

240  
261



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

EL SALVAMENTO MARITIMO BASADO EN LA  
COSTUMBRE INTERNACIONAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:  
LICENCIADO EN DERECHO  
P R E S E N T A  
GABRIEL ESCUDERO SEVILLA



TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN

MEXICO. D. F.



FACULTAD DE DERECHO  
SECRETARIA AUXILIAR DE  
EXAMENES PROFESIONALES

1994



Universidad Nacional  
Autónoma de México



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

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

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

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

In memoriam

A la Sra. Agripina Sevilla De Escudero

Quien me dio lo mejor de sí misma

A mi padre

Sr. Alfonso Escudero Carrera

Por su esfuerzo para hacer

de mí un profesionista.

A mi hija

Gabriela Gpe. Escudero Giffard,

con todo mi cariño.

A mis hermanos

por su apoyo y comprensión.

A todos mis sobrinos.

A la Universidad Nacional Autónoma De México.

A la Facultad de Derecho.

Al C. Director de esta tesis

Dr. Genaro Castro Flores

quien me brindo su valiosa

orientación.

Con admiración y respeto.

# "EL SALVAMENTO MARITIMO BASADO EN LA COSTUMBRE INTERNACIONAL"

## Introducción.

### Capítulo I.

1. Breve antecedente histórico
- 1.1. El antiguo sistema de asistencia y salvamento
2. Distinción de otras figuras afines.
- 2.1. Definición de salvamento marítimo.
- 2.2. Distinción entre salvamento de buques de la mercancía y el salvamento de vidas humanas en el mar, y la regulación de ésta última.
3. Sistemas.
4. Elementos.
- 4.1. Elementos personales.
- 4.2. Elementos formales.
- 4.3. Elementos reales.
5. Accidentes que ocurren en el medio marítimo.
6. La retribución.

### Capítulo II.

El salvamento marítimo basado en la costumbre internacional.

1. Definición.
2. Elementos Constitutivos.
- 2.1. Práctica.
- 2.2. Sentido jurídico

3. Características

3.1. Generalidad

3.2. Flexibilidad

4. El trasfondo.

Capítulo III.

El salvamento marítimo basado en los tratados internacionales.

1. Generalidades de los tratados

1.1. Denominaciones

1.1.1. Elementos de los tratados

1.1.2. Principios generales que rigen el derecho de los tratados.

1.2. Clases de tratados.

2. Vigencia de los tratados

2.1. Cuando halla un tratado.

2.2. Cuando opera un tratado

2.3 Cuando entra en vigor un tratado

2.4 Principios de los tratados internacionales derivados de la carta de la Organización de las Naciones Unidas.

3. Convenciones internacionales acerca del salvamento marítimo.

3.1. La convención de Bruselas de 1910

3.2 Convención de Ginebra de 1948

3.3. Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento

marítimo de Hamburgo el 27 de abril de 1979

- 3.3. La convención de Montego Bay de 1982
- 3.4. El convenio de Londres de 1989.
4. Otros tratados internacionales.
- 4.1 Convención internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar (Solas).
- 4.2. Convenio sobre el reglamento internacional para - prevenir los abordajes (Colreg).

#### Capítulo IV.

El salvamento Marítimo basado en los contratos

1. El contrato de salvamento, su naturaleza
  - 1.1. Contratos reales.
  - 1.2. Contratos concensuales.
  - 1.3. Contrafos formales
  - 1.4. Contratos Intuitu personae
  - 1.5 Contratos aleatorios
2. Análisis de la antigua forma de contrato de salvamento del comite del "Lloyd's of London".
  - 2.1 Obligaciones del salvador.
  - 2.2. Obligaciones del salvado.
  - 2.3. Derechos del salvador.
  - 2.4. Derechos del salvado.
3. "No cura, no pay" (Si no se salva no se paga).
4. El procedimiento previsto en la antigua forma de - contrato de salvamento del comité "Del Lloyd's of - London".



- 4.1. Pago de la remuneración.
- 4.2. Arbitraje original
- 4.3. Arbitraje de apelación
- 5. Los contratos de salvamento según el convenio internacional sobre salvamento marítimo de 1889.
- 6. Análisis de la nueva forma de contrato de salvamento de la "Lloyd's of London" (LOF) 1990.
- 6.1. El reglamento de procedimiento de contrato de salvamento del Comité de Lloyd's of London (LOF) 1990.

#### Capítulo V.

El salvamento marítimo en la Legislación Mexicana.

- 1. Ley de navegación y comercio marítimo.
  - 1.1. Competencia jurisdiccional en salvamento.
    - 1.1.1. Ley aplicable.
    - 1.1.2. Juez competente.
    - 1.1.3. Procedimiento.
  - 1.2. Marco Constitucional

Conclusiones.

Citas Bibliográficas.

Bibliografía.

## I N T R O D U C C I O N

Sin duda, la materia de Derecho Marítimo es Derecho Público, - partiendo de la base de que no existe división alguna, según - opinión del Dr. Raúl Cervantes Ahumada entre derecho público y derecho privado. Bajo su conducción pudimos confirmar la grandeza jurídica que entrañaba este brazo importante del árbol general del derecho.

En este contexto, he seleccionado un tema que, no obstante su remoto origen, prevalece vigente; ello se ratifica con los recientes congresos realizados en Europa en torno al salvamento marítimo.

Así pues, el tema que ahora analizo lo he intitulado "El Salvamento Marítimo Basado en la Costumbre Internacional".

En primera instancia consideramos pertinente referirnos a los conceptos generales, destacando sintéticamente su apartado histórico, haciendo énfasis en la definición del salvamento marítimo y sus distinciones con otras figuras afines. Asimismo, - destacamos los elementos jurídicos que sirven de base para comprender la presente institución, puntualizando el concepto de retribución en concordancia con las recientes convenciones y- de conformidad con nuestra legislación vigente.

En el Capítulo Segundo trataré lo referente a la Costumbre Internacional como Fuente de Derecho; veré como la costumbre está arraigada en los hombres del mar.

Hago una clasificación y defino cada una de ellas, bajo criterios de diversos tratadistas y expongo también elementos constitutivos de esta figura, su sentido jurídico, características su generalidad, flexibilidad y una opinión al transfondo moral ampliándonos un poco en este valor, por ser eje característico en el proceder del hombre de mar.

Expongo detalladamente siete principios fundamentales, del derecho internacional, donde se plasma la manifestación de los Estados unificando criterios en Derecho Marítimo.

En el Capítulo Tercero haré un breve estudio sobre los tratados, los cuales constituyen la parte medular dentro del salvamento marítimo, y cuya estructura consideramos esencial en virtud de que en ella se encuentra el compromiso que cada una de las partes tiene la obligación de cumplir, así como los derechos que deben hacer valer en caso de suscitarse algún conflicto, haciendo alusión a la buena fé como uno de los principios que deben regir en el ámbito jurídico internacional para la conservación de la seguridad, la paz y la justicia, que deben imperar en la humanidad.

En el capítulo Cuarto me referiré al salvamento marítimo en cuanto a su naturaleza jurídica, que consideramos es la de un contrato, analizando tanto sus elementos de existencia como los de validez.

En este capítulo haremos referencia a los contratos reales, a los consensuales, a los formales, a los intuitu personae y a los aleatorios, principalmente.

Analizaré la antigua y la nueva forma de contrato de salvamento del Comité del Lloyd's of London, las obligaciones del salvador y los del salvado, así como los correlativos derechos de ambos.

Finalmente, dentro de ese mismo capítulo abordaré el proceso en caso de controversia, el arbitraje original y el de apelación, para concluir con un análisis de la nueva forma de contrato de salvamento de la Lloyd's of London (LOF) 1990.

En el último capítulo hago un estudio del salvamento marítimo en la legislación mexicana, contenido principalmente en la Ley de Navegación y Salvamentos Marítimos.

Después del análisis de esta figura jurídica, hago mis observaciones sobre las comisiones y deficiencias que presenta la ley, sobre todo en lo referente a competencia y procedimiento,

y hago una breve referencia al marco constitucional relativo a la legislación marítima y a los tratados internacionales sobre esta materia.

## CAPITULO PRIMERO

### 1. BREVE ANTECEDENTE HISTORICO

Muchos han sido los conceptos que en materia del mar hemos podido ratificar, corregir o complementar durante el presente curso de Derecho Marítimo.

Se ha dicho que los fenicios fueron los primeros en aventurarse en el mar, la historia de la navegación se inicia con ellos, según sabemos.

Desde entonces el deber de prestar auxilio a aquellos cuya aventura marítima fuese poco afortunada por parte de sus compañeros de gremio, se constituyó como una de las más antiguas instituciones marítimas. (1)

De esta suerte, que aún cuando no existían ni en las legislaciones nacionales, ni en los tratados internacionales, disposición alguna que reglamentara esta Institución, se practicaba por los hombres de mar.

El salvamento se considera una institución jurídica desde tiempo de los rodios, los cuales incluso tenían disposiciones referentes al salario de los salvadores y aún de la pena en que incurría quien robara la cosa naufragada, o la violencia y los malos tratos infringidos a los naufragos.

Estos principios del Derecho Rodio se transmitieron al Derecho Romano, que estableció claramente que el naufragio no produce la pérdida del derecho de propiedad sobre las cosas naufragadas, especialmente si afecta el derecho del propietario a recoger parte de lo que se salvó. Si fuese el propietario el causante con alguna acción delictuosa directa, él que provocase el naufragio, e impidiese el rescate de la nave en peligro, era castigado con la pérdida del derecho de propiedad y cualquiera que hallase los bienes podía apropiárselos. Del mismo modo estaba obligado a restituir al propietario del buque inocente los objetos naufragados que recuperase del fondo del mar.

A la caída del Imperio Romano, los bárbaros introdujeron el -- "Jus Naufragi" por lo cual, el señor en cuyas costas fueren halladas cosas naufragadas podían apoderarse de ellas, aprisionar y esclavizar a los naufragos. La Iglesia se pronunció en contra de tal orden, aduciendo que es un deber cristiano el prestar auxilio a quien lo requiera.

En el Siglo XI se abolió el "Jus Naufragi" y se volvió a los viejos principios rodios. Con posterioridad diversas leyes y ordenanzas reglamentaron el salvamento, ya que las cosas naufragadas debían entregarse a los tribunales y si el dueño las reclamaba antes de 30 días, el salvador tenía derecho a la mitad de los bienes; si no se presentaba en ese término, el salvador adquiría la totalidad de lo salvado.

La ordenanza de la Marina Veneciana de 1681, ofrece un cuadro - el cual debe ser tomado en cuenta por ser el precedente directo de la norma actual, regulado por el "Ius Naufragi" y el "Ius Soccorso", y el derecho fiscal. Tal obligación comprendía tanto el salvamento de la nave naufragada, como de las cosas - provenientes de la misma, o bien el caso de que se pusiesen a salvo las cosas encontradas flotando en el mar, o de aquellas - que se encontraran en el fondo marino que se pudiesen recuperar.

Debido a la valentía demostrada por los marinos en tales rescates, esta figura jurídica incluía como obligación la remuneración de los socorristas, por lo que la propiedad de la cosa recuperada, no era entregada al propietario, hasta que era hecho el pago de tal remuneración.

A nuestro país, estas instituciones llegaron a través de los Roles de Olerón y con posterioridad por la influencia del Código de Comercio Napoleónico.

El salvamento puede practicarse en razón de personas, mercaderías y aún de los buques.

El salvamento a las personas es, en general, obligatorio, en particular luego de ocurrido un abordaje, obligación que se establece en la ley de la mayoría de los países en la actualidad. En otros supuestos el salvamento se practica en relación a los



buques y las mercancías. Estableciéndose así una diferencia entre ambos géneros de la misma figura jurídica.

El salvamento en el mar, en su aspecto actual, se origina en la utilización de los barcos de vapor en la navegación. Anteriormente, este era realizado por gran cantidad de hombres, por lo que con el uso de la fuerza mecánica que el vapor proveía, se incrementó la capacidad del hombre, lo que hizo posible el salvamento incluso de la nave completa, hecho irrealizable hasta entonces. (2)

Estó propició una evolución del criterio de la actividad personal unido a la participación económica en toda operación de salvamento, trayendo a un primer plano al sujeto del salvamento, el armador.

Ahora, el criterio de la participación económica al salvamento ha creado la actividad de varios socorristas con intereses meramente lucrativos.

El Tratado de Navegación Comercial Internacional de 1940 extiende la aplicación de sus disposiciones sobre salvamento a los servicios prestados por buques o aeronaves en el agua.

### 1.1. EL ANTIGUO SISTEMA DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.

Este sistema quedó consignado en la Convención de Bruselas de-

1910 referente a la asistencia y al salvamento, y en el no se consignaba diferencia específica entre ambas figuras. Tal situación provocó la confusión al momento de hacerse valer la acción de cobro de remuneración debida ya fuera por asistencia o por salvamento.

Esta situación provocó una serie de diferencias en las legislaciones nacionales debido a que cada país aplicaba un criterio propio en la interpretación de la misma convención.

La situación referida prevaleció en la mayoría de los Estados, de modo que en casi todos se trataba de dilucidar de alguna manera, ya en la Ley, en la jurisprudencia o en la doctrina, la diferencia que la convención admitía desde su título mismo, - aunque sin aclararla en su texto. Muchas de las decisiones que se tomaron aportaron soluciones, en algunos casos poco equitativas, dejándole entonces a la doctrina la tarea de establecer la diferencia de estas figuras.

El criterio que prevaleció, se fundaba en la intensidad del peligro, considerándose que se trataba de asistencia ante un - caso de peligro inminente, aún no producido, y que se trataba de salvamento cuando el peligro ya se había producido o la tripulación abandonaba el buque.

## 2. DISTINCION DE OTRAS FIGURAS AFINES.

Frecuentemente se comete el error de confundir al salvamento -- marítimo con otras figuras jurídicas, en especial con la asistencia a buques. En términos generales podemos definir la asistencia o al salvamento como todo auxilio prestado a un buque o a los restos naufragados de una aventura marítima en peligro.

En los países anglosajones, ni la doctrina ni la legislación - hacen distinción alguna entre asistencia y salvamento. En cambio en los países con tradición latina la diferencia se presenta - en forma bien específica.

