



# UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO  
SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL

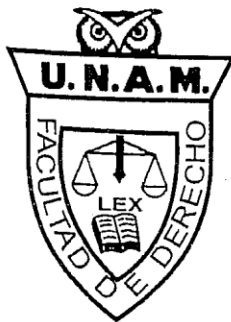
“LOS TRATADOS INTERNACIONALES  
EN LA LEY DE NAVEGACIÓN  
Y COMERCIO MARÍTIMOS”

## TESIS

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO

PRESENTA:

MERCEDES LADO OLIVARES



ASESORA: MTRA. ELISA SCHIAVO

MÉXICO, D. F.





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.



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AVENIDA DE  
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO  
Seminario de Derecho Internacional

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIÉRREZ

DIRECTOR GENERAL DE LA  
ADMINISTRACIÓN ESCOLAR  
PRESENTE

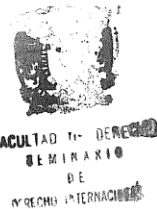
La alumna **MERCEDES LADO OLIVARES** con número de cuenta **099579470** inscrita en el Seminario de Derecho Internacional bajo mi dirección, elaboró su tesis profesional titulada "**LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**" dirigida por la MTRA. **ELISA SCHIAVO** de su revisión por quien suscribe, fue aprobado por cumplir con los requisitos reglamentarios, en la inteligencia de que el contenido y las ideas expuestas, en la investigación, así como su defensa en el examen oral, son de la absoluta responsabilidad de su autor, esto con fundamento en el artículo 21 del Reglamento General de Exámenes y la fracción II del artículo 2º de la Ley Orgánica de la Universidad Nacional Autónoma de México.

De acuerdo con lo anterior y con fundamento en los artículos 18,19, 20 y 28 del vigente Reglamento General de Exámenes Profesionales, solicito de usted ordene la realización de los trámites tendientes a la celebración del examen profesional de la alumna mencionada.

La interesada deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) de aquel en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caduca la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente, sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen, haya sido impedida por causa grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad.

ATENTAMENTE  
"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"  
Cd. Universitaria, a 20 de junio de 2007

DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA,  
DIRECTORA DEL SEMINARIO



MEMYM/plr.





UNIVERSIDAD NACIONAL  
AV. PUEBLA DE  
MÉXICO

**DRA. MARÍA ELENA MANSILLA Y MEJÍA  
DIRECTORA DEL SEMINARIO DE DERECHO INTERNACIONAL  
FACULTAD DE DERECHO  
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**P R E S E N T E**

Estimada Doctora,

Me permito distraer su fina atención para someter a su calificada revisión el trabajo de investigación anexo que, para obtener el título de Licenciado en Derecho, ha elaborado la alumna MERCEDES LADO OLIVARES, bajo la dirección de la suscrita, denominado: "*Los tratados internacionales en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*".

Considero que el mencionado trabajo reúne satisfactoriamente los requisitos impuestos por la legislación universitaria y, de ser procedente, pido respetuosamente su autorización para impresión y posterior sometimiento al sínodo de examen profesional correspondiente.

Sin otro particular y en espera de sus instrucciones, reitero a Usted las seguridades de mi atenta consideración.

**A T E N T A M E N T E**

**"POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPÍRITU"**  
Ciudad Universitaria, a 11 de junio de 2007

**MTRA. ELISA SCHIAVO**

## **DEDICATORIA**

A:

Dios, por permitirme ser y estar;

Mis padres, hermanos y familia, por apoyarme en todos mis sueños y proyectos;

Mis amigos, por acompañarme, escucharme y ser cómplices de mis locuras;

Mis maestros, y especialmente a mi Asesora de Tesis, por guiarme y orientarme.

**GRACIAS**

# INDICE

## LOS TRATADOS INTERNACIONALES EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y

### COMERCIO MARÍTIMOS

Introducción.....	1
Capitulo I: Organismos Internacionales Marítimos	
1.1 Organización Marítima Internacional .....	4
1.2 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, División Marítima.....	7
1.3 Otras Organizaciones Internacionales consultivas para la elaboración de Normas.....	21
1.3.1 Comité Marítimo Internacional.....	26
1.3.2 Cámara Internacional de Comercio.....	27
1.3.3 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.....	29
1.3.4 Grupo Consultivo Naviero.....	30
1.3.5 Cámara internacional del Transporte marítimo.....	31
1.3.6 Federación Internacional del Transporte marítimo.....	32
1.3.7 Consejo Marítimo Internacional del Báltico.....	32
1.3.8 Asociación Internacional de Armadores de Buques tanque Independientes.....	33
1.3.9 Asociación Internacional de Armadores de carga Seca.....	33
1.3.10 Federación Internacional de Re Expedidores de Flete.....	33
1.3.11 Federación Internacional de Armadores de Tanques para la Contaminación y el Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras.....	34
1.3.12 Federación Internacional de Trabajadores del Transporte.....	37
1.3.13 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación.....	39
1.4 Poderes específicos de los Organismos Marítimos Internacionales.....	41
Capitulo II: Normativa Internacional en materia de Navegación y Comercio Marítimo	
2.1 Fuentes del Derecho Internacional Publico.....	44
2.2 Reglas de York y Amberes (1860).....	49
2.3 Convenios Internacionales derivados de la Organización Marítima Internacional firmados por México	
2.3.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1914).....	54
2.3.2 Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento de Embarque (1924).....	65
2.3.3 Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional (1965).....	79

2.3.4	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y su Protocolo (1966)..	80
2.3.5	Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos (1969).....	83
2.3.6	Convenio Internacional relativo a la intervención en Alta Mar en casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos (1969).....	89
2.3.7	Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969).....	92
2.3.8	Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (1971) .....	94
2.3.9	Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje (1972).....	98
2.3.10	Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (1972)	101
2.3.11	Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques (1973).....	103
2.3.12	Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida por Reclamaciones de Derecho Marítimo (1976).....	108
2.3.13	Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (1978).....	110
2.3.14	Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (1979).....	115
2.3.15	Convenio Internacional para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación (1988).....	119
2.3.16	Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (1989).....	121
2.3.17	Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990).....	123
 Capitulo III: Evolución de la Legislación Nacional en Materia Marítima		
3.1	Ley de Vías Generales de Comunicación (1940).....	134
3.2	Ley de Navegación y Comercio Marítimo (1963).....	135
3.3	Ley de Navegación (1994).....	137
 Capitulo IV: Contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos		
4.1	Antecedentes.....	141
4.2	Objetivo.....	144
4.3	Modificaciones realizadas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	146
4.4	Estructura.....	155
4.5	Tratados mencionados en la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	160
4.6	Limitaciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.....	167
Conclusiones.....		170
Bibliografía.....		173



## INTRODUCCIÓN

El propósito de este trabajo es analizar cuáles son los Tratados Internacionales nominados en la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y determinar cuáles son los Tratados Internacionales que no se mencionan en dicha Ley, pero que México está obligado a cumplir, debido a los compromisos internacionales a los que se ha obligado con la firma de diversos Convenios.

En el primer capítulo trataremos los Organismos Internacionales que intervienen en la formación del Derecho Marítimo Internacional; en el segundo capítulo abordaremos los Tratados Internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional; en el tercero hablaremos de los antecedentes de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, importante para ubicarnos en el tema que vamos a desarrollar. En el capítulo cuarto se abordará el contenido de la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y se realizará una crítica a la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos; por último, proporcionaremos análisis relevantes para la efectividad en la aplicación del conjunto normativo nacional.

El problema que se nos presenta al no conocer por nombre, y si no a fondo, por lo menos el objetivo y los alcances de cada tratado, provoca que muchas veces se actúe en contra del Derecho Internacional, y es de todos sabido que la ignorancia de la ley a nadie aprovecha, pero sí perjudica.

Debido a la Globalización generada por el avance de las comunicaciones, el desarrollo de la tecnología y las últimas novedades en transporte, nos resulta difícil creer que la gran mayoría de los licenciados en Derecho no se encuentren actualizados o tengan un total desconocimiento de los Tratados Internacionales a los que se encuentra obligado México, derivados de los compromisos adquiridos en materia de navegación y comercio marítimos.

En la administración anterior, se le dió un gran impulso al sector marítimo y la tendencia parece indicar que así se seguirá, debido a que el mar es un medio idóneo para transportar grandes cantidades de productos, y por esto se vuelve indispensable legislar nacional e internacionalmente respecto al mar.

Es por ello que consideramos importante este trabajo de investigación, ya que en los libros de texto actuales no existe una relación y concentración de los Tratados Internacionales a los que está obligado México, así como una explicación, aunque sea breve, de sus objetivos y sus alcances.

Resulta casi imposible conocer todos los Tratados Internacionales a los que se ha obligado México, al ser tantos y de diferentes materias; la mayoría de la bibliografía de apoyo sólo enuncia los Tratados firmados con más antigüedad, dejando al estudioso del Derecho o a la persona interesada en una materia específica, su estudio y análisis por separado. Por estas razones, consideramos de gran beneficio abordar estos temas, ya que no sólo nos beneficiarán para

obtener un grado académico, sino que podrían beneficiar a todos los licenciados en Derecho y a los especializados en el ramo marítimo.

Por ser el Derecho Marítimo un tema poco conocido, este trabajo de investigación tratará de ser lo más específico, y el uso de lenguaje técnico será abordado de la forma más clara posible.

Las hipótesis que se intentarán comprobar parten de la consideración del grado de efectividad de la legislación nacional vigente; en este sentido se evaluará la claridad y certeza jurídica de la normativa con tenida en la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”.

Por lo anterior, los objetivos del presente trabajo se sustanciarán en el análisis de los tratados en materia y de cómo han sido implementados en la legislación mencionada.

Los métodos a utilizar serán los siguientes: en primer lugar el método histórico, con el fin de conocer los antecedentes de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como el texto actual; en segundo término el método deductivo, para apoyar nuestros planteamientos mediante la consulta de los estudios doctrinales existentes en el tema y los documentos vigentes.

# CAPÍTULO I

## ORGANISMOS INTERNACIONALES MARÍTIMOS

Por lo general, todas las actividades marítimas y de transporte están sujetas a las leyes y costumbres vigentes en los países en donde se hayan abanderado<sup>1</sup> los buques; pero en estos días podemos ver excepciones a la regla citada, en los casos en que la soberanía de la nación de la bandera es cedida parcialmente a las autoridades de los puertos de escala, tal como se ejemplifica con la aplicación del principio del "Control del Estado Rector del Puerto". Lo anterior es evidencia de que los convenios internacionales pueden sustituir a las legislaciones nacionales. Sin embargo, están limitados a la absoluta necesidad de mejorar la seguridad de los buques y la conservación del entorno marino.

Después de la Segunda Guerra Mundial, cada nación marítima promulgó varias legislaciones nacionales. Con la idea de vitalizar sus flotas, los países de independencia reciente incursionaron en la industria del transporte marítimo, participando en el mercado mundial. Esto ocasionó que se presentaran conflictos en la política naviera entre las naciones tradicionales del transporte y los Estados emergentes, o entre el transporte libre y las naciones que no estaban de acuerdo con el proteccionismo. Éste fue el campo de acción de la Comisión de las

---

<sup>1</sup> Abanderar: es la acción de inscribir un buque extranjero en la matrícula nacional, aceptando todas las obligaciones y gozando de todos los beneficios de los buques nacionales; por lo anterior, se le otorgan documentos que acreditan su bandera; Cfr. COMISIÓN DE MARINA, Términos Marítimos más usuales, S.N.E., México, Talleres Gráficos de la Cámara de Diputados, 2003, Tomo II, p.29.

Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), cuyas actividades llegaron a su ápice en la década de los Setenta.

Un ejemplo para la solución de estos conflictos se encuentra contenido en las disposiciones del “Código de las Conferencias de Línea”, que introdujo medidas dirigidas a compaginar la política comercial del bloque occidental con la adoptada por los Estados Unidos. La mayoría de tales medidas protectoras, han sido eliminadas en épocas recientes bajo la teoría de la libre competencia, al abrirse los mercados a nivel mundial, aunque aún permanecen algunos vestigios, que deben ser revisados continuamente por parte de la Organización Mundial de Comercio (WTO por sus siglas en inglés) en un esfuerzo por eliminarlos.

Además de las divergencias políticas, el estudio y la solución de los asuntos técnicos respecto a la seguridad de los buques y conservación del entorno, constantemente se han desarrollado y han progresado en una escala global bajo la égida de la Organización Marítima Consultiva (OCMI), organismo que surgió después de la Segunda Guerra Mundial y cuya sucesora fue la Organización Marítima Internacional (OMI), en 1982. Si enlistamos varios convenios internacionales y códigos establecidos por esta Organización, veremos la gran contribución de estas dos organizaciones líderes para mejorar la reglamentación en diversas áreas técnicas, relacionadas con la navegación y el comercio marítimos.

Las leyes marítimas son definidas por el estado de abanderamiento, y actualmente son estandarizadas y unificadas por varias organizaciones internacionales. Ejemplos típicos de estandarización y unificación de las leyes internacionales comerciales y técnicas se encuentran en el “Convenio de Bruselas de 1924”, conocido como "Las Reglas de la Haya", y el “Convenio sobre la Seguridad y la Vida Humana en el Mar” de 1929 (SOLAS). La tendencia se ha acelerado durante el siglo pasado y así continuará en el futuro, bajo la defensa y liderazgo de varias organizaciones y convenios internacionales. Estos convenios son la fuente principal del derecho marítimo internacional, aunque los métodos de implementación varían según la normativa nacional considerada. Por ejemplo, en Japón, las convenciones internacionales que el gobierno firma y ratifica son incorporadas en la legislación nacional y tituladas de forma similar al convenio. En México, un convenio tiene la misma jerarquía normativa de la ley, de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 133 de la Constitución Política.

A continuación presentaremos las principales organizaciones que están consideradas como autoridades facultadas para "legislar" a nivel internacional. Sin embargo, es importante mencionar que estas organizaciones no solamente se encargan de la producción normativa propiamente dicha, sino son llamadas también a analizar el conjunto de las reglas oficiales, de las prácticas o costumbres privadas, que conforman las fuentes del derecho en esta materia, para fines de ordenación y coordinación .

## **1.1 ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL**

La preocupación por lograr un ordenamiento del transporte marítimo internacional fue una de las circunstancias socio-políticas que dieron origen a la Organización Marítima Internacional. En la Conferencia de Washington (1889) se formularon regulaciones concretas sobre señalamiento de buques, puertos, equipos de salvamento y condiciones de navegabilidad. Se logró recopilar las legislaciones marítimas nacionales con intención de unificarlas y darles una proyección internacional y se propuso la creación de un Órgano Marítimo Internacional permanente. En 1912, el hundimiento del Titanic originó la “Convención Internacional de la Vida Humana en el Mar” (1914). En 1929, se realizó la “Segunda Convención Internacional de la Vida Humana en el Mar”. Las circunstancias de guerra dificultaron su entrada en vigor. En 1948, se adoptó el “Convenio Internacional para Salvaguardar la Vida Humana en el Mar”. Hasta este momento, las convenciones tuvieron lugar a instancias de países desarrollados u organismos privados, por lo que se sintió la necesidad de la creación de un organismo permanente.

El 26 de junio de 1945 se creó la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que el 6 de marzo de 1948, mediante una Conferencia Marítima de las Naciones Unidas, adoptó un convenio por el que se constituyó el primer organismo internacional dedicado exclusivamente a asuntos del mar: la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI). Mediante reformas del 22 de

mayo de 1982, el organismo adoptó su nombre actual de Organización Marítima Internacional (OMI).<sup>2</sup>

### ➤ **Naturaleza Jurídica**

Es un organismo especializado de las Naciones Unidas.<sup>3</sup> Creada mediante convenio en 1948, la Organización se constituyó diez años después, en 1958. Es un organismo vinculado a las Naciones Unidas pero no subordinado<sup>4</sup>, es decir forma parte del sistema de Naciones Unidas. Tiene personalidad jurídica y patrimonio propios; su presupuesto se compone por aportaciones de los Estados miembros, y la cantidad a contribuir depende del tonelaje de su marina mercante. Esta Organización no es una autoridad en el sentido jurídico de la palabra, no tiene autoridad para adoptar por sí misma resoluciones, recomendaciones o enmiendas; proporciona los medios para una Conferencia, pero es la Asamblea de Miembros quien determina si la Convención es adoptada o no. Las convenciones adoptadas en el seno de esta Organización son vinculantes y obligatorias entre los miembros que las hayan aceptado y ratificado. Su aplicación, vigilancia y control corresponden al Estado Miembro y no a la Organización, quien carece de facultades coercitivas o sancionadoras.

---

<sup>2</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Japan International Cooperation Agency, México, 1999, p. 26.

<sup>3</sup> “*Carta de las Naciones Unidas*”, Artículos 57 y 63, San Francisco, Estados Unidos, 26 de junio de 1945, en SZÉKELY, Alberto, Instrumentos Fundamentales del Derecho Internacional Público, Tomo I, Primera Edición, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1989. p.16-47.

<sup>4</sup> “*Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*”, Ginebra, Suiza, 6 de marzo de 1948, D.O.F. 9 de marzo de 1958, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000, pp. 5-15.



➤ Las Funciones de la Organización Marítima Internacional son las siguientes:

✓ Fomentar la adopción de normas (tratados) para mejorar la seguridad del transporte marítimo internacional y prevenir la contaminación del mar por los buques;

✓ Se ocupa además de asuntos de carácter jurídico relacionados con el inciso anterior, entre ellos la responsabilidad civil, la indemnización por contaminación, y la facilitación del tráfico marítimo internacional;

✓ Mantener actualizada la legislación, de acuerdo a los adelantos técnicos, y lograr su ratificación por el mayor número de países. Se hace hincapié en el desarrollo de los recursos humanos mediante la formación marítima;

✓ Fomentar y proporcionar cooperación técnica;

✓ Incentivar la efectiva aplicación de los tratados<sup>5</sup>.

### ➤ **Estructura**

La Organización Marítima Internacional está integrada por una Asamblea, un Consejo y cinco Comités: existen también nueve Subcomités que prestan auxilio técnico principalmente a los Comités de Seguridad y al Comité de Protección del Medio Marino, a saber:

---

<sup>5</sup> “*Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional*”, Artículo 1º, Op. Cit., p.5.

- ✓ Subcomité de Implantación por el Estado Rector del Puerto;
- ✓ Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros;
- ✓ Subcomité de Protección contra Incendios;
- ✓ Subcomité de Proyecto y Equipo de Buque;
- ✓ Subcomité de Seguridad de la Navegación;
- ✓ Subcomité de Radiocomunicaciones;
- ✓ Subcomité de Normas de Formación y Guardia;
- ✓ Subcomité de Gráneles, Líquidos y Gases;
- ✓ Subcomité de Transporte de Mercancías Peligrosas, Cargas Sólidas y Contenedores.

**La Asamblea** es el Órgano principal, integrado por todos los Estados Miembros. Se reúne una vez cada dos años, o extraordinariamente previa convocatoria (por lo menos 60 días antes). Es responsable de nombrar a los miembros del Consejo, aprobar el presupuesto de la Organización, aprobar el programa de trabajo y emitir recomendaciones a los Gobiernos sobre contaminación y seguridad marítima<sup>6</sup>.

**El Consejo** es elegido por la Asamblea por un periodo de dos años. Es el órgano ejecutivo de la Organización. Desempeña las funciones de la Asamblea (excepto la de emitir recomendaciones) en el lapso que media en el periodo de

---

<sup>6</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 27.

sesiones de la Asamblea. Sesiona todas las veces necesarias, previa convocatoria de por lo menos un mes.

Sus funciones particulares consisten en:

- ✓ Coordinar las actividades de los Órganos de la Organización;
- ✓ Examinar los programas de trabajo de la Organización Marítima Internacional y su proyecto de presupuesto y someterlos a consideración de la Asamblea;
- ✓ Remitir a la Asamblea los informes y propuestas recibidos por los Subcomités, así como transmitirlos a los Estados Miembros;
- ✓ Nombrar al Secretario General de la Organización, sujeto a aprobación de la Asamblea;
- ✓ Suscribir acuerdos con otros organismos internacionales, sujetos a ratificación de la Asamblea.

El Consejo se integra por:

- Diez miembros que representen el mayor interés en la prestación de servicios marítimos internacionales, los cuales son: China, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Panamá, República de Corea, la Federación Rusa, Inglaterra y Estados Unidos;
- Diez cuyos intereses en el comercio marítimo internacional sean también los mayores, a saber: Argentina, Bangladesh, Brasil, Canadá, Francia, Alemania, India, Holanda, España, Suiza;

- Los últimos veinte serán los Estados no comprendidos en los anteriores puntos, que tengan interés en el transporte marítimo y en la navegación; esta selección es realizada por el Consejo saliente y su elección debe ser representativa de las regiones geográficas del planeta; actualmente se encuentran países como Algeria, Australia, Bahamas, Bélgica, Chile, Chipre, Dinamarca, Egipto, Indonesia, Kenia, Malasia, Malta, México, Filipinas, Portugal, Arabia Saudita, Tailandia y Turquía<sup>7</sup>.

**El Comité de Seguridad Marítima** es el Órgano Técnico más importante. Está integrado por todos los Estados miembros y sus funciones comprenden todas las cuestiones de competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación del punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de la navegación (cuadernos de bitácora), investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y todo tipo de cuestiones que afecte a la seguridad marítima. Además examina y remite recomendaciones y directrices para su posible adopción en la Asamblea. Generalmente sesiona por lo menos una vez al año y extraordinariamente cuantas veces sea necesario, previa convocatoria. Todos los comités están presididos por

---

<sup>7</sup> Todos ellos son Miembros del Consejo 2006 a 2007; Véase ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Estructura 2006-2007”, en <http://www.imo.org>

un presidente y un vicepresidente, a los que se suma la presencia del Secretario General.

**El Comité Jurídico** integrado por todos los Estados Miembros, se ocupa de las cuestiones jurídicas relacionadas con la responsabilidad civil e indemnización de daños por contaminación del medio marino. Sesiona por lo menos una vez al año.

**El Comité de Protección del Medio Marino** está integrado por todos los Estados Miembros. Facultado para examinar lo relativo a la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por buques, sesiona por lo menos una vez al año.

**El Comité de Cooperación Técnica**, integrado por todos los Estados Miembros de la Organización, se encarga de examinar toda cuestión relativa a la ejecución de los proyectos de cooperación técnica en los que la Organización Marítima Internacional es organismo ejecutor o coordinador. Sesiona por lo menos una vez al año. Tiene a su cargo desarrollar un programa de asistencia para los Estados que deseen alcanzar los niveles normativos establecidos por los Convenios de esta Organización. Cuenta con un equipo de consultores y asesores que participan en proyectos de capacitación.

La mayoría de esos proyectos están relacionados con la Formación Marítima. Para dar consecución a esos proyectos, se han establecido dos escuelas: la

Universidad Marítima Mundial, con sede en Malmo (Suecia), que proporciona formación avanzada (maestrías en ciencias y doctorados) a profesionales con experiencia previa en el ramo marítimo (principalmente en áreas de administración naviera y portuaria); y el Instituto de Derecho Marítimo Internacional (IMLI), con sede en Malta; la maestría que imparte está dirigida únicamente a licenciados en derecho con experiencia previa en el ramo. Su propósito es formar profesionales del derecho en las áreas de *Shipping Law* (Derecho Marítimo Comercial o Privado) y *Law of the Sea* (Derecho del Mar), principalmente. También imparte un programa doctoral.<sup>8</sup>

**El Comité de Facilitación** se integra por todos los Estados Miembros, se encarga de eliminar los trámites innecesarios y el papeleo excesivo en el ámbito del tráfico marítimo internacional. Recientemente instaurado, aún y cuando existía como auxiliar del Consejo desde 1972, sesiona por lo menos una vez al año.

**La Secretaría General** se integra por un Secretario General nombrado por el Consejo y ratificado por la Asamblea. El Secretario General es el funcionario de más alto rango en la Organización. Funge como tal en la Asamblea, el Consejo, Comités y Subcomités. Puede delegar su representación, contrata al personal, analiza los poderes de los delegados de los Estados miembros y elabora un proyecto de presupuesto bianual para someterlo a aprobación del Consejo. Tiene a su cargo los registros, prepara y distribuye las órdenes del día, actas e informes

---

<sup>8</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 28.

necesarios para el trabajo del resto de los órganos. Las oficinas de esta Organización se ubican en Londres, Inglaterra.

### ➤ Normas emanadas de la Organización Marítima Internacional

En primer lugar, tenemos que la Organización está facultada para la celebración de convenios; el término debe entenderse en sentido jurídico amplio, y en este caso, sinónimo de tratado internacional.<sup>9</sup>

La “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados” de 1969, en su artículo 2º, nos indica que: *“Para los efectos de la presente Convención: a) se entiende por ‘tratado’ un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular...”*<sup>10</sup>

Así mismo, en su Artículo 27 dispone lo siguiente: *“Una parte no podrá invocar las disposiciones de su derecho interno como justificación del incumplimiento de*

---

<sup>9</sup> *“Para los efectos de la presente Ley se entenderá por: Fracción I. Tratado: el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos...”* Véase *“Ley sobre Celebración de Tratados”*, Artículo 2, D.O.F. 2 de enero de 1992, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, *Guía sobre la Celebración de Tratados*, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2000, p. 19.

<sup>10</sup> *“Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”*, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, *Guía sobre la Celebración de Tratados*, Op. Cit., p. 5.

*un tratado. Esta norma se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 46*<sup>11</sup>.

Con lo anterior nos podemos dar cuenta que los tratados pueden estar contenidos en uno o mas documentos oficiales y que una vez que un país se obliga a ellos, no puede invocar que dichos tratados sean contrarios a su legislación interna, es decir que una vez que el Estado emite su voluntad de aceptar un acuerdo libremente, está obligado internacionalmente a respetarlo.

Los convenios y protocolos (o cualquiera que sea el nombre) son adoptados por los países, conforme al procedimiento de adopción establecido por la Organización y la legislación interna del país miembro; son, invariablemente, Tratados Internacionales, instrumentos jurídicos vinculantes y obligatorios.

La Organización adopta también numerosos instrumentos no convencionales, como códigos y recomendaciones, que aprueba la Asamblea o cualquiera de sus Comités. Los códigos y recomendaciones no constituyen instrumentos de observancia obligatoria (por lo que no son tratados), si bien se espera que los Estados miembros apliquen las disposiciones en ellos establecidas. Debe señalarse que muchas de estas recomendaciones pueden convertirse en verdaderos tratados, si se canalizan hacia el procedimiento detallado a continuación, para su adopción como instrumentos convencionales.

---

<sup>11</sup> “*Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, Guía sobre la Celebración de Tratados, Op. Cit., p. 10.



En la adopción de un tratado intervienen todos los órganos de la Organización Marítima Internacional: la Asamblea, el Consejo y los Comités (de Seguridad Marítima, el Comité Jurídico, el Comité de Protección del medio Marítimo, el Comité de Cooperación Técnica y el Comité de Facilitación). La propuesta de adopción de un tratado se realiza a instancia de parte, aunque en cualquiera de los Órganos de la Organización puede surgir la necesidad de elaborar un convenio o de introducir enmiendas a otro, ya que los Comités tienen una función también de investigación de las novedades del transporte marítimo y sectores conexos.

Lo normal es dirigir la propuesta a uno de los Comités por conducto de la Secretaría General, quien la remite a un Comité receptor, el cual examina la propuesta y la discute. Si sus miembros llegan a un consenso, someten la propuesta al Consejo o en su caso a la Asamblea, solicitando autorización para elaborar un proyecto de tratado. Si la Asamblea o el Consejo otorgan su autorización, el Comité proponente, auxiliado por los Subcomités Técnicos, elaboran el proyecto. La labor en los comités y subcomités corre a cargo de los países miembros, pero también de Estados no miembros y de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. El proyecto de convenio acordado se remite al Consejo y a la Asamblea, con la recomendación de que se convoque a una Conferencia para examinar el proyecto.

De considerarlo procedente, el Consejo o la Asamblea convocan a una Conferencia, invitando a Estados Miembros de la Organización Marítima Internacional o de las Naciones Unidas. Antes de que se lleve a cabo la

Conferencia, el Comité proponente distribuye el proyecto de convenio a los gobiernos y organizaciones invitadas para que proporcionen sus comentarios antes de una fecha límite (por lo general 60 días).

En la Conferencia se examinan el proyecto de convenio o enmiendas y las observaciones y se introducen los eventuales cambios para elaborar el instrumento final. A continuación, el instrumento es adoptado por la Conferencia y depositado ante el Secretario General, quien envía copia a los gobiernos. El convenio queda abierto a la firma de los Estados por un tiempo previamente establecido en el propio texto. Los Estados miembros pueden ratificar o aceptar el convenio y los no miembros adherirse a él.

Cada convenio contiene una cláusula, que establece las condiciones que se deben cumplir para la entrada en vigor. Generalmente, se trata de condiciones suspensivas; por ejemplo, en el “Convenio sobre Arqueo de Buques” de 1969, se estableció que entraría en vigor cuando lo aceptasen 25 Estados cuyas flotas mercantes sumadas representasen por lo menos el 65% del tonelaje bruto mundial. Algunos convenios contienen un periodo de gracia adicional al fijado para su entrada en vigor, con el propósito de que los Estados realicen las adecuaciones legislativas o técnicas idóneas para la implantación del tratado.

En cuanto a la presentación, discusión y aprobación de las enmiendas, se sigue un procedimiento similar al de celebración de un tratado. Sin embargo, es el propio texto del convenio el que establece el procedimiento de enmienda y las

condiciones para su entrada en vigor. En la actualidad, se conocen dos tipos de procedimiento de entrada en vigor de enmiendas: la aceptación positiva (o expresa) y la aceptación tácita. Mediante la primera, las enmiendas entran en vigor después de haber sido aceptadas (mediante el depósito de un instrumento) por una determinada proporción de los Estados contratantes (por lo general dos tercios). Por otro lado, con la aceptación tácita se establece que las enmiendas entrarán en vigor en una fecha determinada, a menos que antes de esa fecha un determinado porcentaje de países contratantes hayan formulado objeciones. El silencio se considera como aceptación. En la actualidad, éste es el procedimiento más utilizado, por haber acelerado notablemente la entrada en vigor de las enmiendas a disposiciones técnicas de un tratado.

La implementación, control y vigilancia de los convenios está a cargo de los países firmantes, que distribuyen las competencias entre sus órganos administrativos de gobierno. En México, la mayoría de los tratados en materia marítima mercante se encuentran en la esfera de atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, quien las ejerce por sí o a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y sus direcciones generales, capitanías de puerto y capitanes de embarcaciones mercantes.

Sin embargo, existen otras dependencias con competencia concurrente, como la Secretaría de Marina de la Armada de México y la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.<sup>12</sup>

Los Estados contratantes aplican los tratados a sus buques nacionales y en casos específicos, a buques extranjeros, sobre todo por lo que hace a la inspección de certificados<sup>13</sup>.

