razones indicadas precedentemente, la titularidad de la acción corresponde al armador el capitán y los tripulantes del buque auxiliador, pueden intimar judicialmente a dicho para que inicie el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento. Si a pesar de tal intimación no iniciara la acción dentro del plazo que fije el tribunal, tanto el capitán como los tripulantes pueden dar comienzo al procedimiento, a su exclusivo cargo, y en ejercicio de sus legítimos derechos, por redactar la que pueda corresponderles en el salario ( Art. 579, Ley de Navegación.)

"En los casos de asistencia y de salvamento, es procedente el embargo preventivo y eventualmente la interdicción de salida del buque asistido o salvado, con la presentación de la protesta levantada ante el notario o ante un cónsul argentino, de la exposición levantada por el capitán el practico o el agente marítimo del buque, ante la autoridad marítima (Art. 536.)

“La acción por cobro de asistencia o de salvamento se prescribe por el transcurso de dos años contados desde la fecha en que la operación haya concluido. (Art. 358), plazo que coincide con el fijado por la Convención de Bruselas de 1910 en su artículo 10”.

“En cuanto a la acción de un tripulante contra su armador por cobro de la porción que le corresponde del salario, se prescribe, a nuestro juicio, por el transcurso de diez años a contar de la fecha en que el armador del buque asistente o salvador percibió el salario de asistencia o de salvamento, conforme al Art. 846 del Código de Comercio, ya que en estos casos, el tripulante actúa como un socio de hecho de su empleador (armador), por lo cual no son de aplicación los plazos de prescripción previstos para las relaciones emergentes del contrato de ajuste”.<sup>123</sup>

“En el caso de asistencia o salvamento prestado por un buque fletado a tiempo, en que el salario debe ser repartido por mitades entre el fletante y el fletador Art. 239 Ley de Navegación, la acción entre las partes se prescribe por el transcurso de un año contado desde la fecha de su vencimiento, o desde la fecha de su rescisión o de resolución si es anterior, o desde el día de terminación del último viaje, si es posterior, o en caso de pérdida del buque, desde la fecha en que presuntivamente debió terminar el viaje que estaba en ejecución 240 de Ley de Navegación. Igual plazo sería aplicable en el supuesto de la locación del buque (Art. 226 de Ley de Navegación)”.

#### 4ª. PROPUESTA.

De acuerdo a lo expuesto anteriormente y con el propósito de favorecer a nuestra Ley, es opinión del suscrito que a esta interrogante la Ley Argentina expuesta precedentemente es idónea para ser incorporada a la nuestra, por lo que debemos incorporar una serie de artículos a la Ley de Navegación en su Capítulo III, al que nos hemos referido continuamente, y ya que nuestra Ley respecto al Salvamento finaliza en

<sup>123</sup> Según en esa época el Art. 853 del Código de Comercio el plazo era de un año, pero la Ley 17.709 lo fijó en dos años.

su artículo 125, consideramos hacer un artículo 126 y siguientes de esta manera:

Art.- 126. La acción por cobro de salario de asistencia o de salvamento será de la siguiente manera: En cuanto a la porción de salario que les corresponde, compete al armador del buque auxiliador y, en su caso, a las personas que cooperen en el auxilio la acción por cobro de salario de asistencia o de salvamento.

Art.- 126 A. La acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si este hubiere salvado y, en caso contrario, contra los destinatarios de la carga salvada.

Art.- 126 B. Salvo en el caso en que los destinatarios de esa carga salvada tomen intervención personalmente o por apoderado, el armador, el capitán y los tripulantes del buque asistente o salvador tienen derecho a intervenir en el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento, a cuyo efecto el primero debe ser notificado personalmente, y los restantes, si sus domicilios no son conocidos, citados mediante edictos que serán publicados durante dos días en el "Boletín Judicial" y en un periódico del lugar donde quede radicado el juicio.

Art.- 126 C. Si bien por las razones indicadas precedentemente, la titularidad de la acción corresponde al armador el capitán y los tripulantes del buque auxiliador, pueden intimar judicialmente a dicho para que inicie el juicio por cobro de salario de asistencia o de salvamento. Si a pesar de tal intimación no iniciara la acción dentro del plazo que fije el tribunal, tanto el capitán como los tripulantes pueden dar comienzo al procedimiento, a su exclusivo cargo, y en ejercicio de sus legítimos derechos, por redactar la que pueda corresponderles en el salario.

Art.- 126 D. En los casos de asistencia y de salvamento, es procedente el embargo preventivo y eventualmente la interdicción de salida del buque asistido o salvado, con la presentación de la protesta levantada ante el notario o ante un cónsul argentino, de la exposición levantada por el capitán el practico o el agente marítimo del buque, ante la autoridad marítima.

Art.- 126 E. La acción por cobro de asistencia o de salvamento se prescribe por el transcurso de dos años contados desde la fecha en que la operación haya concluido.

Art.- 126 F. En cuanto a la acción de un tripulante contra su armador por cobro de la porción que le corresponde del salario, se prescribe, a nuestro juicio, por el transcurso de diez años a contar de la fecha en que el armador del buque asistente o salvador percibió el salario de asistencia o de salvamento, ya que en estos casos, el tripulante actúa como un socio de hecho de su armador.

Art.- 126 G. En el caso de asistencia o salvamento prestado por un buque fletado a tiempo, en que el salario debe ser repartido por mitades entre el fletante y el fletador la acción entre las partes se prescribe por el transcurso de un año contado desde la fecha de su vencimiento, o desde la fecha de su rescisión o de resolución si es anterior, o desde el día de terminación del último viaje, si es posterior, o en caso de pérdida del buque, desde la fecha en que presuntamente debió terminar el viaje que estaba en ejecución.

Art. 126 H. Igual plazo sería aplicable en el supuesto de la locación del buque.

Esta propuesta es tendiente a que se considere como un requisito práctico y como tal podría tener acomodo necesariamente modificando la Ley o más bien adicionando a la misma en el sentido anteriormente expuesto, dicha propuesta busca en determinado momento garantizar aquellos recursos que otorga el salvamento en caso de siniestro, ya que como se puede apreciar, los privilegios cuya posición se propone en la presente son debidos precisamente a algún tipo de siniestro en el mar.

#### **1.1.4. EL RESARCIMIENTO DE LOS DAÑOS Y PERJUICIOS SUFRIDOS POR EL ASISTENTE O SALVADOR, CUANDO EL AUXILIO NO HA PRODUCIDO UN RESULTADO UTIL.<sup>124</sup>**

Normalmente, el salario de asistencia o salvamento comprende la reparación de todos los daños y perjuicios que ha podido sufrir el asistente o el salvador más una equitativa remuneración por dichos servicios; este salario debe pagarse cuando la operación encuadra dentro del concepto de asistencia o salvamento, lo cual supone un resultado útil. Cabe preguntarse que sucede cuando un buque ha prestado servicio de asistencia o de salvamento a otro sin lograr el éxito buscado; en otras palabras, descartando que en tal caso no puede haber derecho alguno a una retribución, puede pensarse que si habrá derecho a una indemnización por todos aquellos daños y perjuicios que se ha sufrido (averías, gastos de combustible, sueldos, alimentación, etc.)

---

<sup>124</sup> Idem. Págs. 493, 494.

La situación puede ser la de un buque que ante el pedido de auxilio de otro concurre al lugar donde se halla este último, si bien su capitán no acepta aun la prestación de un servicio, solicitando en cambio que el primero permanezca en las cercanías a la expectativa. En este supuesto, si en ningún momento se llega a prestar auxilio alguno, no podrá negarse que no se ha tipificado una asistencia o un salvamento, pero tampoco podrá sostenerse que el buque presuntamente asistente o salvador no ha incurrido en gastos y, eventualmente, sufrido daños.

En el curso de los trabajos preparatorios de la Convención Internacional de Bruselas de 1910, sobre Asistencia y Salvamento, se discutió este problema ampliamente, ya que quedaron formados dos grupos antagónicos, de los cuales uno sostenía el criterio estricto de que si no había resultado útil, no sólo se debía remuneración sino que tampoco cabía rembolsar el valor de los daños y gastos sufridos; mientras que el otro, mas amplio, apoyaba el criterio de que cuando el servicio no resultara exitoso debía siquiera indemnizarse aquellos daños y perjuicios.

Tal como ha quedado redactada la Convención (Art. 2, Párr. 2º), todo parece indicar que la solución adoptada es la restrictiva, si bien puede considerarse que debe quedar a criterio del tribunal interviniente la fijación de un monto indemnizatorio de los daños y perjuicios sufridos, criterio al cual nos adherimos por razones de equidad.

En el caso de la legislación Argentina, teniendo en cuenta que la normativa correspondiente ha tomado como fuente a la mencionada Convención de Bruselas de 1910, debemos interpretar que sin resultado útil no nace el derecho al salario (Art. 371. Ley de Navegación.); pero, como lo acabamos de manifestar con relación a dicho texto internacional, el tribunal interviniente debe fijar una suma razonable en concepto de indemnización de los daños y perjuicios soportados por quien presto los servicios, siempre que se hallen reunidos los demás presupuestos de la asistencia y del salvamento (supra, nº 228 y ss); es decir, no hay asistencia y salvamento por faltar uno de sus presupuestos, pero debe haber peligro, voluntariedad y conformidad del buque en

peligro.