Estas diferencias constituyen lo que se ha dado en denominar el Sistema Latino Continental y el Sistema Inglés.

Gracias al nuevo convenio sobre la materia, firmado en Londres en 1989, esta diferencia ha podido ser superada, lo cual constituye un importante paso en la unificación de criterios internacionales sobre el salvamento.

La asistencia se cumple siempre respecto a un buque en el cual a pesar del peligro se mantiene aún la organización y el orden, por la presencia de su tripulación, y la vigencia de la autoridad del capitán; asistir supone complementar la labor y los-

esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado, a efecto de sustraerlo del peligro o de disminuir sus consecuencias dañosas. (3)

El salvamento se lleva a cabo no solo en cuanto a buques sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, y presupone la ausencia de tripulantes o la total desorganización por la inexistencia, o imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán, ante un peligro ya realizado. (4)

González Lebrero define en términos generales al salvamento como sinónimo de asistencia, como ...todo auxilio prestado a un buque o a los restos naufragos de una aventura marítima en peligro. (5)

Dentro de la doctrina anglosajona y la legislación no se formula la diferencia entre asistencia y salvamento, términos que quedan unificados bajo el nombre de "Salvaje".

Ahora bien, tanto la legislación como la doctrina latinas, sostienen la dualidad de ellas, a pesar de que no existe entre ambas diferencias ontológica alguna, según afirma González Lebrero. (6)

Para este tratadista, la asistencia se cumple siempre respecto de un buque, en el cual a pesar del peligro, se mantiene aún -

la organización y el orden por la presencia de su tripulación y la vigencia de la autoridad del capitán.

Según el criterio de este autor argentino, es difícil de marcar ambas instituciones, aunque ellas están ubicadas en idéntico plano, lo que las puede distinguir es la mayor o menor intensidad del peligro.

El Código de Comercio Argentino, distinguía la asistencia del salvamento al referirse al salario debido por los servicios respectivos Art. 1303, fijando en uno y otro caso bases distintas para la determinación de dicha remuneración Arts. 1304 y 1306, y regulaba la recuperación en los Artículos 1283 y siguientes. Tal distinción ya no se conserva actualmente en vigencia, al haberse promulgado la nueva Ley de Navegación de ese país sudamericano. (7)

En la Conferencia Internacional de Bruselas del 23 de Septiembre de 1910, en el Artículo primero, relativo a la unificación de ciertas reglas relativas a la asistencia y salvamento marítimo, no se hace distinción alguna. (8)

Son también figuras afines al salvamento y la asistencia, la recuperación y el reflotamiento.

Por recuperación se entiende el hallazgo de lo perdido. En connotación de derecho marítimo, se entiende el recobro de los

restos que pertenecen o pertenecieron a un buque, refiriéndose a cosas distintas a la nave.

El flotamiento, constituye otro género de auxilio marítimo, - consistente en la puesta en condiciones de navegar a un buque, que a causa de un accidente marítimo, se encuentra sumergido - en el mar. Tal posibilidad de auxilio es posible gracias a la - tecnología moderna, ya que en la antigüedad era imposible prac - ticarla. Su práctica y regulación jurídica son variables, en - relación de los distintos países y legislaciones, y en razón - del espacio marítimo en que se practique.

## 2.1 DEFINICION DE SALVAMENTO MARITIMO.

Consiste en el rescate de un buque que a consecuencia de los - peligros del mar, ha debido ser abandonado por sus tripulantes. Para que exista salvamento no se requiere que el buque haya - efectivamente naufragado basta que haya sido abandonado por su tripulación a marced de los elementos. (9)

Esta definición adolece del hecho de que su autor maneja como - elemento esencial para que el salvamento se dé, el abandono - por parte de sus tripulantes. Tal postura no es válida, ya que como se ha visto, el salvamento se produce a causa de una si - tuación de peligro, la cual no implica necesariamente el aban - dono de la tripulación del buque en riesgo. Tan es así, que no

podría hablarse de un salvamento contractual que contase con la voluntad del capitán del navío salvado, pues su ausencia lo haría imposible.

El salvamento se lleva a cabo no sólo en cuanto a buques, sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, y presupone la ausencia de tripulantes o la total de organización por la inexistencia o imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán, ante un peligro y realizado. (10)

La definición de nuestro querido Maestro Cervantes Ahumada resulta muy ilustrativa, sin embargo abunda en su obra, sobre el salvamento de personas, y la mención que hace de que el peligro ya se realizó, por lo que excluye aquella circunstancia en que la proximidad del peligro obliga al capitán a solicitar el auxilio.

Para los fines académicos, nos atrevemos a definir al salvamento marítimo, como aquella acción de rescate de un buque en peligro ya realizado, de personas, de la carga, o de cosas naufragadas, con la ausencia del capitán del navío socorrido, en algunos casos, ante la ausencia de tripulantes o su total desorganización, por la inexistencia o imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán que se lleva a cabo con éxito, reportando un resultado útil.

## 2.2 DISTINCION ENTRE EL SALVAMENTO DE BUQUES, DE LA MERCANCIA Y EL SALVAMENTO DE VIDAS HUMANAS EN EL MAR, Y LA REGULARI ZACION DE ESTA ULTIMA

Podemos afirmar que el salvamento marftimo es una figura genérica, que consta de tres acepciones específicas: el salvamento de buques, el de mercancías y el de vidas humanas.

Estas tres especies de salvamentos marftimos, presentan ciertas diferencias apreciables entre sí.

Primeramente, el salvamento de buques, es una figura que no pudo darse en la antigüedad, por falta de recursos tecnológicos. No fue sino hasta el advenimiento de la navegación a vapor, que pudieron practicarse los primeros salvamentos de buques. Esta actividad de salvamento fue regulada por la Convención de Bruselas de 1910, referente a la asistencia y el salvamento marftimo. En esta convención se fijaban algunas reglas, que se practicaban con anterioridad. La más importante de estas es la del derecho a la remuneración que tiene que pagar el armador del buque salvado al armador y tripulación del buque salvador.

Esta regla ha sido adoptada por la legislación respectiva de la mayoría de los países, y puede ser objeto de contrato privado entre los interesados.



En segundo término, el salvamento de mercancías es una actividad de salvamento que se practicaba desde hace siglos, tal como ha quedado descrito en el primer punto del presente capítulo. En algunos casos esta actividad más que una ayuda constituyó una especie de rapiña en la que los salvadores se beneficiaban del infortunio de otros. Tal situación varió y se convirtió en práctica universalmente aceptada el que el salvador tuviese derecho al pago de una retribución consistente en un cierto monto de lo salvado. Esta práctica contemplada en la citada Convención de Bruselas, deja a la discreción de los tribunales la determinación de la cantidad que ha de alcanzar tal remuneración. Este criterio ha sido igualmente, retomado en la mayoría de las legislaciones nacionales. Esta práctica puede ser también objeto de contrato.

Por su parte, el salvamento de vidas humanas en el mar presenta características que lo distinguen de los dos anteriores tipos de salvamento. Por principio, el objeto que persigue es más noble y elevado. Se practica desde hace siglos con el fin de preservar las vidas en peligro en el mar. Se presenta primeramente como un deber moral de prestar auxilio a los infortunados. Esta práctica es tan universalmente aceptada como valiosa, que ha sido objeto de diversas convenciones internacionales, en diversas épocas. En la mayoría de las legislaciones nacionales, se tipifica el delito de omisión de auxilio, el cual puede darse en el ámbito marítimo. Esta práctica no puede estar sujeta

ta a contrato, ni genera derecho a remuneración.

En cuanto a la legislación de este último tipo de salvamento podemos mencionar las convenciones de Bruselas de 1910 referente a salvamento de vidas, la Convención de Ginebra de 1948 sobre el mismo tema, la Convención de Montego Bay de 1982 Artículo - 98, la Convención de Londres de 1989, el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento de la Organización Marítima - Internacional (OMI), y de los tratados de la Convención Internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Convenio sobre el reglamento Internacional para prevenir los abordajes (COLREG), con sus modificaciones independientemente de que se practica como costumbre internacional y esté legislada en la mayoría de los ordenamientos penales nacionales como delito por omisión. Moralmente sería mal visto el Estado que no practicase esta disciplina, estableciéndose como un deber que toda persona física o moral ha de observar.

### 3. SISTEMAS.

Como ya se ha mencionado, existen en el mundo dos sistemas que conciben al salvamento marítimo de distinta manera. Estos son, por una parte el Sistema Latino Continental, adoptado por la mayoría de los países en el mundo y el Sistema Inglés, que se usa en los Estados que forman la Gran Bretaña, Estados Unidos, y las antiguas colonias inglesas.

Difieren ambos sistemas en la manera que concebir el salvamen-

to marítimo. Mientras en el Sistema Inglés bajo el nombre genérico de "Salvage" se encuadra tanto a la asistencia como al salvamento. En el Sistema Latino Continental, se hace una distinción entre una y otra figuras jurídicas.

En el sistema derivado del Código de Napoleón, se diferencia entre asistencia y salvamento; en el sistema inglés no se hace tal distinción, y la Convención de Bruselas no hace más diferenciación entre ambas en forma expresa. Nuestra ley hace una diferencia teórica, pero en la regulación práctica, se atiende al texto de la citada convención, por lo que no determina una diferenciación tajante, aplicándose el texto de la convención, ante la omisión de la ley que no lo regula. Aún cuando se trate de conflictos entre personas sujetas a la ley nacional, a las que se debiera aplicar el texto de la legislación nacional y no el de la convención el silencio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no señala nada al respecto, lo que hace obligatoria la aplicación de la convención como ley supletoria.

#### 4. ELEMENTOS.

Como toda figura jurídica, el salvamento debe ser estudiado atendiendo a los elementos que lo determinan, personales, formales y reales, los cuales a continuación se enuncian.

##### 4.1. ELEMENTOS PERSONALES.

En cuanto a estos elementos, la mayoría de los autores consul-

tados coinciden en que se trata solamente del salvador y el salvado. Para un análisis más meticulouso y definición de estos sujetos, veremos posteriormente al salvamento marítimo de naturaleza contractual.

#### 4.2 ELEMENTOS FORMALES.

Atenidos al texto de la Convención de Bruselas, el salvamento marítimo no requeriría de sujetarse a ningún tipo de formalidad específica para darse. Sin embargo, como se verá más adelante, esta figura tiene una naturaleza jurídica contractual, la cual debe de sujetarse a la firma de un contrato de salvamento, aún cuando ésta se realice con posterioridad a efectuado el objeto que le dá origen.

#### 4.3 ELEMENTOS REALES.

Estos se dividen en tres: a) el peligro; b) el éxito o resultado útil, y c) las cosas naufragadas.

##### a) El peligro.

Para que se dé el salvamento es necesario que las cosas, las personas o los buques se encuentren en peligro en el mar. La jurisprudencia anglosajona dice que no es necesario un peligro absoluto, basta que se trate de una dificultad razonable. Nuestra legislación no define el peligro ni detérmina sus grados, por lo que debe de entenderse, como en la jurisprudencia citada, -- que el salvamento procederá cuando se trate de cualquier grado-

de dificultad en el mar. El peligro da origen al salvamento, - el cual constituye su primer elemento. Los ingleses y americanos usan la palabra *dange*; los alemanes *seenot*, palabra con gran diversidad de significados, al igual que *pericolo* utilizada por los italianos. *Seenot*, sin embargo, denota una situación de peligro o de necesidad en el mar, la cual uno no puede eludir por medios propios tal desastre, situación que puede salvarse solo con la intervención de otro buque. (11)

Sergio Ferranini considera que la palabra *danger* debe ser omitida, ya que el peligro debe ser cierto, y no meramente probable. Es decir, que éste debe ser real, palpable, en el sentido que no basta un peligro lejanamente posible, y por el contrario no es necesariamente absoluto e inminente. Es menester que tal peligro pueda realizarse. (12)

Kennedy dice que el peligro debe ser, por lo menos, tan cercano, que constituya una causa de presente aprehensión, que en razón de escapar de ella o evitarla, según sea el caso, ninguna persona de mar razonable o prudente y calificada, a cargo de la aventura rechazaría la ayuda del salvador, aunque le fuese ofrecido el salvamento, aún con la condición de pagar la retribución al salvador por esto. (13)

El peligro debe ser objetivo, esto es, no es suficiente la su-

posición de la nave que socorre, de que otra se encuentra en peligro, pues este peligro debe ser autónomo y real. El peligro debe de existir para que se de inicio la operación del salvamento del salvador que busca salvar a la nave, de no ser posible el rescate del buque, se procederá al salvamento de la tripulación, de no ser posible el del cargamento, cuando no exista vida humana en el buque socorrido.

La legislación argentina establece que el peligro debe ser posible, siempre y cuando, sea real y sensible, efectivo e idóneo para producir la destrucción de los bienes expuestos a él, por lo tanto, no es indispensable que el peligro sea inminente o absoluto. Tal peligro debe existir al momento en que se prestan los servicios en relación de los bienes asistidos o salvados. (14)

González Lebrero considera que el peligro en la asistencia o el salvamento es un elemento que forma o crea la relación jurídica entre las partes (15)

b) El éxito o resultado útil:

Para que el salvamento de origen a la acción de remuneración, es necesario que tal operación reporte un éxito, esto es, que las cosas, las personas o los buques hayan sido salvadas. Tal determinación se contiene en el Artículo 2o. de la Convención de Bruselas sobre la materia. De hecho, en las formas estableci -

das de contratos, se incluye la formula inglesa "No cure-no -- pay", si no se salva no se paga. Esta cláusula se estudia en - detalle en el capítulo correspondiente.

El resultado útil, se produce cuando los servicios prestados a un buque o a bienes en peligro, crea un éxito final en el salvamento, habiendo sustraído de ese peligro amenazante o cumplido al buque o a los bienes aunque se haya logrado por otras - personas, siempre que exista como relación casual entre los - servicios de unos y otros el peligro, y no se hayan abandonado los esfuerzos conducentes a tal éxito.

c) Las cosas naufragadas.