En la actualidad, la Organización Marítima Internacional ha emitido más de 40 convenios, aplicables a más del 98% de la flota mundial. Para efectos didácticos, los convenios pueden ser divididos en cuatro categorías: el primer grupo se refiere a la seguridad marítima; el segundo a la prevención de la contaminación del mar;

---

<sup>12</sup> Tales atribuciones se encuentran especificadas en la siguiente normativa: “Artículo 8.- Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes...FII. Intervenir en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima; ser la ejecutora de los mismos en el ámbito de su competencia, y ser su interprete en la esfera administrativa;...”; Véase: “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, D.O.F. 1º de junio de 2006, en Diario Oficial de la Federación, Talleres Gráficos de México, México, 2006, p.18.

“Artículo. 36.- A la Secretaría de Comunicación y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos: FXIV.- Regular, promover y organizar la marina mercante...XVI.-Regular las comunicaciones y transportes por agua; XVII.- Inspeccionar los servicios de la marina mercante; XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado, instalar el señalamiento marítimo y proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;”; Véase: “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, D.O.F. 29 de diciembre de 1976, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 15.

“Artículo 30.- A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos: FVII.- Ejercer funciones de policía marítima para mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas”; Véase: “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, Idem.

“Artículo 32 bis.- A la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales corresponde el despacho de los siguientes asuntos: FXXIV.-...autorizar, en su caso, el vertimiento de aguas residuales en el mar, en coordinación con la Secretaría de Marina, cuando provenga de fuentes móviles o plataformas fijas;...”; Véase: “Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”, Idem.

<sup>13</sup> Principalmente los certificados a que hace mención el “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, el “Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques”, el “Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional” y el “Convenio Internacional sobre Líneas de Carga” (Convenios que se analizarán en el Capítulo II del presente trabajo).

el tercero a la responsabilidad e indemnización, y el cuarto que se ocupa de otros asuntos, que no recaen en los rubros anteriores.<sup>14</sup>

## **1.2 CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, DIVISIÓN MARÍTIMA (UNCTAD)**

Esta Conferencia, conocida como UNCTAD (por sus siglas en inglés), fue establecida por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1964 para responder a la “Declaración de El Cairo”, adoptada por un grupo de países en vía de desarrollo en julio de 1962. Tiene sus oficinas principales en Ginebra, Suiza. Su propósito es promover el comercio internacional, especialmente con el fin de acelerar el desarrollo económico por parte de los países menos desarrollados, en su mayoría aquéllos que se hicieron independientes durante la década de los Cincuenta.

Estos nuevos países independientes expresaron que los institutos económicos y financieros existentes habían sido operados casi exclusivamente por países industrializados; por ejemplo el “Convenio General sobre Aranceles y Comercio”, (GATT por sus siglas en inglés, hoy en día reorganizado como la Organización Mundial de Comercio-OMC), el Fondo Monetario Internacional (FMI) o la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo (OCDE), expresaban los intereses de un diminuto grupo de países; por lo tanto, no eran organizados y operados desde el punto de vista de las naciones en vía de desarrollo. Éstas

---

<sup>14</sup> COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 1.

reclamaron la necesidad de contar con un instituto en el que sus intereses fueran reflejados en forma más adecuada dentro de la estructura de las Naciones Unidas. Consideraron que esta clase de organización era importante para asegurar la independencia política garantizada en la Carta de las Naciones Unidas y eliminar cualquier discrepancia funcional de la estructura económica mundial.<sup>15</sup>

El problema del conflicto entre el Norte y el Sur en el comercio marítimo rápidamente fue presentado y discutido en el Comité de la Industria Marítima de la Conferencia, e influyó en la conducta y práctica de la Conferencia marítima en los años Sesenta.

Muchos países en vía de desarrollo entraron en la industria marítima para promover su comercio internacional y construir sus flotas, y adoptaron políticas protectoras como la de los embarques preferenciales<sup>16</sup> (considerada como discriminación de bandera), y el sistema de reserva de carga, apoyados por leyes locales restrictivas. Este movimiento se originó en América Latina y posteriormente se expandió a Asia y África. Insistiendo en que las conferencias poderosas establecidas y operadas por las naciones marítimas tradicionales, favorecían el desarrollo de sus economías y no los beneficiaban, trataron de regular las conductas y prácticas de las conferencias marítimas y al mismo tiempo, justificar el proteccionismo en sus políticas navieras.

---

<sup>15</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p.23.

<sup>16</sup> Embarques Preferenciales: acción de un Estado por la que en primera instancia permite realizar transporte de exportación de mercancías a embarcaciones que enarbolan su bandera con el fin de incentivar su marina mercante, y si su flota no es suficiente otorga permisos a flotas extranjeras. Véase SABINO, Carlos, Diccionario de Economía, S.N.E., Editorial Panapo, Caracas, Venezuela, 1991, p. 75.

Los países marítimos tradicionales determinaron que el peligro real no era la práctica ya largamente establecida, sino las políticas protectoras que amenazaban los principios marítimos de libertad. Finalmente, en abril de 1974, un “Código de Conducta para las Conferencias de Línea” (conocido como Código de Conferencia) fue adoptado por el voto de una mayoría abrumadora de los países en vía de desarrollo en la reunión diplomática de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, celebrada en Ginebra, Suiza. El Código se hizo efectivo en octubre de 1983, con la participación de los países marítimos tradicionales, y en él las conductas arbitrales de las conferencias están restringidas por las Líneas Nacionales y los Consejos Navieros<sup>17</sup>.

El compartir un porcentaje de 40/40/20 en el arreglo del “pool” (cooperación acumulada) también cambió su vieja filosofía, es decir, el reparto de riesgos y responsabilidades en el fondo común destinado para ello. Los países en vía de desarrollo que así habían logrado su objetivo en el campo del tráfico de línea, nuevamente intentaron introducir un sistema de carga compartida en el comercio a granel, que incluyera mineral de hierro, grano, petróleo, entre otros, mismo que era contratado normalmente en un mercado abierto.

La contribución más constructiva de esta Conferencia a las estructuras actuales del mundo naviero puede notarse en la elaboración y modificación de las

---

<sup>17</sup> Las Líneas Nacionales y los Consejos Navieros son asociaciones de empresas de la industria marítima nacional e internacional, que cuentan con expertos en su área e influyen en la producción normativa, al ser organizaciones consultivas para la elaboración de leyes y tratados.

Leyes Internacionales, códigos y reglas que privilegiaban el punto de vista de los países desarrollados. La Conferencia solicitó al Secretario de la Organización Marítima Internacional la revisión de las legislaciones marítimas internacionales en favor de los países en vía de desarrollo. Esto favoreció la adopción de una nueva legislación sobre las reglas de los Conocimientos de Embarque que reemplazaría las "Reglas de la Haya", otras legislaciones marítimas comerciales, y previera la eliminación de los registros abiertos<sup>18</sup>, entre otras modificaciones.

Las leyes internacionales y las reglas de naturaleza comercial han sido definidas por iniciativa de los países tradicionalmente marítimos, aparentemente beneficiando a aquellos armadores pertenecientes a dichos países. Estos planes de reforma pasaron por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL, por sus siglas en inglés) para su revisión desde el punto de vista de la unificación del Derecho Marítimo Privado. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional colaboraron paralelamente haciendo nuevas leyes, traslapando parcialmente funciones, para finalmente llegar a la elaboración del "Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte de Mercancías por Mar" de 1978 (conocido como las "Reglas de Hamburgo"), el "Convenio de las Naciones Unidas

---

<sup>18</sup> *"Registro Abierto, también conocido como Bandera o Pabellón de Conveniencia (FOC, por sus siglas en Inglés), es propio de países que abren sus registros a buques que, o bien son propiedad de extranjeros, o están bajo su control, en condiciones tales que, el país que permite ésta acción obtienen recursos económicos de estos registros y dichas embarcaciones rara vez están sujetas a la jurisdicción del Estado de registro o llegan a atracar en sus puertos."* Véase: DOMÍNGUEZ CABRERA, Mario del Pino, El Registro Especial de Buques de Canarias, S.N.E., Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, Canarias, 2004, p. 6.



sobre el Transporte Multimodal de Mercancías“ de 1980 (conocido como “Convenio Multimodal”), y el “Convenio sobre Embargos Marítimos e Hipotecas”, de 1993.<sup>19</sup>

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), al igual que la Conferencia, ha apoyado la eliminación de los Registros Abiertos en el mundo naviero, alegando que la existencia de las flotas de los Registros Abiertos es en detrimento del crecimiento de los países en vía de desarrollo. El Registro Abierto no está limitado al registro de las Banderas de Conveniencia (FOC, por sus siglas en inglés), sino que también incluye el Sistema de Registro Internacional, adoptado por algunos países marítimos tradicionales de Europa, donde las regulaciones obligatorias sobre el número y calidad de los oficiales/ tripulación son inferiores en comparación con los registros nacionales.

Para este propósito era necesario que el Comité del Transporte Marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, determinara la posibilidad de establecer un mecanismo legal para regular la operación y manejo de las flotas de registro abierto. Colateralmente, se adoptó una resolución sobre la necesidad de concluir un convenio internacional para obligar a los armadores<sup>20</sup> a satisfacer un mínimo de requerimientos para el

---

<sup>19</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 25.

<sup>20</sup> “*Armador (comercial/ administrativo): es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad una embarcación de su propiedad o bajo su posesión, con objeto de asumir su explotación y operación*”. Véase: “Norma Oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria”, D.O.F. 9 de febrero de 2004, en SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, S.N.E., México, 2005, p. 84

buque y arreglos de la tripulación, cuando esté inscrito en el Registro Nacional. Es importante que los buques de registro abierto sean fácilmente identificables con un armador real que se haga responsable de las consecuencias de sus operaciones. También señalaron la importancia de establecer una entidad que administre el buque y la tripulación.

### **1.3 OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES CONSULTIVAS PARA LA ELABORACIÓN DE NORMAS**

#### **1.3.1 Comité Marítimo Internacional (CMI)**

Es un Comité internacional de abogados marítimos con base en Amberes, Bélgica, establecido en 1896. Esta Organización Internacional no Gubernamental ha estado dedicada a la unificación del Derecho Marítimo y engloba varias asociaciones nacionales de naturaleza judicial. Los miembros del Comité Marítimo Internacional son armadores, navieros, aseguradores, consignatarios, ajustadores de averías, corredores navieros y banqueros, con todas las otras partes interesadas de la industria naviera. Sus actividades han estado confinadas al Derecho Marítimo; así sus miembros están separados de la Asociación de Derecho Internacional. Este Comité demostró su especialidad legal desde que fue instituido, con la elaboración del “Convenio de Colisión de Buques y Salvamento”, en 1910. Entonces el Comité se comprometió a la unificación de las “Reglas sobre el Conocimiento de Embarque”, finalmente adoptadas por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, y conocidas como las “Reglas de la Haya”.

El Comité se reúne periódicamente a fin de desarrollar nuevas propuestas para dicha Convención y trabaja en conjunto con organismos de las Naciones Unidas, como la Organización Marítima Internacional y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su División Marítima. Sus recomendaciones son publicadas de vez en cuando, siendo convincentes y de gran influencia en la industria marítima. Por su formación histórica caracterizada por la participación de las naciones marítimas tradicionales, puede señalarse que su vulnerabilidad actual como organización se debe a la pequeña participación de los países en vía de desarrollo, representados solamente por Argentina, Chile, China, India, Nigeria, México, Filipinas y Venezuela.<sup>21</sup>

### **1.3.2 Cámara Internacional de Comercio (CCI)**

Con base en Paris, Francia, tiene como función primordial presentar, con el consentimiento de sus miembros, los estándares para las transacciones comerciales, incluyendo los términos de embarque de la carga, documentos de crédito para negociaciones del comercio y ajuste de disputas (arbitraje). Conoce además sobre los negocios generales y los problemas económicos específicos. Entre las diversas contribuciones para el desarrollo del comercio mundial, la más relevante que esta Cámara ha emitido, es representada por la compilación de los “Términos Internacionales de Comercio” (conocidos como INCOTERM), los cuales son reglas internacionales para la interpretación de términos frecuentemente usados en los contratos de comercio exterior. Estas reglas fueron redactadas y formuladas por la Cámara.

---

<sup>21</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 16.

Una de las modificaciones más importantes de las reglas fue hecha en 1980, con las llamadas "INCOTERM 1980"<sup>22</sup>. Otra contribución importante es la costumbre y práctica para los créditos documentales (UCP); el sistema de los créditos documentales no ha tenido una historia larga, y debido a la falta de acumulación en la práctica y costumbres, hubo muchos conflictos en la interpretación. De aquí surgió un movimiento para la unificación internacional. La Cámara adoptó su primer Reglamento en 1933, enmendándolo en 1962. Las Reglas no son convenios internacionales, pero casi todos los bancos actualmente comprometidos con el comercio mundial dependen de las "Reglas y Usos Uniformes relativos a Créditos Documentarios" (UCP), y facilitan así el desarrollo del comercio internacional bajo condiciones de seguridad y confianza en el mercado de los negocios.

Por último tenemos que mencionar dos organizaciones especializadas en el transporte marítimo: la Cámara Internacional del Transporte Marítimo (ICS) y la Federación Internacional del Transporte Marítimo (ISF), que son organizaciones voluntarias de las asociaciones nacionales de armadores de 40 países, que representan más de la mitad de la flota mercante mundial. Ambas organizaciones tienen su base en Londres, Reino Unido.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Actualmente existe la versión INCOTERMS '90 y la versión INCOTERMS 2000.

<sup>23</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p.17.

### **1.3.3 Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE)**

Es un grupo internacional formado por 30 países desarrollados e industrializados y la Unión Europea con un observador: Rusia. La participación en la organización no está abierta para todas las naciones porque requiere cierto nivel y capacidades de calificación y desarrollo. Los miembros actuales son: Estados Unidos de América, Canadá, Japón, Australia, Alemania, Francia, Bélgica, Luxemburgo, los Países Bajos (Holanda), Reino Unido, Suecia, Italia, Suiza, Dinamarca, Noruega, Portugal, Austria, Nueva Zelanda, Finlandia, España, Irlanda, Islandia, Turquía, Grecia, México, Unión Europea, Checoslovaquia, Hungría, Polonia y Corea del Sur.

Esta organización, en coordinación con la Organización de Cooperación Económica Europea (OCEE), tuvo como primera tarea trabajar en un plan de ayuda económica, llamado "Plan Marshall", el cual ofrecieron los Estados Unidos para la Europa devastada en la postguerra. En 1950, los Estados Unidos de América y Canadá se unieron para mantener lazos más estrechos con la Comunidad Europea. En 1961, fue reorganizada para llegar a ser la actual Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, con sede en París, Francia. Su propósito es que los países firmantes promuevan el crecimiento de la economía, oportunidades de empleo y estándares de vida.

Así, se propone contribuir a la economía mundial, extendiendo entonces el propósito inicial de desarrollo en las regiones en vía de desarrollo y se enfoca a promover el comercio internacional multilateral e indiscriminado. El Comité

Marítimo de Transporte (MTC) de esta Organización, trata asuntos del transporte marítimo y ha establecido varias reglas, como, por ejemplo, el criterio sobre los subsidios a la industria naviera, el trato preferencial de impuestos y el financiamiento en empresas navieras, proporcionando lineamientos sobre políticas de transporte libre, seminarios con las naciones no firmantes para eliminar el proteccionismo y cualquier otra medida para mantener el principio de libre comercio del transporte marítimo. También ha sentado precedentes en los problemas ambientales marinos.<sup>24</sup>

Esta Organización elabora acuerdos internacionales, decisiones y recomendaciones para promover reglas de acuerdo multilateral para países que necesitan desarrollarse en la economía global. Además, comparte los beneficios de crecimiento con actividades enfocadas a las economías emergentes, el desarrollo sustentable y la economía regional.

#### **1.3.4 Grupo Consultivo Naviero (CSG)**

Es un grupo intergubernamental de países marítimos tradicionales que comprende a Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Italia, los Países Bajos, Noruega, Portugal, España, Suecia, la Unión Europea, Japón y el Reino Unido, que realiza el trabajo secretarial y es el presidente. Los miembros se reúnen cuando es necesario. Se efectúan dos tipos de juntas: la de Ministros del Transporte Marítimo y la de la Subsecretaría. Se originó de la Reunión Voluntaria del Nivel de Ministros de 10 países marítimos europeos que se sostuvo en

---

<sup>24</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 11.

Londres, en marzo de 1962, para discutir una contramedida para la "Bonner", una Ley del Transporte Marítimo de Estados Unidos de 1961, que impuso el control gubernamental sobre el transporte marítimo . Desde entonces, ha servido como un grupo de intercambio de opiniones, para formar consenso sobre los temas de interés común.<sup>25</sup> Japón se afilió en 1963 como el único país no europeo. En los años Setenta, el Grupo se enfocó en los problemas del "Código de Conferencia de Líneas"; pero después de haber adoptado el Código como un acuerdo internacional, dirigió su interés hacia la discriminación de bandera y las leyes sobre reserva de carga de los países en vía de desarrollo. Se sostienen reuniones frecuentes con organizaciones privadas del transporte marítimo, como el Consejo de Armadores Nacionales Japoneses y Europeos (CENSA), y el Consejo Europeo del Transporte Marítimo (ESC), para reflejar sus puntos de vista y crear reglas para este Grupo.<sup>26</sup>

### **1.3.5 Cámara Internacional del Transporte Marítimo (ICS)**

Establecida en 1921, fue denominada "Conferencia Naviera Internacional" en 1948. Es la asociación comercial para la industria del transporte marítimo; sus intereses cubren todos los aspectos de los asuntos marítimos, particularmente la seguridad marítima, diseño y construcción de los buques, prevención de la contaminación y el Derecho Marítimo.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Cfr. LUX, Jonathan, Classification Societies, S.N.E., Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1993, p.37.

<sup>26</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 33.

<sup>27</sup> Ibidem, p. 35.

### **1.3.6 Federación Internacional del Transporte Marítimo (ISF)**

Establecida en 1909, es la Federación de los patrones de la industria naviera; representa los intereses de sus miembros o problemas comunes para la industria del transporte marítimo en relación con asuntos laborales, de recursos humanos y capacitación.

Tal asociación, como las que se enunciarán a continuación, brindan asesoría en la preparación de las directrices y apoyo para adaptarlas a sus especialidades. Todas son agrupaciones de profesionales en cada área especializada.<sup>28</sup>

### **1.3.7 Consejo Marítimo Internacional del Báltico (BIMCO)**

Es una asociación internacional de armadores con oficinas centrales en Copenhague, Dinamarca. Famosa por la formulación de varios documentos contractuales especialmente en el área de fletamentos<sup>29</sup>, como la “Forma Estándar de Contrato de Fletamento a Casco Desnudo” (nombre genérico: Barecom 89), el “Fletamento por Tiempo para el Embarque de Químicos a Granel en Buques Tanque” (Bimchemtime 84), el “Fletamento por Viaje para el Embarque de Químicos en Buque Tanque” (Binchemvoy), los “Conocimientos de Embarque para los Fletamentos Binchemvoy” y los “Conocimientos de Embarque estándares de Venta” (Bimcosafe), entre otros.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 37.

<sup>29</sup> “En virtud del contrato de fletamento, el fletante se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez deberá realizar el pago de un flete.” Véase: “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Artículo 119, Op. Cit., p. 40.

<sup>30</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 38.



### **1.3.8 Asociación Internacional de Armadores de Buques Tanque Independientes (Intertanko)**

Con base en Oslo, Noruega, es una Asociación formada por armadores de buques tanque, completamente independiente de las compañías petroleras, creada para discutir los problemas comunes que surjan del negocio del transporte de hidrocarburos. Formuló dos formas de fletamentos, conocidos como “Intertanktime 80” (Fletamento por Tiempo para Buque Tanque) e “Intertankvoy 96” (Fletamento por Viaje para Buque Tanque), que son documentos establecidos por los armadores de tanques, que como la mayoría de las formas predominantes, están definidos por las compañías petroleras más importantes.

### **1.3.9 Asociación Internacional de Armadores de Carga Seca (Intercargo)**

Sus características son las mismas que las de Intertanko, pero está formada por Armadores de buques de carga seca<sup>31</sup> con base en Londres, Inglaterra.<sup>32</sup>

### **1.3.10 Federación Internacional de Re-expedidores de Flete (FIATA)**

Representa a los re-expedidores de flete del mundo<sup>33</sup>. La re-expedición de flete ha sido considerada por mucho tiempo como una función suplementaria de los embarcadores y consignatarios dedicados en parte a las funciones complementarias del transporte marítimo. Sin embargo, desde que la Cámara

---

<sup>31</sup> Carga Seca, término para denominar a la mercancía transportada a granel en una embarcación, como puede ser: el rollo de alambre, la madera, el hierro, los minerales, los cereales, entre otras.

<sup>32</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p 10.

<sup>33</sup> La reexpedición es realizada en México por el Agente o Apoderado Aduanal, y el Consignatario, quien realizará el pago de las contribuciones, presentará la mercancía que pretenda re-expedir (re-facturar) ante la aduana y se someterá a los trámites y formalidades previstos en la Ley Aduanera.

Internacional de Comercio modificó las costumbres y practicas uniformes para los créditos documentales en 1962, los bancos recibían los conocimientos de embarque emitidos por los re-expedidores de flete y así han sido reconocidos como transportistas comunes del transporte multimodal. FIATA es el acrónimo de esta Federación.<sup>34</sup>

### **1.3.11 Federación Internacional de Armadores de Tanques para la Contaminación (ITOPF) y el Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF)**

Los sistemas actuales de responsabilidad civil y compensación se originaron por la necesidad de establecer convenios internacionales para regir sobre el tema de la contaminación por hidrocarburos, después del desastroso accidente del Buque Tanque "Torrey Canyon" de registro liberiano, de 118,285 DWT (Toneladas de Peso Muerto, por sus siglas en inglés). Éste encalló en el Canal Inglés en 1967, derramando cerca de 80,000 toneladas de petróleo crudo, que se esparció ampliamente, provocando una severa contaminación en la costa Sur de Inglaterra y la plataforma de la Bretaña Francesa, que ocasionó serios daños en los recursos acuáticos y ecológicos de la costa.

Como resultado de la revisión de las consecuencias de este accidente, se formaron dos convenios diplomáticos importantes: el "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil" y el "Convenio Internacional para el Establecimiento de un Fondo Internacional para la Compensación por Daños de Contaminación

---

<sup>34</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 34.

por Hidrocarburos". Con anterioridad a los mismos, el daño hecho a terceros era cubierto por los aseguradores del Club de Protección e Indemnización (P&I), con el cual los armadores estuvieran afiliados. Pero hay que señalar dos factores vulnerables bajo este sistema: por un lado, el daño que pudiera surgir como consecuencia de un desastre de tal magnitud podía encontrarse lejos de estar suficientemente cubierto por ellos; por el otro, no todos los buques estaban afiliados a un seguro de Protección e Indemnización. Más aún, con el aumento de los buques registrados en las Banderas de Conveniencia, se habían incrementado los casos en que era difícil determinar quien sería el armador sustancial, tal como sucedió en el accidente del "Torrey Canyon".

Los Convenios antes mencionados<sup>35</sup> fueron grandes avances en el Sistema Mundial de Compensación<sup>36</sup> y desde entonces respondieron adecuadamente a los muchos accidentes de contaminación por hidrocarburos. Sin embargo, se temía en esa época que la participación para estos Convenios no fuera suficientemente acelerada y dejara a muchos países fuera de ellos, ya que su ratificación traería pesadas cargas legales y financieras a las empresas del transporte marítimo, derivadas del principio de la estricta responsabilidad y el seguro obligatorio. Tomando esto en cuenta, las siete compañías petroleras más grandes del mundo, formaron los siguientes convenios privados: el "Acuerdo de Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos" (Tanker

---

<sup>35</sup> El "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil" y el "Convenio Internacional para el Establecimiento de un Fondo Internacional para la Compensación por Daños de Contaminación por Hidrocarburos".

<sup>36</sup> Conjunto de reglas internacionales de resarcimiento por daños causados por contaminación del mar.

Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution, conocido como TOVALOP) y el “Acuerdo Complementario por Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos” (Contract Regarding and International Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution, conocido como CRISTAL), que entraron en vigor en 1968 y 1970 respectivamente.

La Federación Internacional de Armadores de Tanques para la Contaminación (ITOPF) fue instituida simultáneamente en Londres, con la creación del “Acuerdo de Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos” como un cuerpo administrativo. De la misma manera, fue inaugurado el Foro Marítimo Internacional de las Compañías Petroleras (OCIMF), por las compañías petroleras en 1970, para manejar el “Acuerdo Complementario por Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos” y compartir la responsabilidad secundaria con el “Acuerdo de Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos” respecto a los accidentes de contaminación por hidrocarburos.

Estos Acuerdos<sup>37</sup> fueron suprimidos en febrero de 1997, después de haber cumplido un papel histórico desde que los Protocolos de 1992 para ambos Convenios entraron en vigor en mayo de 1996; sin embargo, se consideró que con los convenios reforzados por los protocolos de 1992, la existencia de dichos Acuerdos más bien impediría a países no participantes entrar en los Convenios.

---

<sup>37</sup> El “Acuerdo de Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos” y el “Acuerdo Complementario por Responsabilidad de los Propietarios de Buque Tanque por Contaminación de Hidrocarburos”.

Sin embargo, durante casi veinte años de servicio de la Federación y del Foro administrando los acuerdos, se formaron expertos profesionales con excelente nivel de conocimientos y experiencia en el área de trabajos de consultoría, relacionados con la respuesta y valoración de los montos de los daños. Por esta razón, las dos organizaciones no fueron disueltas y aún después de la terminación de los Convenios continúan operando. Sus servicios técnicos se concentran en la valoración de reclamaciones, planeación de contingencias, trabajos de asesoría, formación y educación de personal encargado de la preparación y respuesta a los derrames de hidrocarburo, así como en proporcionar la información necesaria.<sup>38</sup>

### **1.3.12 Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)**

Es una organización internacional de sindicatos de comercio de trabajadores de todos los medios del transporte, incluyendo los sindicatos de marinos de las naciones marítimas mundiales. Establecida en 1896 en Ámsterdam, se trasladó posteriormente a Londres. Tiene una larga historia y es una organización mundial que despliega sus representantes en las ciudades/puertos más grandes del mundo. Después del fin de la Segunda Guerra Mundial, el mundo naviero vió incrementadas las flotas con banderas de conveniencia que vinieron a amenazar el buen orden del mundo naviero, especialmente respecto a la seguridad de los viajes y la conservación ambiental, preocupación que surgió del pobre mantenimiento de los buques con tripulaciones sin formación y el convenio deteriorado de trabajo de la gente de mar. En tales circunstancias, esta

---

<sup>38</sup> Cfr. BLOODWORTH, Susan, Death of the high seas: The demise of Tovalop and Cristal, S.N.E., Florida State University, Miami, Florida, Estados Unidos, 1998, pp. 15-29.

Federación era una luz en los círculos navieros de la posguerra y ha militado por muchos años en contra de las banderas de conveniencia. A través de sus incansables esfuerzos, ha comprobado y verificado las tripulaciones de las Banderas de Conveniencia, ideando muchas reglas y medidas para estandarizar tarifas de salarios y condiciones de trabajo de los marinos.

La Federación estableció su propio criterio en relación con los contenidos de los acuerdos laborales. Se trabajó en una escala mínima de tarifas respetando la escala escandinava; además, se establecieron escalas regionales tales como la asiática, aplicable sólo a marinos de ese continente. Las flotas de los armadores con Bandera de Conveniencia tienen que celebrar convenios especiales con la Federación. Esta organización emite un "Certificado Azul" al armador o capitán de tal buque. El convenio incluye una escala mínima de salarios, beneficios complementarios, condiciones de trabajo, tiempo extra, pago de enfermedad, tratamiento médico, seguro de vida/ lesiones, y repatriación, entre otras.

Estos convenios deben ser aplicados fielmente a todas las tripulaciones de tales flotas de armadores. El "Certificado Azul" es un documento que garantiza la prevención de posibles listas negras y boicot por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte. Los representantes locales de la Federación siempre están vigilando los movimientos de las flotas con Bandera de Conveniencia y si lo consideran necesario hacen una visita al azar a esos buques sospechosos. A menos que el "Certificado Azul" sea presentado o el convenio de trabajo satisfaga el criterio de la Federación, tales buques pueden ser boicoteados por los

trabajadores del transporte portuario que también sean miembros de la Federación,<sup>39</sup> y entorpecer así sus trabajos, sometiéndolos a revisiones exhaustivas.

### **1.3.13 Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS)**

Las naciones marítimas determinaron que los inspectores del gobierno se harían cargo de las inspecciones, conforme a las legislaciones nacionales; las inspecciones que no son efectuadas por el gobierno son realizadas por las sociedades clasificadoras para mantener la clase en la que el buque está afiliado, y algunas veces sirven como suplemento a las inspecciones gubernamentales. La Sociedad Clasificadora, reconocida por los gobiernos respectivos, pero operando más allá de las fronteras nacionales, toma parte en la inspección requerida por los convenios.

Las Sociedades de Clasificación son organizaciones no gubernamentales; considerada una entidad pública no lucrativa, la sociedad clasificadora realiza "Inspecciones de Convenio", denominadas así porque son inspecciones requeridas por los convenios internacionales. Parecería un sistema de doble inspección, pero los gobiernos confían a las sociedades clasificadoras, sean nacionales o extranjeras, una parte de las inspecciones y respaldan sus resultados, y así evitan la duplicación del trabajo.

---

<sup>39</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 21.

En el mundo hay muchas sociedades de clasificación de buena reputación establecidas desde hace mucho tiempo. A la fecha, once de ellas se han asociado, creando así la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, abreviada IACS.

Comprende a: *Lloyd's Register of Shipping* del Reino Unido (abreviada como LR), *American Bureau of Shipping* de Estados Unidos de Norte América (ABS), *Bureau Veritas* de Francia (BV), *Germanischer Lloyd's* de Alemania (GL), *Det Norske Veritas* de Noruega (DNV), *Registro Italiano Navale* de Italia (RINA), *Nippon Kaiji Kyokai* de Japón (NK), *China Classification Society* de la Republica Popular China (CCS), *Korean Register of Shipping* de Corea del Sur (KR), *Russian Maritime Register of Shipping* de Rusia (RS), *Indian Register of Shipping* de India (IRS) y un asociado , el *Croatian Register of Shipping* de Croacia.

El sistema de inspecciones y certificación ha estado más o menos unificado e idéntico entre los miembros, como se definió por el convenio internacional relativo, y más aun coincide con el “Sistema Armonizado de Inspección de las Casas Clasificadoras”<sup>40</sup> (QSCS, por sus siglas en inglés).