Por otro lado el salvador tiene que lograr un resultado útil.<sup>125</sup> Este resultado, no debe ser necesariamente completo. El que asiste puede muy bien salvar el buque sacrificando el salvamento o inversamente. Es por otra parte posible que el primer salvador por sí sólo, no haya salvado el buque, pero lo haya puesto en una situación mas favorable; si el segundo logró salvarlo, los dos cooperaron al salvamento. El resultado útil es que después de la operación haya un bien salvado gracias al salvador.

Si el salvador no logró este resultado, no tiene derecho a la remuneración del salvamento. No se quiere decir con eso que no tiene derecho a nada. Es posible que puede hacerse indemnizar como gestor de negocios, pero entonces tiene derecho sólo a sus trabajos y cuidados y no a la remuneración.

**Primera Base de la remuneración.-** Son los gastos y riesgos de la operación material emprendida. El Juez debe empezar por efectuar una apreciación de la operación material realizada, y debe tomar en consideración lo siguiente:

1º.- El gasto realizado por el salvador, la pérdida de tiempo, el gasto de combustible, el salario de los tripulantes, o de los hombres suplementarios que fueron contratados.

2º.- Las averías sufridas por el salvador; a menudo es necesario acercarse a un buque que no obedece mas al timón; los buques chocan o se rompen los cables.

3º.- El peligro que corrió el salvador.

4º.- La apropiación especial del salvador; algunas embarcaciones están constituidas especialmente para el salvamento marítimo; son remolcadores muy poderosos que para las operaciones comerciales normales usarían combustible en exceso y las harían demasiado onerosas; estos buques no son utilizables justamente mas que para dichas operaciones de salvamento, y es preciso que sean fructuosas para que el capitán arriesgado sea compensado.

5º.- El peligro que corrió al navío asistido, sus pasajeros y su tripulación; en ciertos casos, el buque podía esperar; en otros, al contrario, es la rapidez de la operación que permitió el salvamento.

6º.- El éxito logrado por el salvador; la rapidez de la maniobra, por ejemplo: si se desencalla muy

<sup>125</sup> Ripert Georges. Op. Cit. Págs. 336-338 Dichas bases también son tomadas del autor.

fácilmente, el navío no se fatigará en la varadura, la operación habría sido bien conducida y el éxito mas completo.

Segunda base.- La base anterior no proporcionaría al que asiste una remuneración muy importante, si no hubiera una segunda, que va a aumentar considerablemente la remuneración, habrá que establecer el valor de las cosas salvadas. Se estima el buque y el cargamento que fueran salvados y se da al salvador un porcentaje de esos objetos.

Allí es donde se ve claramente la idea de asociación de intereses con miras al salvamento; es una asociación en los riesgos y en los beneficios. El salvador no obtiene nada si nada salva, pero si logra salvar un buque y un cargamento que posee gran valor, tiene derecho a una remuneración elevada. Para fijar un máximo en las remuneraciones, la jurisprudencia establece mas de la tercera parte de los bienes asistidos, el único limite es el valor de los objetos salvados, por supuesto, la proporción es tanto mas fuerte cuando menor sea el valor de los objetos salvados.

Para realizar la repartición de la remuneración, debemos tomar en cuenta que si hay varios salvadores, se reparte entre ellos la remuneración total según las bases anteriores. Como habíamos comentado anteriormente el salvamento de personas no da derecho remuneración, regla que aparentemente es injusta, no se quiso hacer contribuir a los pasajeros y la tripulación, porque se dice que la vida humana no tiene valor, y sobre todo porque no se quiso hacer contribuir al armador por el salvamento de sus pasajeros.<sup>126</sup>

El capitán y la tripulación del buque tienen derecho a una parte de la remuneración. El artículo 6º de la Ley indicaba que para ellos *"el monto de la remuneración es fijado por la convención de las partes y en su defecto, por el tribunal"*. Se da en general al capitán y a la tripulación 5 ó 10% de la remuneración; sin embargo, a los salvadores profesionales, a menudo no se les da nada porque ellos perciben un salario mas elevado.

<sup>126</sup> En la Convención Internacional de Bruselas de 1938 sobre asistencia de aeronaves en el mar, por el contrario, se acordó una indemnización por los gastos y averías en el salvamento de personas, con una limitación legal.

## 5ª PROPUESTA.

La Ley de Navegación en la actualidad nos indica en su Art. 124 que: *El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.* De lo expuesto anteriormente se desprende que el derecho a ese porcentaje por el salvamento de acuerdo a sus jerarquías, ya no se ilustra en la Ley, teniendo que acudir al Convenio como un indicador respecto a este problema.

El capitán del navío auxiliado representa no solo al armador, sino al cargamento, pues este se toma en cuenta entre los valores salvados. No existe en una Ley una regla especial de competencia; hay que obrar, pues, conforme a la regla general ante el tribunal del domicilio del demandado. Pero cuando se trata de un navío extranjero, existe la disposición del Art. 14 del Código Civil, para atraer al demandado extranjero ante el tribunal correspondiente.

De lo anterior hemos observado que la preocupación por estimular el resarcimiento de los daños y perjuicios sufridos por el asistente o salvador, cuando el auxilio no ha producido un resultado útil, ha sido expuesto con base en las opiniones jurídicas citadas luego entonces, la relación jurídica existente entre el asistente o salvador y el salvado nos da la pauta cuando un buque que ha prestado servicio de asistencia o de salvamento a otro sin lograr el éxito buscado; puede pensarse que si habrá derecho a una indemnización por todos aquellos daños y perjuicios que se ha sufrido debido a ese rescate.

Cabe mencionar como lo indica el autor Georges Ripert,<sup>127</sup> que la asistencia a los bienes da derecho a una remuneración. Se emplea igualmente a menudo en la práctica la expresión: *indemnización*. La palabra remuneración es mejor; una

---

<sup>127</sup> Ripert Georges. Op. Cit. Pág. 333.

indemnización es un reembolso de la pérdida sufrida; siendo así que quién auxilia no recibe solamente una indemnización, sino una verdadera remuneración.

De acuerdo a la investigación realizada, y en este orden de ideas con el propósito de favorecer la figura de la remuneración, consideramos necesario insertar una serie de artículos de la siguiente manera:

Art. 124 A. Debe quedar a criterio del tribunal interviniente la fijación de un monto indemnizatorio de los daños y perjuicios sufridos, siempre que se hallen reunidos los demás presupuestos de la asistencia y del salvamento es decir, no hay asistencia y salvamento por faltar uno de sus presupuestos, pero debe haber peligro, voluntariedad y conformidad del buque en peligro.

Art. 124 B. Este resultado, no debe ser necesariamente completo. El que asiste puede muy bien salvar el buque sacrificando el salvamento o inversamente. Es por otra parte posible que el primer salvador por sí solo, no haya salvado el buque, pero lo haya puesto en una situación mas favorable; si el segundo logró salvarlo, los dos cooperaron al salvamento. El resultado útil es que después de la operación haya un bien salvado gracias al salvador.

Art. 124 C. Primera Base de la remuneración.- Son los gastos y riesgos de la operación material emprendida. El Juez debe empezar por efectuar una apreciación de la operación material realizada, y debe tomar en consideración lo siguiente:

- 1º.- El gasto realizado por el salvador, la pérdida de tiempo, el gasto de combustible, el salario de los tripulantes, o de los hombres suplementarios que fueron contratados.
- 2º.- Las averías sufridas por el salvador; a menudo es necesario acercarse a un buque que no obedece mas al timón; los buques chocan o se rompen los cables.
- 3º.- El peligro que corrió el salvador.
- 4º.- La apropiación especial del salvador; algunas embarcaciones están constituidas especialmente para el salvamento marítimo; son remolcadores muy poderosos que para las operaciones comerciales normales usarían combustible en exceso y las harían demasiado onerosas; estos buques no son utilizables justamente mas que para dichas operaciones de salvamento, y es preciso que sean fructuosas para que el capitán arriesgado sea compensado.
- 5º.- El peligro que corrió al navio asistido, sus pasajeros y su tripulación; en ciertos casos, el buque podía esperar; en otros, al contrario, es la rapidez de la operación que permitió el salvamento.
- 6º.- El éxito logrado por el salvador; la rapidez de la maniobra, por ejemplo: si se desencalla muy fácilmente, el navio no se fatigará en la varadura, la operación habría

sido bien conducida y el éxito mas completo.

Art. 124 D. Segunda base.- La base anterior no proporcionaría al que asiste una remuneración muy importante, si no hubiera una segunda, que va a aumentar considerablemente la remuneración, habrá que establecer el valor de las cosas salvadas. Se estima el huque y el cargamento que fueran salvados y se da al salvador un porcentaje de esos objetos.