Estas seguirán considerándose como propiedad de sus legítimos- dueños, y será considerado como delito de robo, su apropiación, según prescriben los Artículos 80 y subsiguientes de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Este mismo ordenamiento esta - blece que quien descubra y salve los restos de un naufragio, - deberá dar aviso a la autoridad marítima, a cuya disposición - quedarán los objetos salvados.

El ordenamiento mexicano adolece la falta de mención de un tér - mino para que las cosas naufragadas se consideren bienes mos - trencos.

## 5. ACCIDENTES QUE OCURREN EN EL MEDIO MARITIMO.

Los accidentes en el mar son aquellos acontecimientos que generan una situación comprometida o de peligro para las personas, las cosas o los buques. Los accidentes que se dan más comun - mente en el mar son:

### a) El abordaje.

Es el choque entre dos o más buques, el cual debe tener como - consecuencia un daño material del contacto entre los buques. - Sus elementos son: 1) el contacto material; 2) entre dos o más búques, y 3) los daños resultantes.

Puede ser directo o indirecto. Directo o indirecto. Directo es aquel que se dá cuando un buque colisiona con otro, sin inter - vención de un tercero. Indirecto cuando participa un tercero, - que impulsado por otro buque, produce el choque.

### b) La arribada forzosa.

Se produce cuando el buque vuelve a su puerto de salida o recalla en otro puerto no contemplado en su ruta, ya sea a causa de otro accidente de mar o por cualquier otro motivo semejante.

Existen dos tipos de arribadas forzosas: 1) legítima y 2) ile - gítima. Es legítima cuando se produce por causas no imputables



al capitán o al naviero. E ilegítima es aquella cuando les sean imputables a estos sujetos, tales causas.

c) La varada o encalladura:

Es la fijación del buque a un banco de arena o arrecife, en aguas bajas. Si la varada es de tal suerte que el buque no puede ser desencallado, entonces se configura en naufragio.

d) El naufragio.

Es la pérdida del buque o su imposibilidad absoluta para navegar. La voz deriva del latín "navis" nave, y "fractio", ruptura de la nave, pero el concepto es más amplio, ya que comprende la encalladura definitiva y en general, la imposibilidad absoluta del buque para navegar. El buque hundido o naufragado se denomina "pecio", y podrá ser objeto de salvamento.

## 6. LA RETRIBUCION.

Se genera el derecho de percibir una retribución o salario a favor del salvador, cuando este ha prestado a un buque o a un bien en peligro, un servicio; esta retribución o salario no se concede como mera retribución de un trabajo, sino con el objeto de dar seguridad a los bienes expuestos en la aventura marítima, promoviendo el comercio e induciendo a los armadores y tripulantes a exponer sus capitales y sus vidas en el auxilio-

de sus bienes sometidos a peligros amenazantes o ya cumplidos.

El artículo 20. de la Convención de Bruselas de 1910, establece que la remuneración jamás superará el valor de los bienes salvados. (16)

Tanto en la doctrina como en la legislación y aún en la Convención de Bruselas, se utilizan los términos salario, remuneración o retribución indistintamente. Por salario se entiende el estímulo o recompensa con que se retribuyen los servicios personales. Remuneración es recompensar, premiar o galardonar. Retribución es la recompensa que se otorga como pago de una cosa, correspondiendo al favor que uno recibe; es el pago de un servicio o favor. Tal situación provoca ciertas dificultades en la interpretación que de la ley se hace, me decidí inclinarme al uso del término retribución, por ser el que semánticamente se adecúa más para designar la institución jurídica que se comenta.

El éxito de la operación es un factor para percibir salario por el salvamento, es decir, si se obtiene un resultado útil, que nos pone frente a una locación de obra, regulado por la convención entre las partes y por la Ley.

El Artículo 88 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, expresa que quien salve los restos de un naufragio deberá declarar el salvamento ante la autoridad marítima, ante quien

Las cosas quedarán a resguardo. (17)

Sin embargo, la nueva Convención de Londres determina que los bienes salvados han de quedar a disposición de sus propietarios en el primer puerto al que arribe el buque salvador Artículo 18, párrafo 3. (18)

El derecho al pago por el salvamento queda establecido por el Artículo 83 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que habrá de realizar el salvado al salvador para un estudio más detallado de las disposiciones de la legislación nacional en la materia.

La Dirección General de Puertos y Marina Mercante es la autoridad que determinará el costo o tasa del salvamento, cuando ésta no haya convenido, y si hay inconformidad, el juez la determinará.

La remuneración no es procedente cuando el auxilio ha sido prestado contra la voluntad expresa y razonable del capitán, según la Ley de Navegación Argentina.

El principio No cure-no pay, esto es, si no se salva no se paga, ha sido incorporado a la mayoría de las legislaciones de los países que han ratificado la Convención de Bruselas. Así es el resultado útil el que determina la acción de la retribución. Esta puede ser total o parcial de acuerdo con los obje -

tos salvados.

El salario debe determinarse, para lo cual existen algunas disposiciones a ser consideradas. El Artículo 6o. de la Convención de Bruselas establece que el salario pueda resultar determinado por la convención entre las partes, y sino la fijará la autoridad judicial asesorada por peritos. Se determinará además que la remuneración concretada al tiempo y bajo la influencia del peligro puede ser anulada a petición de alguna de las partes o por el juez, si es que determina que lo convenido no fué equitativo, es decir, sólo cuando ha habido peligro y violate normas de equidad Art. 7o. de la Convención.

El artículo 8o. de la misma, manifiesta que el salario se fija tomando en cuenta el éxito obtenido, los esfuerzos, méritos de las personas que prestaron el auxilio, así como el peligro -- que se corrió por auxiliar al buque, por sus pasajeros, tripulantes y carga. El tiempo empleado, riesgos de los salvadores, y valor de los materiales y bienes salvados, los daños y gastos que se hayan ocasionado, y deberán tomarse también en cuenta todas las demás circunstancias que puedan fundamentar una decisión más justa.

Ninguna persona salvada tendrá obligación de retribuir a sus salvadores, pero estos tienen el derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida por el armador del navío salva

do, por haber salvado éste, o por haber salvado el cargamento y sus accesorios Art. 9o. de la Convención.

La acción de exigir al pago de retribución prescribe en dos años Art. 10o.

El valor de los bienes ha de referirse al momento en que han sido llevados a un lugar seguro, puede resultar determinante en la fijación de una retribución, pues puede surgir entre las partes interesadas un convenio respecto del valor del mercado al tiempo de practicarse el salvamento, conforme al valor asegurado de aquellos.

La ley argentina establece que la retribución puede ser negada o suprimida, el monto del valor que originalmente se habfa convenido, si se hubiera incurrido en robos o hurtos. Asimismo, - la retribución puede no efectuarse cuando la persona que tuvie se derecho a ella no hubiere entregado el buque a su capitán o tripulación cuando regresen a bordo, por tanto debe responder por daños y perjuicios. Los buques operados por empresas especialmente constituidas para cumplir tareas de asistencia o salvamento, será nula toda renuncia, ya sea parcial o total, del capitán o de los tripulantes a la parte que les corresponde - como retribución, según la ley argentina.

La retribución correspondiente al salvamento, tiene la obligación de pagarla al armador o, propietario del buque naviero o-

buques asistidos, al armador del buque asistente. En la práctica cada salvamento representa un caso distinto y por consiguiente una cuestión de hecho, por lo que la jurisprudencia al respecto es mucha, y en ocasiones contradictoria.

Representa un caso distinto, y por consiguiente resulta una cuestión de hecho, la asignación de los respectivos porcentajes que han de repartirse al armador y la tripulación del buque salvador. En algunos casos, la labor de la tripulación no se diferencia de la habitual, por lo que se otorgan 3/4 partes al armador y 1/4 para la tripulación. Y en algunas ocasiones se ha llegado a dividir en mitades, por el mayor riesgo corrido por la tripulación. Debe deducirse que la retribución entre armador y tripulantes se debe practicar una vez que se hayan deducido los valores de los gastos y los datos, que el primero haya podido sufrir.

Una vez determinada la porción que corresponde a los tripulantes se debe proceder a una distribución entre ellos, en función de la mayor o menor injerencia en los servicios de asistencia o salvamento, por tanto podemos decir que la responsabilidad de la labor del capitán, oficiales y personal de cámara se siguen desempeñando de igual manera, salvo en la agravación de sus riesgos, por tanto ello exige que la distribución se haga en forma equitativa Art. 6o. de la Convención de Bruselas de 1910.

El monto correspondiente a las personas ajenas a la tripulación que hayan cooperado en el salvamento será deducido del monto total del salario a distribuir. Si los gastos y daños insumen la totalidad del salario de asistencia o salvamento, debe ser dejada aparte una suma razonable para retribuir al capitán y a los tripulantes.

Cuando el auxilio sea prestado por varios buques cada uno de los respectivos armadores, capitanes y tripulantes y otras personas que hayan cooperado tienen derecho a ser remunerados.

Para el caso de que el buque salvador se encuentre bajo contrato de locación, es habitual incluir en los contratos de locación que el salario se reparta en un 25% para el propietario del buque y un 75% para el locatario luego de deducir los gastos y la parte correspondiente a la tripulación.

Para el caso de fletamento por tiempo time-charter, la retribución para el salvamento prestado se reparte por partes iguales entre fletante y fletador el 50% respectivo al armador, previa deducción de la parte correspondiente al capitán y demás tripulantes, así como demás gastos devengados incluyendo también el valor del flete por tiempo perdido en las operaciones.

Compete al armador del buque auxiliador y personas que en su caso cooperen en el auxilio la acción del cobro de la retribu-

ción por el salvamento. Dicha acción debe entablarse contra el armador del buque auxiliado, si este se hubiere salvado y en caso contrario contra los destinatarios de la carga salvada, salvo que ellos tomen intervención personal o por apoderado.

Tienen derecho a intervenir a juicio por cobro de retribución-respecto al salvamento prestado, el capitán y tripulantes del buque que asistió. Serán notificados personalmente y si no tuviesen conocimiento del domicilio se publicarán en el Diario Oficial y en un periódico del lugar donde quede radicado el juicio.

La titularidad de la acción corresponde al armador, sin embargo, el capitán y tripulación salvadora pueden requerir judicialmente al armador para que inicie el juicio y cobre la retribución respectiva al salvamento prestado. Si no se iniciare el juicio a tal requerimiento dentro del plazo otorgado por el tribunal, podrán iniciar el procedimiento judicial el capitán, así como sus tripulantes, procede el embargo precautorio y eventualmente la interdicción de salida para el buque salvado con la presentación de protesta ante notario o ante el consúl, así también la denuncia presentada por el capitán, o el agente marítimo del buque, ante la autoridad marítima.

Dos años son el término de prescripción de la acción para el cobro contados a partir de la fecha en que la operación haya -



concluído, según el Art. 10 de la Convención de Bruselas de -- 1910.

En cuanto a la acción de un tripulante contra su armador por cobro de la porción que le corresponde del salario, prescribe a los diez años desde la fecha en que el armador del buque salvador percibió el salario de asistencia. El tripulante actúa - como socio de hecho de su armador, por lo cual no son de aplicación los casos de prescripción con relación a los contratos de ajuste. La Ley Federal del Trabajo de México, establece que los derechos de los trabajadores no perciben, lo que favorecería a los patrones por lo que el término establecido en la Convención de Bruselas, no opera en el caso de ser salvador un buque de nacionalidad mexicana.

Existen ciertos casos en que no hay derecho al cobro de retribución, estos son:

- a) Cuando el salvamento se practica en contra de la voluntad - del capitán;
- b) Cuando el salvamento es necesario por culpa del propio barco salvador;
- c) El salvamento de personas;
- d) Cuando no se obtiene resultado útil. (19)

CAPITULO SEGUNDO  
EL SALVAMENTO MARITIMO BASADO  
EN LA COSTUMBRE INTERNACIONAL.

La costumbre internacional como fuente del Derecho, constituye la forma más antigua de creación de normas, a las cuales las sociedades le reconocen observancia obligatoria, independiente mente que forman parte del Derecho positivo o no.

En el ámbito marítimo, la costumbre está fuertemente arraigada en los hombres de mar, los cuales la reconocen y practican desde los inicios de la navegación, como la principal fuente del derecho no escrito que rige en los mares.

1. DEFINICION.

Las fuentes del Derecho se dividen en formales, reales e históricas:

Fuentes formales son los procesos de creación de las normas -- jurídicas. Estas son las fuentes por excelencia y sin duda las más importantes, de modo que cuando oímos, leemos o empleamos la expresión "Fuentes del Derecho" a secas, es decir, sin el calificativo de real o racional, o el de histórico, debemos tener entendido que quien tal dice o escribe se está refiriendo a las fuentes formales. (20)

Fuentes reales son los factores y elementos que determinan el-

contenido de tales normas. Por eso diremos que no hay en lo -- absoluto norma jurídica alguna que carezca de una razón de ser, pues todas obedecen a algo, tienen un porqué de su existencia, se trata sencillamente de la aplicación del principio ontológico de la razón suficiente, conforme al cual "todo lo que es - tiene una razón suficiente de ser". Una causa y un fin, ya que cualquier objeto, o sea, en ontología todo aquello que existe-ideal o material debe su existencia a algo -principio de una - casualidad- y tiene, conforme a su naturaleza, un fin particular -principio de la finalidad-. (21)

Fuentes históricas son aquellos documentos que encierran el - texto de una ley o conjunto de leyes.

Las fuentes formales del Derecho son la legislación, la costumbre y la jurisprudencia.

La costumbre es un uso implantado en una colectividad y considerado por ésta como jurídicamente obligatorio, Geny la define - como un uso existente en un grupo social que expresa un sentimiento jurídico de los individuos que componen dicho grupo. - (22)

Para Savigny, el fundamento de la costumbre se encuentra en - una conciencia jurídica colectiva, en una coincidencia universal sobre lo que debe ser el Derecho.