Existen otras organizaciones privadas, las cuales vale la pena mencionar para tener un panorama completo de todos los involucrados que intervienen en la

---

<sup>40</sup> El “Sistema Armonizado de Inspección de las Casas Clasificadoras” se elaboró en 1991 para asegurar la integridad y mantener los niveles más altos en la clasificación de las embarcaciones. El Sistema contiene reglas de dirección relacionadas a la clasificación y a los convenios internacionales. Estas reglas son obligatorias para sus miembros y asociados.



creación y consulta de leyes internacionales del Derecho Marítimo, tales como La Sociedad Internacional de Buques Tanque y Operadores de Terminales (SIGTTO), y el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).<sup>41</sup>

#### **1.4 PODERES ESPECÍFICOS DE LOS ORGANISMOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES**

En los subcapítulos anteriores hemos analizado diversos organismos internacionales que intervienen en la formación del Derecho Marítimo Internacional; este tema es extenso y por lo mismo consideramos importante, para evitar confusiones respecto a los poderes que tienen y la obligatoriedad de las reglas o normas que de estos organismos emanan, ampliar la información para una mayor comprensión respecto al tema que estamos tratando.

En vía de primer análisis, podemos afirmar la primacía e importancia de los organismos internacionales como la Organización Marítima Internacional, la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, y la Organización de Naciones Unidas, que realizan un papel importante al buscar el consenso de los países para la elaboración y aplicación de normas internacionales. Estas normas son obligatorias para los Estados, a partir de la ratificación, adhesión y entrada en vigor de dichos acuerdos.

---

<sup>41</sup> Cfr. ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, Op. Cit., p. 22.

Así, los instrumentos convencionales que emanan de dichos organismos y organizaciones, constituyen una clara fuente de derecho internacional, y tienen el poder de crear derechos y obligaciones para todos los Estados que los hayan suscrito.

Por otro lado, existen otro tipo de organizaciones, las cuales analizamos en el subcapítulo anterior, algunas de las cuales pueden estar integradas por Estados, como el Comité Marítimo Internacional, la Cámara Internacional de Comercio, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, entre otras, que emiten reglas, como las “Reglas de la Haya-Visby”, o como los “Términos Internacionales de Comercio”. Este tipo de reglamentaciones sólo son obligatorias si así lo pactan los particulares, o por ministerio de ley, como sucede en nuestro país. Su fuerza no radica en un convenio internacional, sino en la aplicación voluntaria de las partes, debido a su eficacia y sencillez en los formatos y términos que establecen.

Finalmente, existen otro tipo de organizaciones, integradas por empresas dedicadas a un área específica, o por asociaciones de personas privadas (tal es el caso de la Asociación Internacional de Armadores de Buques Tanque Independientes, la Asociación Internacional de Armadores de Carga Seca, la Federación Internacional de Re-expedidores de Flete, entre otras), las cuales emiten normas, acuerdos, convenios y sobre todo formatos de contratos que sólo obligan a sus miembros. Sin embargo, debido a la gran influencia que tienen sus reglas y acuerdos, muchas veces se aplican por costumbre en la mayoría de los

negocios internacionales, sin que los sujetos que los aplican formen parte de estas organizaciones.

La importancia de estas organizaciones radica en que, al proporcionar opiniones específicas y acertadas, debido a la especialización en su ramo, influyen de manera técnica en la elaboración de un tratado o convenio internacional, ya que son consultadas por la Organización Marítima Internacional y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su División Marítima, entre otras.

## CAPITULO II

### NORMATIVA INTERNACIONAL EN MATERIA DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO

#### 2.1 FUENTES DEL DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO

El artículo 38 del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, cuya función es decidir sobre el Derecho Internacional en las controversias que le sean sometidas, establece que son fuentes del Derecho Internacional:

*“...a) las convenciones internacionales, sean generales o particulares, que establecen reglas expresamente reconocidas por los Estados litigantes; b) la costumbre internacional como prueba de una práctica generalmente aceptada como derecho; c) los principios generales de derecho reconocidos por las naciones civilizadas; d) las decisiones judiciales y las doctrinas de los publicistas de mayor competencia de las distintas naciones, como medio auxiliar para la determinación de las reglas de derecho, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 59”<sup>1</sup>.*

Las fuentes mencionadas anteriormente son descriptivas y no limitativas, ya que existen otro tipo de actos que pueden ser generadores de Derecho Internacional, como los actos unilaterales de los Estados, o las decisiones y resoluciones de las Instituciones Internacionales, entre otros.

---

<sup>1</sup> Cfr. VIRALLY, Michel, *“Capítulo III: Fuentes del Derecho Internacional”* en SORENSEN, Max, *Manual de Derecho Internacional Público*, 4ª edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1992, p. 153.

Para tener un mayor entendimiento de las fuentes mencionadas en el citado artículo, procederemos a revisar sus definiciones tradicionales.

*“El tratado, es cualquier acuerdo internacional que celebran dos o mas Estados u otras personas internacionales, y que está regido por el derecho internacional”<sup>2</sup>.*

Al hablar de tratados, podemos distinguir entre tratados bilaterales, firmados entre dos Estados, y multilaterales, celebrados por más de dos Estados. Los primeros, son más sencillos en su aplicación; los segundos, al realizarse entre varios Estados, requieren la aplicación de reglas especiales respecto a la entrada en vigor, las reservas, la adhesión de otros Estados, su aplicación y terminación.

*“Existen otro tipo de tratados llamados colectivos, los cuales son firmados por un número importante de Estados, abiertos a la adhesión de otros, y destinados a establecer reglas generales aplicables con independencia del número o de la importancia política de las partes”<sup>3</sup>.* Este tipo de tratados pueden abarcar todo tipo de materias, desde el régimen de alta mar hasta la protección de la propiedad industrial, aunque no todos son de aplicación universal, ya que algunos son de aplicación regional.

---

<sup>2</sup> Cfr. VIRALLY, Michel, *“Capítulo III: Fuentes del Derecho Internacional”*, Op. Cit., p. 155.

<sup>3</sup> Ibidem, p. 157.

Debido al principio *Pacta sunt servanda*, los Estados y las personas internacionales están obligadas a cumplir el contenido de los tratados<sup>4</sup>.

*“La Costumbre, surge cuando los Estados adquieren el hábito de adoptar, con respecto a una situación dada, y siempre que la misma se repita, una actividad determinada, a la cual se le atribuye significado jurídico”.*<sup>5</sup> Ésta constituye entonces una práctica constante, bien establecida y reconocida como tal. El análisis clásico considera dos elementos en la formación de esta fuente de derecho: el material o histórico, o sea la práctica constante de un acto (*inveterata consuetudo*); y el elemento psicológico, es decir la convicción de que se está aplicando una regla jurídica (*opinio iuris seu necessitatis*). Las instituciones internacionales son sujetos de derecho internacional, por lo tanto sus actividades pueden contribuir a la creación de la costumbre.

Los Principios Generales del Derecho, se refieren a reglas tan generales de derecho que se aplican dentro de todos los sistemas jurídicos que han logrado un estado considerable de desarrollo; dichos principios provienen del derecho interno, ya que está más desarrollado que el derecho internacional. Los principios con mayor importancia son los de derecho privado y de procedimiento, que debido a su generalidad y a su base firme en la costumbre, se han considerado como fundamentales, ya que tienen mayor validez que

---

<sup>4</sup> “Artículo 26. *Pacta sunt servanda*. Todo tratado en vigor obliga a las partes y debe ser cumplido por ellas de buena fe.” Véase: “Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, Guía sobre la Celebración de Tratados, Op. Cit., p. 10.

<sup>5</sup> Cfr. VIRALLY, Michel, “*Fuentes del Derecho Internacional*”, Op. Cit., p. 160.

otras reglas de derecho internacional, ya que son reglas que los Estados no pueden desconocer, pues se aplican en su derecho interno.

*“Las decisiones judiciales, a que se refiere el Artículo 38 son, en primer lugar, las de la Corte Internacional misma. Esto se hace evidente por la referencia al Artículo 59. Este artículo tiene la función de conferir a las decisiones de la Corte la autoridad de res iudicata. “La decisión de la Corte no es obligatoria sino para las partes en litigio y respecto del caso que ha sido decidido.” Su formulación negativa debe explicarse por el hecho de que la regla referente a que la decisión de la Corte obliga a las partes ya aparece consignada en el Artículo 94 de la Carta”<sup>6</sup>.* Las decisiones judiciales o arbitrales, en general son resoluciones donde se aplica el derecho y los jueces realizan razonamientos jurídicos y proporcionan opiniones respecto de un problema planteado por un órgano establecido mediante un convenio celebrado entre Estados e integrado por personas de reconocida competencia.

La doctrina o las obras de los autores dedicados a tratar un área específica del derecho internacional, proporcionan una gran fuente de información, siendo las investigaciones de los estudiosos muy útiles para precisar el derecho positivo y guiar su desarrollo, así como un medio para llenar sus deficiencias.

Los sujetos del Derecho Internacional Público, fueron abordados en el Capítulo anterior, por lo que sólo recordaremos que además de los Estados, a

---

<sup>6</sup> Cfr. VIRALLY, Michel, *“Fuentes del Derecho Internacional”* Op. Cit., p. 177.

quienes se refiere el Derecho Internacional Público por excelencia, la denominación también comprende a otros sujetos cuya conducta puede ser relevante y regulada por el Derecho Internacional; fundamentalmente, tenemos que considerar a las instituciones internacionales, aunque en épocas recientes se han empezado a tomar en consideración también a los individuos y, en menor medida, las empresas transnacionales y las organizaciones no gubernamentales.

La obligatoriedad de los tratados internacionales deviene de la aceptación a través de la firma y ratificación de éstos por cada Estado; sin embargo, la obligatoriedad de las reglas que emiten los organismos internacionales en general, y en particular respecto al derecho marítimo, proviene también de la aceptación y aplicación de sus miembros, para facilitar el comercio y los negocios internacionales, por lo que se aplica por costumbre entre los individuos, ya que las relaciones comerciales entre los individuos son dinámicas y se necesita rapidez y certidumbre en las transacciones.

A continuación analizaremos los Convenios emitidos por la Organización Marítima Internacional referentes a la Navegación y el Comercio Marítimos, los cuales son obligatorios para todos los países que los han ratificado; a los Estados que no han ratificado dichos tratados, por costumbre les son aplicables, aunque no tienen fuerza obligatoria de carácter convencional. Cabe mencionar que existen reglas o contratos como las “Reglas de York y Amberes”, que no son un convenio internacional, sino que son un contrato bilateral, aplicable entre los individuos en sus transacciones marítimas



internacionales, el cual en algunos países, como en el nuestro, es obligatorio por mandato legal<sup>7</sup>.

El análisis de estos tratados y las Reglas mencionadas anteriormente, es importante para una mayor comprensión del Derecho Marítimo Internacional, así como el mejor entendimiento de los negocios marítimos internacionales, ya que además de proporcionar reglas de aplicación, proporcionan criterios que se pueden aplicar por analogía, y adoptan criterios para áreas específicas.

## **2.2 REGLAS DE YORK Y AMBERES (1860)**

Su objetivo principal es proporcionar normas claras a seguir en caso de avería común, indicar los supuestos en los que se considera un daño o gasto extraordinario como tal, indicar el procedimiento hasta la culminación de este con el pago o liquidación.

La cronología de estas Reglas inicia en 1860 en Glasgow, cuando la *National Association for the Promotion of Social Sciences* elaboró 11 reglas sobre avería común a petición de los aseguradores de cascos; se pretendió elevar tales reglas a categoría de ley, pero el Parlamento inglés las rechazó. No obstante, los aseguradores de mercancías optaron por no variar lo que tradicionalmente y recogido en leyes y usos anteriores se venía haciendo.

---

<sup>7</sup> Cfr. “*Ley de Navegación y Comercio Marítimos*”, Artículo 158, Op. Cit., p. 45.

En York en 1864, se recomienda la adopción de las 11 reglas por la vía contractual, debido a que no se aprueban por el Parlamento nuevamente. En Amberes en 1877, la Asociación para la Reforma y Codificación de las Leyes de las Naciones trata de conseguir un acuerdo entre armadores y cargadores, entre otros, para insertar una cláusula con objeto de liquidar las averías según estas reglas. Se otorga carácter internacional a las reglas, al utilizarlas comúnmente en los negocios internacionales por costumbre.

En Liverpool, en 1890, se amplían las reglas a 18. En Estocolmo en 1924, se introducen las reglas alfabéticas y 23 reglas numéricas. En 1950, se realiza la Conferencia de Ámsterdam del Comité Marítimo Internacional, se retocan las reglas y se introduce la regla de interpretación. En 1974, se realiza la Conferencia del Comercio Marítimo Internacional en Hamburgo, y en 1994 se realiza la Conferencia de Comercio Marítimo Internacional en Sydney y se introduce la Regla *Paramount*<sup>8</sup>.

Las Reglas excluyen a la ley local como derecho sustantivo a seguir en caso de Avería Gruesa (para el derecho adjetivo debe recurrirse a la ley nacional), y determinan que las reglas numéricas prevalecen sobre las reglas alfabéticas, siendo la regla predominante la Regla *Paramount*<sup>9</sup>. Se tienen 7 Reglas alfabéticas, en las que se proporcionan los principios generales sobre admisión de gastos/ daños en avería gruesa, la definición de avería gruesa, el

---

<sup>8</sup> Cfr. GARCÍA VALIÑAS, Mariana Soledad y ADLER MARTÍN, Germán, Derecho de la Navegación: Averías Gruesas, S.N.E., Asociación Argentina de Derecho Marítimo, Buenos Aires, Argentina, 2004, pp.127-132.

<sup>9</sup> "En ningún caso se admitirá sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído razonablemente". Véase: GARCÍA VALIÑAS, Mariana Soledad y ADLER MARTÍN, Germán, Derecho de la Navegación: Averías Gruesas, Op. Cit. p. 128.

carácter causal de la avería gruesa, la carga de la prueba y la independencia de la avería gruesa del concepto de “responsabilidad”. Además, se tienen 22 Reglas numéricas (I-XXII), que proporcionan causales y supuestos concretos.<sup>10</sup>

En estas Reglas se emiten varias definiciones, así como la forma de interpretar dichas reglas:

- ✓ **Avería;** es todo daño o gasto que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en destino, así como todo gasto en que se incurra durante la expedición y que tenga por fin la conservación de la carga, la embarcación o ambas.
- ✓ **Daños;** son la merma o menoscabo extraordinario, imprevisto, sufrido por la carga o el buque.
- ✓ **Gastos;** son el dispendio económico extraordinario, imprevisto.

Como reglas de interpretación, se tienen las siguientes: si la regla numérica admite un daño o gasto como avería gruesa, debe ser clasificado como tal sin analizarlo a la luz del concepto de avería gruesa estipulado en la regla “A”, incluso aunque no cumpla con los requisitos (caso de Reglas X, XI y VI). Si un gasto o daño es expresamente excluido de la avería gruesa según una regla numérica, no podrá ser admitido como avería gruesa, aunque pudiera caer en una regla alfabética (caso de las Reglas III y IV).

---

<sup>10</sup> Cfr. COMISIÓN NACIONAL DE FLETES MARÍTIMOS, Reglas de York y Amberes, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1979, p. 5.

Las reglas de York y Amberes, al no ser un convenio internacional, no se derogan una con otra; es decir, las Reglas de 1924, pueden estar vigentes en ciertos países, mientras que las de 1950 y 1974 pueden no aplicarse; si en un contrato no se especifica el año de creación de las Reglas, se entiende que se aplicará la última versión.

Estas Reglas se incorporan al transporte marítimo por voluntad contractual o por incorporación a ley nacional, como sucede en nuestro país a la luz del artículo 158 de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimo”<sup>11</sup>.

El Peligro debe ser real y cierto, aunque no necesariamente inminente o próximo. Debe de ser común, es decir que debe de haber más de un interés comprometido (prescindiendo de quien es el propietario), y los intereses deben estar a bordo. El peligro no necesariamente tiene que ser de origen fortuito. El sacrificio debe ser tomado conscientemente y siempre con la intención exclusiva de salvar la aventura común para disminuir sus consecuencias dañosas, no importa que no exista otra alternativa. El sacrificio (gasto o daño) extraordinario, debe producirse por una situación anómala y peligrosa que da lugar a un gasto o daño no previsto en la prestación normal del transporte. La avería debe tener un resultado útil, puede ser total o parcial y sólo debe contribuirse por los daños o gastos que sean consecuencias directas del acto de avería. Son directas aquellas consecuencias previstas o consideradas probables por el capitán.

---

<sup>11</sup> “Artículo 158. - Los actos y contribuciones relativos a la avería común se regirán, salvo pacto en contrario, por las Reglas de York Amberes vigentes al momento de la declaración de avería.”, Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Artículo 158, Op. Cit., p. 45.

A este propósito, debemos tener en cuenta los siguientes conceptos:

- ✓ **Masa acreedora;** está formada por el conjunto de gastos o por el monto de los daños provocados con motivo del beneficio común.
- ✓ **Masa deudora;** la masa deudora está integrada por el valor de los elementos que forman la aventura marítima, es decir, el buque, la carga y el flete. Se trata de valores reales netos a la terminación de la aventura. Los sacrificios consecuencia del acto de avería son distribuidos entre todos los intereses en riesgo y en cuyo beneficio se realizó. La distribución se realiza en forma proporcional al valor salvado, la contribución tiene como límite ese valor y el equipaje de los pasajeros no contribuye.<sup>12</sup>

En la Avería Gruesa<sup>13</sup> los intereses beneficiados son deudores y acreedores unos de otros, por lo que al momento de realizarse la liquidación, se debe determinar el importe de la masa acreedora y de la masa deudora (valores determinados en las Reglas de York y Amberes), obtener del cociente (masa acreedora / masa deudora), aplicar el cociente a cada uno de los conceptos de la masa deudora, y obtener la contribución final mediante la compensación de saldos. La liquidación se efectúa en una única moneda

---

<sup>12</sup> Cfr. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, Reflexiones Críticas sobre la Avería Común, S.N.E., Universidad Autónoma de Madrid, España, 1999, p. 50.

<sup>13</sup> "Artículo 157.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos. Las averías se clasifican en: I.- Avería común o gruesa. Es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses; y II.- Avería particular o simple: aquella que no deba ser considerada como avería común. El importe de las averías particulares estará a cargo del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros." Cfr. "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit., p. 45.

establecida, el buque contribuye según su valor en el estado de avería (valor de mercado en ese estado). El valor en estado de avería se obtiene deduciendo el coste de las reparaciones realizadas. No se consideran los perjuicios económicos. El proceso de liquidación casi siempre es de carácter privado y extrajudicial, y tiene por objeto la comprobación y calificación del acto como avería gruesa, o su exclusión. Debe de hacerse por escrito, ante la Capitanía de Puerto; si no se hace declaración, entonces se deben pagar los daños y perjuicios. Se debe presentar fianza por parte de los receptores de las mercancías y/ o depósito provisional, y se prosigue con la firma del Compromiso de Avería Común (*Average Bond*) o en su caso del Acuerdo de no separación.<sup>14</sup>

## **2.3 CONVENIOS INTERNACIONALES DERIVADOS DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL FIRMADOS POR MÉXICO**

### **2.3.1 Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1914)**

Este Convenio, firmado por 13 países el 20 de enero de 1914, tuvo en cuenta muchas de las enseñanzas del desastre del Titánic, pero, además dispuso por primera vez reglas de aplicación universal.

La última versión fue adoptada en Londres, el 1º de noviembre de 1974, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional. Se realizaron

---

<sup>14</sup> Cfr. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, Reflexiones Críticas sobre la Avería Común, Op. Cit., p. 65.

enmiendas en 1981, 1983, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1994, 1995, 1996, 1997 y 1998. Entró en vigor para México el 25 de mayo de 1980.<sup>15</sup>

Su objetivo principal es estipular normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques mercantes, compatibles con la seguridad de navegación y su operación en el mar.

El Convenio, conocido como SOLAS, fue enmendado en formas sucesivas, y es considerado como el más importante de todos los tratados internacionales relativos a la seguridad de los buques mercantes. La primera versión es de 1914, la segunda de 1929 y la tercera de 1948. La adopción del Convenio en 1960 fue la primera tarea importante que emprendió la Organización Marítima Internacional después de su creación y representó un considerable avance para modernizar los reglamentos y mantenerse al nivel de las novedades técnicas surgidas en la industria naviera.

En 1974 se adoptó un Convenio totalmente nuevo que incluía, no sólo las enmiendas convenidas hasta aquella fecha, sino también un nuevo procedimiento de enmienda, encaminado a garantizar la introducción de modificaciones dentro de un período específico de tiempo (aceptablemente breve). Sobre la base del objetivo principal de este Convenio, los Estados de abanderamiento son responsables de garantizar que los buques que enarboles

---

<sup>15</sup> Cfr. "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar", Londres, Reino Unido, 1º de noviembre de 1974, D.O.F. 25 de mayo de 1980, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 16.

su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así.

Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los gobiernos contratantes inspeccionar los buques de otros Estados contratantes, esto si hay motivos fundados para creer que un buque, y su correspondiente equipo, no cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio.

Las disposiciones generales figuran en el Capítulo I, siendo la más importante de ellas la referente al reconocimiento de los diversos tipos de buques y a la expedición de documentos que acrediten que el buque cumple las prescripciones del Convenio. Incluye también disposiciones para la supervisión de los buques en puertos de otros gobiernos contratantes.

El compartimentado y la estabilidad se tratan en el Capítulo II-1. La subdivisión de los buques de pasaje en compartimentos estancos ha de estar concebida de modo que después de la supuesta avería en el casco del buque, éste permanezca a flote y en posición de estabilidad. También se establecen prescripciones relativas a la integridad de estanqueidad<sup>16</sup> y a la disposición del circuito de achique para buques de pasaje, así como prescripciones de estabilidad para buques de pasaje y de carga<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> “Estanqueidad: propiedad de un casco o compartimiento del mismo, de no permitir el ingreso de líquidos”. Véase: “Norma Oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria”, en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p.102.

<sup>17</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, SOLAS, Tercera Edición, Organización Marítima Internacional, Londres, 2001, p. vii.



Las Instalaciones de máquinas y las instalaciones eléctricas son prescripciones que figuran en el capítulo II-1; tienen por objeto asegurar que se mantengan, en diversas situaciones de emergencia, los servicios esenciales para la seguridad del buque, de los pasajeros y de la tripulación. Son particularmente importantes las prescripciones de este capítulo relativas al aparato de gobierno.

Los siniestros debidos a incendios sufridos por buques de pasaje pusieron de relieve la necesidad de mejorar las disposiciones sobre prevención de incendios del Convenio de 1960. En 1966 y 1967 la Asamblea de la Organización Marítima Internacional aprobó enmiendas al respecto. Éstas y otras enmiendas, especialmente las disposiciones pormenorizadas de seguridad contra incendios en los buques tanque y los buques de carga combinados, tales como las relativas a sistemas de gas inerte, fueron incorporadas al capítulo II-2 del Convenio de 1974.<sup>18</sup>

En el Capítulo III se tratan los dispositivos de salvamento y su disposición, que fue objeto de una revisión completa mediante las enmiendas de 1983, que entraron en vigor el 1º de julio de 1986. El capítulo revisado se divide en tres partes: la parte A contiene disposiciones generales sobre aplicación de las prescripciones, exenciones, definiciones, evaluación, prueba y aprobación de dispositivos y medios de salvamento y realización de pruebas durante la fabricación. La parte B contiene las prescripciones relativas al buque y está

---

<sup>18</sup> Cfr. "Enmiendas de 1981 (aparato de gobierno) (MSC.2 (XIV))". D.O.F. 1º de septiembre de 1984, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 24.

subdividida en: Sección I, relativa a las prescripciones comunes aplicables a buques de pasaje y buque de carga; Sección II, que contiene las prescripciones complementarias para buques de pasaje, y Sección III, que contiene prescripciones adicionales para buques de carga. La parte C trata de las prescripciones relativas a los dispositivos de salvamento y está dividida en ocho secciones. La sección I contiene prescripciones generales; la sección II, prescripciones relativas a dispositivos individuales de salvamento; la sección III, prescripciones relativas a señales ópticas; la sección IV, prescripciones relativas a embarcaciones de supervivencia; la sección V, disposiciones sobre botes de rescate; la sección VI, prescripciones relativas a los dispositivos de puesta a flote y de embarco; la sección VII trata de otros dispositivos de salvamento, y la sección VIII se refiere a aspectos diversos.

Las radiocomunicaciones constituyen el tema del capítulo IV. La parte A de este capítulo describe el tipo de instalaciones que han de llevarse a bordo. Las prescripciones operacionales relativas a los servicios de guardia y escucha figuran en la parte B, mientras que las disposiciones técnicas se detallan en la parte C. Esta última parte incluye disposiciones técnicas relativas a los radiogoniómetros<sup>19</sup> y a las instalaciones radiotelegráficas para botes salvavidas a motor, junto con las correspondientes al aparato radioeléctrico portátil para embarcaciones de supervivencia. Las obligaciones del oficial radiotelegrafista respecto de las anotaciones obligatorias en el registro radioeléctrico quedan

---

<sup>19</sup> “Radiogoniómetro: Receptor de gran sensibilidad que permite hallar la dirección de una estación de radio en tierra: cruzando dos o más marcaciones, se obtiene la situación geográfica de la embarcación.” Véase: “Norma Oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria”, en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p.120.

consignadas en la parte D.<sup>20</sup> Este capítulo está estrechamente relacionado con el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, y fue completamente revisado en octubre de 1988.<sup>21</sup>

La seguridad de la navegación se trata en el capítulo V, en el cual se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los gobiernos contratantes, y que contiene disposiciones de carácter operacional aplicables en general a todos los buques dedicados a toda clase de viajes. Esto resulta un contraste considerando el Convenio en su totalidad, que sólo es aplicable a ciertas clases de buques dedicados a viajes internacionales. Los temas de que trata este capítulo comprenden el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques, el servicio de vigilancia de hielos, la organización del tráfico y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento. En ese mismo Capítulo se estipula también la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los gobiernos contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente. También se prescribe en este capítulo el equipamiento de puente y gobierno mínimo que debe poseer el buque, conforme a su tipo y tonelaje de registro bruto.

El Capítulo VI trata sobre el transporte de carga, con una Parte A sobre disposiciones generales relacionadas con el ámbito de aplicación de

---

<sup>20</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, SOLAS, Op. Cit., pp. 377-400.

<sup>21</sup> Cfr. "Enmiendas de 1988. Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)" (Resolución de la Conferencia), D.O.F. 1º de febrero de 1992, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 26.

información sobre la carga, utilización de analizadores de oxígeno, detectores de gas y de plaguicidas a bordo, estiba y sujeción. La Parte B se relaciona con disposiciones especiales aplicables a las cargas a granel que no sean grano; y la Parte C trata sobre el transporte de grano (antiguo capítulo VI).

El transporte de mercancías peligrosas se trata en el capítulo VII, que contiene disposiciones sobre clasificación, embalaje, marcado, etiquetado y rotulación, documentos y estiba de estas sustancias transportadas en bultos, en forma sólida a granel, y de productos químicos líquidos y gases licuados a granel. La clasificación de las sustancias se ajusta al método utilizado por las Naciones Unidas para todas las modalidades de transporte. Ese método se ha adaptado al transporte marítimo y, en algunos casos, las disposiciones son más rigurosas. Se exige a los gobiernos contratantes que publiquen instrucciones en sus respectivos países. Para ayudarlos en esta tarea, la Organización elaboró el “Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas” (Código IMDG), el cual se actualiza constantemente para incluir nuevas sustancias peligrosas y complementar o revisar las disposiciones existentes.

En el capítulo VIII se trata de los buques nucleares, y se especifican prescripciones básicas que se refieren a los peligros de radiación. No obstante, en 1981, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional aprobó, como documento complementario indispensable, un “Código de Seguridad para Buques Mercantes Nucleares”, detallado y amplio.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, SOLAS, Op. Cit., pp. 457-463.

El Capítulo IX tuvo por objeto hacer obligatorio el “Código Internacional de Gestión de la Seguridad”, aplicable a los buques de pasaje y los petroleros desde el 1° de julio de 1998 y a los buques de carga y las unidades móviles de perforación de 500 Tonelaje de Registro Bruto (TRB) o más, a partir del 1° de julio de 2002.

Los objetivos relativos a la gestión de la seguridad establecidos por el Código son los siguientes: establecer practicas 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, es decir el propietario del buque o cualquier persona (por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo) es responsable de la explotación del buque, y de establecer un sistema de gestión de la seguridad. Se exige a la compañía que establezca e implante principios para alcanzar dichos objetivos, por lo que deberá suministrar los recursos y el apoyo necesarios en tierra. Se prevé que cada compañía designe 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, y cada buque conservará una copia a bordo del manual antes mencionado.

El Capítulo X trata sobre las 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 que modifica el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”. El capítulo es aplicable a las naves de gran velocidad construidas a partir del 1° de enero de 1996.

El Capítulo XI se refiere a medidas especiales para incrementar la seguridad marítima; el capítulo fue elaborado durante la Conferencia antes mencionada para resolver las diferencias relativas al procedimiento de enmienda adecuado.

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, su equipo o su tripulación no se ajustan a las prescripciones de un instrumento pertinente, se podrá realizar una inspección detallada.

El capítulo XII trata sobre medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros<sup>23</sup>, donde estipula que todos los graneleros nuevos (construidos después del 1° de julio de 1999), que transporten carga de una densidad de

---

<sup>23</sup> “Buque para carga a granel. Embarcación de construcción especial para transportar grandes volúmenes de carga suelta, tales como granos y minerales”. Véase: “Norma Oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria”, en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p. 97.

1,000 kg/m<sup>3</sup> o más, deben poseer resistencia suficiente para soportar la inundación de una de sus bodegas de carga, tomando en cuenta los efectos dinámicos resultantes de la presencia del agua en la bodega y tomando en cuenta las recomendaciones aprobadas por la Organización Marítima Internacional<sup>24</sup>.

En cuanto a los buques existentes (construidos antes del 1º de julio de 1999) que transporten carga a granel de una densidad de 1780 kg/ m<sup>3</sup> o más, el mamparo<sup>25</sup> o 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<sup>26</sup>. 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 kg/ m<sup>3</sup>, incluyen granos tales como trigo y arroz, y madera.

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. Los criterios y las fórmulas empleados para determinar si un buque satisface en la actualidad las nuevas prescripciones, se pueden determinar al revisar el espesor del acero utilizado en las estructuras de los

---

<sup>24</sup> Cfr. ALCÁZAR, José Antonio y PINIELLA, Francisco, La Prevención de Siniestros Marítimos a través del control del Estado Rector del Puerto, Universidad de Cádiz, Cádiz, España, 2002, p. 58.

<sup>25</sup> "Mamparo: en la construcción naval es la pared transversal o longitudinal con que se divide en compartimientos el interior de la embarcación, pueden ser divisorios, estancos, resistentes al fuego, protectores, elásticos, de colisión, adicionales, etcétera". Véase: "Norma oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria", en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p.115.