## 1.2. ESPECIFICAR QUE SANCIONES O PENAS SE DEBEN APLICAR AL QUE DEJE DE PRESTAR EL SALVAMENTO DE PERSONAS.<sup>128</sup>

Como se hizo mención en el Capítulo II del presente trabajo, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos imponía la obligación de prestar auxilio y al mismo tiempo aplicaba una sanción. El artículo 72 disponía que "*Todo capitán de buque que se encuentre próximo a otra embarcación o persona en peligro, estará obligado a auxiliarlos y sólo podrá excusarse de ésta obligación cuando el hacerlo implique peligro serio para su propio buque, su tripulación o sus pasajeros*". En caso de incumplimiento el mismo artículo señalaba que se sancionaría por la autoridad judicial federal con el doble de la pena para el delito de abandono de personas establece el artículo 340 del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales (Ahora simplemente Código Penal para el Distrito Federal).

Debido a las consecuencias que pueden provenir de esta negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro y que el artículo 340 del Código Penal establecía una pena, de uno a dos meses de prisión y multa de diez a cincuenta pesos, el doble de dicha pena difícilmente puede juzgarse como adecuada sanción para el capitán infractor.

Cabe mencionar que el Código Italiano de la Ley tipifica la ejecución, remoción

<sup>128</sup> Sobarzo Alejandro. Op. Cit. Pág. 73.

arbitraria u omisión de señales prescritas por la Ley para la seguridad de la navegación; la omisión de auxilio a naves o personas en peligro, la omisión del piloto que se niega a prestar sus servicios a una nave que los reclame, el abandono del puesto del piloto, el abandono abusivo del comando de la nave, la usurpación del comando, el abandono del puesto por un componente de la tripulación, el hecho de dormirse un tripulante durante su servicio, el estado de ebriedad durante el servicio, y el causar daño a la nave, que produzca peligro de naufragio. (Arts. 1112 a 1125).<sup>129</sup>

De esta serie de delitos, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tipificaba la del artículo 340 del Código Penal que ya hemos mencionado con antelación.

La Ley de Navegación en el artículo 121 dispone actualmente que: *“Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición”*.

Por otro lado, nuestra Ley de Navegación ya no hace referencia en el mismo artículo a que sanción se le impone al capitán en relación a las consecuencias que pueden provenir de la negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro, tampoco nos hace mención de otros tipos de delitos consignados en la Ley.

## 6ª PROPUESTA.

A continuación citaremos algunos artículos que responden a las sanciones en dicho supuesto, nuestro Código Penal Federal,<sup>130</sup> en su Título Decimono~~no~~ nos establece en su Capítulo VII, llamado *“Abandono de Personas,”* que nos dice:

<sup>129</sup> Cervantes Ahumada Raul. Op. Cit. Pág. 965.

<sup>130</sup> Diario Oficial de la Federación del día primero de junio del 2001.

Art. 339: *Si el abandono a que se refieren los artículos anteriores resultare alguna lesión o la muerte, se presumirán estas como premeditadas para los efectos de aplicar las sanciones a que estos delitos correspondan".*

Art. 340: *"Al que se encuentre abandonado en cualquier sitio a un menor incapaz de cuidarse a sí mismo o a una persona herida, inválida o amenazada de un peligro cualquiera, se le impondrán de diez a sesenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad si no diere aviso inmediato a la autoridad u omitiera prestarles el auxilio necesario cuando pudiese hacerlo sin riesgo personal.*

Cabe mencionar que tipo de lesiones se ocasionarían en dicho supuesto, de esta manera citamos al Código Penal en su mismo Título Capítulo I, llamado "Lesiones" y que nos dice:

*Art. 288.- Bajo el nombre de lesión se comprenden no solamente las heridas, excoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano; si esos efectos son producidos por una causa externa.*

*Art. 289.- Al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida del ofendido y tarde en sanar menos de quince días, se le impondrán de tres a ocho meses de prisión, o de treinta a cincuenta días multa, o ambas sanciones a juicio del Juez. Si tardare en sanar mas de quince días, se le impondrán de cuatro meses a dos años de prisión y de sesenta a doscientos setenta días multa.*

*En estos casos el delito se perseguirá por querrela, salvo el que contempla el artículo 295, en cuyo caso se perseguirá de oficio.*

*Art. 291.- Se impondrán de tres a cinco años de prisión y multa de trescientos a quinientos pesos, al que infiera una lesión que perturbe para siempre la vista, o disminuya la facultad de oír, entorpezca debilmente permanentemente una mano, un pie, un brazo, una pierna o cualquier otro órgano, el uso de la palabra o alguna de las facultades mentales.*

*Art. 292.- Se impondrán de cinco a ocho años de prisión al que infiera una lesión de la que resulte una enfermedad segura o probablemente incurable, la inutilización completa o la pérdida de un ojo, de un bazo, de una mano, de una pierna o de un pie, o de cualquier otro órgano; cuando quede perjudicada para siempre cualquier función orgánica o cuando el ofendido quede sordo, impotente o con una deformidad incorregible.*

*Se impondrán de seis a diez años de prisión al que infiera una lesión a consecuencia de la cual resulte incapacidad permanente para trabajar, enajenación mental, la pérdida de la vista o del habla o de las funciones sexuales.*

*Art. 293.- Al que infiera lesiones que pongan en peligro la vida se le impondrán de tres a seis años de prisión, sin perjuicio de las sanciones que correspondan conforme a los artículos anteriores.*

Por consiguiente y debido al tipo de lesión, puede en un supuesto dado dar lugar al homicidio, es necesario citar el Capítulo II, Titulado "Homicidio" que dice:

*Art. 302.- Comete el delito de homicidio: el que priva de la vida a otro.*

*Art. 303.- Para la aplicación de las sanciones que correspondan al que infrinja el artículo anterior, no se tendrá como mortal una lesión, sino cuando se verifiquen las tres circunstancias siguientes:*

*I.- Que la muerte se deba a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados, alguna de sus consecuencias y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por tenerse al alcance los recursos necesarios;*

*II.- (Derogada);*

*III.- Que si se encuentra el cadáver del occiso, declaren dos peritos después de hacer la autopsia, cuando esta sea necesaria, que la lesión fue mortal, sujetándose para ello a las reglas contenidas en este artículo, en los dos siguientes y en el Código de Procedimiento Penales.*

*Cuando el cadáver no se encuentre, u por otro motivo no se haga la autopsia, bastará que los peritos, en vista de los datos que obren en la causa declaren que la muerte fue resultado de las lesiones inferidas.*

*Art. 304.- Siempre que se verifiquen las tres circunstancias del artículo anterior, se tendrá como mortal una lesión, aunque se pruebe:*

*I.- Que se habrá evitado la muerte con auxilios oportunos;*

*II.- Que la lesión no habría sido mortal en otra persona; y*

*III.- Que fue a causa de la constitución física de la víctima, o de las circunstancias en que recibió la lesión.*

*Art. 305.- No se tendrá como mortal una lesión, aunque muera el que la recibió: cuando la muerte sea resultado de una causa anterior a la lesión, y sobre la cual ésta no haya influido, o cuando la lesión se hubiere agravado por causas posteriores, como la aplicación de medicamentos positivamente nocivos, operaciones quirúrgicas desgraciadas, excesos o imprudencias del paciente o de los que lo rodearon.*

*Art. 306.- (Derogado).*

*Art. 307.- Al responsable de cualquier homicidio simple intencional que no tenga prevista una sanción especial en este Código, se le impondrán de doce a veinticuatro años de prisión.*

Como ya lo hemos indicado antes, nuestro ordenamiento jurídico carece de una sistematización adecuada de los delitos en materia de salvamento marítimo. El estudio realizado anteriormente entre nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos con la Ley actual nos confirma la pobreza de nuestro ordenamiento en materia penal marítima y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del salvamento marítimo. Esta propuesta obedece a resaltar la innegable necesidad de adiciones y reformas tanto al Código Penal Federal, como a la Ley de Navegación que tiendan a proteger y fomentar nuestra marina y nuestro tráfico marítimo.

### **1.3. SEÑALAR EL MOMENTO DE INTERVENIR O NO, PARA SALVAGUARDAR LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS A BORDO DEL BUQUE.**

La Ley de Navegación nos ilustra respecto al momento de intervenir o no, para salvaguardar la seguridad de las personas a bordo del buque en su Art. 121. Nos dice: *“Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y solo podrán excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento de esta disposición”.*

Se desprende de la lectura del anterior artículo, los elementos para intervenir o no, para salvaguardar la seguridad de las personas:

1°.- Los capitanes deben estar próximos a otra embarcación o persona en peligro.

Y sólo se podrán excusar de esa obligación:

1º.- Cuando implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida.

Por lo tanto, se deduce que solo estos elementos son validos para ignorar esta obligación pero estos conceptos son en relación a un buque que se encuentra cerca de otro o persona en peligro, la situación cambia si otro buque o capitán aparecen e ignoran lo que esta aconteciendo.

Como ejemplo de esto tenemos el más famoso de tales accidentes que ocurrió en 1912 cuando se hundió el **Titanic** causando la pérdida de más de 1 500 vidas.<sup>131</sup> Aunque se salvaron 700 vidas gracias a que el trasatlántico **Carpathia** captó el mensaje de socorro del **Titanic**, tal vez se hubiese reducido más el número de víctimas si el **Californian**, que se encontraba a una distancia relativamente corta del lugar, también lo hubiera captado. Por desgracia, su oficial radiotelegrafista no se encontraba de guardia al producirse el siniestro.