Podemos considerar sin embargo que el término costumbre se alu

da no solo al procedimiento consuetudinario sino al resultado de dicho procedimiento, esto es, a la norma jurídica así creada. Si bien en épocas anteriores el procedimiento consuetudinario constituyó una de las fuentes principales de producción jurídica, a partir de los grandes procesos de codificación y del establecimiento de instancias centrales de creación de derecho, ha decrecido su importancia especialmente en los sistemas de tradición romano-germanica, a diferencia de lo que ocurre en los sistemas de Common-law donde varios sectores se encuentran normados consuetudinariamente, independientemente de las diversas definiciones que se han dado a costumbre y del significado habitual que se le atribuye, pudieramos afirmar que esta expresión connota un procedimiento de creación jurídica ajeno al legislativo o al precedente judicial. Tal aseveración ha provocado que frecuentemente se identifique al derecho consuetudinario con el derecho no escrito aunque consideramos que este criterio es equívoco.

Generalmente se dice que la conducta es moral cuando es buena, en sentido propio. Filosóficamente se habla de actos moralmente buenos, hasta no es una expresión pleonástica, ya que una acción pertenece al orden moral por su sentido interior, por lo que se exige la manifestación de la conducta para poderla calificar. Pero el criterio distintivo para esa calificación en el orden moral, no lo constituye la manifestación exterior sino el sentido de íntima sinceridad de las acciones. (23)

La conducta del hombre, tanto en su aspecto estrictamente individual como en el social, es la materia determinada o medida - por las normas, y estas no pasarían de la categoría de meras - reglas, si no estuviesen fundadas en valores primarios o necesarios, como la justicia, el bien común, el bien moral y la san tidad.

En otros términos, la actividad humana, si no está determinada por fines o criterios racionales, no merece el calificativo de conducta. El hombre actúa conscientemente, con miras a alcan - zar ciertos fines u objetivos. El obrar y el hacer suponen la - representación de fines que el entendimiento propone a la vo - luntad y que ésta puede aceptar o rechazar. Si todos los fines fuesen iguales o indiferentes, no se plantearía el problema mo ral.

El hombre necesita contar con una tabla de valores, con una je rarquía de bienes que la razón descubre o reconoce con crite - rios rectores de su conducta, y que por tener validez objetiva, pueden ser igualmente reconocidos por todos los hombres y re - gir la actividad humana, tanto en su aspecto individual como - en el social. Y como estos criterios se resumen en la idea - del bien, fundamento del orden ético, fácilmente se comprende que este orden constituye el coronamiento de los otros dos ór - denes: el social y el normativo. (24)

Para las teorías sociológicas modernas la costumbre surge de - la vida en sociedad, es un hecho social que se impone a los Es

tados sin comprometer su existencia. Esta costumbre tiene dos características; a) está integrada por un conjunto de reglas sociales derivadas de un uso más o menos largo; y, b) la transformación de tales reglas en Derecho Positivo cuando los individuos que las practican les reconocen obligatoriedad, como si se tratara de una ley.

Tales características se resumen en la fórmula romana: *in vetere consuetudo et opinio juris sive necessitatis*.

En el ámbito internacional se reconoce la costumbre como fuente del Derecho Internacional Público, de tal manera que el propio Estatuto de la Corte Internacional de Justicia en su artículo 38 fracción I, reconoce, entre otros medios de prueba, a la Costumbre Internacional como práctica generalmente aceptada como siendo de Derecho. De esta conceptualización podemos determinar los elementos constitutivos de la costumbre.

## 2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.

Dos son los elementos constitutivos de la Costumbre Internacional; la práctica y el sentido jurídico.

### 2.1 PRACTICA.

Este elemento consiste en la actuación de los Estados en un de

terminado sentido, de constancia y repetición no sólo en el -- campo internacional sino también en la conducta determinada de los estados estatales internos.

## 2.2 SENTIDO JURIDICO.

Consistente en que los Estados actúan con la conciencia de que lo que hacen, lo realiza con arreglo a una norma de Derecho, - Tal como lo establece el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, Artículo 38, al hablar de una práctica generalmente- aceptada como siendo de Derecho.

## 3. CARACTERISTICAS.

Dos son así mismo las caracterfsticas de la Costumbre Interna- cional: generalidad y flexibilidad.

3.1. GENERALIDAD.- Es la necesidad de que la mayoría de los Es- tados participen en su formación, de manera expresa o tácita, - al aceptarla sin adoptar ninguna otra en contrario.

3.2. FLEXIBILIDAD.- Consiste en la posibilidad de que la cos- tumbre puede evolucionar con la realidad adaptándose a las nue- vas condiciones imperantes en el mundo, o lo que es más, el - hombre en su desarrollo y su considerable evolución va creando nuevos principios que se transforman en costumbres lo que se -

convierte en ciclos temporales que van hacia el infinito.

#### 4. EL TRANSFONDO

Independientemente de que en la mayoría de las legislaciones nacionales se tipifica como un delito el no acudir en socorro de aquellos que están en peligro, bajo el nombre genérico de omisión de auxilio, y que esta conducta siendo antijurídica, punible y culpable cuya sanción se pena con la privación de la libertad al que omite el auxilio, en el presente inciso hacemos un análisis del salvamento marítimo desde el punto de vista de la moral, o conjunto de "mores" o costumbres; entendiendo como moral la práctica de lo que es ético, de lo bueno y lo positivo. (25)

"Etimológicamente este vocablo viene del mos-moris latino que significa costumbre, más no se toma en esta acepción, sino en su sentido axiológico; es decir la filosofía moral señala las normas ideales para la realización de los actos humanos. Todo hombre además de la inteligencia que tiene como fin conocer, posee la voluntad para dirigir sus propios actos y realizar su propia naturaleza, la moral pues intenta descubrir en el hombre las reglas que deben dirigir sus actos y cuya base se encuentra en la dignidad humana".(26)

Schuldreich apunta que el salvamento de vidas humanas en el -



mar constituye un deber moral. (27)

Esta obligación deriva de un deber de piedad, de humanidad para con el infortunado. En los otros casos de salvamento, en los que puede existir un interés pecuniario, tal deber no se presenta con un fondo moral tan definido, "es así mismo un principio general de Derecho Marítimo, declara la obligación de prestar asistencia a todo barco y a toda persona, incluso enemigo, en tiempo de guerra, que se encuentren en peligro en la mar en la medida en que pueda hacerlo sin grave riesgo para su barco, sus pasajeros o sus tripulantes. (28)

Sin embargo es prudente el afirmar que no en todos los casos, quizá en la mayoría de ellos, las acciones de salvamento se llevan a efecto en razón del salvamento de vidas, antes que del buque o sus mercancías. Esto habla en favor de una postura de deber moral. Si bien puede darse el caso de que el salvamento de buques o cargas, se realice en consideración de la remuneración que habrá de obtenerse, puede ser también que éste se efectúe con ánimo de ayudar al prójimo en desgracia.

Lord Stone, estimaba que el asistente "es una persona que sin tener una relación particular con el buque en peligro rinde un servicio útil en calidad de contratista voluntario, independientemente de toda convención anterior que le obligaría a dedicarse al salvamento del buque". (29)

El socorro a prestarse deberá ser voluntario, independientemente de la motivación que impulse al salvador, aunque determinada fundamentalmente en la obligación moral de salvar vidas y de solidaridad con el compañero de gremio en desgracia. El servicio voluntario deriva de la particular iniciativa del auxilador.(30)

Este servicio es voluntario cuando no media obligatoriedad, - salvo la moral, por parte de la ley para prestar auxilio.(31)

Cabe ampliar algunos comentarios sobre el salvamento de vidas humanas en el mar, se han manifestado en el Convenio de Ginebra de Altamar de 29 de abril de 1958. Aranzadi 2,3061 1971:- Art. doce. Los Estados deberán obligar a los capitanes de los buques, que naveguen bajo su bandera a que, siempre que puedan hacerlo, sin peligro grave para el buque, su tripulación y pasajeros:

- a) Presten auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar.
- b) Se dirijan a toda velocidad posible a prestar auxilio a las personas que estén en peligro, en cuanto sepan que necesitan socorro y siempre que tengan una posibilidad razonable de hacerlo.

c) En caso de abordaje, presten auxilio al otro buque, a su tripulación, a sus pasajeros y, cuando sea posible, comunique al otro buque el nombre del suyo, el puerto de inscripción y el puerto más próximo en que hará escala. (32)

La obligatoriedad del salvamento de vidas humanas tiene su fundamento principal, más que en la ley, en la forma moral de amor al prójimo. La acción de salvamento del buque y/o de la carga se dá en función de un deber moral de asistencia a fin de preservar la propiedad ajena.

La actuación de las personas que intervienen en un caso de salvamento lo hacen, definitivamente, basados en la obligación moral de auxiliar al prójimo. En este contexto, el Derecho Marítimo que es el que mayor tendencia a la unificación presenta en el ámbito internacional, está fuertemente influenciado por los principios generales que rigen al Derecho Internacional, dentro de los cuales destaca la moral internacional. Por moral internacional se entiende, los principios éticos que han de regir las relaciones internacionales, tales como el principio de bona fide o las bases fundamentales de la Carta de las Naciones Unidas: solución pacífica de las controversias, igualdad soberana de los Estados, no injerencia de otros en los asuntos internos de algún país, que tienen como fin el afianzar la paz, el respeto de los derechos del hombre, y la cooperación internacional general. (33)

La buena fe debe regir los actos de los sujetos de Derecho Internacional Público, esta bona fides, es un término internacional que se usa para definir los principios fundamentales del Derecho Internacional; todos los actos que en él se realizan son actos de buena fé, en oposición al Derecho Interno en el cual se admiten acuerdos stricti iuris y bonae fideis. Del principio de buena fé proviene el segundo principio básico del Derecho Internacional: pacta sunt servanda. El precepto de que todos los Estados cumplirán de buena fe las obligaciones aceptadas por ellos mismos, ha sido definitivo en la Declaración de Principios de Derecho Internacional, aprobada el 24 de Octubre de 1970 por la Asamblea General de la ONU. (34)

El principio pacta sunt servanda, es un principio jurídico -- adoptado en el ámbito internacional, el cual constituye la norma básica del Derecho Internacional, sin la cual no existirían las relaciones internacionales. Históricamente se le ha dado un valor sagrado a los acuerdos, los cuales no pueden ser ignorados por ningún país que los ha aceptado, ni ignorar los compromisos que tales acuerdos entrañan, salvo acuerdo con los otros Estados involucrados, a través de una negociación amistosa. La Carta de las Naciones Unidas, en su artículo 2o. exige a los miembros de la organización "el respeto de los tratados y -- otras fuentes de Derecho Internacional".

En la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, se

reservó un Artículo, el 26o., a este principio, el cual usa por título. El siguiente Artículo de la citada Convención, el 27o. establece que ningún país que tome parte de un acuerdo puede valerse de las decisiones de su derecho interno para justificar el incumplimiento de un acuerdo internacional. (35)

La Declaración de Principios de Derecho Internacional, aprobada por unanimidad por la Asamblea General de las Naciones Unidas, el 24 de Octubre de 1970, establece los principios que -- han de regir en el ámbito internacional a los cuales debe ajustarse la conducta de los sujetos de derecho internacional.

Tales principios son:

I.- El principio de que los Estados, en sus relaciones internacionales, se abstendrán de recurrir a la amenaza o el uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado, o en cualquier otra forma incompatible con los propósitos de las Naciones Unidas;

II.- El principio de que los Estados arreglarán sus controversias internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro ni la paz y la seguridad internacional, ni la justicia.

III.- El principio relativo a la obligación de no intervenir -

en los asuntos que son de la jurisdicción interna de los Estados, de conformidad con la Carta;

IV.- La obligación de los Estados de cooperar entre sí, de conformidad con la Carta;

V.- El principio de la igualdad de derechos y de la libre determinación de los pueblos;

VI.- El principio de la igualdad soberana de los Estados;

VII.- El principio de que los Estados cumplirán de buena fé las obligaciones contraídas por ellos de conformidad con la Carta.

Los principios expuestos constituyen una serie de normas ético-morales que rigen la conducta de los Estados entre sí. (36)

CAPITULO TERCERO  
EL SALVAMENTO MARITIMO BASADO EN LOS TRATADOS  
INTERNACIONALES.

1. GENERALIDADES DE LOS TRATADOS.

1.1. DENOMINACIONES.

Según la Convención de Viena de 1969 "tratado es el acuerdo--- internacional concluido entre Estados, al cual se aplica el Derecho Internacional, que comprende un documento o también dos- o más documentos relacionados entre sí, sin que importe su nombre concreto".

Para Lord McNair "tratado es un acuerdo escrito por el cual -- dos o más Estados u Organizaciones Internacionales crean, o --pretenden crear una relación entre ellos operando dentro de la esfera del Derecho Internacional. (37)

Modesto Seara Vázquez define al tratado como "el acuerdo con - cluido entre dos o más sujetos de Derecho Internacional". Se- habla de sujetos de Derecho Internacional y no de Estados, con el fin de incluir a las Organizaciones Internacionales. (38)

Kelsen define al tratado como "el convenio normalmente celebra do entre dos o más Estados bajo el Derecho Internacional Gene-

ral". (39)

"Los tratados han recibido nombres muy diversos, y ello ha ---  
contribuido a crear algo de confusión en torno a estos instru-  
mentos internacionales, pero una explicación de cada uno de es-  
tos nombres revela que "substratum" es un acuerdo internacio--  
nal de voluntades".(40

A continuación algunas denominaciones referentes a los trata -  
dos:

1.- Convenio, es un término internacional que se refiere a los  
Convenios Internacionales, existe la tendencia a utilizarlo pa  
ra descubrir tratados multilaterales creadores de Derecho In--  
ternacional, como por ejemplo la Convención de Barcelona de -  
1921, o bien término generalmente usado en las cuestiones de -  
carácter comercial o bien de asistencia. (41)

2.- Declaración, usualmente denota a un tratado que declara --  
la existencia de un Derecho o que afirma algunos principios co  
munes sobre política.

3.- Protocolo, se usa para denominar a los tratados multilate-  
rales en que se establecen reglamentos.

5.- Acta final, es una concepción formal y sumaria de los pro-



cedimientos de un congreso o conferencia enumerando los tratados o convenciones que se configuran como posible resultado de sus deliberaciones.

6.- Acta General, es el instrumento que engloba los diversos tratados o convenciones resultantes de una conferencia.