<sup>26</sup> Cfr. SÁNCHEZ, Arantza, "Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar" en Revista Miliarium, Madrid, España, Año 2, núm. 7, 2002, p.19.

mamparos, y si es preciso aplicar refuerzos; tales disposiciones se encuentran pormenorizados en las normas de la Organización Marítima Internacional aprobadas por la “Conferencia de 1997”.<sup>27</sup>

La enmienda tácita al Artículo 16, introdujo una serie de cambios importantes al Capítulo I, en particular las inspecciones fuera de programa y los reconocimientos anuales obligatorios, así como el fortalecimiento de las prescripciones relativas a la supervisión por el Estado rector del puerto. También se mejoraron el capítulo II-1, el capítulo II-2 y el capítulo V.<sup>28</sup>

El Protocolo de 1988 introduce un nuevo sistema de reconocimientos y certificación que está armonizado con el “Convenio de Líneas de Carga” y el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques” de 1973 y su “Protocolo” de 1978. El Protocolo tuvo como finalidad reducir los problemas ocasionados, ya que las prescripciones contenidas en los tres instrumentos eran diferentes, pudiendo los buques ser obligados a entrar en dique seco a fin de sufrir el reconocimiento exigido por un Convenio poco tiempo después de haber sido reconocidos en virtud de otro instrumento. Al permitir que los reconocimientos obligatorios se lleven a cabo paralelamente, el sistema contribuye a reducir los costos, tanto de los armadores como para las administraciones públicas.<sup>29</sup>

---

<sup>27</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, SOLAS, Op. Cit., pp. 523-545.

<sup>28</sup> Cfr. ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, “Resolución MSC.2. (XLV)”, D.O.F. 1º de septiembre de 1984, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 25.

<sup>29</sup> Cfr. “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, Londres, Inglaterra, 11 de noviembre de 1988, D.O.F. 17 de enero de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 26.



### **2.3.2 Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque (1924)**

Se adoptó en Bruselas, Bélgica el 25 de agosto de 1924, y su vigencia internacional inició el 2 de junio de 1931. Se complementa con el “Protocolo por el que se Modifica el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque”, conocido generalmente con el nombre de “Reglas de Visby”, que fue adoptado en Bruselas, el 23 de febrero de 1968, iniciando vigencia internacional el 23 de junio de 1977. Para ambos instrumentos es depositario el gobierno de Bélgica. La vigencia en México inició el 20 de noviembre de 1994, para las “Reglas de la Haya” y para las “Reglas de Visby” la vigencia inició el 20 de agosto de 1994<sup>30</sup>. Así mismo, el “Protocolo que Modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento” de 1968, es adoptado en Bruselas, el 21 de diciembre de 1979, siendo depositario el gobierno de Bélgica. Inició su vigencia en México el 20 de agosto de 1994<sup>31</sup>. La vigencia internacional inició el 18 de mayo de 1986.

Estas Reglas se hicieron necesarias por el transporte de o hacia los Estados Unidos. Prohibía las cláusulas de exoneración de responsabilidad en caso de dolo y negligencia, pero las autorizaba en caso de faltas náuticas<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Cfr. “*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*”, Bruselas, Bélgica, 25 de agosto de 1924, D.O.F. 25 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 29.

<sup>31</sup> Cfr. “*Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento*”, Bruselas, Bélgica, 23 de febrero de 1968, D.O.F. 25 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p.29.

<sup>32</sup> Falta Náutica: es toda falta relacionada con la navegación y con los actos necesarios para la buena navegación del buque, provocando un daño por un acto u omisión que tenía por objeto

Actualmente sólo aplica al transporte de o hacia el buque (hasta la entrega de la mercancía).

Estas Reglas, denominadas de “La Haya-Visby”, surgen debido al predominio de la libertad contractual en la celebración del contrato, (principio recogido tanto en la familia del Derecho Civil como en el *Common Law*), el incremento de las cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad, los abusos por parte de los navieros, el incremento de quejas de los cargadores, pero sobre todo de los aseguradores y de los bancos y el incremento del transporte marítimo (principalmente de y hacia Norteamérica)<sup>33</sup>.

Las circunstancias que motivaron la elaboración del “Protocolo de Bruselas” de 1968 (Reglas de Visby), se derivaron de los problemas relacionados con las primeras interpretaciones judiciales de las “Reglas de la Haya”, la Cláusula Himalaya<sup>34</sup>, la distinción entre “falta náutica” y “falta comercial”, la revisión de los límites de responsabilidad, el nuevo método de cálculo del valor del daño o pérdida de la mercancía; también influyó el deber de ejercitar la debida diligencia para que un barco se encuentre en estado de navegabilidad (*seaworthiness*).<sup>35</sup>

---

la seguridad, buen estado y navegación de la aventura marítima en general. Cfr. GREENE, Mark, *Riesgo y Seguro*, S.N.E., Editorial Mapfre, Londres, Reino Unido, 1974, p. 35.

<sup>33</sup> Cfr. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, Reflexiones Críticas sobre la Avería Común, Op. Cit., pp. 18-23.

<sup>34</sup> Cláusula Himalaya, por esta cláusula se permite a los agentes o dependientes del naviero, no partes en el contrato de transporte pero si participantes en su ejecución (en cualquiera de sus fases) gozar de las cláusulas de exoneración y limitación pactadas por el cargador y el porteador. Redactada principalmente para proteger a los estibadores y a las terminales. Cfr. BOQUERA MATARREDONA, Reglas de la Haya-Visby: Hacia un mejor entendimiento, S.N.E., Ediciones Urano, Madrid, España, 2003, p. 125.

<sup>35</sup> Cfr. PINACHO, Javier, Marina Mercante: Puertos y Transporte Marítimo, S.N.E., Editorial Ius Terra, Madrid, España, 1996, pp. 300-320.

La estructura de las “Reglas de la Haya-Visby” es enmendada por el “Protocolo del 79”; las Reglas se componen de dieciséis artículos numerados en caracteres romanos o arábigos, dependiendo de como se hayan adoptado, ya que un artículo puede estar dividido en numerales arábigos e incisos. Los artículos del 11 al 16 tratan del procedimiento de adopción, entrada en vigor y denuncia de las Reglas. Los artículos del 1 al 10 son analizados a continuación:

La Regla I. Contiene 5 definiciones:

- ✓ **Porteador**; es la persona que asume la obligación del transporte.

Permite la determinación del alcance de la firma, de la persona que firma el Conocimiento de Embarque (*Bill of Lading*) y por cuenta y nombre de quién. Puede abarcar no solo al naviero-fletante, sino al fletador, y en el caso de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, al operador<sup>36</sup>.

- ✓ **Contrato de transporte**; aplica a contratos de transporte plasmados en un conocimiento de embarque o un documento de título similar.

Incluye cualquier conocimiento de embarque o título-valor expedido bajo contrato de fletamento, siempre que ese conocimiento de embarque haya sido transmitido a un tercero no parte en el contrato de fletamento; si no se transmitió a un tercero, ese conocimiento de embarque es un mero recibo de mercancías y un título valor, pero no evidencia un contrato de transporte.

---

<sup>36</sup> Véase: “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Artículo 134, Op. Cit., p. 42.

La Cláusula *Paramount* no es necesaria incluirla, debido a que las “Reglas de la Haya–Visby” aplican por imperio de ley, si los ciudadanos que realizan un contrato de transporte de mercancías pertenecen a Estados que han firmado dichas Reglas (Artículo 10 de las Reglas). Sin embargo, en un comercio entre un país firmante exclusivamente de las “Reglas de la Haya” y otro que no lo es, sí es necesaria la incorporación.<sup>37</sup>

“Las Reglas de la Haya-Visby” pueden aplicarse a los Recibos de Embarque de Mercancías (*Seaway Bills*) si las partes las incorporan (Regla VI), a menos que sea una mercancía extraordinaria en un tráfico no comercial o en régimen de cabotaje, si la ley nacional excluye las Reglas en ese tráfico.

Bajo las Reglas, el conocimiento de embarque no es necesariamente el contrato de transporte, pero sí es su mejor evidencia. El contrato puede constituirlo la nota de cierre, las llamadas telefónicas, las ofertas de transporte, entre otras<sup>38</sup>.

- ✓ **Mercancías**; son las mercaderías, artículos, géneros de cualquier clase, exceptuando a los animales vivos y a la carga transportada sobre cubierta.

---

<sup>37</sup> Cfr. “*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*”, Artículo 10, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 31.

<sup>38</sup> Cfr. SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, *Reflexiones Críticas sobre la Avería Común*, Op. Cit., pp. 23-33.

El transporte de mercancía sobre cubierta del buque excluye al contrato del ámbito de las “Reglas de la Haya-Visby”, perdiendo el porteador las inmunidades y derecho a limitación contempladas en ellas. Las mismas en su Artículo 1C no exceptúan a los contenedores.

Sólo aplicarán las Reglas a mercancías transportadas sobre cubierta:

- Si la carga es transportada bajo cubierta y es emitido un conocimiento de embarque limpio.<sup>39</sup>
- Si la carga es transportada bajo cubierta, pero en el conocimiento de embarque se inscribió la leyenda de que la mercancía sería transportada sobre cubierta.
- Si la mercancía es transportada sobre cubierta y el conocimiento de embarque hace constar ese hecho, pero las Reglas son incorporadas.

Si la carga sobre cubierta es declarada en el conocimiento de embarque, la consecuencia legal será que estas Reglas no se aplicarán al contrato de transporte. El régimen legal aplicable será el establecido por la ley nacional, si la hubiere, o por las estipulaciones del contrato entre las partes.

---

<sup>39</sup> *Conocimientos Limpios/ neto*: es el que no contiene reservas sobre el estado y condición aparente de las mercancías, sin importar si existen reservas en cuanto al peso, marcas o número. *Conocimiento sucio*: el que contiene reservas sobre el estado y condición de las mercancías. En toda compraventa internacional de mercancías se debe atender a la “Uniformidad de los Créditos Documentarios” (UCP500). A los conocimientos sucios se les corrige o limpia con las cartas de garantía (*letters of indemnity*, por sus abreviaturas en inglés: LOI). *La carta de garantías*: es un documento que el cargador entrega al porteador y en el que aquél garantiza a éste que si le entrega un conocimiento sin reservas sobre las mercancías, le indemnizará por el daño patrimonial que pueda causarle la diferencia que pueda existir entre la mercancía y la descripción del conocimiento de embarque. Los Clubes de Protección e Indemnización (P&I) prohíben aceptar estas cartas si no traen aparejada garantía bancaria, ya que en nuestro derecho (y en la comunidad internacional) pueden constituir un acto fraudulento en perjuicio de un tercero de buena fe. Cfr. TODD, Paul, Bills of Lading and Bankers’ documentary credits, Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1993, 2ª edición, pp. 96-97.

Si la carga es transportada sobre cubierta pero el conocimiento de embarque se emite limpio, el portador comete una violación grave del contrato de transporte (equiparable al dolo) y pierde los derechos e inmunidades que le otorgan las Reglas y el contrato formalizado en el conocimiento de embarque.

Para evitar un incumplimiento contractual por transporte de mercancía sobre cubierta, especialmente en contenedores, el porteador debe:

- Insertar en el conocimiento de embarque una “*General Liberty Clause*” o Cláusula de Libertad en General: “*Carrier has liberty to carry goods on deck...*” el fletador tiene la libertad de cargar las mercancías en cubierta.
- Obtener el consentimiento expreso o tácito del cargador.
- Asentar en el conocimiento de embarque que las mercancías efectivamente fueron cargadas en cubierta (es la única manera en que el cargador puede conocer si se ejercitó la opción).
- Esta afirmación prevalece sobre la “*General Liberty Clause*”.

El transporte sobre cubierta también puede constituir una violación contractual por “mala estiba”, según la Regla 3(2)<sup>40</sup>.

Las Reglas de la Haya-Visby se aplican en todo contrato de transporte de mercancías por mar formalizado por medio de un conocimiento de embarque o un recibo de embarque de mercancías (*Seawaybill*), no negociables emitidos en un tráfico ordinario; además, se aplican en contratos de transporte

---

<sup>40</sup> Cfr. PINACHO, Javier, Marina Mercante: Puertos y Transporte Marítimo, Op. Cit., pp. 400-450.

consensuales o si la póliza de fletamento incorpora las reglas (Cláusula *Paramount* o cláusula de incorporación).

Las Reglas no aplican en: contratos de transporte de animales vivos; en transporte de mercancías efectivamente cargadas sobre cubierta y plasmadas en el conocimiento de embarque como siendo cargadas en cubierta; en transporte de mercancías bajo régimen de fletamento (a menos que se emita un conocimiento de embarque y ese conocimiento sea negociado, es decir pase a manos de un tercero); un recibo de embarque de mercancías (*Seawaybills*) en tráficos extraordinarios; un recibo de embarque de mercancías en navegación de cabotaje o interior, si así lo establece la legislación nacional<sup>41</sup>.

- ✓ **Buque**; de acuerdo a las Reglas de la Haya-Visby se entiende por buque, cualquier embarcación usada para el transporte de mercancías por mar.
  
- ✓ **Transporte de mercancías**; este concepto se refiere a que:
  - Las reglas aplican desde el momento en que las mercancías fueron cargadas hasta el momento en que fueron descargadas.
  - Por acuerdo expreso, puede ampliarse el termino “carga” o “descarga” y aplicar las reglas a las fases inmediatas previas a la carga, e inmediatas posteriores a la descarga (*after discharge clauses*)<sup>42</sup>.

---

<sup>41</sup> Cfr. ALGUER MICO, José, *Tratado de la Avería Común*, S.N.E., Editorial Vives, Barcelona, España, 1986, pp. 283-288.

<sup>42</sup> Cfr. “*Ley de Navegación y Comercio Marítimos*”, Artículo 135, Op. Cit., p. 42.

- ✓ **Cláusula Himalaya**; es parte importante del contrato de transporte y por esta cláusula se permite a los agentes o dependientes del naviero, no partes en el contrato de transporte pero si participantes en su ejecución (en cualquiera de sus fases), gozar de las cláusulas de exoneración y limitación pactadas por el cargador y el porteador. Redactada principalmente para proteger a los estibadores y a las terminales

La Regla II enumera las operaciones materiales sobre las que recaen los deberes e inmunidades del transportista. Esos deberes están especificados en la Regla III, considerando como operaciones:

- Carga
- Estiba
- Transporte
- Desestiba
- Descarga
- Custodia y cuidado

Esta regla no se refiere a un período de tiempo sino a operaciones materiales; se refiere a un ámbito de validez espacial más que de validez temporal.<sup>43</sup>

La Regla IV contiene las causas de exoneración de responsabilidad que puede invocar el porteador, así como el límite de esa responsabilidad en caso de actualizarse. Puede afirmarse que el porteador no responde por las pérdidas o por los daños (totales o parciales) causados por: caso fortuito o fuerza mayor; vicio propio o naturaleza de las mercancías; culpa del cargador; falta náutica de los dependientes del porteador (no la del porteador mismo).

---

<sup>43</sup> Cfr. BOQUERA MATARREDONA, Reglas de la Haya-Visby: Hacia un mejor entendimiento, Op. Cit., pp. 123-153.



Por falta náutica deben entenderse todas las faltas relacionadas con la navegación y con los actos necesarios para la buena navegación del buque. Es el daño provocado por un acto u omisión que tenga por objeto la seguridad, buen estado y navegación. La falta comercial es aquella por la que el porteador incumple alguno de los deberes impuestos en las Reglas (Regla III-2). El criterio de distinción entre falta náutica y falta comercial, es finalista, es decir dependerá del fin del acto u omisión del cual surgió el daño.<sup>44</sup>

Los siguientes supuestos exoneran al porteador de una falta náutica o una falta comercial:

- ✓ **Acto de Dios;** significa que un transportista no es responsable por ningún daño que pueda demostrarse debió directa y exclusivamente a causas naturales, sin intervención humana, y que no podía ser evitada por ninguna razón o previsión humana, afán o cuidado que razonablemente se pudiese esperar.
- ✓ **Restricciones de Cuarentena;**
- ✓ **Acción u omisión del cargador;**
- ✓ **Riesgos de mar;** no es lo mismo un riesgo “de” mar que un riesgo “en” el mar; la mayoría de los pretendidos riesgos de mar son verdaderamente faltas náuticas.
- ✓ **Mermas en peso o volumen;**
- ✓ **Incendio.**<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Cfr. BOQUERA MATARREDONA, Reglas de la Haya-Visby: Hacia un mejor entendimiento, Op. Cit., pp. 243-264.

<sup>45</sup> Cfr. GREENE, Mark, Riesgo y Seguro, S.N.E., Editorial Mapfre, Londres, Reino Unido, 1974, pp. 35-45.

Las “Reglas de la Haya-Visby” y su protocolo establecen tres sistemas para fijar el límite de responsabilidad:

➤ **El sistema al valor declarado en el Conocimiento de Embarque**

En este sistema el porteador será responsable hasta ese valor, ya sea como tope máximo a indemnizar o como referencia para el cálculo proporcional ante la existencia de un daño parcial (este sistema se encuentra en las Reglas de la Haya de 1924, en las de Visby de 1968 y en su Protocolo de 1979).

Para que opere este sistema el cargador debe haber declarado (antes del embarque) en el conocimiento de embarque el valor de las mercancías (admite prueba en contrario); el valor debe ser el real y se debe haber declarado la naturaleza de las mercancías.<sup>46</sup>

➤ **El sistema por bulto o unidad y el sistema por peso**

El sistema por bulto o unidad fue recogido por las “Reglas de la Haya” que establecen en su artículo 4(5) que: *“El porteador será responsable hasta la cantidad de 100 libras esterlinas por bulto o unidad o la equivalencia de esa suma en otra moneda, a menos que el valor de la mercancía haya sido declarado en el conocimiento de embarque antes del transporte, caso en que responderá hasta el límite de ese valor”*<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> Cfr. TODD, Paul, *Bills of Lading and Bankers' documentary credits*, Op. Cit., pp. 98-103.

<sup>47</sup> Cfr. “*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*”, Artículo 10, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 30.

La cláusula de limitación de responsabilidad admite prueba en contrario respecto al valor, pero no se puede pactar un límite inferior al fijado por las Reglas.

Las “Reglas de la Haya-Visby” recogen el sistema de bulto o unidad y el sistema por peso, estableciendo, en su artículo 4(5), que: *“El porteador será responsable hasta la cantidad de 10,000 francos de oro Poincaré por bulto o unidad o 30 francos de oro Poincaré por kilo de peso bruto de la mercancía. A menos que el valor de la mercancía haya sido declarado en el conocimiento de embarque antes del transporte, caso en que responderá hasta el límite de ese valor”*<sup>48</sup>.

De los dos primeros valores mencionados, se escogía el mayor, en beneficio del cargador.

El “Protocolo de Visby” (1979) recoge el sistema de bulto o unidad y el sistema por peso, estableciendo, en su artículo 4(5), que: *“El porteador será responsable hasta la cantidad de 666.67 Derechos Especiales de Giro por bulto o unidad, o 2 DEGS (Derechos Especiales de Giro) por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. A menos que el valor de la mercancía haya sido declarado en el conocimiento de embarque antes del transporte,*

---

<sup>48</sup> Cfr. “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque”, Artículo 10, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 32.

*caso en que responderá hasta el límite de ese valor. De los dos primeros límites mencionados, se escoge el mayor, en beneficio del cargador*<sup>49</sup>.

Las Reglas no definen el término “bulto”. La doctrina inglesa, alemana y belga consideran que un bulto es una caja, cartón o embalaje de otro tipo en el cual se ha colocado la mercancía para su transporte. Debe existir necesariamente un embalaje, de lo contrario se recurriría al sistema de limitación por unidad. Se considera bulto una gran pieza de maquinaria o mercancías valiosas siempre que fueran empaquetadas, aunque fuese parcialmente.

La doctrina francesa considera que el termino bulto no guarda relación con su embalaje o empaquetamiento, sino que bulto es todo elemento individualizado en el conocimiento de embarque. Se considera como unidad, a la unidad declarada para efectos del cálculo de flete *“freight unit”*. El término unidad tiene sentido en relación a la carga a granel. En el sistema de las “Reglas de Hamburgo” se toma la unidad de mercancía y no la unidad de flete.

En el caso de contenedores, la doctrina dice que existen tantos bultos como vayan estibados dentro del contenedor (columna *“Number of packages”*) siempre que aparezcan listados en el conocimiento de embarque, en la lista de empaque, en la nota de cierre, o en facturas. Sí no existe esta información complementaria todo el contenedor sería considerado un único bulto.

---

<sup>49</sup> Cfr. “*Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque*”, Artículo 10, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 34.

*“Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una tara o pallet o cualquier dispositivo similar, todo bulto o similar que según el Conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo.”<sup>50</sup>*

Si el conocimiento de embarque indica un número mayor de bultos de los que efectivamente son transportados, la indemnización recaerá sobre el número real. Si el valor de las mercancías es menor al límite de responsabilidad por bulto o kilo, el porteador pagará hasta el valor de las mercancías. El valor de las mercancías a considerar será el que tengan en la bolsa, en el mercado o el valor usual de mercancías iguales, al momento de la descarga o en el momento en que debieron ser entregadas. El sistema por peso tiende a eliminar este problema en caso de piezas grandes y pesadas.

Si así es pactado en el conocimiento de embarque, al valor de mercado de las mercancías pueden añadirse los perjuicios. Si por alguna causa el porteador pierde el derecho a exonerarse y a limitar su responsabilidad, entonces sí pueden recobrase el total de los daños y de los perjuicios

La Regla IV bis es una nueva regla, introducida por las “Reglas de Visby”, según la cual los límites y exoneraciones de responsabilidad podrán introducirse en reclamaciones por responsabilidad contractual y por responsabilidad extra-contractual. Contempla a los empleados, dependientes o agentes del porteador como beneficiarios de los supuestos de exoneración del

---

<sup>50</sup> Cfr. CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, Reglas de la Haya-Visby, Artículo 4(5) c)Visby, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Ginebra, Suiza, 2001, p. 56.

derecho de limitación. Establece que la cantidad máxima a restituir será el equivalente al límite de responsabilidad fijado por las Reglas, ya sea que la acción sea contractual o extra-contractual, con lo que limita también la reclamación de perjuicios. Ni el porteador, ni sus agentes o dependientes se beneficiarán de la limitación de responsabilidad o de los supuestos de exoneración si actuaron con dolo.<sup>51</sup>

La Regla V faculta a las partes a incrementar los límites de responsabilidad o a reducir los casos de exoneración contemplados por las Reglas. En todo caso, se podrá pactar el incremento de las obligaciones del porteador pero nunca disminuirlas. Si, con motivo del transporte bajo régimen de fletamento, se emite un conocimiento de embarque y ese conocimiento es transmitido a un tercero, entonces, por lo que hace a ese tercero, el contrato de transporte se regirá por las Reglas (Artículo 1b).

Si el conocimiento de embarque está en poder de un tercero no parte del contrato de fletamento, entonces las Reglas regirán la relación entre ese tercero y el porteador fletante. Si el conocimiento de embarque permanece en manos del fletador, la póliza regirá las relaciones contractuales y el conocimiento, mientras no circule, será un mero recibo de mercancías.

---

<sup>51</sup> Cfr. CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, Reglas de la Haya-Visby, Op. Cit., p. 60.

Si la póliza incorpora las reglas, a través de una Cláusula Paramount, se aplicarán las Reglas. Las disposiciones de contribución a Avería Gruesa son lícitas a la luz de las Reglas.<sup>52</sup>

### **2.3.3 Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional (1965)**

Adoptado en Londres el 9 de abril de 1965, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, fue objeto de enmiendas en 1969, 1973, 1977, 1986, 1987, 1990, 1992, 1993 y 1996. Entró en vigor para México el 30 de julio de 1983.<sup>53</sup>

Tiene como objetivo principal prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimulando la cooperación de los gobiernos, y asegurando el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos de recepción, estadía y despacho de los buques en puerto; se le conoce como FAL.

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. Hacia la década de 1950, la ausencia de procedimientos relativos a los documentos normalizados internacionalmente estaba imponiendo un pesado y creciente gravamen sobre el personal de a bordo y de tierra de este sector y ocasionando considerables demoras. Para

---

<sup>52</sup> Cfr. TODD, Paul, *Bills of Lading and Bankers' documentary credits* Op. Cit., pp.103-120.

<sup>53</sup> Cfr. "Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional", Londres, Inglaterra, 9 de abril de 1965, D.O.F. 5 de septiembre de 1983, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 36.

solucionar esos problemas, la Organización Marítima Internacional empezó a trabajar en ese ámbito poco después de su creación, y en 1965 se adoptó el “Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional”.

Los principales objetivos del Convenio son prevenir demoras innecesarias en el tráfico marítimo, estimular la cooperación entre los gobiernos y asegurar el más alto grado de uniformidad posible en las formalidades y procedimientos. El Anexo del Convenio contiene disposiciones relativas a la llegada, la permanencia y salida de buques y personas, higiene, servicios médicos y cuarentena, servicios veterinarios y fitosanitarios. Estas disposiciones se dividen en normas y prácticas recomendadas, y se enumeran los documentos que los Gobiernos deben exigir.<sup>54</sup>

#### **2.3.4 Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y su Protocolo (1966)**

Su objetivo principal es establecer los límites respecto de los calados hasta donde puede ser cargado un buque, con el fin de contribuir de manera importante a su seguridad. Se fijan los límites de francobordo<sup>55</sup>, estanqueidad a la intemperie, e integridad de la estanqueidad del buque.

---

<sup>54</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, “*Convenio FAL*”, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1999, pp. 5-10.

<sup>55</sup> “*Francobordo: en la construcción naval se refiere a la distancia de la cubierta mas alta con medios permanentes de cierre de todas las aberturas, hasta la línea de flotación de máxima carga*”. Véase: “*Norma oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítimo-portuaria*”, en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p. 104.



Adoptado en Londres el 5 de abril de 1966, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, entró en vigor internacionalmente el 21 de julio de 1968 y para México el 25 de junio de 1970.<sup>56</sup>

Se realizaron enmiendas en 1971, 1975, 1979, 1983, 1995<sup>57</sup>, mismas que algunos países han adoptado en su legislación interna aunque no están vigentes internacionalmente, destacando que nuestro país no ha ratificado ninguna enmienda. El Protocolo entró en vigor internacionalmente el 3 de febrero de 2000.

Desde hace 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.

El primer “Convenio Internacional sobre Líneas de Carga” (LL), adoptado en 1930, se basaba en el principio de la flotabilidad de reserva, aunque se reconoció entonces que el francobordo también debería asegurar una estabilidad adecuada y evitar esfuerzos excesivos sobre el casco del buque como resultado de la sobrecarga.

En el “Convenio sobre Líneas de Carga” de 1966 se establecen disposiciones por las que se determina el francobordo de los buques tanque mediante compartimentado y cálculos de estabilidad con avería.

---

<sup>56</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Líneas de Carga*”, Londres, Inglaterra, 5 de abril de 1966, D.O.F. 24 de octubre de 1970, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 43.

<sup>57</sup> Idem.

Las reglas tienen en cuenta los posibles peligros que surgen en diferentes zonas y en distintas estaciones del año. El anexo técnico contiene varias medidas adicionales de seguridad relativas a puertas, portas de desagüe, escotillas y otros elementos del buque. El objetivo principal de estas medidas es garantizar la integridad de estanqueidad del casco de los buques por debajo de la cubierta de francobordo. Las líneas de carga asignadas deben marcarse a cada lado en el centro del buque, junto con la línea de cubierta. Los buques destinados al transporte de cubertadas<sup>58</sup> de madera tienen asignado un francobordo más pequeño, ya que la cubertada proporciona protección contra el impacto de las olas.

El Protocolo fue adoptado a fin de armonizar las prescripciones sobre reconocimiento y certificación del Convenio con las prescritas en el “Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”, el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques” y su Protocolo. Los tres instrumentos exigen la expedición de los certificados que demuestren que se han cumplido las prescripciones, lo cual debe hacerse mediante un reconocimiento que puede entrañar la retirada de servicio durante varios días del buque.

El sistema armonizado reduce los problemas causados por las fechas de los reconocimientos y los intervalos entre reconocimientos que no coinciden, de forma que un buque ya no se vea obligado a dirigirse a un puerto o a un

---

<sup>58</sup> “Cubertada: es la carga que, estibada y trincada sobre la cubierta, transporta una embarcación”. Véase: “Norma oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítimo-portuaria”, en SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, Op. Cit., p. 95.

astillero de reparaciones a fin de realizar el reconocimiento exigido por un Convenio poco tiempo después de haber sido reconocido en virtud de otro instrumento.

El “Protocolo de 1988 de las Líneas de Carga” también introduce el procedimiento de enmienda de aceptación tácita en el “Convenio de Líneas de Carga”. En la actualidad, las enmiendas entran en vigor después de que hayan sido positivamente aceptadas por dos tercios de las partes, pero el procedimiento ha resultado tan lento en la práctica que ninguna de las enmiendas al Convenio aprobadas ha llegado a ponerse en vigor.

De acuerdo con el procedimiento de aceptación tácita, las enmiendas entran en vigor en una fecha escogida en el momento de la aprobación, a menos que sean rechazadas por un tercio de las partes. El procedimiento permite la entrada en vigor en el término de dos años (o menos, en ciertos casos). Esto es importante debido a las constantes modificaciones que surgen al revisar el Convenio.<sup>59</sup>

### **2.3.5 Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos (1969)**

Este Convenio tiene como antecedentes los siguientes sucesos: el 18 de marzo de 1967 se produce el accidente del Buque tanque Torrey Canyon. En enero de 1969 se constituye el “Acuerdo de Responsabilidad de Propietarios de

---

<sup>59</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional sobre Líneas de Carga edición 2002, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 2002, p. 101.

Buque tanque por Contaminación por Hidrocarburos”. Se forma la Federación Internacional de Propietarios de Buques Tanque (*International Tankers Owners Federation*, conocida como ITOPF), con sede en Londres, Inglaterra. Se forma la Asociación Internacional de Indemnización de Buques Tanque (*International Tankers Indemnity Association*, conocida como ITIA), con sede en Bermuda. En 1970 se constituye el Foro Marino Internacional de Compañías Petroleras (*Oil Companies International Marine Forum*). En enero de 1971 se constituye el “Acuerdo Complementario de Responsabilidad de Propietarios de Buques tanque por Contaminación por Hidrocarburos”.<sup>60</sup>

El “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debido a la Contaminación por Hidrocarburos” de 1969, es conocido como CLC/69. Fue adoptado en Londres, Reino Unido, el 29 de noviembre de 1969, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional. En Londres se realizó el “Protocolo de 1992”, conocido por las siglas CLC/PROT/1992, y México depositó su instrumento de adhesión el 13 de mayo de 1994, iniciando vigencia internacional el 30 de mayo de 1996.<sup>61</sup>

Su objetivo principal es garantizar que se otorgue indemnización adecuada a las víctimas de la contaminación por hidrocarburos persistentes, resultante de siniestros marítimos ocasionados por los buques tanque y su carga. Se hace responsable de los daños y perjuicios al propietario del buque

---

<sup>60</sup> Cfr. GARCÍA, Carolina, Responsabilidad por Contaminación de Hidrocarburos, S.N.E., Universidad del País Vasco, Cataluña, España, 1999, pp. 25-35.