Esta situación es susceptible de llevarse acabo, ya sea por negligencia o por incumplir con una obligación que es vital para muchas personas, para aquellas personas que ignoran el acontecimiento serían acreedoras a las sanciones expuestas con anterioridad, por otro lado el **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR)**, y el **Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)** que ya hemos estudiado anteriormente nos brindan algunas ventajas a este problema.

El SMSSM, que entró plenamente en vigor el 1 de febrero de 1999, es en esencia una red mundial de comunicaciones automatizadas de emergencia para buques

---

<sup>131</sup> La información vertida en este punto fue recopilada de las siguientes páginas de Internet en Idioma Ingles: <http://www.imo.org/index.htm>, <http://www.imo.org/HOME.html>.

que se encuentran en el mar. Esto significa que todos los buques de pasaje y de carga de tonelaje superior a 300 toneladas deberán estar equipados con equipo radioeléctrico que cumpla con las normas internacionales dispuestas en el sistema. El concepto básico es que las autoridades de búsqueda y salvamento en tierra, así como todos los buques que se encuentren en las inmediaciones del buque en peligro, pueden ser alertados rápidamente mediante técnicas de comunicación terrestres y por satélite de una situación de peligro de modo que puedan prestar asistencia a las operaciones coordinadas de búsqueda y salvamento con mínima demora.

El Convenio en particular cuenta con el establecimiento de sistemas de notificación de buques, toda vez que éstos se consideren necesarios, mediante los cuales los buques notificarán su posición a una estación de radio costera. Esto permite que el intervalo entre la pérdida de contacto con un buque y el inicio de las operaciones de búsqueda se vea reducido al mínimo. También permite la rápida determinación de los buques que podrían ser llamados a prestar asistencia, incluida la de carácter médico, cuando sea necesario.

Tanto el SMSSM como el Convenio SAR son muy importantes para la seguridad marítima y están proyectados para garantizar que toda emergencia marítima, anunciada mediante una llamada de auxilio, será respondida de forma eficaz e inmediata. Los días en que un buque podía desaparecer sin dejar rastros han terminado, los convenios mencionados en capítulos anteriores y gracias al estudio de los mismos encontramos que son de gran importancia junto con la legislación marítima ya que se fomenta de igual forma a la investigación y estudio de los mismos en caso de desastre en el mar, cabe mencionar que los convenios forman parte de un gran estudio que realiza la OMI la cual ha recibido el mandato de garantizar la actualización de la mayoría de esos convenios.

También se le confió la tarea de elaborar nuevos convenios a medida que las circunstancias lo exigieran. La creación de la OMI coincidió con un periodo de

profundos cambios en el transporte marítimo mundial, por lo que, desde un principio, la Organización tuvo que desarrollar una gran labor para elaborar nuevos convenios y garantizar que los instrumentos existentes se mantuvieran al mismo ritmo que evolucionaba la tecnología del transporte marítimo. Actualmente, tiene a su cargo 35 convenios y acuerdos internacionales y ha adoptado numerosos protocolos y enmiendas.

#### **1.4. SEÑALAR EN LA LEY DE NAVEGACIÓN RESPECTO DE QUE CONVENIOS INTERNACIONALES SE DEBEN APLICAR O QUE REGLAMENTOS SEGUIR EN CASO DE DESASTRE.**

Respecto de los Convenios Internacionales tenemos, que los mas usados en este estudio son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, este es uno de los mas importantes de todos los Tratados Internacionales, en lo que concierne a la seguridad de buques.

Por otro lado tenemos también como referencia al Convenio Internacional de Búsqueda y Rescate Marítimo que establece la Coordinación Central de Rescate, y que cuenta con lo último en información sobre las comunicaciones y las instalaciones de búsqueda y rescate en el área, y con planos detallados para la conducción de operaciones de búsqueda y rescate, los partidos en forma individual o en coordinación con otros deben ser capaces de alertas receptores de angustia sobre una base de 24 horas, las regulaciones incluyen procedimientos para ser seguidas durante una emergencia, esas actividades de búsqueda y rescate deberán ser coordinadas sobre la escena para mejores resultados, dichas operaciones continuaran cuando sean factibles, hasta agotar toda la esperanza razonable de rescate de supervivientes que hayan perecido

La Ley de Navegación en la actualidad no menciona nada respecto de estos Convenios, o sea a su contenido y para que sirven, la legislación solo hace la mención en que la operación de salvamento debe regirse por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, como lo menciona el artículo 125 de la Ley:

Art. 125. - Toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se regirán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

De la lectura del artículo anterior se desprende evidentemente, que no contiene alguna disposición respecto de que convenios internacionales consultar, o cuales son los convenios internacionales en vigor para aquellos casos de siniestro en el mar, como ya se ha manejado a lo largo de este capítulo, precisamente por no contenerse en dicho ordenamiento que convenios consultar o cuales son los que encuentran en vigor.

## **7ª PROPUESTA.**

Los convenios internacionales son por lo tanto diferentes y únicos conforme sus objetivos. La revolución industrial de los siglos XVIII y XIX y el resultante auge del comercio internacional dieron pie a la adopción de una serie de tratados internacionales relativos al transporte marítimo y la seguridad.

Es la opinión del suscrito, que se deben incorporar en un segundo párrafo y precisar brevemente el contenido de tales convenios internacionales en el artículo 125 de la Ley, dando asimismo el significado de cada uno de ellos, cual es su función y cual acatar en caso de siniestro en el mar, en este orden de ideas citamos sólo algunos que sirven a la navegación como un esfuerzo para hacer frente a las diferentes situaciones:

### **SEGURIDAD MARÍTIMA.**

**Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1960 y 1974.<sup>121</sup>**

**Convenio de 1960.**

**Fecha de aprobación:** 17 de junio de 1960

**Entrada en vigor:** 26 de mayo de 1965

**Versión de 1974.**

**Fecha de aprobación:** 1 de noviembre de 1974

**Entrada en vigor:** 25 de mayo de 1980

---

<sup>121</sup> Diario Oficial de la Federación del día 9 de mayo de 1977.

Dicho convenio contiene las enmiendas estudiadas en capítulos anteriores en el presente trabajo.

**Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966.<sup>133</sup>**

**Fecha de aprobación:** 5 de abril de 1966

**Entrada en vigor:** 21 de julio de 1968

Desde hace mucho tiempo se sabe que el establecimiento de límites respecto del calado hasta el que se puede cargar un buque contribuye de manera importante a la seguridad de éste. Esos límites se establecen en forma de francobordos, los cuales constituyen, junto con la estanquidad a la intemperie y la integridad de estanquidad, el objetivo principal del Convenio.

**Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971.**

**Fecha de aprobación:** 6 de octubre de 1971

**Entrada en vigor:** 2 de enero de 1974

En un anexo de este Acuerdo figuran las Reglas para buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971, las cuales introducen modificaciones en las reglas de los capítulos II y III del Convenio SOLAS 1960.

**Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (COLREG).<sup>134</sup>**

**Fecha de aprobación:** 20 de octubre de 1972

**Entrada en vigor:** 15 de julio de 1977

El Convenio agrupa las disposiciones en secciones que tratan de las reglas de rumbo y gobierno, luces, marcas y señales acústicas y luminosas. Hay también cuatro anexos que contienen prescripciones técnicas relativas a la posición y características de las luces y marcas, aparatos de señales acústicas, señales adicionales para buques de pesca que se encuentren fienando muy cerca de otros y sobre señales internacionales de socorro.

**Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972.<sup>135</sup>**

**Fecha de aprobación:** 2 de diciembre de 1972

**Entrada en vigor:** 6 de septiembre de 1977

El Convenio sobre la seguridad de los contenedores, 1972, tiene dos objetivos. El primero es mantener un elevado nivel de seguridad de la vida humana en el transporte y manipulación de contenedores, estableciendo procedimientos de prueba generalmente aceptables y prescripciones conexas de resistencia que han resultado adecuadas a lo largo de los años.

El otro objetivo es facilitar el transporte internacional de contenedores proporcionando reglas de seguridad internacionales uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de

<sup>133</sup> Diario Oficial de la Federación del 24 de octubre de 1970.

<sup>134</sup> Diario Oficial de la Federación del 26 de mayo de 1976.

<sup>135</sup> Diario Oficial de la Federación del 20 de agosto de 1979.

transporte de superficie. De esta manera, puede evitarse la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes.

**Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite, 1976.**

**Fecha de aprobación:** 3 de septiembre de 1976

**Entrada en vigor:** 16 de julio de 1979

La OMI reconoció el potencial de ayuda de las comunicaciones por satélite en situaciones de emergencia en el mar poco después del lanzamiento, en 1962, del primer satélite de telecomunicaciones del mundo, el Telstar.

**Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.**

**Fecha de aprobación:** 2 de abril de 1977

**Entrada en vigor:** Un año después de que 15 Estados que tengan en conjunto un 50% de la flota mundial de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m hayan ratificado el Convenio

El Convenio contiene prescripciones de seguridad para la construcción y el equipo de buques pesqueros nuevos con cubierta y destinados a la navegación de altura, de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos los que procesan las capturas.

**Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.<sup>134</sup>**

**Fecha de aprobación:** 7 de julio de 1978

**Entrada en vigor:** 28 de abril de 1984

(Nota: Las enmiendas de 1995 representaron una revisión completa del Convenio)

Se trató del primer Convenio que estableció prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a nivel internacional.

**Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995.**

**Fecha de aprobación:** 7 de julio de 1995

**Entrada en vigor:** 12 meses después de que haya sido aceptado por 15 Estados

**Estado jurídico:** se han recibido dos aceptaciones La naturaleza del sector pesquero hace que sea sumamente difícil elaborar reglas para otras ramas del sector naviero que puedan ser aplicables también sin modificaciones a los buques pesqueros.

El Convenio se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de

<sup>134</sup> Diario Oficial de la Federación del día 13 de abril de 1982.

navegación marítima de eslora igual o superior a 24 metros.

**Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979.<sup>137</sup>**

**Fecha de aprobación:** 27 de abril de 1979

**Entrada en vigor:** 22 de junio de 1985

El objetivo principal del Convenio es facilitar la cooperación entre los Gobiernos y entre las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar mediante el establecimiento de un plan internacional de búsqueda y salvamento.

**CONTAMINACIÓN DEL MAR.**

**Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954, en su forma modificada en 1962, 1969 y 1971.**

**Nota:** Ha sido sustituido por el MARPOL

**Fecha de aprobación:** 12 de mayo de 1954

**Entrada en vigor:** 26 de julio de 1958

**Enmiendas de 1962 aprobadas :** abril de 1962

**Entrada en vigor:** 18 de mayo/28 de junio de 1967

**Enmiendas de 1969 aprobadas :** 21 de octubre de 1969

**Entrada en vigor:** 20 de enero de 1978

**Enmiendas de 1971 (Gran Barrera de Coral)**

**aprobadas:** 12 de octubre de 1971

**Entrada en vigor:** 2

**Enmiendas de 1971 (buques tanque)**

**aprobadas:** 15 de octubre de 1971

**Entrada en vigor:** 2

Una de las primeras indicaciones de que la contaminación del mar es un problema que exige un control internacional fue la contaminación causada por hidrocarburos.

En 1954 se adoptó el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Dicho Convenio ha sido sustituido por el MARPOL 73/78 (véase más abajo), y si se describe aquí es por su importancia histórica.

**Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969. (INTERVENTION/69).<sup>138</sup>**

**Fecha de aprobación:** 29 de noviembre de 1969

**Entrada en vigor:** 6 de mayo de 1975

El desastre del Torrey Canyon, en 1967, puso de manifiesto ciertas dudas respecto de las

<sup>137</sup> Diario Oficial de la Federación del día 20 de junio de 1986.

<sup>138</sup> Diario Oficial de la Federación del día 25 de mayo de 1976

facultades de los Estados, en virtud del derecho internacional público cuando se produce un siniestro en alta mar. En particular, se suscitó la cuestión de hasta dónde puede un Estado ribereño adoptar medidas para proteger su territorio contra la contaminación por hidrocarburos cuando existe tal amenaza, especialmente cuando es probable que las medidas necesarias afecten a los intereses de los propietarios de buques extranjeros, los propietarios de la carga, e incluso a los intereses de otros Estados de abanderamiento.

**Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972. (DUMPING/72 o LDC/72).<sup>139</sup>**

**Fecha de aprobación:** 13 de noviembre de 1972

**Entrada en vigor:** 30 de agosto de 1975

La Conferencia intergubernamental para el Convenio sobre vertimiento de desechos en el mar, que se celebró en Londres en noviembre de 1972 por invitación del Reino Unido, adoptó ese instrumento, al que generalmente se conoce como Convenio de Londres. El Convenio entró en vigor el 30 de agosto de 1975 y se han confiado a la OMI las funciones de secretaría. El Convenio tiene carácter mundial y contribuye al control y la prevención internacionales de la contaminación del mar.

**Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973,<sup>140</sup> en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78)<sup>141</sup>**

Este instrumento constituye una combinación de otros dos tratados adoptados en 1973 y 1978, respectivamente. Si bien es actualmente un solo instrumento, se describe bajo dos encabezamientos para mostrar cómo se desarrolló.

**Fecha de aprobación:** 2 de noviembre de 1973

**Entrada en vigor:** Véase cada uno de los anexos Pese a las medidas ya adoptadas por la OMI para hacer frente a la contaminación por hidrocarburos, las trascendentales novedades surgidas en las prácticas industriales modernas hicieron pronto patente la necesidad de adoptar otras medidas.

**Convenio internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990.**

**Fecha de aprobación:** 30 de noviembre de 1990

**Entrada en vigor:** 13 de mayo de 1995

En julio de 1989 se celebró en París una conferencia de destacadas naciones industriales que instó a la OMI a elaborar nuevas medidas con miras a prevenir la contaminación por los buques. Este llamamiento fue refrendado por la Asamblea de la OMI en noviembre del mismo año, dándose comienzo así a los trabajos para redactar un proyecto de convenio. La finalidad

<sup>139</sup> Diario Oficial de la Federación del día 16 de julio de 1975.

<sup>140</sup> Diario Oficial de la Federación del día 8 de julio de 1972.

<sup>141</sup> Diario Oficial de la Federación del día 7 de julio de 1992.

de tal convenio es proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos importantes o amenazas de contaminación del mar.

#### **RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN.**

**Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1969.**

**Fecha de aprobación:** 29 de noviembre de 1969

**Entrada en vigor:** 19 de junio de 1975

El objetivo del Convenio de Responsabilidad Civil es garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos resultante de siniestros marítimos en que intervienen petroleros.

**Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971.**

**Fecha de aprobación:** 18 de diciembre de 1971

**Entrada en vigor:** 16 de octubre de 1978

Aunque el Convenio de Responsabilidad Civil de 1969 resultó un mecanismo útil para garantizar el pago de indemnización en caso de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, no resolvía satisfactoriamente todas las cuestiones jurídicas, financieras y de otra índole planteadas en el curso de la conferencia.

**Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971.**

**Fecha de aprobación:** 17 de diciembre de 1971

**Entrada en vigor:** 15 de julio de 1975

El propósito del Convenio es resolver las dificultades y conflictos que surjan de la aplicación simultánea, a los daños de carácter nuclear, de ciertos convenios marítimos relativos a la responsabilidad de propietarios de buques y de otros convenios que atribuyen la responsabilidad nacida de sucesos de carácter nuclear a los encargados de las instalaciones nucleares desde o a las cuales se transporta el material de que se trate.

**Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974.**

**Fecha de aprobación:** 13 de diciembre de 1974

**Entrada en vigor:** 28 de abril de 1987

El Convenio refunde y armoniza dos convenios de Bruselas anteriores que se referían a pasajeros y equipajes y habían sido adoptados en 1961 y 1967, respectivamente.

El Convenio establece un régimen de responsabilidad acerca de los daños sufridos por pasajeros transportados en un buque de navegación marítima. Declara al transportista responsable de los daños o las pérdidas sufridos por un pasajero si el suceso causante del daño ocurre en el curso del transporte y se debe a falta o negligencia del transportista.

**Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976.**

**Fecha de aprobación:** 19 de noviembre de 1976

**Entrada en vigor:** 1 de diciembre de 1986

El Convenio viene a sustituir el Convenio internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación marítima, que fue firmado en Bruselas en 1957 y entró en vigor en 1968.

**Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Convenio SNP).**

**Fecha de aprobación:** 3 de mayo de 1996

**Entrada en vigor:** 18 meses después de que se hayan cumplido las siguientes condiciones:

- por lo menos 12 Estados, incluidos cuatro Estados con un mínimo de dos millones de unidades de arqueo bruto cada uno, hayan aceptado el Convenio; y
- las personas que en dichos Estados estarían obligadas a pagar contribuciones hayan recibido durante el año civil precedente una cantidad total de al menos 40 millones de toneladas de carga sujeta a contribución.

**Estado jurídico:** No se ha recibido ninguna Aceptación

Este Convenio permitirá pagar un máximo de 250 millones DEG (unos 336 millones de dólares) en indemnizaciones a las víctimas de accidentes relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tales como los productos químicos. El Convenio SNP se basa en el sistema de dos estratos establecido por el Convenio de Responsabilidad Civil y el Convenio del Fondo

## OTROS ASUNTOS.

**Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965. (FAL/65).<sup>142</sup>**

**Fecha de aprobación:** 9 de abril de 1965

**Entrada en vigor:** 5 de marzo de 1967

Desde comienzos de siglo, las exigencias de los estadísticos y la siempre creciente complejidad del sector naviero han hecho aumentar el número de autoridades nacionales que han sentido interés por las escalas que hacen los buques y las personas en sus puertos.

**Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (TONNAGE/69)<sup>143</sup>.**

**Fecha de aprobación:** 23 de junio de 1969

**Entrada en vigor:** 18 de julio de 1982

<sup>142</sup> Diario Oficial de la federación del día 5 de septiembre de 1983.