7.- Estatuto, generalmente empleado para describir un régimen o sistema.(42)

Término Internacional que se refiere a:

a) Compendio de prescripciones jurídicas que determinen la estructura y financiamiento de las instituciones u organización nacional o internacional, por ejemplo el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia.

b) Principios internacionales jurídicos de las Unidades Administrativas que dependen de las autoridades superiores por ejemplo, el Estatuto de Berlín Occidental.

c) En los países anglosajones la Ley institucional "Estatute--Law" es la Ley establecida en oposición a la ley consuetudinaria "Comon Law". (43)

8.- Pacto, se usa para denotar especialmente acuerdos solemnes

con fines militares, ya sea de alianza o de no agresión, por ejemplo el Pacto de Varsovia.

9.- Concordato, es un acuerdo realizado entre el Papa y el jefe de un Estado que tiene como propósito la salvaguarda de los intereses de la Iglesia Católica Romana en ese Estado.

10.- Pacto de Contrahendo.- Es un término que se aplica al -- acuerdo de un Estado de concluir un acuerdo posterior y final es un acuerdo preliminar o también puede referirse a una obligación asumida por dos o más partes para negociar en el futuro con vistas a la conclusión de un tratado. (44)

11.- "Modus Vivendi", término internacional que designa un modo provisional de convivencia entre Estados, antes de quedar -- solucionado un conflicto que les separa. (45)

Indica un arreglo temporal que prolonga la duración de acuerdo de un año a otro. (46)

En el derecho internacional no se establece ninguna forma o -- procedimiento especial para la realización de los tratados.

Según los sujetos que intervienen en su celebración, los tra-- tados pueden dividirse en:

- A) Acuerdos entre Estados; por ejemplo el Tratado de Versa --  
lles en 1919.
- B) Tratados celebrados entre cabezas de Estado y la Santa -  
Alianza, París 1815 entre los emperadores de Austria y Ru -  
sia y el Rey de Prusia.
- C) Acuerdos Intergubernamentales, que es el más común en la ac  
tualidad.
- D) Tratados celebrados entre departamentos o ministerios u -  
otros órganos subordinados o agencia de Gobierno. (47)

### 1.1.1. ELEMENTOS DE LOS TRATADOS

Los Tratados Internacionales son también denominados conve --  
nios. Asimismo, es aceptable entonces, definir el convenio co-  
mo el acuerdo de dos o más personas para crear, transmitir, mo  
dificar o extinguir obligaciones y derechos, y toman el nombre  
de contrato aquellos convenios que producen o transfieren obli  
gaciones y derechos, conforme a los Artículos 1792 y 1793 res-  
pectivamente de Código Civil para el Distrito Federal. (48)

Por lo tanto podemos afirmar que hablar de convenio es en un -  
sentido amplio, mientras que al hacerlo sobre contratos, se--  
habla en sentido estricto. (49)

Cabe hacer la aclaración de que, si bien ambos encuentran sustento en el Derecho Civil, los convenios internacionales no operan de igual forma que los convenios civiles.

Los elementos de todo contrato para los efectos de existencia y validez son:

#### ELEMENTOS DE EXISTENCIA:

I.- Consentimiento: es el acuerdo de dos o más voluntades con la finalidad de crear, modificar, transferir o extinguir derechos u obligaciones.

II.- Objeto o materia del contrato: que deberá encontrarse dentro de la naturaleza, por tanto ser real y físicamente posible. (50).

Sobre estos elementos de existencia, tenemos el consentimiento y el objeto. Pues bien, sobre el primer elemento, tenemos que la voluntad es única para que una persona realice un acto jurídico, y la cual no debemos confundirla con el consentimiento-- en el cual concurren una similitud de voluntades para la realización del acto jurídico. Ahora bien, de hecho se expresa vicios del consentimiento, sin embargo, es mejor o más correcta la expresión viciosa de la voluntad en virtud de que también-- los encontramos en los actos unilaterales. Los vicios de la vo

luntad se presentan pues, cuando existe una voluntad defectuosa luego, es necesario que la voluntad no se encuentre afectada de cualquiera de las tres causas que vician la voluntad como lo son la violencia, el error o el dolo, y ello en cualquier acto jurídico incluyendo los actos unilaterales. (51)

Por otra parte, en los actos jurídicos encontramos tanto el objeto directo como el indirecto. El primero de ellos, consiste en crear, transmitir, modificar o extinguir derechos u obligaciones, sin embargo, no en todos los actos jurídicos es posible que se realicen esos cuatro aspectos, por lo que en un acto jurídico pueden concurrir la creación de derechos u obligaciones o bien únicamente la transmisión; por lo que respecta al objeto indirecto, no es posible que se presenten en todos los actos jurídicos, pero sí en los contratos y convenios. El objeto indirecto tanto en los contratos como en los convenios consiste en la cosa o en el hecho materia del contrato, siempre referido a una conducta. (52)

#### ELEMENTOS DE VALIDEZ:

I.- Capacidad de las partes: la aptitud o idoneidad para ser sujetos de derechos y obligaciones.

II.- Ausencia de vicios tales como:

- a) Error: cuando se tiene un conocimiento equivocado, de un de recho o de un hecho. Un Estado podrá alegar un error como - vicio de su consentimiento en obligarse por el tratado si - el error se refiere a un hecho o a una situación, cuya exis tencia diera por supuesta ese Estado en el momento de la ce lebración del tratado y constituyera una base esencial en - obligarse por el tratado. (53)
- b) Dolo: maquinación o artificio de que se sirve un contratante para engañar a otro. Se da cuando un Estado ha sido inducido a celebrar un tratado por la conducta fraudulenta de un Estado negociador. (54)
- c) Violencia: es la acción física o moral lo suficientemente - eficaz para anular la capacidad de reacción de la persona - sobre quien se ejerce. (55) La manifestación del consenti- miento de un Estado es obligarse por un tratado que haya si do obtenida por coacción sobre su representante mediante ac tos o amenazas dirigidos contra él carecerá de todo efecto- jurídico. Es nulo todo tratado cuya celebración se haya ob- tenido por la amenaza o el uso de la fuerza en violación de los principios de Derecho Internacional incorporados en la- Carta de las Naciones Unidas. (56)
- d) Corrupción: Si la manifestación del consentimiento de un Es tado en obligarse por un tratado ha sido obtenida mediante-

la corrupción de su representante, efectuada directa o indirectamente por otro Estado negociador, aquel Estado podrá alegar esa corrupción como vicio de su consentimiento en obligarse por otro Estado. (57)

### 1.1.1. PRINCIPIOS GENERALES QUE RIGEN EL DERECHO DE LOS TRATADOS.

El maestro Rafael de Pina define a los principios generales del derecho como "los criterios o ideas fundamentales de un sistema jurídico determinado que se presenta en la forma concreta de aforismo y cuya eficacia como norma supletoria de la ley depende del reconocimiento expreso del legislador". (58)

Los principios generales que rigen el derecho de los tratados son:

- 1.- "Pacta Sunt Servanda", es un principio de origen consuetudinario y es aceptado por la Convención de Viena de 1969 en su Artículo 26 en el que se establece la imposibilidad de invocar el derecho interno como excusa por no cumplir con lo pactado. Podemos entonces decir que sin este principio la seguridad de las relaciones internacionales estaría comprometida, si se dejase a la voluntad de las partes el cumplimiento o el incumplimiento de lo pactado. Sin embargo, no será obligatorio siempre y cuando se establez-

ca la cláusula "Rebus Sic Stantibus". (59)

2.- "Res Inter Alios Acta", un tratado no puede, en principio- obligar a los sujetos que no han participado en él, dado - que no han podido dar su consentimiento. Sin embargo, en - algunos casos, un tratado crea derechos y obligaciones - respecto a terceros. Como por ejemplo la desmilitariza - ción de las islas Alan. (60)

3.- "Ex consensu Advenit Vinculum", el consentimiento, es la-- base de la obligación jurídica, y, el resultado de la es - tructura de la sociedad internacional, principalmente for- mada por Estados, formalmente considerados iguales. Al no haber un ente jurídico superior entre los Estados u Orga - nismos Internacionales, capaz de imponerles una determina- da conducta, deben dar su consentimiento para que nazcan - obligaciones jurídicas de caracter contractual, es eviden- te que cuando hay vicio este consentimiento no es real, -- por lo tanto la obligación no nace.

La realidad nos muestra que la ausencia de vicios del con- sentimiento es requisito indispensable para la validez de- los tratados, sin embargo, muchos de ellos se concluyen -- en condiciones en que éstos se presentan, pero no dejan de tener validez en la medida en que el equilibrio de fuerza- no se altere en perjuicio del país que impuso las condicio



nes. (61)

- 4.- "Jus Congens", la Convención de Viena en su Artículo 53 -- incorporó este principio por el cual un tratado sería nulo cuando fuera contrario a una norma imperativa del Derecho Internacional. (62)

## 1.2. CLASES DE TRATADOS.

Existen muchas clasificaciones que pueden hacerse a los tratados atendiendo a diferentes factores como pueden ser:

- 1.- Abiertos y cerrados.- Cerrados son aquellos que se celebran entre las partes contratantes sin permitir la adhesión de otros Estados, mientras que los tratados abiertos si lo permiten. (63)
- 2.- Actos Unilaterales: Estos existen en los compromisos internacionales, y los cuales se encuentran constituidos por -- una sola voluntad en la que la obligación jurídica es de un Estado.

Los actos unilaterales son:

- a) El reconocimiento.- Consistente en que se acepta de manera legítima un determinado estado de cosas, o de una preten-

sión de otro Estado.

b). La protesta.- Consistente en lo contrario al reconocimiento, esto es, cuando un Estado declara rehusar la legitimidad de determinado estado de cosas o de una pretensión de otro Estado.

c) La notificación.- Consistente en manifestar formalmente su voluntad acerca de su postura ante una situación, o un acto propio de un determinado asunto. Esta notificación puede ser facultativa u obligatoria, siendo aquella la más usual, en tanto que la obligatoria deriva de una regla de Derecho Internacional, convencional o consuetudinaria.

d) La renuncia. Consistente en manifestar la voluntad de abandono de un derecho y de una pretensión, cuyo objetivo es la extinción de los mismos.

e) La denuncia.- Consistente en la declaración de un Estado para desligarse de un tratado. No es incluida entre los actos unilaterales en virtud de que únicamente es tomada en consideración cuando así se asienta en el tratado.

Tenemos que los acuerdos internacionales o convenios internacionales son actos jurídicos. (64)

Pues bien, la voluntad en los actos jurídicos desempeñan un pa

pel importantísimo, y que dentro del Derecho Civil, se han adoptado tres posturas diferentes a saber: la voluntad tiene una papel exclusivo y determinante de las consecuencias de derecho en el acto jurídico; la voluntad concurre con la ley para producir esas consecuencias, y; la voluntad cumple una función secundaria, correspondiendo a la ley el papel principal.-(65)

Refiriéndonos a las tres posiciones anteriores, haremos mención a una clasificación de la siguiente manera:

a) La Escuela del Exégesis.- En la voluntad es determinante en cualquier acto jurídico, prevaleciendo el principio de la autonomía privada que expresa "toda persona es libre para obligarse por su voluntad en la forma y términos que convengan, sin más limitaciones y excepciones que las señaladas por la Ley". Y que en el ámbito contractual expresa "la voluntad de las partes es la suprema ley en los contratos". (66) Pero también es importante la licitud jurídica, como una condicionante para el acto jurídico, aunado a esto una regla de derecho no consagrada en forma expresa, sin embargo, existe y es "todo lo que la ley no prohíbe está permitido".(67)

b) Julien Bonnetcase.- Sustentador de una teoría diversa expresa, que tanto la voluntad como la ley son determinantes en la producción de consecuencias jurídicas, esto es, que una norma-

de carácter legal contiene una situación jurídica, la cual para su transformación a situación jurídica concreta es necesario la intervención de la voluntad.

c) León Duguit.- Sustentador que expresa que la Ley, es la parte fundamental en las consecuencias jurídicas, tomando la voluntad como papel secundario que se encuentra condicionada por la Ley, es decir, los contratantes pueden crear libremente sus derechos y obligaciones, pero ello en virtud de una norma jurídica que los condiciona y así lo disponga, por lo que la Ley restringe o aumentá el ámbito en que la voluntad puede producir consecuencias jurídicas dentro de lo lícito. (68)

3.- Bilaterales y Multilaterales: Esta clasificación se establece según el número de sujetos internacionales que intervienen en su celebración, es decir, que pueden ser bilaterales o bipartito cuando solo hay dos partes, y multilaterales o multipartito cuando participen más de dos Estados. (69)

4.- Tratado.- Ley y Trado-Contrato.- Esta clasificación se establece sobre la base de las funciones jurídicas que persiguen los tratados:

a) Los tratados.- Ley, son los que crean una reglamentación jurídica obligatoria como por ejemplo, la Convención firmada en Viena en Abril de 1961 sobre los privilegios e inmuni-

dades de los agentes diplomáticos que trata de crear una reglamentación permanente. Ya que su objeto es enunciar una regla de derecho objetivamente válida. (70)

b) Los tratados-contratos, son de finalidad limitada de crear una obligación jurídica que se extingue con el cumplimiento del tratado, como por ejemplo el tratado que se celebra a fin de fijar una frontera común entre dos Estados y una vez conseguido este se agota el contenido del Tratado, o bien los tratados de alianza, comercio o de cesión territorial. Son actos de carácter subjetivo que engendran prestaciones recíprocas a cargo de los Estados contratantes que desean cada uno respectivamente cosas.

5.- Tratados de Garantía.- Estos son cuando a través de ellos se pretende establecer únicamente una situación internacional y generalmente involucran dos obligaciones para el garante:

- a) La promesa de hacer algo él mismo.
- b) La promesa de compeler a otros Estados hacer algo.

La obligación de cada garante surge únicamente cuando todos los demás participantes están preparados para mantener sus promesas individual o colectivamente, independientemente de la actitud que asuman los otros Estados.

Estos son algunos ejemplos de tratados de garantía:

En Utrech 1713 cuando se trató de mantener una dinastía en particular, la de los Bárbaros en España.