<sup>61</sup> Cfr. “*Protocolo que Modifica el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos*”, Londres, Reino Unido, 27 de noviembre de 1992, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit. p. 52.

que haya derramado, o desde el que se haya descargado el hidrocarburo contaminante<sup>62</sup>.

A reserva de un cierto número de excepciones específicas, la responsabilidad es objetiva; el propietario del buque está obligado a demostrar, en cada caso, que debe aplicarse alguna de las excepciones. No obstante, salvo en la eventualidad de que sea culpable, el propietario puede limitar su responsabilidad de un suceso a 133 derechos especiales de giro (DEG) por cada tonelada de arqueo bruto del buque, con una responsabilidad máxima de 14 millones de derechos especiales de giro por cada suceso.

El Convenio exige que los buques mantengan un seguro u otra garantía financiera por sumas equivalentes a la responsabilidad total del propietario en un suceso. El Convenio se aplica a todos los buques de navegación marítima que transporten hidrocarburos a granel, pero sólo los que transporten más de 2,000 toneladas deberán mantener un seguro de daños por contaminación de hidrocarburos.<sup>63</sup>

Esto no se aplica a los buques de guerra ni a otras naves propiedad de un Estado o explotadas por éste y que se empleen por el momento en servicios gubernamentales sin fin comercial. El Convenio sí aplica a los buques propiedad de un Estado que se exploten para fines comerciales en las

---

<sup>62</sup> Cfr. "Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos", Londres, Reino Unido, 19 de noviembre de 1976, D.O.F. 9 de agosto de 1994 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 51.

<sup>63</sup> Cfr. GARCÍA, Carolina, *Responsabilidad por Contaminación de Hidrocarburos*, Op. Cit., pp. 45-65.

disposiciones de responsabilidad y jurisdicción. La única excepción en este caso es que no tienen obligación de estar asegurados a tal efecto; deben contar con un certificado expedido por la autoridad correspondiente de su Estado declarando que está cubierta la responsabilidad del buque prevista en el Convenio.

El Convenio cubre los daños debidos a contaminación ocasionada por derrames de hidrocarburos persistentes ocurridos en el territorio (incluido el Mar Territorial) de un estado parte en el Convenio. Es de aplicación a buques que transporten hidrocarburos a granel como carga, es decir, por lo general petroleros cargados. No se incluyen los derrames provenientes de buques tanque en lastre o los derrames de los tanques de combustible de otro tipo de buques; no es posible resarcirse de gastos cuando las medidas preventivas sean tan eficaces que no se produzcan derrames. El propietario del buque no puede limitar la responsabilidad si el suceso ocurrió por culpa suya.

En 1976, se adoptó un “Protocolo” que establece una nueva unidad de cuenta, basada en los Derechos Especiales de Giro (DEG) utilizados por el Fondo Monetario Internacional (FMI). No obstante, para atender a los países que no sean miembros del Fondo y cuyas leyes no permitan la utilización de los derechos especiales de giro, se prevé otra unidad monetaria, basada, al igual que antes, en el oro.<sup>64</sup>

---

<sup>64</sup> Cfr. “Protocolo que Modifica el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos”, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit. p. 60.

El “Protocolo de 1984” fijó límites mayores de responsabilidad, pero poco a poco se vio que este Protocolo nunca reuniría las condiciones de aceptación necesarias para su entrada en vigor y fue sustituido por la versión de 1992.

Un factor importante para que el “Protocolo de 1984” no entrara en vigor fue la negativa de aceptarlo por parte de Estados Unidos, un importante importador de petróleo. Estados Unidos prefirió un sistema de responsabilidad ilimitada, que introdujo en su “Ley sobre la Contaminación por Hidrocarburos de 1990”. Como resultado, el “Protocolo de 1992” se elaboró de tal forma que no fuera necesaria la ratificación por Estados Unidos para lograr las condiciones requeridas para su entrada en vigor.<sup>65</sup>

Con este “Protocolo de 1992” se modificaron las condiciones para la entrada en vigor, al reducirse de seis a cuatro el número requerido de países con grandes flotas petroleras. Los límites de la indemnización son los que se acordaron en 1984; también se extendió el ámbito del Convenio, a fin de incluir los daños por contaminación ocasionados en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) o una zona equivalente de un Estado parte. El Protocolo incluye los daños por contaminación en la misma forma que antes, pero la indemnización por daños al medio ambiente se limita a los gastos incurridos por la puesta en práctica de medidas razonables para restaurar el medio ambiente contaminado. También permite el resarcimiento de gastos incurridos en la aplicación de medidas preventivas, incluso cuando no ocurre un derrame de hidrocarburos,

---

<sup>65</sup> Cfr. “Protocolo que Modifica el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos”, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit. p. 65.

siempre y cuando haya habido una amenaza inminente de daños debidos a contaminación.

El Protocolo también amplió el Convenio, a fin de incluir derrames procedentes de buques de navegación marítima o adaptados para el transporte de hidrocarburos a granel como carga, de forma que fuese de aplicación también a buques tanque con carga y sin carga y a derrames de hidrocarburos de los tanques de combustible producidos por dichos buques. El propietario de un buque no tendrá derecho a limitar su responsabilidad si se demuestra que los daños por contaminación fueron ocasionados por una acción o una omisión suya y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio.

A partir del 16 de mayo de 1998, las partes en el “Protocolo de 1992” dejaron de ser partes en el “Convenio de Responsabilidad Civil de 1969”, debido a un mecanismo de denuncia obligatoria del antiguo régimen, establecido en el “Protocolo de 1992”. De momento, los dos regímenes coexisten, ya que hay un gran número de Estados que son parte en el “Convenio de Responsabilidad Civil de 1969” pero que todavía no han ratificado el “Protocolo de 1992”.

El “Protocolo de 1992” permite a los Estados parte expedir certificados a buques matriculados en Estados que no son parte de este Protocolo, de manera que el propietario de un buque pueda obtener certificados de conformidad con el “Convenio de Responsabilidad Civil de 1969” y el “Protocolo



de 1992”, incluso en los casos en que el buque esté registrado en un país que todavía no haya ratificado dicho Protocolo. Esto constituye un punto importante, debido a que un buque que sólo cuenta con un certificado de conformidad con el “Convenio de Responsabilidad Civil”, puede tener dificultades para desarrollar actividades comerciales en un país que ha ratificado el “Protocolo de 1992”, ya que éste establece límites de responsabilidad mayores.<sup>66</sup>

### **2.3.6 Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos (1969)**

Su adopción se realizó el 29 de noviembre de 1969, entrando en vigor internacionalmente el 6 de mayo de 1975. Inició vigencia para México el 7 de julio de 1976.<sup>67</sup>

Su objetivo principal es que un Estado costero pueda intervenir en Alta Mar cuando un buque, debido a un siniestro, amenaza contaminar sus costas por derrames de hidrocarburos.

El desastre del Buque Torrey Canyon, en 1967, puso de manifiesto ciertas cuestiones interpretativas sobre las facultades de los Estados, en virtud del derecho internacional público, cuando se produce un siniestro en Alta Mar, suscitándose la interrogante de hasta dónde puede un Estado ribereño adoptar

---

<sup>66</sup> Cfr. COVA ARRIA, Luís y MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo, La Responsabilidad Civil derivada de derrames de Hidrocarburos, S.N.E., Ediciones Anauco, Madrid, España, 2000, pp. 56-58.

<sup>67</sup> Cfr. “*Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos*”, Bruselas, Bélgica, 29 de noviembre de 1969, D.O.F. 25 de mayo de 1976, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 71.

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. El consenso general fue que era necesario un nuevo régimen, que reconociera la necesidad de cierta intervención estatal en Alta Mar en casos de emergencia grave, y delimitara claramente ese derecho para proteger así otros intereses legítimos. En consecuencia, en 1969 se celebró en Bruselas una Conferencia para examinar un régimen de esa naturaleza.

El Convenio resultante afirma el derecho del Estado ribereño a adoptar las medidas que puedan ser necesarias en Alta Mar para prevenir, mitigar o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses conexos, debido a la contaminación o amenaza de contaminación por hidrocarburos, a raíz de un siniestro marítimo. No obstante, el Estado ribereño está facultado únicamente para tomar las medidas que sean necesarias, tras celebrar consultas con los intereses apropiados, en particular el Estado o Estados de abanderamiento del buque o buques implicados, los propietarios de los buques o las cargas de que se trate y, cuando las circunstancias lo permitan, los expertos independientes designados para ese fin. Todo Estado ribereño que tome medidas que excedan las permitidas en virtud del Convenio se expone a pagar indemnización por cualesquiera daños que esas medidas pudiesen causar. Se prevé un procedimiento de arbitraje para la solución de controversias

resultantes de la aplicación del Convenio, conocido como INTERVENTION/1969.

El Convenio se aplica a todos los buques de navegación marítima, excepto los buques de guerra u otros buques cuya propiedad o explotación corresponda a un Estado y destinados a servicios no comerciales del Gobierno.<sup>68</sup>

El Convenio se aplicaba a siniestros que entrañasen contaminación por hidrocarburos; sin embargo, debido a la creciente cantidad de otras sustancias, principalmente productos químicos, transportados por buques, algunas de las cuales causarían, si se derramasen, graves peligros para el medio marino, la “Conferencia de Bruselas de 1969” reconoció la necesidad de ampliar el Convenio para incluir sustancias distintas de los hidrocarburos. En el seno del Comité Jurídico, se redactó un proyecto de artículos para un instrumento que ampliase la aplicación del “Convenio de 1969” a otras sustancias distintas de los hidrocarburos, proyecto sometido a la consideración de la “Conferencia de Londres sobre Contaminación del Mar de 1973”. Así se adoptó el “Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación por Sustancias distintas de los Hidrocarburos”, el cual amplía el régimen del “Convenio de Intervención”, a las sustancias que están enumeradas en el

---

<sup>68</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1977, pp. 12-20.

anexo del Protocolo, o tienen características análogas a las de esas sustancias.<sup>69</sup>

### **2.3.7 Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (1969)**

Adoptado en Londres el 23 de junio de 1969, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, entró en vigor internacionalmente el 18 de julio de 1982; la entrada en vigor para México tuvo lugar el 18 de julio de 1982.<sup>70</sup>

Tiene como objetivo calcular los arqueos brutos y netos de los buques mercantes, siendo el primero en función del volumen total de todos los espacios cerrados del buque, y el segundo en función del volumen total de todos los espacios de carga del buque. La importancia que tienen dichas medidas es que son las que se emplean mundialmente por los Estados para cobrar derechos y tarifas por servicios que se prestan a la nave.

A través de este Convenio, los Certificados de Arqueo expedidos por un Gobierno serán reconocidos y aceptados por los demás, otorgándoles idéntica validez a los certificados expedidos por el propio Gobierno con base en el arqueo del buque estipulado mediante el “Certificado Internacional de Arqueo”.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Cfr. “*Protocolo relativo a la Intervención en Alta mar en casos de Contaminación del Mar por sustancias distintas de los Hidrocarburos, 1973*”, Londres, Inglaterra, 2 de noviembre de 1973, D.O.F. 25 de enero de 1980 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 72.

<sup>70</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques*”, Londres, Reino Unido, 23 de junio de 1969, D.O.F. 6 de octubre de 1972 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p.79.

<sup>71</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, *Conferencia Internacional sobre Arqueo de Buques 1969*, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1970, p. 5.

El Convenio adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1969, fue el primer intento que ha tenido éxito en la creación de un “Sistema Universal de Arqueo”. Antes se empleaban diferentes sistemas para calcular el arqueo de los buques mercantes, aunque todos ellos se basaban en el método ideado en 1854 por George Moorsom del Ministerio de Comercio Británico, existiendo considerables diferencias entre ellos, por lo que se reconoció que era necesario crear un sistema internacional único.

Este Convenio establece arqueos brutos y netos, que se calculan independientemente. El arqueo bruto es en función del volumen total de todos los espacios cerrados del buque, en tanto que el arqueo neto se calcula mediante una fórmula que es en función del volumen total de todos los espacios de carga del buque. El arqueo neto no deberá ser inferior al 30% del arqueo bruto.

Existe sólo un arqueo neto, cuya modificación se permite una vez al año. Las reglas son de aplicación a todos los buques construidos a partir del 18 de julio de 1982 (la fecha de entrada en vigor del convenio), mientras que los buques existentes no transformados podían conservar el arqueo original durante 12 años después de la entrada en vigor, o hasta el 18 de julio de 1994. Con ello se pretendía garantizar que los buques contaran con razonables salvaguardias en interés del bienestar económico del sector naviero. Por otra parte, si su propietario así lo desea, se podrá asignar a un buque existente el nuevo arqueo. El Convenio se redactó con ánimo de garantizar que los arqueos

bruto y neto calculados de conformidad con el nuevo sistema no difieran demasiado de los calculados con arreglo a los métodos anteriores.<sup>72</sup>

### **2.3.8 Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos (1971)**

Es un régimen internacional de carácter independiente y voluntario para los Estados, que tiene como objetivo proporcionar indemnización complementaria por daños debidos a la contaminación producida por derrames de hidrocarburos persistentes, procedente de la carga de los buques tanques; actúa en la medida que sea inadecuada la protección que proporciona el “Convenio de Responsabilidad Civil” (CLC 1969), y su versión enmendada de 1992.

Adoptado en Londres, Reino Unido, el 27 de noviembre de 1992, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, entró en vigor para nuestro país el 30 de mayo de 1996.<sup>73</sup>

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

---

<sup>72</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Conferencia Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, Op. Cit., pp. 10-25.

<sup>73</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos*”, Londres, Reino Unido, 16 de octubre de 1971, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 83.

curso de la Conferencia. Algunos Estados pusieron objeciones al régimen establecido, ya que se basaba en la responsabilidad objetiva del propietario del buque por daños que él no podría prever y, en consecuencia, representaba un alejamiento tajante del derecho marítimo tradicional, que basaba la responsabilidad en la culpa. Por otra parte, algunos Estados consideraban que las cifras de limitación adoptadas posiblemente resultarían insuficientes en casos de daños debidos a contaminación por hidrocarburos ocasionada por grandes petroleros. Por consiguiente, esos Estados deseaban que no se pusiera límite al nivel de indemnización o que se fijara una cifra muy elevada.<sup>74</sup>

A la luz de estas reservas, la “Conferencia de Bruselas de 1969” examinó una propuesta de avenencia encaminada a establecer un fondo internacional, que financiarían los intereses relacionados con la carga, y que estaría disponible para la doble finalidad de, por un lado, aliviar al propietario del buque de la carga que le imponían las prescripciones del nuevo Convenio y, por el otro, proporcionar indemnización adicional a las víctimas de daños debidos a contaminación, en los casos en que la indemnización en virtud del “Convenio de Responsabilidad Civil de 1969” fuese inadecuada o no pudiera obtenerse.

La Conferencia recomendó que la Organización Marítima Internacional se encargara de organizar un sistema de esa naturaleza. En consecuencia, el Comité Jurídico redactó un proyecto de articulado y el Convenio fue adoptado durante la Conferencia celebrada en Bruselas. Este instrumento es un complemento del “Convenio de Responsabilidad Civil de 1969”.

---

<sup>74</sup> Cfr. BARANDIARAN, José Maura, International Pollution Compensation Fund, S.N.E., Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, Venezuela, 2003, pp. 23-43.

El “Protocolo de 1976 establece una unidad de cuenta basada en los derechos especiales de giro (DEG) utilizados por el Fondo Monetario Internacional (FMI)<sup>75</sup>.

“El Protocolo de 1984” estaba encaminado primordialmente a elevar los límites de responsabilidad previstos en el Convenio y, por consiguiente, permite que se pague una indemnización mayor a las víctimas de sucesos de contaminación por hidrocarburos. Pero al igual que sucedió con el “Protocolo de 1984 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil”, se vio que este Protocolo nunca reuniría las condiciones de aceptación necesarias para su entrada en vigor y ha sido sustituido por la versión de 1992<sup>76</sup>.

Al igual que ocurrió con el “Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil”, el principal propósito del “Protocolo de 1992” era modificar los requisitos para la entrada en vigor y aumentar los montos de indemnización. El ámbito de la cobertura se extendió de acuerdo con el “Protocolo de 1992 relativo al Convenio de Responsabilidad Civil”. El “Protocolo de 1992” estableció un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, conocido como el “Fondo de 1992”, que es administrado en Londres por una Secretaría, al igual que el Fondo de 1971. En la práctica, actualmente el director del “Fondo de 1971” lo es también del “Fondo de 1992”.<sup>77</sup>

---

<sup>75</sup> Cfr. COVA ARRIA, Luís y MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo, La Responsabilidad Civil derivada de derrames de Hidrocarburos, Op. Cit., p.99.

<sup>76</sup> Ibidem, p.100.

<sup>77</sup> Cfr. “Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos”, Londres, Reino Unido, 27 de noviembre de 1992, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en



En virtud del “Protocolo de 1992”, la cantidad máxima de indemnización pagadera con cargo al Fondo para cada suceso, incluido el límite establecido de conformidad con el “Protocolo de 1992 del Convenio de Responsabilidad Civil”, es de 135 millones de derechos especiales de giro (unos 182 millones de dólares). Sin embargo, si tres Estados que contribuyen al Fondo reciben más de 600 millones de toneladas de hidrocarburos al año, la cantidad máxima se incrementa hasta 200 millones de derechos especiales de giro. A partir del 16 de mayo de 1998, las partes en el “Protocolo de 1992” cesaron de ser partes en el “Convenio del Fondo 1971” debido a un mecanismo de denuncia obligatoria del antiguo régimen establecido en el “Protocolo de 1992”. De momento, sin embargo, hay dos Fondos en vigencia (el de 1971 y el de 1992), ya que algunos Estados todavía no se han adherido al “Protocolo de 1992”, proyectado para sustituir por completo el régimen de 1971.

La Organización Marítima Internacional y la Secretaría del Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, animan activamente a adherirse al “Protocolo de 1992” a los Gobiernos que todavía no lo han hecho, y a denunciar los regímenes de 1969 y 1971. Los Estados miembros que siguen siendo partes en el “Fondo de 1971” harán frente a desventajas financieras, ya que la carga económica se reparte entre menos contribuyentes. Tanto en el “Fondo de 1971” como en el de 1992,

las contribuciones anuales se recaudan basándose en los pagos previstos de indemnización y en un cálculo de los gastos administrativos del año siguiente.<sup>78</sup>

### **2.3.9 Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje (1972)**

A este Convenio se le conoce como COLREG 1972/1981, y su estructura es como sigue:

- **Parte A. Reglas Generales;**
- **Parte B. Reglas de rumbo y buen gobierno;**
- **Anexo I** Posición y caracteres de luces y marcas, con 13 Apartados Técnicos;
- **Anexo II** Señales para buques que pesquen cerca unos de otros, con 3 Apartados Técnicos;
- **Anexo III** Características de las señales acústicas con 3 Apartados Técnicos;
- **Anexo IV** Señales de Peligro con un Apartado Técnico<sup>79</sup>.

El ámbito espacial de este Convenio es el Alta Mar; el Mar Territorial, incluyendo la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva; ríos, lagos, canales; y aguas interiores, prevaleciendo las disposiciones particulares de las aguas interiores y vías navegables sobre las generales del “Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes”. El ámbito material de aplicación son

---

<sup>78</sup> Cfr. COVA ARRIA, Luís y MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo, La Responsabilidad Civil derivada de derrames de Hidrocarburos, Op. Cit., p.105.

<sup>79</sup> Cfr. “*Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje*”, Londres, Reino Unido, 20 de octubre de 1972, D.O.F. 11 de febrero de 1976, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nomina de Convenios, Op. Cit., p.104.

toda clase de buques.<sup>80</sup> Después de 1963 se anexaron las siguientes modificaciones a las definiciones, entendiéndose por:

- ✓ **Buque:** toda clase de embarcaciones, incluidas las de sin desplazamiento y los hidroaviones, utilizadas o que puedan ser utilizables como medio de transporte sobre el agua” (Regla 3-a).
  
- ✓ **En Navegación:** el término aplica a buques que no están fondeados, amarrados ni varados. No significa necesariamente buque en movimiento (por ejemplo: buque parado).
  
- ✓ **Visibilidad reducida:** toda condición de visión reducida a consecuencia de: niebla, bruma, nieve, fuertes aguaceros, tormentas de arena y otras causas análogas.
  
- ✓ **Velocidad de seguridad:** la que permite ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento. Para su determinación se debe de tener en cuenta: el estado de visibilidad, las condiciones de tráfico; la maniobrabilidad del buque (en especial distancia de parada y capacidad de giro); el estado del viento, el mar y la corriente; el número, situación y movimiento de buques detectados por radar; el calado en relación al agua disponible, y el funcionamiento del radar.

---

<sup>80</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 2003, p. 2.

- ✓ **Riesgo de abordaje:** se considera que existe si la demora de un buque que se aproxima no varía en forma apreciable al aproximarse a corta distancia de un buque de gran tamaño o a un remolque (Regla 7)<sup>81</sup>.
  
- ✓ **Parte B. Reglas de Rumbo y Gobierno:** se aplican las Reglas de Thomas Gray (regla 14 y 15): “*Green to green or red to red perfect safety go ahead*” (Si da el verde con el verde o rojo con rojo entonces nada se pierde siga a rumbo cada cual).
  
- ✓ **Prelación (Regla 18):**
  - Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: un buque sin gobierno, un buque con capacidad de maniobra restringida, un buque dedicado a la pesca, un buque de vela.
  - Los buques de vela, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: un buque sin gobierno, un buque con capacidad de maniobra restringida, un buque dedicado a la pesca.
  - En la medida de lo posible, los buques dedicados a la pesca en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de: un buque sin gobierno o un buque con capacidad de maniobra restringida.
  - Todo buque que no sea un buque sin gobierno o un buque con capacidad con maniobra restringida evitará, si las circunstancias del caso lo permiten, estorbar el tránsito seguro de un buque restringido por su calado.

---

<sup>81</sup> “Demora, ángulo que forma un objeto con el meridiano del lugar. Las demoras se cuentan del 000° a 360° en el sentido de las manecillas del reloj.” Véase: COMISIÓN DE MARINA, Términos Marítimos más usuales, Tomo II, Op. Cit., p. 64.

- En general, un hidroavión amarrado se mantendrá alejado de todos los buques y evitará estorbar su navegación.<sup>82</sup>

### **2.3.10 Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (1972)**

Este Convenio fue adoptado en Ginebra, Suiza, el 2 de diciembre de 1972, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, y realizándose enmiendas en 1984, 1983, 1991 y 1993. Entró en vigor el 4 de abril de 1990 para México, y el Convenio y sus enmiendas fueron aprobadas por la Cámara de Senadores según decreto publicado en el Diario Oficial en 1989.<sup>83</sup>

Su objetivo principal es mantener un elevado nivel de seguridad en el transporte y manipulación de contenedores y prescripciones conexas de resistencia, control y prueba de los contenedores. Así mismo, se aplica a los contenedores nuevos y existentes utilizados en el transporte internacional, con exclusión de los contenedores contruidos especialmente para el transporte aéreo; es conocido como CSC/72.

Debido al rápido incremento de la utilización de contenedores para el transporte de mercancías por mar y la construcción de buques porta contenedores especializados, la Organización Marítima Internacional se comprometió en 1967 a estudiar la seguridad de la contenerización en el transporte marítimo. El contenedor en sí resultó ser el aspecto de estudio más

---

<sup>82</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, Op. Cit., pp. 45-55.

<sup>83</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores*”, Londres, Reino Unido, 2 de diciembre de 1972, D.O.F. 27 de enero de 1989 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 114.

importante. La Organización Marítima Internacional, en cooperación con la Comisión Económica para Europa, elaboró un proyecto de convenio y en 1972, en una Conferencia convocada conjuntamente por las Naciones Unidas, se aprobó el Convenio concluido.

El “Convenio sobre la Seguridad de los Contenedores” (1972), tiene dos objetivos: 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; además se propone facilitar el transporte internacional de contenedores, y proporciona reglas de seguridad internacionales uniformes, aplicables igualmente a todos los modos de transporte de superficie; de esta manera, puede evitarse la proliferación de reglas nacionales de seguridad divergentes.

Las prescripciones del Convenio se aplican a la gran mayoría de los contenedores utilizados internacionalmente, con excepción de los dedicados al transporte por vía aérea. Como no se pretendía afectar a todos los contenedores, furgonetas o cajas reutilizables, el ámbito de aplicación del Convenio se limita a los contenedores de un determinado tamaño mínimo con accesorios en las esquinas, dispositivos que permiten su manipulación, sujeción o apilamiento.<sup>84</sup>

El Convenio establece procedimientos para los contenedores utilizados en el transporte internacional, los cuales deben ser aprobados, respecto de su

---

<sup>84</sup> Cfr. COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, “*Las Medidas de Protección Portuaria y Seguridad de los Contenedores*”, en Boletín FAL, Santiago, Chile, No. 215, julio 2004, p. 7.

seguridad, por la administración de un Estado contratante o por una Organización que actúe en su nombre. La Administración o su representante autorizado faculta al fabricante para que coloque en los contenedores aprobados una placa de aprobación relativa a la seguridad con los datos técnicos pertinentes; la aprobación, de la cual da fe la placa de aprobación relativa a la seguridad, otorgada por un Estado contratante, debe ser reconocida por los otros Estados contratantes. Este principio de aceptación recíproca de contenedores aprobados en cuanto a su seguridad es la clave del Convenio; una vez aprobado y con la placa correspondiente, se espera que el contenedor circule en el transporte internacional con el mínimo de formalidades de control de seguridad. El mantenimiento posterior de un contenedor aprobado es responsabilidad del propietario, al cual incumbe que el contenedor se someta periódicamente a revisión.

El Anexo Técnico del Convenio indica específicamente que el contenedor tiene que ser objeto de diversas pruebas que representen una combinación de las prescripciones de seguridad, tanto para el transporte de tierra como para el transporte marítimo.

Se ha dotado de flexibilidad al Convenio, arbitrando procedimientos de enmienda simplificados que permiten adaptar rápidamente los procedimientos de prueba a las exigencias del tráfico internacional de contenedores.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores Edición 1996, International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1996, p. 28.

### **2.3.11 Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques (1973)**

Este Convenio fue adoptado en Londres, Reino Unido, el 2 de noviembre de 1973, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, realizándose enmiendas en 1984, 1985, 1987, 1989, 1990, 1991 y 1992. Entró en vigor el 23 de julio de 1992<sup>86</sup> para México, y el Convenio y sus enmiendas fueron aprobadas por la Cámara de Senadores según decreto publicado en el Diario Oficial en 1993<sup>87</sup>. México entregó el convenio de adhesión del Anexo V y las enmiendas de 1989, 1990, 1991 y 1994 a la Organización Marítima Internacional en 1998.<sup>88</sup>

Su objetivo principal es imponer restricciones a la contaminación del mar, la tierra y el aire que pueda generar un buque. Incluye todos los aspectos técnicos de la contaminación procedente de los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar. Es conocido como MARPOL 73/78, y constituye una combinación de dos tratados, adoptados en 1973 y 1978.

Pese a las medidas ya adoptadas por la Organización Marítima Internacional para hacer frente a la contaminación por hidrocarburos, las novedades surgidas en las prácticas industriales modernas hicieron patente la

---

<sup>86</sup> Cfr. “*Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, Londres, Reino Unido, 2 de noviembre de 1973, D.O.F. 28 de enero de 1992 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 120.

<sup>87</sup> Cfr. “*Enmiendas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, Londres, Reino Unido, 8 de mayo de 1990, D.O.F. 5 de agosto de 1993, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 121.

<sup>88</sup> Cfr. “*Protocolo que Modifica al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, Londres, Reino Unido, 17 de febrero de 1978, D.O.F. 30 de octubre de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 128.



necesidad de adoptar otras medidas. En consecuencia, la Asamblea de la Organización Marítima Internacional decidió, en 1969, convocar una Conferencia Internacional que elaborase un acuerdo internacional para imponer restricciones a la contaminación del mar, la tierra y el aire por los buques. El Convenio fue adoptado en noviembre de 1973.

Regula todos los aspectos técnicos de la contaminación procedente de los buques, excepto el vertimiento de desechos en el mar, y se aplica a todos los tipos de buques, aunque no es aplicable a la contaminación resultante de la exploración y explotación de los recursos minerales de los fondos marinos.

El Convenio tiene dos protocolos que tratan, respectivamente, de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje, y cinco anexos que contienen reglas para la prevención de las diversas formas de contaminación, aprobados el 26 de septiembre de 1997; el Anexo 6 aún no entra en vigor.

Los Anexos son:

- ✓ Anexo I. Contaminación por hidrocarburos;<sup>89</sup>
- ✓ Anexo II. Contaminación por sustancias nocivas líquidas transportadas a granel;<sup>90</sup>
- ✓ Anexo III. Contaminación por sustancias perjudiciales transportadas en paquetes, contenedores bultos, entre otras;<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Cfr. "Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques", D.O.F. 2 de octubre de 1983, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 134.

<sup>90</sup> Cfr. "Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques", D.O.F. 6 de abril de 1987, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., 135.

- ✓ Anexo IV. Contaminación por las aguas sucias de los buques;<sup>92</sup>
- ✓ Anexo V. Contaminación por las basuras de los buques;<sup>93</sup>
- ✓ Anexo VI. Para prevenir la contaminación atmosférica ocasionada por los buques.

La “Conferencia Internacional sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación”, celebrada del 6 al 17 de febrero de 1978, tuvo como resultado la adopción de una serie de medidas importantes, incluidos el “Protocolo de los Convenios de Seguridad para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” de 1974 y el “Protocolo del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques” de 1973. La Conferencia decidió que el “Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” fuera un instrumento independiente y que entrara en vigor después del Convenio. En el caso del “Protocolo del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”, la Conferencia adoptó un método diferente, ya que los principales problemas que impedían que el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques” fuera ratificado eran los relacionados con el Anexo II.

Los cambios previstos por la Conferencia se referían principalmente al Anexo I y, en consecuencia, se decidió adoptar los cambios acordados, al

---

<sup>91</sup> Cfr. “Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”, D.O.F. 1º de julio de 1992, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., 136.

<sup>92</sup> Cfr. “Anexo IV del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”, D.O.F. 31 de diciembre de 1988, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 137.

<sup>93</sup> Cfr. “Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”, D.O.F. 30 de octubre de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 138.

mismo tiempo que se permitía a los Estados Contratantes diferir la implantación del Anexo II hasta tres años después de la entrada en vigor del Protocolo (es decir, hasta el 2 de octubre de 1986), con el fin de resolver los problemas técnicos en ese lapso de tiempo.