<sup>143</sup> Diario Oficial de la Federación del día 6 de octubre de 1972.

El Convenio, adoptado por la OMI en 1969, fue el primer intento que ha tenido éxito en la creación de un sistema universal de arqueo.

**Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988.**

**Fecha de aprobación:** 10 de marzo de 1988

**Entrada en vigor:** 1 de marzo de 1992

El objetivo principal del Convenio es garantizar que se imponen las oportunas sanciones a las personas que cometen actos ilícitos contra los buques. Tales actos consisten en apoderarse de los buques por la fuerza, actos de violencia contra las personas a bordo, y la colocación de artefactos a bordo que pueden destruirlos o dañarlos.

**Convenio internacional sobre salvamento marítimo, 1989.<sup>144</sup> (SALVAGE/89).**

**Fecha de aprobación:** 28 de abril de 1989

**Entrada en vigor:** 14 de julio de 1996

Este Convenio vino a sustituir un convenio sobre salvamento adoptado en Bruselas en 1910 que incorporaba el principio de "no se paga si no se salva", según el cual al salvador sólo se le retribuían sus servicios si la operación de salvamento tiene éxito.

Esta propuesta obedece como ya se había mencionado con anterioridad, que debemos hacer referencia a los Convenios Internacionales como una sección especial de leyes, que debemos observar cuando la Ley adolece de pequeñas imprecisiones, la intención del presente trabajo es la de aportar varias ideas, y en relación al presente apartado, se busca de igual manera modificar la estructura legal de nuestra Ley de Navegación y de aquellas legislaciones que de alguna forma se vean afectadas con dichos problemas.

## **1.5 ADICIONAR CUESTIONES RESPECTO A LA PREVENCIÓN DE DESASTRES Y HUNDIMIENTOS.**

Con lo tratado en los capítulos que anteceden, llegamos a las siguientes preguntas, la primera obedece a ¿Debe el capitán del buque salvador rescatar las cosas (mercancía), a las personas o ambos?.

<sup>144</sup> Diario Oficial de la Federación del día 6 de marzo de 1992.

Antes de llegar a una conclusión y después de hacer un breve estudio de la obligatoriedad de asistir, cabe mencionar que el artículo 121 de la Ley de Navegación<sup>145</sup> en su Título Sexto, Capítulo III, nos hace ver la obligación de prestar auxilio y quienes se pueden excusar, y dice:

#### SALVAMENTO

Art. 121.- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, están obligados a prestarles auxilio y sólo podrán excusarse de esta obligación, cuando él hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o su propia vida. Los propietarios y navieros no serán responsables del incumplimiento a esta disposición.

Dicha obligatoriedad esta plasmada en la Ley de Navegación y en los Convenios Internacionales que hemos estudiado, antes de la Convención Internacional de Bruselas de 1910 el salvamento de personas se tenia como un deber moral, por lo tanto no era recompensado, como resultado de esto, los salvadores se encontraban tentados a salvar propiedades primero y vidas después, ahora es generalmente aceptado que los salvadores de vidas humanas tienen derecho a una justa remuneración otorgada a salvadores de propiedad marítima.

Del artículo anterior observamos que sólo se puede excusar de esta obligación, en las situaciones subrayadas. Pero como estas situaciones pueden prestarse a pretexto como ya se ha indicado anteriormente para no acudir a dicho salvamento, debemos considerar como un deber humanitario o de aspecto moral<sup>146</sup> el salvamento de personas antes que nada, y con respecto a los bienes la Ley de Navegación los regula de la siguiente manera: *"Salvamento significa todo acto para auxiliar o asistir a otra embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas"*. Por lo que llegando a las preguntas planteadas, llegamos a la conclusión y es opinión del suscrito, que el salvamento de

<sup>145</sup> Diario Oficial de la Federación del día 4 de enero de 1994.

<sup>146</sup> Le Clerc Julien.. Op. Cit. Pág. 9.

*personas debe ser prioritario antes que los bienes ya que estos tienen un valor, y la vida misma no tiene valor.*

Nos hemos hecho la pregunta ¿que pasaría en caso de omisión a dicha obligación? ya que nuestra Ley de Navegación ya no hace referencia en el mismo artículo a que sanción se le impone al capitán, en relación a las consecuencias que pueden provenir de la negativa injustificada de prestar auxilio a otra embarcación o personas en peligro, tampoco nos hace mención de otros tipos de delitos consignados en la Ley referentes al tema, concluimos anteriormente con una propuesta que incluye incorporar una serie de artículos al Código Penal Federal actual, gracias al estudio realizado anteriormente<sup>147</sup> entre nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos con la Ley de Navegación vigente, nos marca la pobreza de nuestro ordenamiento en materia penal marítima y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del salvamento marítimo, pero no basta con obedecer los reglamentos y legislaciones que a nuestra materia se refiere y así evitar los hundimientos y desastres sino que falta una iniciativa que fomente y enriquezca nuestra Legislación marítima y aquellas legislaciones que se relacionan con el Derecho Marítimo.

Hasta aquí un breve desarrollo de la figura materia del presente trabajo, en la época actual, siendo lo mencionado en el presente capítulo y lo contenido por los otros, el cual es soporte jurídico de lo que se mencionará en las siguientes conclusiones.

---

<sup>147</sup> Véase páginas 167 y siguientes del presente trabajo.

## CONCLUSIONES.

**PRIMERA.-** Debemos entender por salvamento de mercancías lo que la Ley de Navegación nos ilustra al respecto en su Título Sexto llamado "*De los riesgos y accidentes de la navegación*", capítulo III, Art. 120.- Se entiende por operación de salvamento todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas.

Para el salvamento de personas siguiendo el concepto del Autor Julien Le Clere que nos dice: "*Durante mucho tiempo se considero el auxilio rendido a las personas en el mar exclusivamente bajo su aspecto moral, es decir, se juzgó sólo como un deber de caridad.* Lo anterior incorpora dicha obligatoriedad en un concepto que unifica el criterio de humanidad y obligatoriedad.

Como resultado del razonamiento anterior, el autor Rodolfo Mezzera Alvarez nos ilustra con este concepto, el cual consideramos que tiene el alcance y finalidad que se desea incorporar a la Ley de Navegación, quedando de la manera siguiente, "*Todo acto para auxiliar o asistir a cualquier persona en peligro de perderse en vías navegables o en otras aguas, para salvaguardar su integridad*". Observamos que la estructura y finalidad de ambas figuras es diferente por lo tanto su alcance es distinto.

**SEGUNDA.-** La Ley de Navegación al igual que aquellos reglamentos y leyes que se relacionan con el salvamento, constituyen un gran esfuerzo por regular el salvamento de mercancías, sin embargo son insuficientes por no contemplar ningún dispositivo relativo al salvamento de personas.

**TERCERA.-** Las antiguas legislaciones en el Derecho Mexicano como la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así mismo como a nivel internacional las leyes de los Fenicios, Grecia, Roma, y la Edad Media con las Ciudades

de Génova y Venecia, se veían un poco más preocupadas por el salvamento marítimo de mercancías, pero al ir evolucionando las mismas, nos encontramos con un estancamiento sobre la materia ya que el salvamento de personas, sólo fue tocado de manera somera por dichas legislaciones, ya que estos problemas son de vital importancia para el desarrollo marítimo en nuestro país.

**CUARTA.-** La posibilidad de contemplar el salvamento de personas en la Ley de Navegación es una mejoría para el contenido de dicha legislación, debido a que se resolverían los problemas de seguridad marítima, lo que nos brinda la oportunidad de proponer reformas a la misma, pues consideramos que un tema tan importante, no puede ser ignorado por la Ley.

**QUINTA.-** Observamos que nuestra antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Navegación actual, nos confirma la pobreza de nuestro ordenamiento en materia penal marítima, y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del salvamento marítimo.

**SEXTA.-** Debido al carácter internacional del transporte marítimo, las medidas encaminadas a mejorar la seguridad de las operaciones marítimas serán más eficaces si se realizan en un marco internacional en lugar de depender de la acción unilateral de cada país. En 1948 se celebró una Conferencia de las Naciones Unidas que adoptó el convenio por el que se constituyó oficialmente la Organización Marítima Internacional (OMI), el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a la elaboración de medidas relativas a la seguridad marítima.

**SÉPTIMA.-** Los Convenios Internacionales como lo son el **Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)** y el **Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (SAR)**, son de gran importancia junto con la legislación marítima en materia de salvamento marítimo.

ya que se fomenta a la investigación y estudio de los mismos en caso de desastre en el mar, estos convenios evolucionan gracias a las necesidades que surgen conforme al paso de los años ayudando a la humanidad y formando parte de un gran estudio realizado por la OMI, aunque cabe mencionar que nuestro país no sigue el paso de estos convenios internacionales, tal vez debido a nuestra poca cultura marítima.

**OCTAVA.-** Los sistemas internacionales marítimos de satélites atienden las necesidades de la marina mercante internacional, su alcance universal y humanitario, aparte del aspecto económico de la explotación de actividades del sistema, lo abren a toda la navegación marítima, debido a siniestros en el mar se muestran convencidos de la necesidad de poner al día el sistema de telecomunicaciones en la industria naviera.