El tratado de la Mesilla en 1853 por la posesión específica de un territorio.

En las Islas Aland, respecto a la desmilitarización del territorio. (71)

5. Tratados Dispositivos y Constitutivos.- Los primeros tienen como característica distintiva la de reconocer, otorgar o transferir derechos reales.

Los Constitutivos o emilegislativos, son designados para producir efectos con la intensidad usual de ser permanentes. (72)

## 2, VIGENCIA DE LOS TRATADOS.

### 2.1. CUANDO HABLA UN TRATADO

Esto es desde el momento en que se llevan a cabo las negociaciones, cuando un país invita a otro Estado o sujeto de Derecho Internacional, a entablar pláticas sobre la posible firma de un tratado sobre un tema específico que concierne a ambos.- Los participantes en las negociaciones, pueden invocar el tratado que se discute ante una circunstancia que este prevea y que les afecte. (73)

### 2.2 CUANDO OPERA UN TRATADO.

Cuando se llevan a la negociación, firma y ratificación, se -

dice que opera el tratado Internacional.

Negociación.- Bajo este nombre se designa el conjunto de operaciones encaminadas a establecer el texto del tratado. El procedimiento normal de las negociaciones para los tratados bilaterales generalmente se celebran entre los agentes diplomáticos de un Estado y los representantes de otro, que son normalmente funcionarios del Ministerio de Asuntos Exteriores. Cuando son tratados multilaterales se establece el texto por discusiones celebradas dentro de una conferencia o congreso internacional; aunque también se ha seguido el método de discutirlo en las organizaciones internacionales.

Independientemente del contenido, que es el objeto de las discusiones, y en cuya determinación los representantes de los diversos Estados, deben atenerse a las instrucciones recibidas de sus respectivos gobiernos.

La Firma.- Tiene la doble función de reconocer por parte de los representantes de los Estados, el contenido del tratado, y fijar el final del período de la negociación, y por otro lado significa la expresión del consentimiento del Estado, para obligarse por el tratado.

La firma puede tener dos operaciones, que pueden tener efectos equivalentes:

a) La rúbrica que consiste en que el representante de un Esta-

tado coloca al final del texto sus iniciales; tiene efectos -- equivalentes a la firma, cuando conste que los Estados negociadores así lo han convenido.

b) La firma implica la necesidad de someterla a aprobación definitiva, o ratificación, por parte del Estado correspondiente y cuando sea confirmada por el Estado, equivale a la firma definitiva.

La firma de un tratado no implica la obligación de ratificarlo.

La Ratificación.- Es la Convención de Viena de 1969 se observa un cambio de postura en lo relativo a la ratificación, ya que anteriormente, esta era considerada la última fase en el procedimiento de conclusión de los tratados, pues la ratificación - adquiría rango de obligatoriedad, a menos que se dispusiera lo contrario.

Actualmente se entiende:

A) Como la operación mediante la cual el Estado establece, en su derecho interno, los requisitos para obligarse internacionalmente.

B) Es la operación que se realiza en el ámbito internacional, para darle al tratado su fuerza obligatoria procediendo a un intercambio de instrumentos de ratificación o su depósito.-



### 2.3 CUANDO ENTRA EN VIGOR UN TRATADO.

Son las partes quienes determinan la fecha o condición de entrada en vigor, pero cuando no se establece fecha fija se puede interpretar la intención de las partes y se desprende por tanto la entrada en vigor del tratado en cuestión. (75)

### 2.4 PRINCIPIOS EN LOS TRATADOS INTERNACIONALES DERIVADOS DE LA CARTA DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS.

Los principios considerados dentro del Derecho Internacional - que derivan de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas, resolución 1815 (XVII), de 1962 son:

a) El principio que los Estados deberán abstenerse en sus relaciones internacionales de la amenaza del uso de la fuerza - contra la integridad territorial y la independencia política - de cualquier Estado, o de alguna otra manera inconsistente con los propósitos de las Naciones Unidas.

b) El principio de que los Estados ajustarán sus disputas internacionales por medios pacíficos de tal manera que no se pongan en peligro la paz internacional, la seguridad y la justicia.

c) El deber de no intervenir materiales dentro de la jurisdicción doméstica de cualquier Estado, de acuerdo con la Carta.

e) El principio de igualdad de derechos y de autodeterminación de los pueblos.

f) El principio de la igualdad soberana de los Estados.

g) El principio de los Estados cumplirán de buena fé las obligaciones asumidas por ellos de acuerdo con la Carta (76).

Sobre este último principio, varios tratadistas como el Doctor Paúl Bamela Engo, B.K.P. Sinha, Dr. Milán Sahovic, el teniente coronel Marpaung, el Dr. M. Sanmuganathan están de acuerdo en que la buena fe de los tratados internacionales son indispensables para la realización de los mismos, es pues tomando como norma de carácter fundamental en las obligaciones expresadas en los tratados. (77)

### 3. CONVENCIONES INTERNACIONALES ACERCA DEL SALVAMENTO MARITIMO

#### 3.1. LA CONVENCION DE BRUSELAS EN 1910.

Convención es el término internacional con el que se denomina a los convenios internacionales bi- o multilaterales. La Convención puede ser abierta o cerrada para Estados terceros que no participaron en su celebración. Las convenciones son llamadas a veces como el lugar en que se firman, o del objeto del cual tratan. (78)

En 1910 En Bruselas se firmaron dos convenciones marftimas. -

Una concerniente a la unificación sobre abordajes; la otra referente a la uniformación de algunas normas concernientes a la prestación de asistencia y salvamento marítimo. Ambas convenciones se firmaron el 23 de Septiembre de 1910. (79)

Esta última convención, ratificada por 38 países, persigue el propósito, aunque sin distinguir la asistencia del salvamento, de buscar la unificación de ciertas reglas al respecto.

La Convención no considera ninguna diferencia en razón de las aguas en que la ayuda se presta, y determina que el principal elemento para que la ayuda pueda configurarse es el peligro - que corre un buque en el mar, los objetos que lleva a bordo, - su tripulación y sus pasajeros.

La ayuda debe de prevenir de otro buque de mar y reportar un resultado útil, para que se genere el derecho a una remuneración por asistencia o salvamento, y en ningún caso se pagará una suma mayor que el valor de los objetos salvados y no procederá esta remuneración cuando exista una negativa expresa y razonada del navío socorrido.

El remolcador solo será remunerado cuando éste realice servicios excepcionales, es decir cuando dicho servicio no pueda considerarse como actos propios en cumplimiento de un contrato

de remolque o de servicios previamente contratados con el buque asistido.

Habrá remuneración aún cuando la asistencia o salvamento se haya generado entre navfos que pertenezcan al mismo dueño.

Por lo que respecta al importe de la remuneración la convención expresa, que ésta será fijada por el convenio pactado entre las partes, y en su defecto por el juez de cada Estado. Asimismo, para la proporción en el reparto de quienes hayan prestado el servicio de salvamento, así como la repartición entre el propietario, el capitán y las otras personas al servicio de cada uno de los navfos salvadores se registrarán por la Ley nacional del buque.

Esta Convención Internacional expresa en su Artículo 7 que todo contrato celebrado entre las partes podrá ser modificado o anulado a petición de alguna de las partes, cuando se genere en momento de peligro, a criterio del juez que conozca del caso y considere que las condiciones convenidas no son equitativas, cuando el consentimiento ha sido viciado por dolo, o la remuneración sea excesiva sin ser proporcional al servicio prestado.

Dicha remuneración será fijada por el juez de acuerdo a las circunstancias del éxito obtenido, los esfuerzos, el mérito de los que prestaron el auxilio, el peligro que corrió el buque auxiliado, sus pasajeros, tripulación carga, los salvadores y el na

vfo salvador; también será tomado en cuenta el tiempo empleado, los gastos realizados, daños sufridos, los riesgos de responsabilidad y otros que hayan corrido los salvadores; el valor material expuestos, por ello considerando en caso necesario, la adecuación especial del buque de auxilio.

Respecto al valor de las cosas salvadas el juez podrá suprimir la remuneración, cuando sea comprobado fehacientemente que, los salvadores realizaron actos fraudulentos, para que ellos realizarán el rescate o salvamento.

Cualquier persona que haya sido salvada no estará obligada a pagar, sin que esto afecte las prescripciones de las leyes nacionales sobre el particular.

Toda persona participante en el salvamento tendrá derecho a una parte equitativa de la remuneración concedida a los salvadores del navío, del cargamento y de sus accesorios.

El derecho de pedir el pago de la remuneración, prescribirá a los dos años a partir del día en que terminaron las operaciones de auxilio o de salvamento, lo que nos señala el Artículo 10 de la presente Convención.

Cabe agregar que las causas de suspensión y de interrupción de esta prescripción, serán determinadas por la ley del Tribunal-

que conozca del caso, asimismo, las Altas Partes Contratantes de éste Convenio Internacional del que México es parte, podrán reservarse el derecho de admitir en sus legislaciones, la prórroga del plazo antes señalado.

Esta Convención no afectará a lo prescrito por las legislaciones nacionales o tratados internacionales relativos al salvamento marítimo, por las autoridades públicas. Es importante señalar que a los buques exclusivamente destinados a un servicio público o los buques de guerra, no les serán aplicables las disposiciones de esta Convención, solo se aplicará respecto a todos los interesados, cuando los buques involucrados pertenezcan a un Estado de alguna de las Altas Partes Contratantes, lo mismo que en los demás casos previstos por las leyes nacionales.

Sin embargo, debe entenderse que tratándose de interesados, que sean individuos jurisdicionados a un Estado no contratante, la aplicación de dichas disposiciones podrá ser subordinada por cada uno de los Estados contratantes a la condición de reciprocidad, y que cuando todos los interesados sean individuos jurisdicionados al mismo Estado que el tribunal que se ha avocado del conocimiento del caso, se aplicará la ley nacional y no la Convención, cuando sin perjuicio de las disposiciones más amplias de las leyes nacionales no se aplicará más que entre buques dependientes de los Estados de las Altas Partes -

### Contratantes.

Los Estados que no hayan firmado dicha Convención solo podrán adherirse a ella a solicitud suya, notificada por vía diplomática al Gobierno Belga, y a través de él a cada uno de los gobiernos de las demás partes contratantes, cuyos efectos surtirán un mes después de dicha notificación.

### 3.2. CONVENCION DE GINEBRA DE 1948.

La presente Convención Internacional da origen a la resolución relativa a la Conferencia Sobre la Seguridad de la Vida en el Mar, y crea la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, cuyas finalidades incluyen los asuntos relativos al tema, el cual se integra por el Comité de Seguridad asuntos relativos al tema, el cual se integra por el Comité de Seguridad Marítima cuya obligación será examinar todas las cuestiones que sean propias de la competencia respecto a la Organización, concernientes a la ayuda de la navegación, construcción y alistamiento de buques, en la medida que interesen a la seguridad marítima, reglamentos destinados a prevenir colisiones, manipulaciones de cargas peligrosas, reglamentación de la seguridad en el mar, informes hidrográficos, diarios a bordo y documentos que interesen a la navegación marítima, encuestas sobre los accidentes marítimos, salvamento de bienes y de personas, así como todas las cuestiones que tengan una relación directa-

con la seguridad marítima.

Asimismo, mantendrá relaciones estrechas con los demás organismos intergubernamentales que se ocupen de transportes y de comunicaciones, susceptibles de ayudar a la organización a alcanzar sus propósitos aumentando la seguridad en el mar y facilitando desde el punto de vista la seguridad y salvamento, la - coordinación de las actividades en materia de navegación marítima. (80)

### 3.3 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS DE HAMBURGO EL 27 DE ABRIL DE 1979.

En el presente Convenio Internacional las Partes se obligarán a tomar las medidas legislativas o cualquier otro medio necesario y apropiado que precisen la plena efectividad del mismo. - Asimismo nada de lo dispuesto en éste, prejuzgará la codificación y el desarrollo del Derecho del Mar por parte de las Conferencias de las Naciones Unidas respectivas al tema. (81)

Para el mejor entendimiento del presente convenio enumero los términos y las definiciones utilizadas en él:

Región de búsqueda y salvamento.- Area de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento;

Centro Coordinador de Salvamento.- Centro encargado de promo -



ver la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento;

Unidad de Vigilancia de Costas.- Unidad terrestre, estacionaria o móvil designada para velar, por la seguridad de los buques en zonas costeras;

Unidad de Salvamento.- Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones búsqueda y salvamento;

Fase de incertidumbre.- Situación en la cual existe incertidumbre acerca de la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo.

Fase de alerta.- Situación en la cual se teme por la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo.

Fase de peligro. Situación en la cual existe la convicción justificada de un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesita auxilio inmediato.

Dentro de las medidas adoptadas respecto, a la creación y coordinación de los servicios de búsqueda y salvamento puedo mencionar: la obligación de las partes de tomar las medidas necesarias para la ejecución adecuada de los servicios de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro acerca de sus costas, en el mar. Así las partes remitirán toda la infor

mación necesaria referente a la organización de búsqueda y salvamento al Secretario General, a quien también se le notificarán los cambios ulteriores de importancia referentes a:

- 1.- Los servicios nacionales de búsqueda y salvamento marítimos
- 2.- La ubicación de los centros coordinadores de salvamento - que hayan establecido, con sus respectivos números de teléfono y área de responsabilidad; y;
- 3.- Las principales unidades de salvamento que se encuentran a su disposición.

Se prevé asimismo, la cooperación entre los Estados vecinos a fin de lograr un efectivo y coordinado servicio de búsqueda y salvamento. Se recomienda también que los Estados vecinos concluyan acuerdos sobre búsqueda y salvamento cuyo objeto sea la utilización mancomunada de sus respectivos medios, el establecimiento de procedimientos uniformes, el desarrollo de una formación y unos ejercicios de carácter conjunto, la verificación periódica de los canales de comunicación interestatales, la realización de visitas de enlace entre el personal de los distintos centros coordinadores de salvamento y el intercambio de información sobre búsqueda y salvamento.

Se establecen los procedimientos coordinados de salvamento, para las distintas entidades que deben de participar en ellos, la coordinación que debe existir a fin de que el auxilio sea oportuno y efectivo, así como los términos en que habrá de dar

se la terminación y la suspensión de las operaciones. También se prescribe la necesidad del nombramiento de un jefe de operaciones en el lugar del siniestro.