El Protocolo introduce una serie de modificaciones en el Anexo I del Convenio, y prescribe tanques de lastre separado para todos los buques tanque nuevos de peso muerto igual o superior a 20,000 toneladas<sup>94</sup>. El Protocolo también dispone que los tanques de lastre separado estén situados de tal manera que contribuyan a proteger los tanques de carga en caso de abordaje o varada. Otra innovación importante es la relativa al lavado con crudos (COW, por sus siglas en inglés), método que había sido recientemente perfeccionado por la industria petrolera y ofrecía grandes ventajas. El procedimiento de lavado con crudos consiste en lavar los tanques no con agua, sino con crudos de hidrocarburos, es decir, con la propia carga. Dicho método es aceptado en vez de los tanques de lastre separado para los buques tanque existentes, pero constituye una indicación adicional para los buques tanque nuevos.

Se ofrecía a los buques tanque transportadores de crudo existentes una tercera opción: durante un período de dos a cuatro años, a partir de la fecha de entrada en vigor del “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”, podrían utilizarse tanques para lastre limpio (sistema por el que ciertos tanques se dedican exclusivamente al transporte de agua de lastre);

---

<sup>94</sup> En el Convenio original, dichos tanques se indicaban únicamente para los buques tanque nuevos, de peso muerto igual o superior a 70,000 toneladas.

este método es más económico que un sistema completo de tanques de lastre separado, porque utiliza tuberías y bombas existentes.

El Protocolo también modifica las instalaciones de drenaje y descarga, introduciendo reglas para mejorar los sistemas de agotamiento final de la carga. Se adiciona al “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”, el Anexo VI, es decir las Reglas para Prevenir la Contaminación Atmosférica causada por los Buques.

### **2.3.12 Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida por Reclamaciones de Derecho Marítimo (1976)**

Conocido como LLMC 76/96, este Convenio fue adoptado en Londres, Inglaterra, el 19 de noviembre de 1976, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, y entró en vigor para México el 1º de septiembre de 1994.<sup>95</sup>

El objetivo principal es fijar límites de indemnización para reclamaciones por pérdidas de vida o lesiones corporales, y reclamaciones relativas a daños de los bienes (otros buques, bienes o instalaciones portuarias, entre otros).

El Convenio viene a sustituir al “Convenio Internacional relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques de Navegación Marítima”, firmado en Bruselas en 1957, que entró en vigor en 1968.

---

<sup>95</sup> Cfr. “Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida por Reclamaciones del Derecho Marítimo”, Londres, Reino Unido, 19 de noviembre de 1976, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 139.

Al tenor del Convenio de 1976, el límite de responsabilidad por reclamaciones cubiertas se aumenta considerablemente, en algunos casos hasta un 250% o un 300%. Se especifican límites para dos tipos de reclamaciones: reclamaciones por pérdida de vida o lesiones corporales, y reclamaciones relativas a bienes (tales como daños a otros buques, bienes o instalaciones portuarias).

En el Convenio, las cuantías de limitación se expresan en unidades de cuenta. Cada unidad es equivalente en valor a los derechos especiales de giro (DEG)<sup>96</sup>; sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuyas leyes no permitan la utilización de los derechos especiales de giro, podrán seguir utilizando el viejo franco oro (que ahora se denomina “unidad monetaria” en el Convenio).<sup>97</sup>

Por lo que respecta a las reclamaciones personales, la responsabilidad relativa a buques que no pasen de 500 toneladas se limita a 330,000 derechos especiales de giro; respecto a los buques mayores de 500 toneladas se utilizarán las sumas adicionales siguientes al calcular las reclamaciones:

- ✓ Por cada tonelada de 501 a 3.000 toneladas, 500 derechos especiales de giro.
- ✓ Por cada tonelada de 3.001 a 30.000 toneladas, 333 derechos especiales

---

<sup>96</sup> Derechos Especiales de Giro es un término definido por el Fondo Monetario Internacional, como un valor que se calculará según el método de evaluación establecido por dicho Fondo, en sus operaciones y transacciones a la fecha del cumplimiento de la obligación que se trate.

<sup>97</sup> Cfr. BOLINAGA, Juan José, Nuevas Tendencias en Materia de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, Venezuela, 1996, pp.10-12.

de giro.

✓ Por cada tonelada de 30.001 a 70.000 toneladas, 250 derechos especiales de giro.

✓ Por cada tonelada por encima de 70.000 toneladas, 167 derechos especiales de giro.

Sobre otras reclamaciones, el límite de responsabilidad se fija en 167.000 derechos especiales de giro para buques que no pasen de 500 toneladas. Respecto de buques de mayor tonelaje, las sumas adicionales serán:

✓ Por cada tonelada de 501 a 30.000 toneladas, 167 derechos especiales de giro.

✓ Por cada tonelada de 30.001 a 70.000 toneladas, 125 derechos especiales de giro.

✓ Por cada tonelada por encima de 70.000 toneladas, 83 derechos especiales de giro.

El Convenio establece un principio prácticamente inquebrantable sobre la limitación de la responsabilidad, según el cual la persona no tendrá derecho a limitar su responsabilidad, “...si se prueba que el perjuicio fue ocasionado por una acción o una omisión suyas y que incurrió en éstas con intención de causar ese perjuicio, o bien temerariamente y a sabiendas de que probablemente se originaría tal perjuicio”.<sup>98</sup>

---

<sup>98</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores Edición 1996, Op. Cit., p. 33.

### **2.3.13 Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (1978)**

El “Convenio de Formación” crea un organismo gubernamental encargado de la administración del “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, conocido como STCW/95. En nuestro país, la dependencia encargada de dicho convenio es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPyMM).

Adoptado en Londres, Reino Unido, el 7 de julio de 1978, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, se le realizaron enmiendas en 1991, 1994, 1995 y 1997. Entró en vigor para México el 28 de abril de 1984<sup>99</sup>.

Su objetivo principal es establecer prescripciones básicas en el ámbito internacional, relativas a la formación, titulación y guardia para la gente de mar a bordo de los buques mercantes,<sup>100</sup> y es el primer Convenio que establece este tipo de indicaciones.

Las disposiciones técnicas del Convenio figuran en un anexo, dividido en seis capítulos. El primero de ellos contiene disposiciones generales, y los otros las que se resumen seguidamente:

---

<sup>99</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Normas de formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar*”, Londres, Reino Unido, 7 de julio de 1978, D.O.F. 13 de abril de 1982, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 159.

<sup>100</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, SCTW, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1996, p. iii.

- ✓ **Sección de puente.** Este capítulo expone los principios fundamentales al realizar guardias de navegación. Establece, además los requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes, primeros oficiales y pilotos de primera clase encargados de guardias de navegación en buques de arqueobruuto igual o superior a 200,000 toneladas. El capítulo incluye también reglas encaminadas a garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos de los capitanes y oficiales de puente.
- ✓ **Sección de máquinas.** Este capítulo expone los principios fundamentales que deberán seguirse al realizar las guardias de máquinas. Incluye requisitos mínimos aplicables a la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 3,000 kilowatts y para buques con potencia propulsora de entre 750 kilowatts y 3,000 kilowatts. También establece requisitos mínimos aplicables a la titulación de oficiales de máquina encargados de la guardia en cámaras de máquinas, tradicionalmente provistas de dotación, y de los maquinistas designados para prestar servicios en cámaras de máquinas sin dotación permanente. El capítulo establece también los requisitos mínimos aplicables a los marineros que forman parte de las guardias en la cámara de máquinas.
- ✓ **Sección de radiocomunicaciones.** La primera regla de este capítulo se refiere al servicio de escucha radioeléctrica y al



mantenimiento del equipo; el capítulo establece los requisitos mínimos aplicables a la titulación de oficiales radiotelegrafistas y operadores de radio, así como los requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de esos conocimientos. Otra regla establece requisitos mínimos aplicables a la titulación de operadores radiotelefonistas.

✓ **Requisitos especiales para el personal de buques tanque.**

Este capítulo trata de los requisitos mínimos adicionales aplicables a la formación y competencia de capitanes, oficiales y marineros de buques petroleros, quimiqueros y gaseros.

✓ **Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.**

Este capítulo se refiere a los requisitos mínimos aplicables a la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.<sup>101</sup>

Las prescripciones del Convenio fueron incrementadas con 23 resoluciones adoptadas por la Conferencia, muchas de las cuales contienen disposiciones pormenorizadas sobre los temas que abarca el Convenio. Las enmiendas de 1995 representaron una importante revisión del Convenio.<sup>102</sup>

Una de las características principales de la revisión, fue la aprobación de un nuevo “Código de Formación”, al que se han trasladado muchas reglas de carácter técnico. La parte A del Código es de obligatorio cumplimiento,

---

<sup>101</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, SCTW, Op. Cit., p. 5.

<sup>102</sup> Cfr. “*Enmiendas de 1995 (Resolución 1 de la conferencia)*”, D.O.F. 1º de febrero de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 160.

mientras que la parte B tiene carácter de recomendación. Al dividir las reglas de ese modo se facilita la labor de administración y se simplifica el trabajo de revisarlas y actualizarlas. Algunas de las enmiendas más importantes aprobadas por la Conferencia se refieren al capítulo I de Disposiciones Generales.

A la luz de tales modificaciones, las partes en el Convenio están obligadas a facilitar información detallada a la Organización Marítima Internacional, sobre las medidas administrativas que hayan adoptado para asegurar el cumplimiento del Convenio.

El Comité de Seguridad Marítima usa esa información para determinar cuáles son los Estados capaces de demostrar que pueden dar plena efectividad al Convenio, para que los demás Estados acepten los títulos expedidos por las partes que responden a lo dispuesto en el Convenio. Se considera que esta prescripción tiene importancia especial, porque significa que los gobiernos tendrán que dejar muy claro que tienen los recursos administrativos de formación y titulación necesarios para implementar el Convenio. El Convenio original no exigía tal prueba, lo que produjo quejas, ya que había grandes diferencias de un país a otro en los niveles alcanzados y que, por tanto, los títulos no eran siempre dignos de confianza. En éste mismo apartado se indican más reglas que tratan ese asunto. También se han mejorado los procedimientos relativos al ejercicio de la supervisión por el Estado rector del puerto con objeto de poder intervenir si se descubren diferencias que constituyen un peligro para las personas, los bienes o el medio

ambiente. Así mismo, se introducen medidas encaminadas a impedir la fatiga del personal de guardia.<sup>103</sup>

La parte B contiene orientaciones con carácter de recomendación, cuya intención es ayudar a las partes a implantar el Convenio. Las medidas recomendadas no son obligatorias y los ejemplos citados sirven únicamente para ilustrar el modo de cumplir ciertas prescripciones del Convenio.

No obstante lo anterior, hasta el 1º de febrero de 2002, las partes podían seguir expidiendo, reconociendo y refrendando los títulos que eran válidos antes de esa fecha respecto de la gente de mar que había comenzado su formación o servicio de mar antes del 1º de agosto de 1998.<sup>104</sup>

#### **2.3.14 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo (1979)**

Adoptado en Hamburgo, Alemania, el 27 de abril de 1979, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, se le realizaron enmiendas en 1998, y entró en vigor internacionalmente el 22 de junio de 1985. En México inició vigencia el 25 de abril de 1986.<sup>105</sup> Las enmiendas entraron en vigor en nuestro país el 1º de enero de 2000.<sup>106</sup>

---

<sup>103</sup> Cfr. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, SCTW, Op. Cit., p. 35.

<sup>104</sup> Cfr. "Enmiendas de 1998 (MSCC.78 (70))", D.O.F. 1º de enero de 2003, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 164.

<sup>105</sup> Cfr. "Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental", en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 174.

<sup>106</sup> Cfr. "Enmiendas de 1998 (MSC.70 (69))", D.O.F. 1º de enero de 2000, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 179.

Su objetivo principal es facilitar la cooperación entre los gobiernos y entre las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento marítimo, mediante el establecimiento de un Plan Internacional, a través de un plan de búsqueda y salvamento, conocido como SAR.

El “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” fomenta este tipo de cooperación, por cuanto las partes se obligan a garantizar la adopción de las medidas que exijan la vigilancia costera y el salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar. Dichas medidas comprenderán el establecimiento, la utilización y el mantenimiento de las instalaciones de seguridad marítima que se juzguen necesarias y viables.

Las prescripciones técnicas del “Convenio de Búsqueda y Salvamento” figuran en su Anexo. Las partes en el Convenio están obligadas a garantizar que se tomen medidas para la creación de servicios de búsqueda y salvamento adecuados en sus aguas costeras. Se alienta a las partes a que concierten con Estados vecinos acuerdos que entrañen el establecimiento de regiones de búsqueda y salvamento, la utilización mancomunada de sus instalaciones, el establecimiento de procedimientos comunes, la formación y visitas de enlace, entre otras. Dispone que los Estados adopten medidas que hagan posible la rápida entrada en sus aguas territoriales de unidades de salvamento de otros Estados.

El Convenio establece las medidas preparatorias que deben adoptarse, incluido el establecimiento de centros y sub-centros coordinadores de

salvamento, los procedimientos operacionales que han de seguirse en el caso de emergencias o alerta, así como durante las operaciones de búsqueda y salvamento. Esto incluye la designación de un jefe en el lugar del siniestro y la especificación de las responsabilidades que asume. Se exige a las partes en el Convenio que establezcan sistemas de notificación para buques, en virtud de los cuales los buques informen de su situación a una radio-estación costera. Lo anterior permite reducir el intervalo entre la pérdida de contacto con un buque y la iniciación de las operaciones de búsqueda, y contribuye también a que se pueda determinar rápidamente a qué buques se puede recurrir para prestar asistencia, incluida la asistencia médica en caso necesario. En virtud del Convenio, los océanos se han dividido en regiones de búsqueda y salvamento y en cada región, se ha determinado entre los Estados parte la región de búsqueda y salvamento de la que cada uno de ellos es responsable. Esta red mundial se concluyó provisionalmente tras una Conferencia celebrada en septiembre de 1998 en Fremantle (Australia).<sup>107</sup>

### **2.3.15 Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación (1988)**

Adoptado en Roma, Italia, el 10 de marzo de 1988, siendo depositaria la Organización Marítima Internacional, entró en vigor internacionalmente el 1º de marzo de 1992. México depositó su instrumento de adhesión el 13 de mayo de 1994, y entró en vigor el 11 de agosto de 1994.<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Cfr. INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Conferencia Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1998, p. 28.

<sup>108</sup> Cfr. “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación”, Roma, Italia, 10 de marzo de 1988, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 171.

Tiene como objetivo garantizar que se impongan 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 puedan destruirlos o dañarlos.

El Convenio obliga a los gobiernos contratantes, a extraditar o procesar judicialmente a los presuntos delincuentes; aplica a todo acto ilícito contra los pasajeros, los tripulantes a bordo de los buques y contra la seguridad de la navegación marítima; así mismo, contiene medidas para prevenir el terrorismo internacional en los buques.

El “Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental”, se aprueba tanto internacional como nacionalmente en las fechas antes mencionadas, teniendo como objeto complementar o acrecentar la aplicación del Convenio citado anteriormente. Se aplica a los delitos que se cometen a bordo de plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental o en contra de éstas.<sup>109</sup>

### **2.3.16 Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (1989)**

El Convenio de Salvamento Marítimo, también es conocido como SALVAGE 1989. Fue adoptado en Londres el 28 de abril de 1989, siendo

---

<sup>109</sup> Cfr. “Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental”, Roma, Italia, 10 de marzo de 1988, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 172.

depositaria la Organización Marítima Internacional. Entró en vigor para México el 14 de julio de 1996. La vigencia internacional inició el 14 de julio de 1996<sup>110</sup>.

Tiene como objetivo principal fijar una base de acuerdo económico, cuando un buque está siniestrado, para efectuar las operaciones de salvamento entre los salvadores y el dueño o Capitán del buque. Rescata el principio de “no se paga, si no se salva” y prevé una indemnización especial a los salvadores cuando existe una amenaza al medio ambiente marino, y ésta se reduce o se evita.

Este Convenio vino a sustituir el “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 tenía éxito. Aunque este principio básico funcionó bien en la mayoría de los casos, no se tuvo en cuenta la contaminación. El salvador que impedía que se produjera un suceso importante de contaminación (por ejemplo, alejando a un buque tanque dañado de una zona ecológicamente sensible), pero que no conseguía salvar el buque ni la carga no percibía ninguna remuneración. Por ello, no existían incentivos para que el salvador emprendiera operaciones que tenían pocas posibilidades de éxito<sup>111</sup>.

En el “Convenio de 1989” se intenta poner remedio a esta situación, al ofrecer al salvador una recompensa mayor, en la que se tienen en cuenta la

---

<sup>110</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo*”, Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, D.O.F. 15 de agosto de 1991, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 166.

<sup>111</sup> Cfr. ASTERIGOZA, Pedro, “*Salvamento Marítimo*” en *Revista Periodista Digital*, Editorial Anaya Multimedia, Madrid, España, Año VII, núm. 11, 18 de noviembre de 2005, p. 48.

pericia y los esfuerzos de éste, para impedir o reducir al mínimo los daños al medio ambiente. Se introduce, además, una compensación especial pagadera a los salvadores que no hayan obtenido una recompensa para el procedimiento normal (es decir, salvando el buque y la carga).

Los daños al medio ambiente se definen como: *“daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano, a la flora o la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a éstas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia”*<sup>112</sup>.

Esta compensación es equivalente a los gastos del salvador y puede incrementarse hasta un máximo del 30% de dichos gastos, en los casos en que se eviten o reduzcan al mínimo los daños al medio ambiente, gracias a los esfuerzos del salvador. Los gastos del salvador se definen como: *“gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento”*<sup>113</sup>.

El tribunal o árbitro que se encargue de evaluar la recompensa podrá incrementar la cuantía de esa compensación especial hasta un máximo del 100% de los gastos efectuados por el salvador, si lo considera equitativo y

---

<sup>112</sup> Cfr. VINCENZINI, Enrico, International Salvage Law, S.N.E., Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1992, p.193.

<sup>113</sup> Cfr. VINCENZINI, Enrico, International Salvage Law, Op. Cit., p. 195.



justo. Si, por el contrario, el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de compensación especial. El pago de la recompensa se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores.

Este Convenio tiene su origen en el “Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Asistencia y Salvamento” de 1910; en estos Convenios no existe diferencia entre los conceptos de asistencia y salvamento; en virtud del Convenio de 1989, ambas nociones son recogidas en un concepto mucho más amplio y generalizador:

- ✓ **La operación de salvamento** es cualquier acto que resulte útil para sustraer del peligro a un buque o cualesquiera otro bien. Ese acto puede ser material o inmaterial, inclusive puramente intelectual. No es necesario que se efectúe desde un buque, puede realizarse desde tierra, aire o por vía subacuática, sin la presencia de medios náuticos; las instrucciones y el acto de permanecer junto al buque son calificables también de salvamento. No se necesita que tengan una duración determinada o que sean reiterados o repetidos.
- ✓ El Principio “**si no se salva, no se paga**” tiene excepciones: en primer lugar se autoriza a las partes convenir contratos en los que nazca un derecho de remuneración al margen de un resultado útil; en específico, la llamada “compensación especial”, a que tienen derecho los salvadores que concurren al auxilio de un buque que por sus características de propulsión (nuclear) o carga (principalmente buques

tanque con carga) representa una amenaza para el medio marino, se obtiene en los siguientes casos y hasta por los siguientes montos:

- Compensación especial equivalente a los gastos (Artículo 14.1), siempre y cuando el salvador haya prestado operaciones de salvamento en relación a buques que de forma directa o por la naturaleza de su carga constituyan una amenaza de daños al medio ambiente. No es necesario que se haya obtenido un resultado exitoso, es decir que se haya minimizado o evitado la contaminación. La simple intervención es suficiente para obtener la compensación.
- Compensación especial, consistente en el monto de los gastos, más el 30% del valor de esos gastos (Artículo 14.2) como máximo. Aplica si el salvador, en las circunstancias descritas anteriormente ha logrado mediante las operaciones de salvamento, evitar o reducir los daños al medio marino.
- Compensación especial consistente en el monto de los gastos aumentada hasta un 100% de esos gastos, si el tribunal así lo estima al valorar el resultado y los trabajos realizados por el salvador.

✓ **Reserva mexicana. Convenio 1989**

El instrumento de ratificación de México contiene la siguiente declaración de reserva: *“El Gobierno de México se reserva el derecho de aplicar las estipulaciones de este Convenio en los casos mencionados en el Artículo 30, párrafos 1 (a), (b), (c) y (d), señalando al*

*mismo tiempo que se considera el salvamento como un acto voluntario.*<sup>114</sup>

### **2.3.17 Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990)**

Su adopción se realizó el 30 de noviembre de 1990, entrando en vigor internacionalmente el 13 de mayo de 1995. Para nuestro país la vigencia inició el 13 de mayo de 1995.<sup>115</sup>

Su objetivo principal es proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos importantes o amenazas de contaminación en el mar, debido a derrames de hidrocarburos.

En julio de 1989, se celebró en París una Conferencia de naciones industriales que instó a la Organización Marítima Internacional a elaborar nuevas medidas para prevenir la contaminación por los buques. Este llamamiento fue refrendado por la Asamblea de la Organización Marítima

---

<sup>114</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo. Artículo 30.1. Todo Estado, en el momento en que se produzcan la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, podrá hacer reserva de su derecho a no aplicar las disposiciones del presente Convenio: a) Cuando la operación de salvamento se desarrolle en aguas interiores y todos los buques afectados sean de navegación interior; b) Cuando las operaciones de salvamento se desarrollen en aguas interiores y no se vea afectado ningún buque; c) Cuando todas las partes interesadas sean nacionales de este Estado; d) Cuando se trate de un bien marítimo de carácter cultural que presente un interés prehistórico, arqueológico o histórico y que se encuentre en el fondo del mar*”, en VINCENZINI, Enrico, *International Salvage Law*, Op.Cit., pp. 196-200.

<sup>115</sup> Cfr. “*Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos*”, Londres, Reino Unido, 30 de noviembre de 1990, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, *Nómina de Convenios*, Op. Cit., p. 182.

Internacional en noviembre del mismo año, que inició los trabajos para redactar un proyecto de convenio.

Las partes en el Convenio, conocido como OPRC/90, deben de adoptar medidas para hacer frente a sucesos de contaminación, bien en el ámbito nacional o en cooperación con otros países. Los buques deben llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos, cuyo contenido será formulado por la Organización Marítima Internacional.

Las empresas explotadoras de unidades mar adentro que operan bajo la jurisdicción de las partes también deben de tener planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otros medios similares, coordinados con los sistemas nacionales, para responder pronta y eficazmente a los sucesos de contaminación por hidrocarburos.<sup>116</sup>

Los buques están obligados a notificar los sucesos de contaminación a las Autoridades ribereñas, y el Convenio establece detalladamente las medidas que deben seguirse. Dicho Convenio estipula el almacenamiento de equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos, los ejercicios necesarios y el desarrollo de planes pormenorizados para hacer frente a los sucesos de contaminación. Se exige a las partes en el Convenio que faciliten asistencia a otras partes en casos de emergencia de contaminación, y se ha previsto lo necesario para resarcir la asistencia prestada. El Convenio asigna a la Organización Marítima Internacional un importante papel coordinador.

---

<sup>116</sup> Cfr. ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín, La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, S.N.E, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1998, pp. 12-24.

En marzo de 2000 se celebró una Conferencia Diplomática que aprobó el “Protocolo de Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas 2000”, que complementa al “Convenio de Cooperación de 1990”.

Este Protocolo es aplicable a los sucesos de contaminación debidos a sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (productos químicos); su objetivo principal es disponer una planificación que permita tomar medidas rápidas y eficaces con personal especializado y equipos adecuados, para reducir al mínimo los daños que pueda ocasionar un suceso de contaminación del mar por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas. Detalla aspectos de cooperación y facilitación, de apoyo técnico y equipos para hacer frente a un suceso de contaminación; también contiene el análisis de aspectos de investigación, desarrollo de tecnologías y técnicas, en los que la vigilancia, la contención, la recuperación, la dispersión, la limpieza y la restauración son necesarias para minimizar o mitigar los efectos de un derrame de sustancias nocivas.

Asimismo, promueve la realización de acuerdos bilaterales o regionales para la preparación contra sucesos de contaminación.<sup>117</sup> Le asigna a la Organización Marítima Internacional responsabilidad para asumir funciones y actividades relacionadas con servicios de información, fomento de educación y formación, así como facilitación de servicios y asistencia técnica, con el fin de

---

<sup>117</sup> Cfr. ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín, La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, Op. Cit., pp. 34-44.

reforzar la capacidad de los Estados, en forma individual o regionalmente, y a través de la elaboración de un programa al respecto.

Antes del Convenio, esta materia se contenía en Acuerdos Regionales y en Convenios Bilaterales, por ejemplo el “Acuerdo de Cooperación con los Estados Unidos de Norte América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas” del 24 de julio de 1980<sup>118</sup>, modificado por acuerdos del 6 de diciembre de 1988 y del 20 de marzo de 1989.<sup>119</sup>

Los objetivos de este Convenio son: facilitar la cooperación internacional y la asistencia mutua en la preparación y lucha contra derrames de hidrocarburos en el mar, sin importar el espacio marino, ni la región del mundo; así como, alentar a los Estados a mantener y desarrollar centros de respuesta a estos incidentes: ejemplo de ello es el Centro de Cooperación Técnica de PEMEX en Ciudad del Carmen, Campeche.

Este Convenio se aplica a sucesos de contaminación por hidrocarburos, teniendo en cuenta las siguientes definiciones:

- ✓ **Hidrocarburo**, es el petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos, el *fuel-oil*, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos

---

<sup>118</sup> Cfr. “Acuerdo de Cooperación con los Estados Unidos de Norte América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas”, México, D.F., 24 de julio de 1980, D.O.F. 5 de agosto de 1981, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit., p. 300.

<sup>119</sup> Cfr. “Modificaciones al Acuerdo de Cooperación con los Estados Unidos de Norte América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas”, México, D.F., 5 de agosto de 1988, D.O.F. 25 de enero de 1991, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, Op. Cit. p.301.

refinados. Excluye a otras sustancias contaminantes como ácidos, DDT's y sustancias químicas.

- ✓ **Suceso de contaminación por hidrocarburos**, es un acontecimiento o una serie de éstos con el mismo origen, que ocasione o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.
- ✓ **Buque**, es toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos<sup>120</sup>, los aerodeslizadores<sup>121</sup>, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo; así como también, toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación y producción de gas o hidrocarburos, o a la carga y descarga de hidrocarburos. Éstas son instalaciones que presentan el riesgo de que se produzca contaminación por hidrocarburos, e incluyen, entre otros, puertos marítimos, terminales petroleras, oleoductos y otras instalaciones de manipulación de hidrocarburos. Excluye a los buques estatales no afectos al comercio, aunque los alienta a observar voluntariamente el Convenio.

El contenido específico del Convenio en cuestión puede ser circunscrito a los siguientes puntos:

- ✓ **Cooperación Internacional y Asistencia Mutua.**

---

<sup>120</sup> “Aliscafo: termino italiano para denominar a un aerodeslizador”. Véase: Diccionario de la Lengua Española, Editorial Espasa Calpe, 22ª edición, Madrid, España, 2001, tomo I, p. 73.

<sup>121</sup> “Aerodeslizador: vehículo que se desliza sobre la superficie del agua sin tocarla, estableciendo un colchón de aire entre el mar y él”. Véase: Diccionario de la Lengua Española, Op. Cit., p. 59.

Obliga a los Estados miembros a cooperar en el combate y respuesta de un derrame de hidrocarburos proveniente de cualquiera de las fuentes definidas anteriormente; la cooperación puede ser en forma de: servicios de asistencia, apoyo técnico, y apoyo de materiales.

- Cuando la gravedad del suceso lo justifique, las partes cooperarán y facilitarán servicios de: asesoramiento, apoyo técnico y equipo.
- Toda parte que haya solicitado asistencia podrá pedir a la Organización Marítima Internacional que ayude a determinar fuentes de financiación provisional de los gastos.
- Cada Parte adoptará las medidas de carácter jurídico o administrativo necesarias para facilitar la llegada, entrada y salida a su territorio, utilización y salida de los buques, aeronaves y demás medios de transporte que participen en la lucha contra un suceso de contaminación por hidrocarburos o que transporten el personal, mercancías, materiales y equipo necesarios para hacer frente a dicho suceso.

#### ✓ **Notificación de Contaminación**

El reporte debe efectuarse conforme al formato proporcionado por el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques y su Protocolo”. Obliga a los buques, plataformas, instalaciones portuarias, aeronaves civiles, entre otros, a reportar cualquier suceso de contaminación mediato o inmediato ocurrido sea en su buque/ plataforma o en otro lugar. El reporte debe efectuarse al Estado ribereño más próximo y/ o a las autoridades del pabellón designadas para ese propósito.



Los Estados parte deben designar autoridades de contacto encargadas de recibir y transmitir las notificaciones de contaminación por hidrocarburos.

En el momento de recibir un reporte, el Estado debe:

- Calificar el suceso y evaluar la magnitud del riesgo;
- Informar sin demora a todos los Estados cuyos intereses se vean afectados o puedan verse afectados por tal suceso de contaminación por hidrocarburos (sean o no parte del Convenio);
- Informar a la Organización Marítima Internacional (si el suceso es grave).<sup>122</sup>.

✓ **Planes de Emergencia**

- El “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”, en su regla 26, exige el Plan de Emergencia aprobado para buques tanque de 150 y 400 toneladas de registro bruto para no petroleros.
- Existen guías que emitió la Organización Marítima Internacional en 1992 para el desarrollo de los planes, y dichos planes deben ser aprobados por la Autoridad Nacional.

Estos planes son exigibles a los buques, a las unidades mar adentro (Plataformas), a las instalaciones de recepción, manipulación, almacenamiento o comercialización de hidrocarburos, a las terminales de hidrocarburos y a las Instalaciones portuarias.

---

<sup>122</sup> Cfr. LUDDEKE, Cristof, Maritime Claims, S.N.E., Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1993, pp. 221-223.

✓ **Sistemas Nacionales y Regionales de Preparación y Lucha Contra la Contaminación**

En este apartado se obliga a los Estados a contar con Planes Nacionales y Locales de Emergencia, a designar Autoridades a cargo de los Planes Nacionales y Locales, a establecer Centros de Respuesta con equipamiento mínimo pre-emplazado y a realizar un Programa de Simulacros.

El sistema incluirá como mínimo:

- La designación de la Autoridad o Autoridades Nacionales competentes responsables de la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos<sup>123</sup>.
- El punto o los puntos nacionales de contacto, encargados de recibir y transmitir las notificaciones de contaminación por hidrocarburos, además de la Autoridad facultada por el Estado para solicitar asistencia o decidir prestarla.<sup>124</sup>
- Un Plan Nacional de Preparación y Lucha para Contingencias, que incluya las Interrelaciones de los distintos órganos que lo integren, ya sean públicos o privados, y en el que se tengan en cuenta las directrices elaboradas por la Organización.
- Se debe enviar a la Organización Marítima Internacional directamente o a través de la organización o sistema regional pertinente, información actualizada respecto de: la dirección, los datos sobre telecomunicaciones y, si procede, las zonas

---

<sup>123</sup> La Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales en nuestro país.