**NOVENA.-** Los Convenios Internacionales son muy completos y se modifican cotidianamente, pero si no se aplican y son puestos al conocimiento de las personas en general nunca tendrán un auge que repercuta en nuestro país, y en las vidas de quienes sufren por un siniestro en el mar. Lo anterior porque muchos de los tratados internacionales a que hago mención no se cumplen en nuestro país.

**DÉCIMA.-** Es opinión del suscrito que una de las posibles soluciones para obtener resultados novedosos es la de aumentar un número de reformas a la Ley de Navegación como a su reglamento, de este modo se reestructurarían ambas de forma que todos, cualquiera que estudiara la ley entendiera lo que a estos temas se refiere, conjuntamente con la participación de gente que conozca los temas marítimos al igual que su alcance y efectos.

**DÉCIMA PRIMERA.-** Es opinión del suscrito, en nuestra actual legislación es necesario integrar a los Convenios Internacionales o por lo menos un sustrato de los mismos, ya que estos tienen bases en todo lo que concierne al salvamento marítimo y otros temas relacionados, permitiendo entender un poco más lo que es el presente trabajo y otros por abarcar.

**DÉCIMA SEGUNDA.-** Las propuestas realizadas en el último capítulo, son ideas que se aportan con el propósito de que se modifique la Ley de Navegación y las legislaciones que a este tema se refieren, sin dejar de lado el hecho de que dicho problema no sólo se arreglará aun con la puesta en práctica de dichas ideas, pues existen diversos aspectos relacionados con el salvamento marítimo y sus instituciones que se tendrán que superar antes que fomentar un cambio en la Ley, como aquellos aspectos económicos políticos y sociales que forman parte de intereses de un grupo social determinado.

**DÉCIMA TERCERA.-** Estoy convencido que la reforma a la Ley de Navegación propuesta, ayudaría a clarificar la comprensión de los conceptos Asistencia y Salvamento que incluso en el ámbito internacional, todavía se confunden.

**DÉCIMA CUARTA.-** Por lo que se refiere al ámbito penal, es necesaria la reforma para lograr una mejor aplicación de la Asistencia, y evitar que por negligencia o falta de atención no se puedan salvar a las personas físicas en un siniestro marítimo.

**DÉCIMA QUINTA.-** La Ley de Navegación vigente, nos marca la pobreza de nuestro presente ordenamiento en materia de salvamento marítimo de personas, en el presente trabajo proponemos incorporar normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento de esta figura, pero no basta con obedecer los reglamentos que por muy completos que sean adolecen de imprecisiones al respecto, sino que hace falta una iniciativa que fomente y enriquezca nuestra legislación marítima y aquellas otras legislaciones que se relacionan con el Derecho Marítimo, y de esta forma poder evitar un poco más los hundimientos y desastres.

## BIBLIOGRAFÍA:

- 1.- AZCARRAGA Y BUSTAMANTE JOSÉ LUIS DE. *"Derecho Internacional Marítimo"*. s/c. Madrid España. Junio de 1970. Págs. 62.
- 2.- BERLINGIERI FRANCESCO. *"Derecho Marítimo"*. Editorial Buenos Aires. Abeledo- Perrot. Sociedad Anónima. Buenos Aires.1982. Págs.14.
- 3.- BRUNETTI ANTONIO. *"Derecho Marítimo Privado"*. Traducción de R. Gray de Montella Bosch. Casa Editorial Barcelona. Barcelona. 1951, tomo III. primera parte. Págs. 60.
- 4.- CERVANTES AHUMADA RAUL. *"Derecho Marítimo"*. Segunda edición 1984. Editorial Herrero Sociedad Anónima. Distrito Federal. México1989. Págs. 205.
- 5.- CHORLEY, LORD Y O.C. GILES. Traducción de la Cuarta Edición Inglesa y notas de Derecho Español. SÁNCHEZ CALERO FERNANDO. *"Derecho Marítimo"*. Cuarta Edición por Sir Isacc Pitman y Sons. Ltd. De Londres 1959. Casa Editorial Barcelona: Bosch. Barcelona 1962. Págs. 47.
- 6.- DELICH PEDRO. *"Derecho de la Navegación Marítima, Aeronáutica y Espacial"*, s/c. Córdova ( Argentina), 1994. Págs. 37.
- 7.- DOMÍNGUEZ VARGAS SERGIO, *"Teoría Económica"*. *Décimo Quinta Edición*. Editorial Porrúa Sociedad Anónima. México. 1992. Págs. 2.
- 8.- DUCHÉ JEAN. Traducción de CAPOZ MIGUEL. *"Las grandes rutas del Comercio"*. Biblioteca de Divulgación. *International Library*. Editorial Noger Sociedad Anónima. Barcelona Madrid. 1970. Págs. 4.

- 9.- E. P. WHEELER. *"International Conference on Safety of Line at Sea"*, A. J. I. L. Vol. 8. 1914. Págs. 10.
- 10.- TORIBIO ESQUIVEL OBREGÓN, *"Apuntes para la Historia del Derecho en México"*. Editorial Polis. México. Distrito Federal. Tomo I. *Los Orígenes*. 1937. Págs. 3.
- 11.- FLORIS MARGADANT GUILLERMO, *"Panorama de la Historia Universal del Derecho"*. Séptima Edición. Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa Sociedad Anónima. Librero Editor. México. Distrito Federal. 2000. Págs. 8.
- 12.- FLORIS MARGADANT GUILLERMO, *"La Segunda Vida del Derecho Romano"*. Grupo Editorial Miguel Ángel Porrúa Sociedad Anónima. Librero Editor. México. Distrito Federal. 1986. Págs. 2.
- 13.- FERNÁNDEZ SHAW FÉLIX. *"Organización Internacional de las Telecomunicaciones y de la Radiodifusión"*. Editorial Tecnos Sociedad Anónima. Colección de Ciencias Sociales. Serie de Relaciones Internacionales. Madrid. 1978. Págs. 2.
- 14.- GILMORE AND BLACK. *"The Law and Admiralty"*. Foundation Press. Brooklyn. 1957. Págs. 33.
- 15.- GONZÁLEZ LEBRERO RODOLFO A. *"Manual del Derecho de la Navegación"*. Tercera edición. Editorial Depalma Sociedad Anónima. Buenos Aires. 1979. Págs. 20.
- 16.- GARIBI UNDA BARRENA JOSÉ MARÍA. *"Derecho Marítimo Práctico"*, s/e, Oficina Central Marítima Consultiva. Madrid España. 1958. Págs. 60.

- 17.- GARCÍA ROBLES ALFONSO. *"México y el Régimen del Mar"*. Editorial México: Secretaría de Relaciones Exteriores" Consultoría Jurídica. Editora y litografía Regina de los Ángeles. Distrito Federal. 1974. Págs. 39.
- 18.- GONZÁLEZ DÍAZ LOMBARDO FRANCISCO JAVIER, *"Compendio de Historia del Derecho y del Estado"*. Segunda Edición. Editorial Limusa. Sociedad Anónima. México. 1984. Págs. 2.
- 19.- HALLIVIS PELAYO, MANUEL LUCIANO. *"El salvamento no contractual de bienes en el Derecho Marítimo"*, Anuario del Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana. Editorial Departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana. Distrito Federal. México1981. Tomo 1, número 13, Págs. 21.
- 20.- HERNÁNDEZ YZAL SANTIAGO. *"Derecho Marítimo"*. Editorial Barcelona Cadi. Barcelona. 1968.1999. Págs. 1.
- 21.- LE CLERE JULIEN. *"L' Assistance Aux. Návires et le Sauvetage des Epaves"*. Paris. 1954. Págs. 1.
- 22.- MAUDE AND POLLOCK, *"Shipping"*. Caso *"The Clarita and the Clara"*, 23 Wall 17. USSC, 1874. Págs. 1.
- 23.- MENDEZ MIGUEL ANGUEL. *"Antiguo y Nuevo Derecho del Mar"* Editorial: MA Méndez B.A. México. Distrito Federal. 1984. Págs. 10.
- 24.- MEZZERA ÁLVAREZ RODOLFO. *"Curso de Derecho Marítimo."* Editorial Organización Medina. Montevideo. 1954. Págs. 6.
- 25.- MANTILLA ALEGRE RAFAEL. *"Internacionalidad del Derecho Marítimo y Jurisdicción Internacional"*. Editorial Universidad de Deusto Bilbao. Bilbao.1999. Pág.

1.