Con el fin de mejorar la seguridad en el mar los Estados deben establecer sistemas de notificación de la situación de los buques. De este modo se debe intercambiar información relativa a planes de navegación, notificaciones de la situación y las notificaciones finales de los buques que naveguen por sus zonas.

### 3.3 LA CONVENCION DE MONTEGO BAY DE 1982.

Esta Convención se realizó bajo el patrocinio de las Naciones Unidas para regular en el ámbito Internacional diversas Instituciones de Derecho Marítimo. (82)

La Convención de Montego Bay, en lo que al tema de la presente tesis se refiere determina en su Artículo 94, sobre la facultad de los Estados de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y controlen cuestiones administrativas, técnicas y sociales respecto de los buques, es decir acerca de los deberes del Estado del pabellón y en particular.

Es deber de todo país mantener un registro de buques, para colocar en él a las embarcaciones que enarbolan su pabellón, ejerciendo su jurisdicción de conformidad con su derecho sobre to-

dos esos buques.

Deberá existir una relación auténtica entre el buque y el Estado cuyo pabellón porte, a fin de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar de acuerdo a los procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptadas. Tales como:

a). Las construcciones, el equipo y las condiciones de navegabilidad de los buques;

b). La dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, tomando en cuenta los instrumentos internacionales aplicables;

c). La utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes.

Estas medidas consisten:

- 1.- Todo buque será examinado por un inspector de buques calificados, antes de su matriculación en el registro y con posterioridad a ella, a intervalos apropiados. Dicho inspector revisará que se lleven a bordo las cartas, publicaciones náuticas y el equipo e instrumentos de navegación apropiados para la seguridad del buque durante la navegación.
- 2.- La tripulación de cada buque estará a cargo del capitán y oficiales debidamente capacitados y calificados en cuanto a su experiencia en alta mar y en comunicaciones y maquina

ria naval se refiera, asimismo, el tamaño, tipo y equipo -- del buque se deberá adecuar al número de tripulantes para su propia seguridad.

3. Para la seguridad de la vida humana en el mar, la prevención de abordajes, reducción y control de la contaminación-- el mantenimiento de comunicaciones por radio, todo capitán, oficial y tripulación deberán conocer y cumplir con cualquier reglamento internacional aplicable.

Cuando algún Estado tenga motivos fundados para estimar que no se ha ejercido la jurisdicción y control en relación a un buque, este podrá informar los hechos al Estado del pabellón para que se lleve la investigación correspondiente para tomar las medidas necesarias. Dicha investigación se realizará por la persona debidamente calificada en relación con cualquier accidente marítimo o incidente de navegación en alta mar en el que se implique un buque que enarbole su pabellón y se haya perdido la vida o producido graves daños a los buques o instalaciones de otro Estado o al medio marino.

Es importante señalar que tanto el Estado del pabellón y el otro Estado tendrán la obligación de cooperar en cualquier investigación que se efectúe con relación al accidente marítimo-- en cuestión.

Los Artículos 95 y 96 de esta Convención Internacional señalan

que todo buque de guerra gozará de inmunidad en alta mar, respecto de cualquier Estado que no sea el de su pabellón; asimismo, el buque utilizado para un servicio oficial no comercial en alta mar.

Respecto a la jurisdicción penal en caso de abordaje o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique responsabilidad penal o de disciplina al capitán o persona que labore al servicio del buque, serán únicamente a los que se les seguirá un proceso penal ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado del pabellón o ante el Estado de la nacionalidad de dichas personas.

Cabe señalar que por lo tanto el apresamiento no podrá ser ordenado, ni la retención del buque, ni aún como medida de instrucción, aquellas autoridades ajenas al Estado del pabellón.

Es deber de todo buque de prestar auxilio en una situación de peligro. El Artículo 98 de esta Convención Internacional, expresa; que cualquier salvamento se realizará siempre y cuando no exista peligro para el buque, tripulación o pasajeros.

Cualquier Estado podrá exigir al capitán de un buque que enarbole su pabellón; y preste auxilio a toda persona que esté en peligro de desaparecer en el mar, deberá dirigirse a la brevedad posible al auxilio de dichas personas en cuanto se tenga-

conocimiento del peligro.

En caso de abordaje, el buque culpable debe prestar auxilio al otro buque, tripulación y pasajeros, cuando sea posible, y deberá comunicarse con el otro buque e informarle cual es su nombre así como el puerto de registro y el puerto más próximo en el que hará escala.

Es obligación de cualquier Estado ribereño de fomentar la creación, funcionamiento y mantenimiento de una búsqueda y salvamento adecuado para garantizar la eficacia de la seguridad marítima, cuando así lo exijan las circunstancias, cooperando - para dicho logro los Estados vecinos mediante los acuerdos regionales convenidos.

El Artículo 99 señala expresamente la prohibición y medidas necesarias para que todo Estado impida y castigue el transporte de esclavos en los buques autorizados para enarbolar su pabellón. Asimismo, quedará libre "ispsso facto" cualquier esclavo que se refugie en algún buque.

Todo Estado cooperará en la medida de lo posible para que sean reprimidos los actos de piratería en alta mar o en cualquier otro lugar que no se encuentre sometido a jurisdicción de algún Estado.

### 3.4. EL CONVENIO DE LONDRES DE 1989.

Esta convención Internacional tiene como antecedentes la Convención realizada en Londres en el año de 1948. (83)

La Convención de Londres en 1989 se compone por 25 Artículos.- El primero señala algunas definiciones que regirán en dicho Convenio Internacional, tales como:

A) Operaciones de salvamento: es el acto o actividad emprendidos para auxiliar a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualquier otras aguas.

B) Buque: toda nave, artefacto o estructura aptos para la navegación.

C) Bienes: cualesquiera bienes no fijados de manera permanente e intencional a la costa; el término incluye aquí el flete correspondiente de que ese flete lo haya concertado por su cuenta y riesgo el propietario de las mercancías, el propietario del buque o el fletador.

D) Daños al medio ambiente: son los daños físicos que afectan considerablemente la salud del ser humano, a la flora o fauna marina o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras.

ESTA TESIS NO DEBE  
CAIR DE LA BIBLIOTECA



teras o interiores, o en las aguas adyacentes a estas por contaminación, infición, incendio, explosión u otros sucesos graves.

E) Pago: es toda recompensa, remuneración, indemnización, o reembolso debidos en virtud de este Convenio.

El Convenio de Londres cuenta con un ámbito de validez para aquellos Estados parte que inicien un procedimiento judicial o arbitral relativo a las cuestiones que tengan injerencia en dicho Convenio. El cual evita toda disposición que vaya en contra de cualquier ley nacional o convenio internacional relativos a las operaciones de salvamento por las autoridades públicas o bajo la supervisión de las mismas.

Sin embargo, cualquier buque que efectúe un salvamento podrá valerse de los derechos y recursos estipulados en este Convenio.

La Ley del Estado en que esté radicada la autoridad pública que esté obligada a efectuar el salvamento podrá optar por lo pactado en dicho Convenio. Artículos 2 y 3.

Respecto a los contratos de salvamento, la nulidad y modificación de los mismos expresa que todo contrato en el que se disponga la operación del salvamento en forma expresa o implícita

mente, se regirá por las presentes disposiciones.

La persona que se encuentra en facultad de celebrar el contrato será, el capitán quien actuará en nombre del buque. No obstante que tanto el propietario del buque y el capitán estarán autorizados a celebrarlo a nombre de los bienes que se encuentren a bordo.

Como todo contrato podrá anularse o modificarse cuando de alguna manera se hubiera influido la fuerza indebida o el peligro o que sus condiciones fueran inicuas o el pago pactado en el mismo fuera excesivamente alto o bajo el servicio prestado Artículos 4 y 5.

En relación a las obligaciones respectivas al propietario, capitán y salvador; manifiesta que el salvador tendrá las siguientes obligaciones para con el propietario del buque o de los bienes que se encuentran en peligro:

-Actuar con la debida precaución para el salvamento del buque y bienes en peligro, efectuando las operaciones de salvamento con toda diligencia posible, con la finalidad de reducir al mínimo todo daño que se pueda causar al medio ambiente.

- Podrá también aceptar la intervención de otros salvadores cuando así lo pida el propietario, capitán o propietario de

los bienes en peligro. Así mismo, la remuneración a que tienen derecho no se afectará cuando se demuestre fehacientemente que la petición no era razonable.

- El propietario, capitán del buque o el propietario de otros bienes que se encuentren en situación de peligro tendrán la obligación para con el salvador:

Deberán colaborar plenamente con él mientras se efectúen las operaciones de salvamento con todos los cuidados para evitar o reducir los daños al medio ambiente.

Una vez que se haya llevado los bienes o el buque a un lugar seguro, se entregarán éstos al salvador cuando así lo pida. Artículo 6.

Todo Capitán deberá prestar auxilio a cualquier persona que lo requiera siempre y cuando no implique un grave peligro para la tripulación, personas o para su propio buque. Solo así, el propietario del buque no incurrirá en responsabilidad de su cumplimiento.

Cualquier Estado parte, así como las autoridades públicas con la finalidad de obtener eficazmente la ejecución del salvamento encaminados a la salvación de vidas humanas, bienes en peligro y evitar el menor daño al medio ambiente, podrán dictar -

reglas relacionadas con el auxilio que se prestará, en la administración en puertos que se encuentran en peligro y la pres-tación de servicio a los salvadores.

El presente convenio, así como las convenciones de Bruselas y Montego Bay manifiestan que todo salvamento que produzca un resultado útil tendrá derecho a recompensa, salvo que se disponga lo contrario en el contrato.

Respecto al criterio para calcular esta recompensa se efectuará con miras a estimular las operaciones de salvamento tomando en cuenta:

- El valor de los bienes salvados, los esfuerzos realizados -- por los salvadores y la habilidad para evitar los daños al medio ambiente; así como el éxito, naturaleza y el grado de peligró, los esfuerzos desplegados por los salvadores incluyendo - tiempo empleado, gastos, pérdidas sufridas por salvar al buque bienes o vidas humanas.

- La rapidez en que se haya efectuado el servicio, la disponibilidad y utilización de buques o de otro equipo destinados al salvamento, el grado de preparación, eficacia del equipo salvador y el valor del mismo.

-Las cuantías respectivas serán imputables a los intereses en proporción a su valor aún cuando el tribunal competente ordene con la Ley nacional respectiva, que los pagos se fijen por alguno o de los interesados vinculados a los bienes, sin exceder del valor de los mismos aún excluyendo los intereses y las costas judiciales.

Habrá indemnización especial cuando el buque salvador rescate a un buque que por naturaleza de la carga que transporta, constituye una amenaza por los daños que puedan causar al medio marítimo. En caso de no lograr el objetivo obtendrá una recompensa equivalente a los gastos realizados; y podrá incrementarse si se logra el resultado deseado antes señalado; de conformidad a lo que considere equitativo y justo el tribunal.

Cuando se hubiere causado un grave daño al medio marino por -- negligencia o imprudencia se podrá privar total o parcialmente de dicho pago remuneratorio.

El reparto entre el propietario, el capitán y las demás personas que se hayan al servicio de cada uno de los buques salvados se regulará por la ley del país cuyo pabellón enarbole el respectivo buque salvador. Si el salvamento no se ha efectuado desde el buque, el reparto se regulará por la ley que rige el contrato celebrado entre el salvador y sus empleados.

Por lo que respecta a las reclamaciones y acciones se determina, que el presente convenio no irá en perjuicio de los privilegios marítimos que tenga el salvador en virtud de un convenio internacional o ley nacional.

Este privilegio marítimo no podrá hacer valerse si se ha constituido a favor del salvador fianza bastante. Toda persona responsable de un pago debido por acciones de salvamento tiene obligación de constituir fianza. El propietario del buque debe asegurarse que los daños de la carga constituyan también -- fianza bastante respecto de las reclamaciones presentadas contra ellos.

Sin consentimiento del salvador no se podrán retirar los bienes del primer puerto de arribo cuando no se haya constituido fianza suficiente a su favor.

La acción de pago de remuneración prescribe en un plazo de -- dos años, o en el que determinen las propias leyes nacionales.

Salvo convenio en contrario será competente el juez:

- A) Domicilio social del demandado.
- B) El del puerto o lugar a donde hayan llevado los bienes salvados.

C) El del lugar donde se hayan efectuado las operaciones de salvamento.

La adhesión del convenio prevé las reservas de un Estado; ya que no es aplicable a los buques de guerra o a los buques propiedad de un Estado.

Cabe hacer notar que esta Convención expresa un nuevo supuesto para los casos de salvamento consistente en el derecho a percibir remuneración por salvamento para el caso de que se evite - o se reduzca al mínimo el daño ecológico que pueda producirse - por un accidente marítimo de este modo se viene a unir a los - supuestos tradicionales del salvamento, en la siguiente forma:

- A) Salvamento de personas;
- B) Salvamento de buques;
- C) Salvamento de bienes, y
- D) Salvamento ecológico.

#### 4. OTROS TRATADOS INTERNACIONALES.

##### 4.1. CONVENCION INTERNACIONAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR (SOLAS).

Esta convención internacional será aplicable a los buques que se dediquen únicamente a viajes de carácter internacional, salvo disposición en contrario por lo que no será aplicable en --

las siguientes circunstancias:

- I.- Los buques de guerra y transporte de tropas;
- II.- Los buques de carga de menos de 100 toneladas de registro bruto;
- IV.- Los buques de madera de construcción primitiva;
- V.- Los yates de recreo no dedicados a tráfico comercial;
- VI.- Los buques de pesca. (84)

Esta Convención Internacional sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) contiene disposiciones que se refieren a la inspección periódica de los aparatos tales como: estructura, calderas, maquinaria, armamento y otros recipientes a presión, accesorios, maquinaria principal y auxiliar, instalación eléctrica, de radio, radiotelegráficas de botes salvavidas, aparatos de salvamento, dispositivos para localización y extinción de incendios, escala de práctica y demás armamento así como las luces y medios de hacer señales sonoras y de socorro que lleve el buque, los cuales deberán cumplir con todos los resultados necesarios que la presente Convención exige, así como lo prescrito por la convención y reglamento internacional para prevenir los abordajes en el mar. (85)

Las visitas de inspección se realizarán de manera general o parcial, según las circunstancias, pudiendo efectuarse cada --



vez que ocurra un accidente o se descubra alguna anomalía que pueda afectar la seguridad del buque y los aparatos de salvamento.