<sup>124</sup> Cfr. ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín, La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, Op. Cit., pp. 48-68.

de responsabilidad de las autoridades y entidades; el equipo pre-emplazado de lucha contra la contaminación; y el Plan Nacional para contingencias.

✓ **Cooperación técnica**

Los Estados partes se obligan a facilitar al solicitante, asistencia técnica destinada a establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos; la formación de personal; a garantizar la disponibilidad de tecnologías, equipo, e instalaciones, y su transferencia tecnológica, así como a realizar programas, conjuntos de investigación y desarrollo.

En nuestro país, se realiza la cooperación técnica a través de los Centros de Cooperación Técnica, como el de PEMEX en Ciudad del Carmen, Campeche, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante y la Organización Marítima Internacional. Muestra de ello es el “Seminario de Planeación, Monitoreo y Evaluación de Hidrocarburos en el Mar”, realizado en dichas instalaciones en 2001.

✓ **Disposiciones institucionales**

Los Estados parte designan a la Organización Marítima Internacional para realizar funciones y actividades de información, educación y formación, que incluye fomentar la formación en el campo de la preparación, la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y la celebración de simposios internacionales. También parte de su tarea es proporcionar servicios técnicos para facilitar la cooperación en las actividades de investigación y

desarrollo, así como el asesoramiento a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación. La Organización auditará la información facilitada por los Estados parte, además de información pertinente de otras fuentes, y dará asistencia o proporcionará información a los Estados, además de proporcionar asistencia técnica a los Estados que vayan a establecer medios nacionales o regionales de lucha contra la contaminación; asimismo, dará asesoría a los Estados que lo soliciten y que se enfrenten a sucesos importantes de contaminación por hidrocarburos<sup>125</sup>.

✓ **Reembolso de los gastos de asistencia (salvo pacto en contrario)**

Si las medidas han sido adoptadas por un Estado parte a petición expresa de otro Estado parte, la parte peticionaria reembolsará los gastos de las mismas a la parte que prestó asistencia. La parte peticionaria podrá anular su petición en cualquier momento, pero si lo hace sufragará los gastos que ya haya realizado o comprometido la parte que prestó o iba a prestar asistencia. Los gastos se calcularán conforme a la legislación de la parte que prestó asistencia. Si las medidas han sido adoptadas por iniciativa propia de una parte, ésta sufragará los gastos de tales medidas. El Estado solicitante podrá recobrar los gastos de asistencia a través del “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos” y el “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos”.

---

<sup>125</sup> Cfr. ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín, La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, Op. Cit., pp.69-75.

# CAPITULO III

## EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN NACIONAL EN MATERIA

### MARÍTIMA

#### 3.1 LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN DE 1940

La “Ley de Vías Generales de Comunicación” fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 1940, entrando en vigor el mismo día de su promulgación. Esta Ley derogó la “Ley de Vías Generales de Comunicación” de 1932, el “Código Postal” del 22 de abril de 1926 y todas las disposiciones reglamentarias de los mismos. Además abrogó la “Ley de Servicio de Practicaje en los Puertos, Ríos, Canales, Lagos y Lagunas de la República” del 7 de enero de 1925, derogando también las franquicias postales concedidas con anterioridad. Esta Ley contenía disposiciones generales, y reglamentación detallada en materia de comunicaciones terrestres, comunicaciones por agua, comunicaciones aeronáuticas, comunicaciones eléctricas, comunicaciones postales y sanciones.

En su Libro Tercero, denominado “Comunicaciones por Agua”, dentro del Capítulo III, llamado De la Navegación, en su Artículo 189, menciona que *“la navegación en los mares territoriales de la República es libre para las embarcaciones de todos los países, en los términos del derecho y tratados internacionales”*<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Cfr. “Ley de Vías Generales de Comunicación”, D.O.F. 19 de febrero de 1940, Editorial Porrúa, México, 1990, p.99

En el Artículo 268 considera que *“la remuneración que corresponda por salvamento y auxilios será fijada en la forma que previenen el derecho común y la convención internacional promulgada por decreto de 16 de febrero de 1920, y las que le sucedan”*<sup>2</sup>.

Con lo anterior, nos damos cuenta que esta Ley se enfocaba a las vías generales de comunicación como vías meramente nacionales, sin darle la importancia adecuada a las comunicaciones internacionales y al Derecho Internacional.

### **3.2 LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMO DE 1963**

Por su parte, la “Ley de Navegación y Comercio Marítimo” fue publicada el 21 de noviembre de 1963, y entró en vigor 30 días después de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Derogó los artículos del Libro Tercero del “Código de Comercio” correspondientes al Comercio Marítimo, dio atribuciones a la Secretaría de Marina para ejercer funciones de resguardo marítimo, en tanto no se emitiera un Reglamento, e indicó que el Registro Público Marítimo se llevaría en el libro auxiliar del Registro de Comercio, en tanto se estableciera y reglamentara dicho Registro. Indicaba que, en tanto no se emitiera un Reglamento de Maniobras de Puerto, éstas se registrarían por la “Ley de Vías Generales de Comunicación”.

---

<sup>2</sup> Cfr. “Ley de Vías Generales de Comunicación”, Op. Cit., p.124

Esta Ley en su cuerpo contenía: Disposiciones Generales, Régimen Administrativo de la Navegación, hablaba Del Comercio Marítimo, dividiéndolo en las cosas, las personas, y los contratos; sin embargo, hacía referencias mínimas a las normas o tratados internacionales, tal y como se manifiesta en el Artículo 71, en el que se indicaba que *"el servicio de señales marítimas o balizamiento, corresponde a la autoridad marítima, quien lo regulará conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y sus reglamentos"*<sup>3</sup>.

En el Artículo 77 se especificaba que 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"*<sup>4</sup>.

Por último hacía mención de normas internacionales en el Artículo 87, que a la letra afirmaba: *"En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar"*<sup>5</sup>.

Nos damos cuenta que esta Ley sólo indicaba que México, en materia de Derecho Marítimo, aplicaría normas internacionales, sin precisar los tratados a

---

<sup>3</sup> Cfr. CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, S.N.E., Editorial Herrero, México, 1970, p. 753

<sup>4</sup> Ibidem, p. 754

<sup>5</sup> Idem

los cuales nuestro país estaría obligado, omitiendo nombres y fechas de ratificación, y produciendo una gran incertidumbre jurídica, ya que si se deseara determinar las reglas para el balizamiento o señalamiento marítimo, por citar un ejemplo, nos encontraríamos con que existe un “Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar”, el “Sistema de Balizamiento Marítimo” conocido como I.A.L.A., el “Código Internacional de Señales”, lo que complicaría la determinación de la legislación internacional aplicable en el caso de alguna controversia.

### **3.3 LEY DE NAVEGACIÓN DE 1994**

La “Ley de Navegación” que entró en vigor en 1994, abrogó la “Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana”, de 1981, la “Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje, Interior del Puerto y Fluvial de la República”, de 1929, y la “Ley de Subvenciones a la Marina Mercante Nacional”, de 1930.

Así mismo, derogó la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, excepto los Artículos 222 al 232 y 234 al 250, que tratan sobre el Seguro Marítimo; los Artículos primero, fracciones del I al IV; Artículos 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554 de la “Ley de Vías Generales de Comunicación”, y el Artículo 19 en lo que se oponga a dicha Ley; Artículos 641 a 944; y Artículo 1043, fracciones III, V, VII y VIII y 1044 del “Código de Comercio”.

La “Ley de Navegación” de 1994 no realizó una enumeración de los tratados internacionales a los que se obliga México; en esta ley se incluye de



manera genérica una referencia a “los Tratados Internacionales que estén vigentes”, como lo podemos observar en lo dispuesto en el Artículo 5, que indica la supletoriedad de la ley en caso de no haber disposición expresa en la “Ley de Navegación” y sus reglamentos, y en los tratados internacionales vigentes, ratificados por el Gobierno Mexicano<sup>6</sup>.

En el Artículo 7 se mencionan las atribuciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), respecto a las inspecciones y certificaciones de embarcaciones, de acuerdo a los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y de prevención de la contaminación marina por embarcaciones<sup>7</sup>.

En el Artículo 28 se indica que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes debe organizar la formación y capacitación del personal de acuerdo a los convenios internacionales; el Artículo 30 indica que los puertos mexicanos estarán abiertos, en tiempos de paz, para las embarcaciones de todos los países en los términos de los tratados internacionales; en el Artículo 34 nuestro país hace la reserva de que la operación y explotación de embarcaciones en navegación interior y de cabotaje está destinada sólo a navieros mexicanos y embarcaciones mexicanas, sin perjuicio de lo previsto en diversos tratados internacionales de los que somos parte; el Artículo 59 se refiere a la construcción y reparación de embarcaciones en donde se deben de observar las condiciones técnicas de seguridad indicadas en tratados internacionales. El Artículo 60 especifica que toda inspección y verificación de

---

<sup>6</sup> Cfr. “Ley de Navegación”, D.O.F. 4 de enero de 1994, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México, 2000, p. 87

<sup>7</sup> Ibidem, p. 89

equipos de socorro debe de adecuarse a los tratados internacionales, y el Artículo 62 indica que la verificación de la carga en los buques deberá realizarse de acuerdo a los tratados internacionales<sup>8</sup>.

El texto legislativo en análisis únicamente menciona en sus artículos los siguientes Convenios Internacionales:

- “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar” (Artículo 29).
- “Convenio sobre la Seguridad de Navegación y la Vida Humana en el Mar” (Artículo 58).
- “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques y su Protocolo” (Artículo 66).
- “Convenio sobre la Prevención de Contaminación del Mar por vertimientos de Desechos y Otras Materias” (Artículo 66).
- “Reglas de la Haya-Visby” (Artículo 104).
- “Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje” (Artículo 112).
- “Reglas de York y Amberes” (Artículo 116).
- “Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo” (Artículo 125).
- “Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida por Reclamaciones de Derecho Marítimo” (Artículo 132).
- “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos” (Artículo 132).

---

<sup>8</sup> Cfr. “Ley de Navegación”, Op. Cit. pp. 104, 105, 106, 116 y 117

- “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos” (Artículo 132)<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Cfr. “*Ley de Navegación*”, Op. Cit., p.148

# **CAPÍTULO IV**

## **CONTENIDO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**

### **4.1. ANTECEDENTES**

El 1º de junio de 2006 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, vigente a partir del 1º de julio de 2006, la cual abroga la “Ley de Navegación” de 1994, las reformas del 23 de enero de 1998 y las del 26 de mayo del 2000. Abroga también la “Ley de Navegación y Comercio Marítimo” de 1963, y deroga todas las disposiciones que se opongan a esta Ley.

Esta nueva “Ley de Navegación y Comercio Marítimo” es un esfuerzo de nuestros legisladores por reunir en un solo cuerpo de ley disposiciones que se encontraban en 2 textos, la “Ley de Navegación” de 1994, y la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” de 1963; además incorpora disposiciones de aplicación nacional, no modificando sustancialmente lo referente a tratados internacionales, mismos que son la materia de esta investigación.

El 14 de diciembre de 2001, en Sesión Ordinaria de la Cámara de Diputados, fue turnada a las Comisiones Unidas de Comunicaciones Transportes, de Marina y de Estudios Legislativos de la LVIII Legislatura de la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, para su estudio y dictamen, la “Minuta de Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, regresada

por la Cámara de Diputados para los efectos que establece el inciso e) del artículo 72<sup>1</sup> de la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”<sup>2</sup>.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 73, fracciones XIII y XVII de la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, el Congreso de la Unión tiene facultad para: “*expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra, para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y expedir leyes sobre el uso y el aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal*”<sup>3</sup>.

En sesión celebrada el día 14 de diciembre de 2001, los ciudadanos diputados José Tomás Lozano y Pardinás y César Patricio Reyes Roel, pertenecientes al Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentaron ante el Pleno de la Cámara de Diputados la “Iniciativa de Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, turnándose la misma a las Comisiones

---

<sup>1</sup> “Artículo 72. Todo proyecto de ley o decreto, cuya resolución no sea exclusiva de alguna de las Cámaras, se discutirá sucesivamente en ambas, observándose el Reglamento de Debates sobre la forma, intervalos y modo de proceder en las discusiones y votaciones....E. Si un proyecto de ley o decreto fuese desechado en parte, o modificado, o adicionado por la Cámara revisora, la nueva discusión de la Cámara de su origen versará únicamente sobre lo desechado o sobre las reformas o adiciones, sin poder alterarse en manera alguna los artículos aprobados. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fuesen aprobadas por la mayoría absoluta de los votos presentes en la Cámara de su origen, se pasará todo el proyecto al Ejecutivo, para los efectos de la fracción A. Si las adiciones o reformas hechas por la Cámara revisora fueren reprobadas por la mayoría de votos en la Cámara de su origen, volverán a aquella para que tome en consideración las razones de ésta, y si por mayoría absoluta de votos presentes se desecharen en esta segunda revisión dichas adiciones o reformas, el proyecto, en lo que haya sido aprobado por ambas Cámaras, se pasará al Ejecutivo para los efectos de la fracción A. Si la Cámara revisora insistiere, por la mayoría absoluta de votos presentes, en dichas adiciones o reformas, todo el proyecto no volverá a presentarse sino hasta el siguiente periodo de sesiones, a no ser que ambas Cámaras acuerden, por la mayoría absoluta de sus miembros presentes, que se expida la ley o decreto sólo con los artículos aprobados, y que se reserven los adicionados o reformados para su examen y votación en las sesiones siguientes...” Véase “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, Editorial Porrúa, México, 2000, p. 43

<sup>2</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, en Gaceta Parlamentaria, No. 1950, año IX, México, 2006, 2006, p. 5

<sup>3</sup> Cfr. “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, Op. Cit., p. 44

Unidas de Transportes y de Marina de la LVIII Legislatura, para su estudio y dictamen.

El día 12 de diciembre de 2002, el Pleno de la Cámara de Diputados aprobó por unanimidad el “Dictamen de Ley de Navegación y Comercio Marítimo”, enviándose dicha iniciativa al Senado de la República para la continuación del trámite legislativo, turnándose a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, Marina y Estudios Legislativos (Primera) para su estudio y dictamen.

En sesión celebrada el 15 de diciembre de 2003, el Pleno de la Cámara de Senadores aprobó el “Dictamen de la minuta de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, y debido a que diversos artículos fueron reformados y adicionados, la Mesa Directiva ordenó se regresara dicha minuta a la Cámara de origen, para los efectos que establece el inciso e) del artículo 72 de la “Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”, turnándose nuevamente a las Comisiones Unidas de Transportes y de Marina para su estudio y dictamen.

El 25 de abril de 2006, la Cámara de Diputados aprobó la Minuta Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El 26 de abril de 2006, la Mesa Directiva de la Cámara de Senadores, turnó a las Comisiones Unidas de Comunicaciones y Transportes, de Marina y

de Estudios Legislativos la “Minuta Proyecto de Decreto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, para su estudio y dictamen correspondiente<sup>4</sup>.

#### **4.2. OBJETIVO**

La “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” tiene como propósito principal proporcionar las bases para la reactivación de la marina mercante del país, regular lo referente a los permisos temporales de navegación de cabotaje para embarcaciones extranjeras, impulsar el abanderamiento de embarcaciones mexicanas y la contratación de un número mayor de tripulantes mexicanos.

Asimismo, se propone dar respuesta a la problemática que enfrenta la marina mercante mexicana, ya que la gran mayoría de los permisos temporales de navegación de cabotaje, son otorgados a un pequeño grupo de empresas navieras con bandera extranjera, que generalmente son banderas de conveniencia, y cuya actividad no reporta generalmente ingresos fiscales a nuestro país<sup>5</sup>.

Por lo anterior, fue necesaria la adecuación del marco jurídico en materia de navegación y comercio marítimos, a fin de que la marina mercante mexicana fortalezca su participación en los servicios relacionados con la navegación de cabotaje y de altura en el mediano plazo, para así generar fuentes de empleo

---

<sup>4</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit. p. 6

<sup>5</sup> Cfr. COMISIÓN DE MARINA, “Dictamen de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, en Gaceta Parlamentaria, año V, número 1131, México, 2002, p. 8

para los marinos mercantes mexicanos e incentivar el crecimiento de la flota mercante nacional, así como el de las industrias periféricas.

Con el fin de proporcionar las bases para la reactivación de la marina mercante nacional y para dar una solución a la problemática que enfrenta ese sector, uno de los propósitos fundamentales de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” es delimitar el tiempo durante el cual las embarcaciones extranjeras podrán realizar navegación de cabotaje en nuestro país, cuidando que ello no genere desabasto para las actividades que realiza Petróleos Mexicanos; asimismo, se establece el marco regulatorio que regirá el otorgamiento de permisos temporales para la navegación de cabotaje a embarcaciones con bandera extranjera.

La ley pretende fortalecer la figura del capitán de puerto, al reafirmarse que éste es la máxima autoridad portuaria, y buscando con esta disposición que las actividades comerciales no pongan en riesgo la seguridad del puerto, ni interfieran con los intereses económicos y las embarcaciones vinculadas en cada operación.

Con la finalidad de fomentar el turismo náutico, pero sin poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, se flexibiliza el sistema de despachos de salida para embarcaciones de recreo y deportivas, al determinar que este tipo de embarcaciones están exentas de la obligación de tramitar los despachos; sin embargo, se les impone la exigencia de dar aviso a la capitanía de puerto de su llegada y de su salida.



Este ordenamiento busca la modernización del marco jurídico y su constante actualización, de tal forma que se incorporan por referencia los contenidos de diversos instrumentos legales internacionales suscritos por nuestro país y que regulan la navegación y el comercio marítimo internacionales<sup>6</sup>.

### **4.3 MODIFICACIONES REALIZADAS EN LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**

Las modificaciones que se realizaron en la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, de acuerdo a su contenido y alcance, se dividen en dos categorías: de forma y de fondo.

Las modificaciones de forma son todas aquellas que versaron en cambios de redacción, sustituyéndose algunos términos o palabras por otros sinónimos, sin modificar la esencia o sentido de la disposición; otras más fueron con el objeto de corregir la ortografía empleada, incluyéndose dentro de éstos los párrafos que fueron corregidos en su puntuación; asimismo, están considerados en este apartado los que fueron reformados por cuestiones de técnica legislativa, es decir, para proporcionar concordancia con otros artículos a los que se hace referencia; también observamos modificaciones que versaron en dividir un párrafo en dos. Todas estas modificaciones y/o reformas, consideramos son adecuadas, ya que en algunos de los casos proporcionan

---

<sup>6</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p. 8

mayor claridad al contenido de la norma y en otros subsanan deficiencias menores<sup>7</sup>.

Respecto a los cambios de fondo de mayor relevancia, se pueden observar las siguientes modificaciones:

- En el artículo 2º, fracción V, se modificaron las definiciones de navegación, embarcación, artefacto naval, marina mercante, contaminación marina, propietario, naviero o empresa naviera y operador; y se agregaron las definiciones de: tratados internacionales, desguace y dragado.
  - ✓ En la definición de artefacto naval, se eliminó la parte final que establecía: "*...incluyendo cualquiera dedicada a actividades de exploración, explotación, producción o almacenamiento de hidrocarburos, gas u otros recursos naturales del suelo o subsuelo marinos, o la carga, descarga, conducción o entrega de los mismos*"<sup>8</sup>.

Sobre el particular, se hace notar que el 16 de diciembre de 1993, el Senado de la República aprobó el "Convenio internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos" (OPRC/90), el cual fue ratificado por el titular del Ejecutivo Federal el día 13 de mayo de 1994, y cuyo Decreto de Promulgación fue publicado el 6 de febrero de 1995; en el mencionado convenio se define al buque de la siguiente manera:

---

<sup>7</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, "Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit., p. 10.

<sup>8</sup> Ibidem, p. 12.

*"Toda nave que opere en el medio marino, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo"<sup>9</sup>.*

De lo anterior se determina que el concepto de buque incluye a los artefactos navales, por lo tanto es imprecisa la distinción que se hace entre embarcación y artefacto naval; sin embargo, es irrelevante y se acepta dicha modificación.

- ✓ Los cambios que se hicieron a la definición de marina mercante en nada modifican la esencia del concepto, dado que engloba a los diversos actores tanto personas físicas como morales, y se estima más bien como una modificación de estilo.
- ✓ Finalmente, se agregaron las definiciones de tratados internacionales, desguace y dragado, ya que dan mayor ilustración en la materia.
  
- En lo que respecta a la modificación del inciso c) del artículo 3, éste no afecta el contenido del artículo, ya que "las superficies acuáticas de los puertos, terminales marítimas y marinas" están contempladas en el artículo 36 de la "Ley Federal del Mar", al establecer que se consideran aguas marinas interiores las comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las que se mide el mar territorial, haciendo incluso mención expresa del Norte del Golfo de California, de

---

<sup>9</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, "Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit., p. 12.

las de bahías, de los puertos, las aguas interiores de los arrecifes y las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y esteros comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

Sin embargo, se propone un nuevo texto para el inciso c), para que se comprendan a "los vasos, lagos, lagunas interiores navegables", con lo cual se estarían incluyendo zonas con mucha actividad de navegación, que estarían reguladas y supervisadas por una autoridad competente y por reglas claras y precisas<sup>10</sup>.

- En el artículo 6º se eliminó un párrafo que establecía que: "*Cuando esta Ley remita a Tratados Internacionales de los que los Estados Unidos Mexicanos sea parte, o bien a reglas internacionales se entenderá que su vigencia corresponde al momento de realización del hecho o acto jurídico previsto en el supuesto normativo de que se trate*"<sup>11</sup>; lo anterior es lógico jurídicamente hablando, ya que si la Ley hace la remisión a otro instrumento legal, aquel deberá estar vigente para que exista la obligatoriedad de observar sus disposiciones.
- Se eliminó el último párrafo del artículo 7º, en el que se señalaba a la Secretaría de Marina como autoridad marítima; sin embargo, las Comisiones Unidas de Transportes y de Marina estimaban que la supresión de ese párrafo guarda imprecisiones, toda vez que al ser aquella dependencia la encargada del ejercicio de la jurisdicción y la

---

<sup>10</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, "*Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*", Op. Cit., p. 11.

<sup>11</sup> Cfr. Idem.

vigilancia en las vías generales de comunicación por agua, consecuentemente es autoridad marítima. Sin embargo, al estar debidamente precisadas esas atribuciones en otros ordenamientos legales, dicha imprecisión resulta irrelevante.

- Se hace necesario evidenciar la necesidad de modificar las fracciones XVII y XX del artículo 8, mismo que establece las atribuciones de la Secretaría; lo único que se pretende cambiar en cada una es la palabra "presuma" por la de "compruebe", para asegurar que la autoridad no actúe por presunciones en contra de los particulares, proporcionando certeza jurídica a los gobernados.
  
- El artículo 9 establece las atribuciones de las Capitanías de Puerto: se modificaron las fracciones VII y VIII y se agregó la fracción XII.
  - ✓ En la fracción VII, se eliminó la parte final para que las capitanías de puerto no tengan la posibilidad de expedir certificados de competencia y realizar compulsas de documentos, en virtud de que se trata de una facultad que corresponde a la Dirección General de Marina Mercante, por los múltiples conocimientos y habilidades que se deben acreditar en quien recae la fe pública.
  - ✓ Por lo que se refiere a la fracción VIII, se eliminó la frase que señala que las capitanías de puerto deberán tener opinión previa del administrador portuario, en tanto que las primeras son la máxima autoridad, conforme a lo señalado en el último párrafo del mismo artículo 9.

- ✓ La inclusión de la fracción XII y el recorrer la XII y XIII establecidas, se debe a la necesidad de proteger los derechos laborales de la tripulación de las embarcaciones y de los trabajadores de las mismas, ya que debido a que su trabajo es en el mar, no tienen forma de acudir ante las autoridades laborales, siendo su único contacto con las capitanías de puerto<sup>12</sup>.
  
- Se modificó el inciso e) del artículo 10, estableciéndose que para su matriculación las embarcaciones y artefactos navales se clasifican como de extraordinaria especialización, cuando por su tecnología y por los servicios que prestan la tripulación, requieran de un entrenamiento particularmente especializado; o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidas por otras de tecnología convencional, como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública. Sin embargo, en un primer término, el precepto utilizado se aprecia impreciso, en virtud de que no define cuales serán las embarcaciones y/o artefactos navales que serán considerados de extraordinaria especialización, lo cual puede propiciar que no se cumpla la disposición contenida en el artículo 40, que refiere que el impedimento para otorgar a embarcaciones con bandera extranjera la renovación de un permiso para realizar navegación de cabotaje, no aplica a las

---

<sup>12</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p. 14

embarcaciones con características técnicas de extraordinaria especialización. Sin embargo, las Comisiones Unidas de Transporte y de Marina estimaron que esa precisión deberá ser materia de regulación en el Reglamento de esta Ley, y en ese orden de ideas se aprobó la modificación en comentario<sup>13</sup>.

- En el artículo 11, se modificó la fracción segunda, y se estableció que el abanderamiento de embarcaciones y artefactos navales se podrá hacer cuando éstos se encuentren bajo posesión del solicitante, mediante contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito mexicana o con una extranjera autorizada para actuar como tal, conforme a las leyes nacionales; lo anterior otorga mayor certeza jurídica, en virtud de que el texto aprobado por la Cámara de origen establecía que la autorización para actuar como institución de crédito era la otorgada en el país de origen.
- Se reformó el último párrafo del artículo 22, y se modificó el término que se concede al agente naviero para dar contestación a la demanda, reduciéndose a 60 días, a fin de hacer más expeditos los juicios en la materia.
- Se planteó la modificación del artículo 31 de “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, para que sea el Estado el responsable único de la formación y capacitación del personal de la marina mercante, por tener

---

<sup>13</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p. 15

el carácter de interés público. En esta actividad educativa se autoriza a particulares para coadyuvar, pero sólo en estudios de posgrado, asegurando que la educación básica en esta técnica sea uniforme para todos, con los requerimientos internacionales que tienen las escuelas náuticas del Gobierno de México<sup>14</sup>.

- Los artículos 33, 34 y 35, relativos a la Coordinación Administrativa en Materia de Desatención de Tripulaciones Extranjeras en embarcaciones extranjeras, fueron trasladados al Capítulo III del Título Noveno, "Disposición Procesales", lo cual es un acierto en virtud de que dichos preceptos por las disposiciones que contienen van de acuerdo con dicho título.
- Se adicionó el actual artículo 41, que establece lo siguiente: "*Habiendo agotado el procedimiento de licitación con la prelación dispuesta en las fracciones I y II del artículo anterior, se podrá otorgar el permiso para un nuevo procedimiento que incluya a navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras*"<sup>15</sup>, lo cual precisa los supuestos en que se pueden considerar a las navieras extranjeras con embarcaciones extranjeras para el otorgamiento de permisos temporales de navegación.
- En el artículo 51, se modificó el plazo de la vigencia del despacho que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las

---

<sup>14</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, "*Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*", Op. Cit., p. 18.

<sup>15</sup> Cfr. Idem.



embarcaciones pesqueras, ampliándose a 180 días, y estableciendo los supuestos en que la Capitanía de Puerto suspenderá tales despachos.

- En el artículo 55, segundo párrafo, se precisó que el servicio de pilotaje se prestará a toda embarcación mayor, ya que la obligatoriedad del uso de ese servicio es únicamente para las embarcaciones que de acuerdo a sus dimensiones son denominadas “mayores”.
- El Artículo 57 se modificó por medio de la eliminación de la obligación impuesta al piloto de puerto de contar con un seguro de responsabilidad civil, y estableciendo que la autorización para prestar dicho servicio lo otorgará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de un Certificado de Competencia. Toda embarcación cuenta con un seguro que cubre cualquier daño que pueda causar y corresponde a dicha Secretaría conceder la autorización para la prestación de ese servicio y certificar la competencia para ello, por lo que es adecuado dejar precisada esa facultad.
- Los Artículos 180, 181, 182, 183, 184 y 185, contenidos en el Capítulo relativo a la investigación de accidentes o incidentes marítimos, fueron trasladados al Capítulo II del Título Noveno, "Disposiciones Procesales"; esta reubicación es conveniente, en virtud de que el contenido de esos

preceptos va acorde con la materia del apartado en que quedaron incluidos<sup>16</sup>.

- Los Artículos que integraban el Capítulo Segundo, "Investigación de Accidentes Marítimos", del Título Noveno, "Disposiciones Procesales Marítimas", se trasladaron al Capítulo VI, "Investigación de Accidentes Marítimos", del Título Sexto, "De los Riesgos y Accidentes", ya que dichas disposiciones no forman parte del proceso judicial marítimo.
- Los Artículos que integraban el Capítulo Tercero, "De la Coordinación Administrativa en Materia de Desatención de Tripulaciones Extranjeras en Embarcaciones Extranjeras" del Título Noveno "Disposiciones Procesales Marítimas", se trasladaron como Capítulo VII, con el mismo nombre, del Título Segundo "De la Marina Mercante", en virtud de que las disposiciones contenidas no forman parte del proceso judicial marítimo<sup>17</sup>.

#### **4.4 ESTRUCTURA**

La "Ley de Navegación y Comercio Marítimos" consta de diez títulos, 49 capítulos, 328 artículos y 10 artículos transitorios, siendo su estructura como sigue:

---

<sup>16</sup> Cfr. CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, "Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos", Op. Cit., p. 25

<sup>17</sup> Cfr. SENADO DE LA REPUBLICA, LIX Legislatura, "Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos", en Gaceta del Senado, No. 171, 3º año de ejercicio, 2º Periodo Ordinario, México, 2006, p. 26

- ✓ **Título Primero;** establece los objetivos de la ley y su ámbito de aplicación, así como las definiciones básicas, las competencias y jurisdicciones de la autoridad marítima, y las leyes supletorias en la materia.
- ✓ **Título Segundo;** dispone todo lo relativo a las obligaciones de las personas físicas y morales en lo referente al abanderamiento y matrícula de embarcaciones, al Registro Público Marítimo Nacional, a los sujetos de derecho, a las obligaciones de los propietarios de embarcaciones, a empresas navieras y agentes navieros, así como los derechos y obligaciones de la tripulación; se cierra con un apartado en el que se establecen las competencias de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- ✓ **Título Tercero;** se establece el régimen de navegación y las obligaciones que adquieren las embarcaciones que navegan por aguas de jurisdicción nacional, la facultad de la autoridad marítima para cerrar los puertos nacionales a la navegación por causas de fuerza mayor y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para que las actividades de cabotaje queden reservadas a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas, así como el otorgamiento de permisos temporales para embarcaciones extranjeras para tráfico de cabotaje.  
  