- 26.- MAUREEN WILLIAMS SILVIA. *"Telecomunicaciones por Satélite"*. Editorial Abeledo Perrot. Sociedad Anónima. Buenos Aires, 1981. Pág. 2.
- 27.- MANTILLA MOLINA ROBERTO L, *"Derecho Mercantil"*. Vigésima Novena Edición. Editorial Porrúa Sociedad Anónima. México. Distrito. Federal 1999. Págs. 2.
- 28.- OLVERA DE LUNA, OMAR. *"Manual de Derecho Marítimo"*. Editorial Imprenta Aldina, Rosell y Sordo Noriega Sociedad de Responsabilidad Limitada. México Distrito Federal. 1981. Págs. 29.
- 29.- PEÑA MARGARITA. *"Alfonso el Sabio"*. Tercera Edición. Antología. Editorial Porrúa. Sociedad Anónima. México Distrito Federal. 1982. Estudio Preliminar. Págs. 1.
- 30.- PETTI EUGÈNE. *"Tratado Elemental de Derecho Romano"*. Segunda Edición. Editorial Porrúa Sociedad Anónima. México 1992. Págs. 1.
- 31.- RIPERT GEORGES, tr. G. SAN MARTIN PEDRO. *"Compendio de Derecho Marítimo"*. Tipográfica Editora Argentina. Buenos Aires. 1954. Págs. 5.
- 32.- REIFF HENRY. *"The United States and the Treaty Law of the sea"*. University of Minesota Press. Minneapolis. 1959. Págs. 1.
- 33.- STADTMULLER GEORGE, tr, del Alemán por JARDÓN SANTA EULALIA FRANCISCO F. *"Historia del Derecho Internacional Público"*, Parte 1, Editorial Aguilar. Sociedad Anónima de Ediciones. Madrid 1961. Págs. 14.
- 34.- SOBARZO ALEJANDRO. *"Régimen Jurídico de Alta Mar"*. Segunda Edición. Editorial Porrúa Sociedad Anónima. Distrito Federal. México. 1985. Págs. 16.

- 35.- SOLIS GUILLEN EDUARDO. "*Derecho Oceánico*". Editorial Porrúa Sociedad Anónima. Distrito Federal. México. 1987. Págs. 149.
- 36.- SCOVAZZI, TULLIO. "*Elementos de Derecho Internacional del Mar*". Editorial Tecnos ESP. Madrid España. 1996. Págs. 15.
- 37.- SIERRA O' REILLY, JUSTO. "*Lecciones de Derecho Marítimo Internacional*". Segunda Edición. Talls. Editorial Gráficos de la Nación. Distrito Federal. México. 1977, Págs. 122.
- 38.- VIGIER TORRES AGUSTÍN. "*Derecho Marítimo*". Tercera edición. Subsecretaría de Marina Mercante. Madrid. 1977. Págs. 1.

#### REVISTAS.

- 1.- HUGES CHARLES E. "*Recent Questions and Negotiations*." American Journal of International Law. Vol. 18., num. 2. 1924. Págs. 1.
- 2.- H. HUGHES ROBERT. "*Handbook of Admiralty Law*". Minn. West Publishing, St. Paul, 1901. Págs. 1.
- 3.- "*Salvage Law, American and English Decisions*." The Law Journal. Vol. CX. Londres. 1924. Págs. 1.

**LEGISLACIÓN CONSULTADA.**

- 1.- LEY DE NAVEGACIÓN. Ediciones Delma Sociedad Anónima. México. 2001. Págs. 3.
- 2.- REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Ediciones Delma Sociedad Anónima de Capital Variable. México. 2001. Págs 2.
- 3.- CÓDIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. LEY DE NAVEGACIÓN. Título Sexto. Capítulo Tercero. Editorial Porrúa. Sociedad Anónima. México. 2000 Págs. 2.
- 4.- CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL Editorial Porrúa Sociedad Anónima. México 2000. Págs. 2.
- 5.- LEYES Y CÓDIGOS DE MÉXICO. CÓDIGO PENAL FEDERAL. Colección Porrúa. Segunda Edición. Editorial Porrúa. Sociedad Anónima. México 2001 Págs. 4.
- 6.- CÓDIGO DE COMERCIO DE MÉXICO. Editorial Imprenta de José Mariano Lara. México. 1854. Págs.3.
- 7.- ANUARIO DE LEGISLACIÓN Y JURISPRUDENCIA. Sección de Legislación. Suplemento. CÓDIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Editorial Imprenta del Sagrado Corazón de Jesús. México. 1889. Págs. 2.
- 8.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS). Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 9 de mayo de 1977.

9.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA. Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 24 de octubre de 1970.

10.- CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (COLREG). Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 26 de mayo de 1976.

11.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES. Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 20 de agosto de 1979.

12.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR. Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 13 de abril de 1982.

13.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMO (SAR). Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 20 de junio de 1986.

14.- CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR, EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS (INTERVENTION/69). Publicado por el "ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS". Diario Oficial de la Federación de fecha 25 de mayo de 1976.

15.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR, POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS (DUMPING/72 o LDC/72). Publicado por el "*ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*". Diario Oficial de la Federación de fecha 16 de julio de 1975.

16.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES (MARPOL 73/98). Publicado por el "*ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*". *SECRETARIA DE GOBERNACIÓN*. Diario Oficial de la Federación de fecha 7 y 8 de julio de 1972.

17.- CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL (FAL/65). Publicado por el "*ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*". Diario Oficial de la Federación de fecha 5 de septiembre de 1983.

18.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES (TONNAGE/69). Publicado por el "*ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*". Diario Oficial de la Federación de fecha 6 de octubre de 1972.

19.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO (SALVAGE/89). Publicado por el "*ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS*". *SECRETARIA DE GOBERNACIÓN*. Diario Oficial de la Federación de fecha 6 de marzo de 1972.

## PÁGINAS EN INTERNET

1.- PÁGINA EN INTERNET en Idioma Ingles: <http://www.imo.org/index.htm>,  
<http://www.imo.org/HOME.html>.

2.- PÁGINA EN INTERNET en Idioma Inglés: <http://www.titanic.com>.

## GLOSARIO.

- (AIS) Sistema Automático de Identificación del Buque. (Por sus siglas en Inglés Automatic Identification Systems).
- (APRA) Ayuda de Punteo Radar Automática.
- (CIG) Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel.
- (CIQ) Código internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten productos Químicos Peligrosos a Granel.
- (COLREG) Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes. (Por sus siglas en Inglés Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea).
- (CSM) Comité de Seguridad Marítima (de la OMI).
- (COMSAR) El Subcomité de Radiocomunicaciones y de Búsqueda y Salvamento
- (DECCA) Sistema de Radionavegación Hiperbólica de Ondas Kilométricas basado en Transmisiones continuas de Ondas relacionadas armónicamente.
- (DSC) Llamada Selectiva Digital.
- (DST) Dispositivo de Separación del Tráfico.
- (ECS) Sistema de Cartas Electrónicas.
- (FSS) Código Internacional para Sistemas de Seguridad de Incendio.
- (FTP) Código Internacional para la Aplicación de Procedimientos de Prueba de Incendio.
- (FNCM) Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.
- (GPS) Sistema mundial de determinación de la situación, administrado por el Gobierno de los Estados Unidos.
- (IGS) Código Internacional de Gestión de la Seguridad.
- (IDS) Código Internacional de Dispositivos de Salvamento. (Por sus siglas en Inglés International Association of Classification Societies).
- (IACS) Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.
- (INF) Código Internacional para la Carga Segura de Combustible Nuclear Irradiado,

Envasado, y de Plutonio, también respecto a Derroches Radioactivos. (Por sus siglas en Inglés International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships).

**(IMOSAR)** Manual OMI de búsqueda y salvamento

**(IMO)** Organización Marítima Internacional. (Por sus siglas en Inglés International Maritime Organization).

**(INMARSAT)** Sistema Internacional Marítimo de Satélites integrado por los Bloques Occidental y Soviético. (Por sus siglas en Inglés Convention on the International Maritime Satellite Organization).

**(LORAN-C)** Sistema de radionavegación hiperbólica de ondas kilométricas basado en mediciones de las diferencias de tiempo de llegada de las señales mediante técnicas de comparación de impulsos y fases.

**(MERSAR)** Manual de Búsqueda y Salvamento para Buques Mercantes.

**(NGV)** El Código de Naves de Gran Velocidad.

**(NAV)** Subcomité de Seguridad de la Navegación (de la OMI).

**(OACI)** Organización de Aviación Civil Internacional.

**(OHI)** Organización Hidrográfica Internacional.

**(OMEGA)** Sistema de radionavegación hiperbólica de ondas miriamétricas basado en técnicas de comparación de fase

**(RLS)** Radiobalizas de Localización de Siniestro.

**(RESAR)** Respondedores de Búsqueda y Salvamento.

**(SNB)** Sistema de Notificación para Buques.

**(STCW)** Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

**(SOLAS)** Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. (Por sus siglas en Inglés International Convention for the safety of life at Sea).

**(SMSSM)** Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos.

**(SMNS)** Sistema Mundial de Navegación por Satélite.

**(SIVCE)** Sistema de información y visualización de cartas electrónicas

**(SIA)** Sistema de Identificación Automática de Abordo

**(SAR)** Convenio Internacional sobre la Búsqueda y Rescate Marítima. (Por sus siglas en inglés International Convention on Maritime Search and Rescue).

**(STM)** Servicio de Tráfico Marítimo.

**(SMRAN)** Servicio Mundial de Radio Avisos Náuticos.

**(SMRN)** Sistema Mundial de Radionavegación.

**(UIT)** Unión Internacional de Telecomunicaciones.

**(VDRS)** Grabadoras de datos para travesía.