De igual manera, se prescriben los procedimientos de arribo y despacho de embarcaciones, y las causas por las que los permisos pueden ser negados; se regula lo relativo a los servicios de pilotaje y de remolque, se determina lo conducente al dragado de puertos y bahías, los controles de tránsito marítimo y las obligaciones de los concesionarios

- para poner señalamientos marítimos de seguridad, ejecutar las obras de dragado y llevar a cabo las ayudas a la navegación. Estipula las atribuciones de la autoridad marítima en materia de inspección e incorpora esquemas de prevención y control de la contaminación marina.
- ✓ **Título Cuarto;** prevé lo concerniente a la propiedad de las embarcaciones. Consta de un capítulo de disposiciones generales, otro sobre las formas de copropiedad marítima, un capítulo en el que se determinan las facultades de la Capitanía de Puerto en torno a las autorizaciones de amarre temporal y desguace, así como a la declaratoria de abandono de embarcaciones. Incluye uno más dedicado a los privilegios marítimos, donde la prioridad son los sueldos de la tripulación y los gastos de repatriación. Contempla finalmente, la regulación de la hipoteca marítima, incluye los bienes que puede comprender y señala las obligaciones y derechos de los contratantes.
  - ✓ **Título Quinto;** regula los contratos de utilización de embarcaciones. Se incluyen disposiciones comunes, contratos de arrendamiento, de fletamento, de transporte de mercancías, de transporte de pasajeros y de remolque de transporte. Se establece además lo relativo a las pólizas tipo y sus cláusulas; se enfatiza la diferencia entre el transporte de pasajeros y los demás, se definen en detalle las especies contractuales y las gestiones náutica y comercial, así como el funcionamiento de los convenios y la prescripción de los mismos.
  - ✓ **Título Sexto;** se refiere a los accidentes y riesgos de navegación, abarca los abordajes, empezando por su definición, y remite a los tratados internacionales que regulan la materia. Por lo que corresponde

a las averías, las clasifica en comunes y particulares y también considera la aplicación de las Reglas de York y Amberes vigentes.

Prescribe lo relativo a la búsqueda, rescate y salvamento, determina las obligaciones, los privilegios, la retención y las pólizas internacionales.

Otro capítulo da cuenta de los derrelictos o restos náufragos y establece con precisión el procedimiento, los plazos, las garantías y la obligación de informar de los siniestros. Contiene un apartado sobre la responsabilidad civil y sus efectos y otro relacionado con la prevención de la contaminación marina, especificando el sistema de coordinación de autoridades, las fuentes de contaminación y los tratados internacionales que rigen en la materia.

- ✓ **Título Séptimo;** denominado "Del Seguro Marítimo"; se aboca a la regulación de los diferentes tipos de seguro a lo largo de seis capítulos. El primero de ellos, señala las disposiciones comunes y en los capítulos posteriores, se clasifican los contratos de la siguiente manera: de mercancías, de embarcaciones, de fletes, de responsabilidad civil y de dejación de bienes asegurados; en este último se revisan los sistemas de pérdidas y se establecen las reglas de la dejación o abandono para los aseguradores. Todos los capítulos tienen categorías comunes para los contratos, tales como: interés, instrumentación, cobertura, contribución a avería y recompensa de salvamento, así como libertad de contratación y cláusulas internacionalmente aceptadas.
- ✓ **Título Octavo;** regula las compraventas marítimas y consta de un capítulo único, en el que se determina lo referente a los ordenamientos internacionales que rigen en la materia y de los Términos Internacionales

de Comercio (INCOTERMS), incluyendo especificaciones de carácter general sobre calidad, peso, medida, obligaciones aduaneras, de embalaje y la sustitución de conocimientos de embarque.

- ✓ **Título Noveno;** la materia regulada son las disposiciones procesales marítimas contenidas en diez capítulos. El primero trata de preceptos generales, el segundo se refiere al embargo o retención de embarcaciones o carga, el tercero se refiere a la ejecución de hipotecas, el cuarto está abocado a la reclamación por abordaje, el quinto a la declaración, compromiso y liquidación por avería común, el sexto trata lo relativo a la remuneración por salvamento y el séptimo a la limitación de la responsabilidad civil.
- ✓ **Título Décimo;** en las disposiciones generales se regula lo conducente a las sanciones y se integra por un capítulo único que engloba las facultades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para imponer sanciones, la jurisdicción de las capitanías de puerto para fijar el monto de las multas pecuniarias a los infractores, así como las causales de las mismas considerando a navieros, capitanes y patronos de embarcación, propietarios de embarcaciones, concesionarios de marinas, pilotos de puerto, operadores y solicitantes de permisos temporales de navegación.
- ✓ **Artículos transitorios;** establecen diversas disposiciones relativas a la “Ley de Navegación” de 1994, a la “Ley de Navegación y Comercio Marítimo” de 1963, a la aplicación temporal de reglamentos, a los permisos y autorizaciones previas, a las solicitudes de trámites y a la entrada en vigor de la ley.

#### 4.5 TRATADOS MENCIONADOS EN LA ACTUAL LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS

Las leyes, como todas las creaciones del hombre, son imperfectas pero perfectibles, así que no es de extrañar que en el contenido de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, vigente desde julio de 2006, se aprecien imprecisiones, mismas que producen incertidumbre jurídica. A continuación analizaremos los artículos que a nuestro parecer son poco claros y necesitan adecuaciones o la interpretación de un conocedor del Derecho.

En el Título Primero denominado “Disposiciones Generales”, el Artículo Primero, en la fracción VII, proporciona la definición de “contaminación marítima” y al finalizar dice “de conformidad con los Tratados Internacionales”, lo cual hace surgir la duda acerca del Tratado al cual se refiere; en la presente investigación nos hemos dado cuenta que los tratados internacionales no tienen una unificación de conceptos y la contaminación marítima es definida de formas distintas en el “Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo”, en el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil Nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos”, o en el “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques”, entre otros.

En el Artículo Cuarto, el segundo párrafo nos indica que “...*las embarcaciones y los artefactos navales, serán objeto de una regulación idéntica...*”<sup>18</sup>, aunque en diversos Tratados Internacionales se realiza una diferenciación entre unos y otros.

---

<sup>18</sup> Véase Artículo 4, “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p.18

El Capítulo V, denominado “Tripulación”, en su artículo 26, hace referencia al “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar” respecto a que la tripulación debe cumplir con los requisitos del Convenio antes mencionado, para acreditar su capacidad técnica y práctica.

En el Capítulo VI, denominado “Educación Marítima Mercante”, el tercer párrafo del Artículo 32, especifica que *“los títulos profesionales, libretas de mar y otros documentos que establece el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar y los demás Tratados internacionales, serán expedidos por la Secretaría de conformidad con el reglamento respectivo”*<sup>19</sup>, pero no especifica que la educación marítima mercante será de acuerdo a dicho Convenio, aunque así es en la práctica.

En el Título Tercero, denominado “De la Navegación”, el artículo 46 de su Capítulo Segundo “Del arribo y despacho de embarcaciones”, indica que en la autorización o rechazo de arribo a puerto de las embarcaciones, se requerirá documentación no mayor a lo indicado en los Tratados Internacionales, pero no se especifica cuales tratados serán aplicables; de acuerdo a nuestra investigación, nos damos cuenta que Convenios Internacionales, como el de Seguridad de la Vida Humana en el Mar, y el de Contaminación por Buques, exigen varios tipos de certificados.

---

<sup>19</sup> Véase Artículo 32, “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p. 25



En el Capítulo VI, denominado “De las inspecciones”, el Artículo 68 indica que la Capitanía de Puerto, por medio de los inspectores adscritos, dará prioridad al cumplimiento de las obligaciones derivadas de los Tratados Internacionales, lo que nos lleva a cuestionarnos a qué tipo de obligaciones y tratados internacionales se refiere el precepto, dado que esta disposición es muy amplia y ambigua.

Por su parte, el Artículo 72 indica que *“el servicio de inspección y verificación a botes, balsas, chalecos, aros salvavidas, señales de socorro, equipo para la extinción de incendios, equipos de radiocomunicación marítima, captación de información meteorológica y demás elementos aplicables requeridos para la seguridad de la vida humana en el mar, se prestarán en la forma y términos que establecen los Tratados Internacionales en la materia, los reglamentos aplicables y las normas oficiales mexicanas”*<sup>20</sup>; aunque no lo indique específicamente, debemos entender que se trata del “Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”

En el Artículo 75 se indica que la construcción de embarcaciones debe realizarse de acuerdo a los Tratados Internacionales, sin especificar el nombre de ellos, lo cual produce una larga búsqueda para determinar a qué tratados se refiere la disposición.

En el Capítulo VII, denominado “Prevención y Control de la Contaminación Marina”, el Artículo 76 establece la prohibición de derramar

---

<sup>20</sup> Véase Artículo 72, “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Op. Cit., p.33

hidrocarburos persistentes transportados como carga o para consumo, así como descargar lastre, escombros, basura, entre otros, haciendo sin mencionarlo una clara referencia al “Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques” y su Anexo V.

El Artículo 77 en su inciso B, indica que la Secretaría de Marina debe aplicar el “Plan Nacional de Contingencias para combatir y controlar derrames de hidrocarburos”, cuyo contenido resulta claramente inspirado por el “Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos”, en específico, en sus Apartados 3, “Planes de Emergencia” y 4, “Sistemas Nacionales y Regionales de Preparación y Lucha contra la Contaminación”.

En el Título Quinto, denominado “De los contratos de utilización de embarcaciones”, el Artículo 113 proporciona las definiciones de gestión náutica y gestión comercial, y contiene clara referencia, aunque sea implícita, a las “Reglas de la Haya-Visby”, y específicamente a su Regla IV.

El Capítulo IV, denominado “Contratos de Transporte Marítimo de Mercancías”, hace referencia expresa a las “Reglas de la Haya-Visby”, en los siguientes artículos: 129, 134, 135, 136, y 137.

En el Título Sexto, denominado “De los Riesgos y Accidentes de la Navegación”, el Capítulo Primero, “Abordajes”, nos remite al “Convenio para Unificar determinadas Reglas en Materia de Abordaje” y el Capítulo II “Averías”

hace referencia a las “Reglas de York y Amberes”; sin embargo, dado que como hemos visto, estas Reglas no se sustituyen unas a otras, al no indicar en la Ley a qué versión de las Reglas se remite, se debe de entender que son las Reglas de 1974. El capítulo III, “De Búsqueda, Rescate y Salvamento” hace referencia desde el primer momento al “Convenio de Salvamento Marítimo de 1989”.

El Capítulo Cuarto, denominado “Remociones y Derrelictos o Restos de Naufragios”, en su Artículo 167 proporciona el nombre del Tratado al que debemos apegarnos, siendo éste el “Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad nacida por Declaraciones de Derecho Marítimo” de 1976.

En el Capítulo V, denominado “Responsabilidad Civil Derivada de Siniestros Marítimos”, el Artículo 177 menciona 3 convenios internacionales sumamente importantes respecto a la contaminación del mar por hidrocarburos, a saber: el “Convenio sobre Limitación de Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo”, el “Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos” y el “Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos”.

El Artículo 179, menciona el reglamento para establecer un sistema de coordinación entre las autoridades con facultades concurrentes para prevenir la contaminación, para garantizar los acuerdos de los tratados internacionales,

haciendo una clara referencia a lo establecido en el “Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos” de 1990.

El Capítulo VI, denominado “Investigación de Accidentes o Incidentes Marítimos”, en el segundo párrafo de la fracción II del Artículo 185, nos remite claramente al “Convenio Internacional de Salvamento Marítimo”, al indicar que el dictamen y el monto probable de remuneración que emita la Autoridad Marítima, deberá apegarse a dicho Convenio<sup>21</sup>.

En el Título Séptimo, “Del Seguro Marítimo”, indica el Artículo 189 que *“La cobertura mínima de los seguros marítimos será:.. En la contratación de los seguros de responsabilidad civil por reclamaciones de naturaleza marítima, se estará a los montos de limitación dispuestos por los Tratados Internacionales en la materia”*<sup>22</sup>. El Artículo claramente se refiere al “Convenio Internacional de Responsabilidad nacida por Reclamaciones de Derecho Marítimo”, de 1976.

El Artículo 190, en la fracción I, establece el cómputo de la indemnización por avería común, de acuerdo a las Reglas de York y Amberes; en la fracción II hace referencia al “Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo”, mientras que en el Artículo 193 se menciona que la cobertura especial indicada en dicho Convenio es opcional.

---

<sup>21</sup> Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Artículo 185, Op. Cit., p. 48

<sup>22</sup> Cfr. Ibidem, Artículo 189, Op. Cit., p. 49

En el Capítulo VI, “Dejación de Bienes Asegurados”, el Artículo 243 indica que sólo se podrá ejercer la acción de avería de acuerdo a los Tratados Internacionales, refiriéndose a la dejación de bienes asegurados, siendo ésta otra implícita referencia a las Reglas de York y Amberes.

En el Título Noveno, “Disposiciones Procesales Marítimas”, el Artículo 276 indica que toda reclamación se regirá por los Tratados Internacionales, y según lo establecido en el Título Noveno del Capítulo I, consideramos que se deberían de incluir los nombres tanto de los Tratados Internacionales como del Título y Capítulo para mayor claridad.

El Artículo 295 del Capítulo V, denominado “Declaración, compromiso y liquidación por avería común”, establece que la liquidación se debe realizar con base a las “Reglas de York y Amberes”, vigentes al momento de la avería o a la versión que convengan las partes.

En el Capítulo VII, denominado “Limitación de la Responsabilidad Civil”, el Artículo 305 indica que *“Cualquier acción para intentar la limitación de responsabilidad quedará sujeta al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y en su caso, por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos o en los tratados internacionales de la materia<sup>23</sup>”*. En éste último caso, no se deja duda acerca de los tratados aplicables al caso concreto.

---

<sup>23</sup> Cfr. “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, Artículo 305, Op. Cit., p. 62

#### **4.6 LIMITACIONES DE LA LEY DE NAVEGACIÓN Y COMERCIO MARÍTIMOS**

Como observamos a lo largo de este trabajo, existen Convenios Internacionales emanados de la Organización Marítima Internacional que nuestro país ha firmado y ratificado, los cuales no se encuentran mencionados en nuestra actual Ley de Navegación, a saber:

- ✓ “Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional” de 1965, el cual podría incluirse en el Título Tercero, “De la Navegación”, en el Capítulo II “Arribo y Despacho”, ya que uno de sus fines principales es promover la uniformidad de formatos y documentos, evitando las demoras en el arribo y despacho de embarcación ;
- ✓ “Convenio Internacional sobre Líneas de Carga y su Protocolo” de 1966, el cual podría ser incluido en el Título Quinto “De los contratos de utilización de embarcaciones”, en el Capítulo IV, “Contrato de transporte marítimo de mercancías”;
- ✓ “Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos” de 1969, el cual podría incluirse en el Título Tercero, “De la Navegación”, Capítulo VII, “Prevención y Control de Contaminación Marítima”, o en el Título Sexto, “Riesgos y Accidentes de la Navegación” ;
- ✓ “Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques” de 1969, mismo que podría incluirse en el Título Quinto, “De los Contratos de Utilización de de Embarcaciones, en el Capítulo I, “Disposiciones Comunes”;

- ✓ “Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores” de 1972, que puede incluirse en el Título Quinto, “De los Contratos de Utilización de de Embarcaciones, en el Capítulo I, “Disposiciones Comunes”, indicando que es aplicable para los contratos especificados en los Capítulos II, III y IV, y dependiendo del uso que se le de a las embarcaciones y si es que van a transportar carga en contenedores;
- ✓ “Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos” de 1979, mismo que podría incluirse en el Título Sexto, “De los Riesgos y Accidentes de la Navegación, en el Capítulo III, “Búsqueda, Rescate y Salvamento”;
- ✓ “Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación” de 1988, mismo que podría mencionarse en el Título Sexto, “De los Riesgos y Accidentes de la Navegación “;
- ✓ “Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos” de 1990, el cual podría incluirse en el Título Tercero, “De la Navegación”, en el Capítulo VII, “Prevención y Control de la Contaminación Marítima”<sup>24</sup>.

Al no encontrarse dichos convenios en algún instrumento jurídico nacional, se crea inequívocamente una situación de incertidumbre jurídica que provoca que la población en general no esté enterada de los mismos, aunque se encuentren vigentes en México.

---

<sup>24</sup> Todos los convenios mencionados fueron analizados en el Segundo Capítulo del presente trabajo.

Aunque se encuentran publicados en el Diario Oficial de la Federación, y en publicaciones específicas como la “Nomina de Convenios” que emite la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de estas disposiciones se enteran solamente los que trabajan en el sector marítimo-portuario, y se deja así al resto de la población en estado de indefensión, al ser disposiciones que no tienen mayor difusión y por lo mismo no se conocen.



## CONCLUSIONES

- I. La globalización es un hecho sumamente palpable en la economía mundial, ya que prácticamente en todos los países se pueden encontrar productos y servicios originados en todas partes del mundo, al igual que en todos los países existen inversiones extranjeras provenientes de los países desarrollados. Esto ha provocado que en los últimos años estén progresando los sistemas nacionales de Libre Comercio, tales como el TLCAN (México, Estados Unidos de América y Canadá), el Grupo de los Tres (Colombia, México y Venezuela), así como el Tratado de Libre Comercio entre nuestro país y la Unión Europea, entre otros. En este contexto, el transporte marítimo es una rama de la economía que guarda una relación directa con el comercio exterior, y que realiza un papel trascendental en el desarrollo económico y social de los países de la comunidad mundial, ya que la gran mayoría de su comercio se realiza a través de este medio de transporte, en cuanto a mercancía a granel y en gran volumen se refiere.
- II. En este contexto, los convenios surgen como producto de los trabajos de los organismos internacionales, tales como: la Organización Marítima Internacional (OMI); la Organización Internacional del Trabajo (OIT); la Organización de las Naciones Unidas (ONU); la Organización Mundial de la Salud (OMS), y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT), entre otros; asimismo, en un porcentaje menor están aquéllos depositados en Organismos de América y en Gobiernos, además de considerar los tratados

bilaterales celebrados con los principales socios comerciales de nuestro país, en la materia que nos ocupa.

- III. En este trabajo se describen un número significativo de convenios internacionales de transporte marítimo de los que México es parte, con la finalidad de participar con mayor confianza en el comercio exterior y mundial y que nuestra marina mercante sea eficiente, competitiva y rentable. Para que México se encuentre mejor preparado para competir en la globalización mundial del comercio y poder aprovechar las ventajas que ofrece el transporte de mercancías por la vía marítima, se hace asimismo necesaria la modernización del sistema marítimo-portuario, para adecuarlo a las necesidades de nuestra apertura comercial.
- IV. La aplicación de los convenios internacionales respecto de los cuales el Gobierno Mexicano ha accedido a obligarse, sólo puede ser alcanzada con la participación de sus nacionales. El prestigio de nuestro país se finca en el cumplimiento de sus compromisos internacionales en todos los sentidos; el carácter de ley que adquiere un convenio o un acuerdo suscrito y ratificado por México, fundamenta en nuestro país la adquisición de la conciencia necesaria para continuar proyectando al exterior una imagen mexicana responsable y eficiente.
- V. Sabemos que no existe necesidad de que una ley especial dé aplicación a un tratado ratificado por el Gobierno de nuestro país, ya que de acuerdo al Artículo 133 de la Constitución Política Federal, esos convenios internacionales forman parte del Sistema Jurídico Mexicano, pero consideramos importante que se incluyan en la Ley de Navegación y

Comercio Marítimos por lo menos como referencia, ya que al haber una infinidad de normas aplicables, contenidas en Convenciones, Reglamentos y otro tipo de Acuerdos Internacionales, se genera cierta confusión, al no poder determinar de forma exacta la legislación aplicable para el caso en concreto.

## BIBLIOGRAFÍA

### BIBLIOGRAFIA:

ALCÁZAR, José Antonio y PINIELLA, Francisco, La Prevención de Siniestros Marítimos a través del control del Estado Rector del Puerto, Universidad de Cádiz, Cádiz, España, 2002.

ALGUER MICO, José, Tratado de la Avería Común, S.N.E., Editorial Vives, Barcelona, España, 1986.

ÁLVAREZ DEL CASTILLO BAEZA, Joaquín, La Responsabilidad Jurídica en el Daño Ambiental, S.N.E., Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1998.

BARANDIARAN, José Maura, International Pollution Compensation Fund, S.N.E., Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, Venezuela, 2003.

BLOODWORTH, Susan, Death of the high seas: The demise of Tovalop and Cristal, S.N.E., Florida State University, Miami, Florida, Estados Unidos, 1998.

BOLINAGA, Juan José, Nuevas Tendencias en Materia de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, Escuela de Estudios Superiores de la Marina Mercante, Caracas, Venezuela, 1996.

BOQUERA MATARREDONA, Reglas de la Haya-Visby: Hacia un mejor entendimiento, S.N.E., Ediciones Urano, Madrid, España, 2003.

CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo, S.N.E., Editorial Herrero, México, 1970.

COMISIÓN DE MARINA, Términos Marítimos más usuales, S.N.E., México, Talleres Gráficos de la Cámara de Diputados, 2003, Tomo II.

COMISIÓN NACIONAL DE FLETES MARÍTIMOS, Reglas de York y Amberes, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1979.

COVA ARRIA, Luís y MORLES HERNÁNDEZ, Alfredo, La Responsabilidad Civil derivada de derrames de Hidrocarburos, S.N.E., Ediciones Anauco, Madrid, España, 2000.

Diccionario de la Lengua Española, Editorial Espasa Calpe, 22ª edición, Madrid, España, 2001, tomo I.

DOMÍNGUEZ CABRERA, Mario del Pino, El Registro Especial de Buques de Canarias, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas, Canarias, 2004.

GARCÍA VALIÑAS, Mariana Soledad y ADLER MARTÍN, Germán, Derecho de la Navegación: Averías Gruesas, S.N.E., Asociación Argentina de Derecho Marítimo, Buenos Aires, Argentina, 2004.

GARCÍA, Carolina, Responsabilidad por Contaminación de Hidrocarburos, S.N.E., Universidad del País Vasco, Cataluña, España, 1999.

GREENE, Mark, Riesgo y Seguro, S.N.E., Editorial Mapfre, Londres, Reino Unido, 1974.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Conferencia Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1970.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Conferencia Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1998.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una contaminación por Hidrocarburos, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1977.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores Edición 1996, International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1996.

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION, Convenio Internacional sobre Líneas de Carga edición 2002, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 2002.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, “*Convenio FAL*”, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1999.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, COLREG: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 2003.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, SCTW, S.N.E., International Maritime Organization, Londres, Reino Unido, 1996.

ISAWA, Michiro, Derecho Marítimo, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Japan International Cooperation Agency, México, 1999.

LUDDEKE, Cristof, Maritime Claims, S.N.E., Lloyds London Press, 1993, Londres, Reino Unido.

LUX, Jonathan, Classification Societies, S.N.E., Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1993.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL, SOLAS, Tercera Edición, Organización Marítima Internacional, Londres, Reino Unido, 2001.

PINACHO, Javier, Marina Mercante: Puertos y Transporte Marítimo, S.N.E., Editorial Ius Terra, Madrid, España, 1996.

SABINO, Carlos, Diccionario de Economía, S.N.E., Editorial Panapo, Caracas, Venezuela, 1991.

SÁNCHEZ ANDRÉS, Aníbal, Reflexiones Críticas sobre la Avería Común, S.N.E., Universidad Autónoma de Madrid, España, 1999.

TODD, Paul, Bills of Lading and Bankers' documentary credits, Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1993, 2ª edición.

VINCENZINI, Enrico, International Salvage Law, S.N.E., Lloyds London Press, Londres, Reino Unido, 1992.

VIRALLY, Michel, "*Capítulo III: Fuentes del Derecho Internacional*" en SORENSEN, Max, Manual de Derecho Internacional Público, 4ª edición, Fondo de Cultura Económica, México, 1992.

## **HEMEROGRAFÍA:**

ASTERIGOZA, Pedro, "*Salvamento Marítimo*" en Revista Periodista Digital, Madrid, España, Año VII, núm. 12, 2005.

COMISIÓN DE MARINA, "*Dictamen de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*", en Gaceta Parlamentaria, año V, número 1131, México, 2002.

COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, "*Las Medidas de Protección Portuaria y Seguridad de los Contenedores*", en Boletín FAL, Santiago, Chile, No. 215, julio 2004.

CONFERENCIA DE NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, Reglas de la Haya-Visby, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Ginebra, Suiza, 2001.

CONGRESO DE LA UNIÓN, LIX Legislatura, “*Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*”, en Gaceta Parlamentaria, No. 1950, año IX, México, 2006.

SÁNCHEZ, Arantza, “Enmiendas al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar” en Revista Miliarium, Madrid, España, Año 2, núm. 7, 2002.

SENADO DE LA REPUBLICA, LIX Legislatura, “*Exposición de Motivos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos*”, en Gaceta del Senado, No. 171, 3º año de ejercicio, 2º Periodo Ordinario, México, 2006.

## **LEGISLACIÓN:**

“*Carta de las Naciones Unidas*”, Artículos 57 y 63, San Francisco, Estados Unidos, 26 de junio de 1945, en SZÉKELY, Alberto, Instrumentos Fundamentales del Derecho Internacional Publico, Tomo I, Primera Edición, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1989.

“*Convenio Internacional sobre Líneas de Carga*”, Londres, Inglaterra, 5 de abril de 1966, D.O.F. 24 de octubre de 1970, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Acuerdo de Cooperación con los Estados Unidos de Norte América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas*”, D.O.F. 5 de agosto de 1981, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Anexo I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, D.O.F. 2 de octubre de 1983, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Anexo II del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, D.O.F. 6 de abril de 1987, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Anexo III del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, D.O.F. 1º de julio de 1992, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Anexo IV del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”*, D.O.F. 31 de diciembre de 1988, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”*, D.O.F. 30 de octubre de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos”*, Editorial Porrúa, México, 2000.

*“Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados”*, Viena, Austria, 23 de mayo de 1969, D.O.F. 14 de febrero de 1975, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, Guía sobre la Celebración de Tratados, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2000.

*“Convenio Constitutivo de la Organización Marítima Internacional”*, Ginebra, Suiza, 6 de marzo de 1948, D.O.F. 9 de marzo de 1958, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”*, Londres, Inglaterra, 11 de noviembre de 1988, D.O.F. 17 de enero de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar”*, Londres, Reino Unido, 1º de noviembre de 1974, D.O.F. 25 de mayo de 1980, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque”*, Artículo 10, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque”*, Bruselas, Bélgica, 25 de agosto de 1924, D.O.F. 25 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.



*“Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”*, Londres, Reino Unido, 2 de noviembre de 1973, D.O.F. 28 de enero de 1992 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen una Contaminación por Hidrocarburos”*, Bruselas, Bélgica, 29 de noviembre de 1969, D.O.F. 25 de mayo de 1976, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques”*, Londres, Reino Unido, 23 de junio de 1969, D.O.F. 6 de octubre de 1972 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos”*, Londres, Reino Unido, 30 de noviembre de 1990, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos”*, Londres, Reino Unido, 16 de octubre de 1971, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad nacida por Reclamaciones del Derecho Marítimo”*, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores”*, Londres, Reino Unido, 2 de diciembre de 1972, D.O.F. 27 de enero de 1989 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Convenio Internacional sobre Normas de formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”*, Londres Inglaterra, 7 de julio de 1978, D.O.F. 13 de abril de 1982, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos*”, Londres, Reino Unido, 19 de noviembre de 1976, D.O.F. 9 de agosto de 1994 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo*”, Londres, Reino Unido, 28 de abril de 1989, D.O.F. 15 de agosto de 1991, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Convenio para Facilitar el Trafico Marítimo Internacional*”, Londres, Inglaterra, 9 de abril de 1965, D.O.F. 5 de septiembre de 1983, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad en la Navegación*”, Roma, Italia, 10 de marzo de 1988, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Convenio para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje*”, Londres, Inglaterra, 20 de octubre de 1972, D.O.F. 11 de febrero de 1976, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Enmiendas al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques*”, Londres, Reino Unido, 8 de mayo de 1990, D.O.F. 5 de agosto de 1993, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Enmiendas de 1981 (aparato de gobierno) (MSC.2 (XIV))*”. D.O.F. 10 de septiembre de 1984, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Enmiendas de 1988. Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM)*” (Resolución de la Conferencia), D.O.F. 1º de febrero de 1992, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

“*Enmiendas de 1995 (Resolución 1 de la conferencia)*”, D.O.F. 1º de febrero de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Enmiendas de 1998 (MSC.70 (69))”*, D.O.F. 1º de enero de 2000, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Enmiendas de 1998 (MSCC.78 (70))”*, D.O.F. 1º de enero de 2003, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Ley de Navegación y Comercio Marítimos “*, D.O.F. 1º de junio de 2006, en Diario Oficial de la Federación, Talleres Gráficos de México, México, 2006.

*“Ley de Navegación”*, D.O.F. 4 de enero de 1994, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, México, 2000.

*“Ley de Vías Generales de Comunicación”*, D.O.F. 19 de febrero de 1940, Editorial Porrúa, México, 1990.

*“Ley Orgánica de la Administración Pública Federal”*, D.O.F. 29 de diciembre de 1976, Editorial Porrúa, México, 2000.

*“Ley sobre Celebración de Tratados”*, Artículo 2, D.O.F. 2 de enero de 1992, en SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, Guía sobre la Celebración de Tratados, Secretaría de Relaciones Exteriores, México, 2000.

*“Modificaciones al Acuerdo de Cooperación con los Estados Unidos de Norte América sobre Contaminación del Medio Marino por Derrames de Hidrocarburos y Otras Sustancias Nocivas”*, D.O.F. 25 de enero de 1991, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Norma Oficial Mexicana NOM002-SCT4-2003 Terminología Marítima-portuaria”*, D.O.F. 9 de febrero de 2004, en SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Compendio de Legislación Marítima, S.N.E., México, 2005.

*“Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental”*, Roma, Italia, 10 de marzo de 1988, D.O.F. 9 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Protocolo que Modifica al Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación Por Buques”*, Londres, Reino Unido, 17 de febrero de 1978, D.O.F. 30 de octubre de 1997, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Protocolo que Modifica el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños causados por Contaminación de Aguas Marítimas por Hidrocarburos”*, Londres, Reino Unido, 27 de noviembre de 1992, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Protocolo que modifica la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento”*, Bruselas, Bélgica, 23 de febrero de 1968, D.O.F. 25 de agosto de 1994, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Protocolo relativo a la Intervención en Alta mar en casos de Contaminación del Mar por sustancias distintas de los Hidrocarburos, 1973”*, Londres, Inglaterra, 2 de noviembre de 1973, D.O.F. 25 de enero de 1980 en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Protocolo relativo al Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños debidos a la Contaminación por Hidrocarburos”*, Londres, Reino Unido, 27 de noviembre de 1992, D.O.F. 6 de febrero de 1995, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

*“Resolución MSC.2. (XLV)”*, D.O.F. 1º de septiembre de 1984, en COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE, Nómina de Convenios, S.N.E., Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2000.

## **CIBERGRAFÍA:**

Organización Marítima Internacional, Estructura 2006-2007, <http://www.imo.org>.