En las visitas se incluirán también los plazos para combatir incendios en los buques nuevos y las escalas de pilotos, las luces y medios para realizar las señales sonoras que lleven los buques existentes y los de nueva fabricación a fin de asegurar que respondan totalmente a las disposiciones presentes.

Serán inspeccionados el casco y maquinaria de los buques de carga, cuando se termine la construcción y con posterioridad a la misma, en la forma y con los intervalos que la administración considere necesarios para asegurar que su estado es satisfactorio. Dicha visita se efectuará de acuerdo a las disposiciones generales, materiales y las dimensiones de la estructura, caldera y otros recipientes de presión accesorios, maquinaria principal y auxiliar y demás armamentos para el servicio que se destina el buque. Una vez realizada cualquier visita no se podrá realizar ningún cambio en estructura, maquinaria o armamento sin la autorización previa a la administración.

El certificado de seguridad para buques de pasaje cuando reúnan los requisitos establecidos en la presente Convención se le entregará a los destinados al pasaje exclusivamente. Para los buques de carga se les expedirá un certificado denominado-

"certificado de seguridad de construcción para buques de carga".

Para los buques destinados a la carga equipados con instalaciones radiotelegráficas que satisfagan los requisitos pertinentes a las presentes reglas, se expedirá, previa inspección, -- el "certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga.

Dichos certificados serán expedidos y otorgados por una persona debidamente acreditada por la administración tendrán validez en el momento de entrar en vigor hasta la fecha de expiración.

Ningún Gobierno contratante podrá expedir certificado alguno, -- aún aplicando las disposiciones de la Convención Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1948 y 1929, -- después de la fecha en que comience a tener efecto la aceptación de esta Convención por el gobierno de que se trate.

El plazo de validez de los certificados antes mencionados será no mayor de 12 meses, con excepción de los certificados de seguridad de armamento para buques de carga que pueden ser expedidos por un plazo no mayor de 24 meses.

Cuando se realiza una visita dentro de los plazos señalados -

a la expiración de validez de ese certificado, este podrá ser renovado por otro cuyo término sea de doce meses posterior -- a la fecha del término de validez del certificado anterior.

Cuando un buque no se encontrara en el puerto de su país de matrícula y terminara la fecha de validez de su certificado éste podrá prorrogarlo en la administración respectiva con la finalidad de que pueda concluir el viaje a su país de su matrícula o al país donde va a ser inspeccionado, siempre y cuando tal medida parezca conveniente y razonable. Sin embargo, ningún certificado expedido de esta forma tendrá un plazo superior a cinco meses.

Los certificados estarán redactados en el idioma o idiomas --- oficiales del país que los expidió, deberá ir escrito en caracteres romanos y números arábigos. Todo certificado o copias - certificados de los ismos deberán fijarse en un lugar accesible del buque.

Los Gobiernos Contratantes deberán aceptar los certificados - expedidos a nombre de un gobierno contratante para los efectos de la presente Convención Internacional.

Se podrá adicionar un certificado, cuando en el curso del viaje de algún buque este llevará a bordo un número inferior de - personas al manifestado en el documento, deberá mencionar que-

de acuerdo con las circunstancias no se infringen las disposiciones de la presente Convención al elaborar un certificado -- adicional, este se anexará al certificado anterior; sin embargo, solo tendrá validez para el viaje en concreto para el que se expidió.

Cualquier buque que tenga un certificado estará sometido a los puertos de los demás Gobiernos Contratantes a la fiscalización de funcionarios debidamente autorizados por dichos gobiernos a fin de comprobar la existencia a bordo de un certificado válido. Este certificado deberá ser aceptado a menos que exista - motivo fundado para creer que el estado del buque o su armamento no responda a lo expresado en el mismo; de esta forma el - funcionario que efectúe la fiscalización deberá tomar las medidas necesarias para impedir la salida del buque hasta que pueda hacerse a la mar, sin el riesgo de algún peligro para la - tripulación y pasajeros.

Cuando la fiscalización de lugar a alguna intervención, el oficial que realiza esta función deberá informar por escrito al - cónsul del país de matrícula del buque de cualquier circunstancia que aconsejaron la intervención, comunicando los hechos a la organización.

#### 4.2 CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (COLREG).

La Convención Internacional para la Unificación de ciertas Reglas en Materia de Abordajes, también conocido con la abreviatura de "COLREG", opera en caso de abordajes ocurridos entre buques de mar o entre embarcaciones de navegación interna, por lo que las indemnizaciones debidas a los perjuicios causados a los buques, persona, objetos que se hayan a bordo serán determinadas de conformidad a las disposiciones de la convención en estudio. (86)

De acuerdo a lo anterior, cuando el abordaje fuera fortuito, - por fuerza mayor o si existieran dudas con respecto a las causas del abordaje, los perjuicios serán soportados por cada uno de los buques que hubieran participado en tal colisión.

Cuando el abordaje fuese causado por falta de uno de los buques; la reparación de los daños afecta a quien los hubiere cometido, cuando fuere por falta común de las partes involucradas a la responsabilidad de cada uno de los buques estará en proporción con la gravedad de las faltas cometidas respectivamente. Si fuese imposible el establecer la proporción de las faltas entonces serán establecidas en partes iguales.

Los perjuicios causados a los buques, cargamentos o a los efec

tos u otros bienes de la tripulación o de los pasajeros u otras personas que se hallen a bordo, son soportados por los buques en falta, en dicha proporción, sin solidaridad con respecto a terceros.

En forma solidaria responden a terceros los buques en falta, - por los perjuicios causados, ya fuere por muerte o heridas salvo que hubiere pagado una parte superior a la debida.

Respecto al alcance y los efectos de las disposiciones contractuales o legales que limiten la responsabilidad de los propietarios de buques con respecto de las personas que se encuentren a bordo; cada nación o Estado lo determinará con sus respectivas legislaciones.

No quedará subordinada ni a protesta, ni a ninguna otra formalidad no señalada en el presente Convenio la acción de reparación del daño causado por un abordaje. Esta acción prescribe - a los dos años a partir de la fecha del suceso; respecto a la acción del recurso admitido en cuanto la obligación de terceros será de un año contado desde el día de pago.

La ley del tribunal que tenga conocimiento respecto de la acción de prescripción determinará las causas que den origen a la suspensión e interrupción de la misma. Tendrán el derecho de admitir en sus legislaciones las Altas Partes Contratantes,

el prorrogar los plazos antes mencionados, el hecho de que el buque demandado no haya podido ser embargado en aguas territoriales del Estado en que el demandante tuviere su domicilio o su establecimiento principal.

La obligación de todo capitán de prestar el auxilio cuando ha ocurrido un abordaje será siempre y cuando no se encuentre en peligro su buque, tripulación y pasajeros, asimismo, deberá comunicar al otro buque en peligro su nombre y el puerto de origen de su embarcación, así como los lugares de los que procede y a los que se dirige.

Las Altas Partes Contratantes están obligadas a:

a) Proponer o aceptar en sus legislaciones las medidas necesarias a fin de que toda infracción sea reprimida y no esté contemplada en su respectiva legislación.

b) Comunicará las leyes y reglamentos con plenitud que se hayan dictado o que estuvieran por dictarse en sus Estados para la ejecución de las disposiciones precedentes.

Esta Convención no afecta a las celebradas con anterioridad, y no será aplicable a los buques de guerra y a los buques del Estado destinados al servicio público de las partes contratantes.

## CAPITULO CUARTO.

### EL SALVAMENTO MARITIMO BASADO EN LOS CONTRATOS

#### 1. EL CONTRATO DE SALVAMENTO, SU NATURALEZA.

Como ha sido expuesto la naturaleza jurídica del salvamento marítimo es discutida. En el presente Capitulo analizaremos el punto de vista de su naturaleza contractual.

Apegándose a la teoría de los contratos, esta figura jurídica encuadra, por sus diversas características, casos especiales y situaciones en que se da, en las diversas clasificaciones de los contratos.

Por lo tanto, hago un análisis dentro de todas las clasificaciones de la teoría de los contratos en que encuadra.

Cabe hacer la aclaración de que si bien algunas modalidades del salvamento marítimo pueden asumir forma contractual, como es el caso del salvamento de mercancías, el salvamento de buques y el salvamento ecológico, el salvamento de vidas humanas en el mar, por ser obligatorio, no puede ser objeto de contrato, porque estaría viciado de nulidad absoluta, por ser contrario a derecho.



## 1.1.- CONTRATOS REALES.

El maestro Rafael Rojina Villegas define al contrato como "el acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones, es una especie dentro del género de los convenios. - El convenio es un acuerdo de voluntades para crear, transmitir modificar o extinguir obligaciones y derechos". (87)

Para Aubry y Rau "El contrato constituye una especie particular de convenio cuyo carácter propio consiste en ser productor de obligaciones". (88)

Los elementos de todo contrato son los de validez y de existencia.

### ELEMENTOS DE EXISTENCIA:

I.- El consentimiento.- Es el elemento esencial del contrato - consistente en el acuerdo de dos o más voluntades sobre la producción o transmisión de obligaciones y derechos, siendo necesario que estas voluntades tengan una manifestación exterior.- (89) Arts. 1792 y 1793 del Código Civil para el Distrito Federal. (90)

En el salvamento marítimo el consentimiento constituye siempre un elemento de existencia en sentido estricto, ya que tratándo

se de salvamento marítimo no puede realizarse tal actividad si no es con la expresa anuencia del salvado de ser auxiliado, y con el manifiesto consentimiento del salvador de participar en el salvamento, el cual debe además reportar un resultado útil y desarrollarse en una situación de peligro.

Por ejemplo:

Un buque en peligro lanza el S.O.S. (91) manifestando de manera expresa su consentimiento a que sea salvado. Este consentimiento expreso constituye una verdadera policitación a la cual puede acudir cualquier buque en rescate de la nave en peligro. El Salvador y el salvado en la práctica muchas veces pueden radiarse las condiciones a las que el salvamento habrá de ajustarse, (92) dejando para después de consumado el hecho, proceder al perfeccionamiento del contrato.

II.- Objeto materia del contrato.- Es decir que se encuentra en la naturaleza y por lo tanto es real y posible. Arts. 1792- y 1793 (93), así como que sea determinado ó determinable.

Este elemento de existencia es la condición "sine qua non" para que se dé el salvamento marítimo. Es cuestión de la más elemental lógica, el afirmar que si no existe aquello a ser salvado, objeto de contrato, el salvamento no puede existir.

## ELEMENTOS DE VALIDEZ.

I.- Capacidad de las partes.- Es la aptitud ó idoneidad para ser sujeto de derechos y obligaciones. (94)

Por lo que podemos afirmar que es obvio, que si se ha de contratar, las partes que lo realicen deberán ser capaces.

Para el caso del salvamento, es capaz de solicitarlo tanto el dueño del buque o naviero, el armador, como el capitán del mismo. El Capitán u otra persona firmante del contrato en nombre de la propiedad objeto de salvamento, suscribe como agente del buque, su cargamento y flete y de los respectivos dueños de ello, y obliga a cada uno, pero no al uno por el otro, a él personalmente, al debido cumplimiento de lo estipulado.

II.- Ausencia de vicios, Tales como:

- a) Error.- Es cuando se tiene un conocimiento equivocado, de un hecho o de un derecho.
- b) Dolo.- Cuando hay maquinación o artificio de que se sirve un contratante para engañar a otro e inducirlo a error.
- c) Violencia.- Es la acción física o moral lo suficientemente eficaz para anular la capacidad de reacción de la persona sobre quien se ejerce (95), viciando su vo-

luntad.

- d) Lesión.- Cuando se aprovecha la suma ignorancia, extrema miseria ó notoria inexperiencia del contratante.

Puede darse el error de considerar una situación más peligrosa de lo que en realidad es, lo cual puede inducir a solicitar el salvamento y descubrir posteriormente que no era necesario tal servicio. Como ya hemos visto es requisito que el salvamento reporte un resultado útil y en este caso no existiría y quién haya incurrido en ese error, deberá pagar los daños y perjuicios causados por esta falsa alarma.

La lesión podrá darse cuando el que haga las veces de salvador se aproveche de la extrema miseria, notoria inexperiencia o su ma ignorancia de aquel que habrá de ser salvado; el dolo surgirá cuando lo engañe en cuanto a las condiciones en que el salvamento se realizará ya sea porque exagere la gravedad de la situación o de alguna otra manera realice una serie de maquina ciones encaminadas a inducir al error en su contraparte.

La violencia física es muy difícil que se llegue a configurar en el salvamento marítimo, sin embargo se puede ejercer violencia eficaz para inducir el consentimiento de aquel que habrá de ser salvado.

Es menester mencionar que no se puede considerar que se da un acuerdo de voluntades en sentido estricto, ya que al mandar un buque en peligro el S.O.S. cualquier buque en la zona tiene la obligación, plasmada en Convención Internacional de acudir en auxilio del solicitante. La obligación pues tiene su origen ya en la ley nacional, o en el Derecho Internacional en que se suple la voluntad del aceptante por la obligación de aceptar; lo que no obsta para que la realización del salvamento asuma forma contractual, para aquellas de sus modalidades que lo admiten, pues debe recordarse que el salvamento de vidas no puede ser objeto de contrato.

Los contratos Reales como los define el maestro Rafael Rojina-Villegas "son aquellos que se constituyen por la entrega de la cosa o la realización del acto y entre tanto no exista dicha entrega o realización del acto, solo hay un antecontrato llamado también contrato preliminar o promesa de contrato". (96)

Por sus características el contrato de salvamento puede clasificarse como un contrato real, ya que de la definición antes citada cumple con todos sus elementos. La pólita que se hace en demanda de auxilio constituye el antecontrato, contrato preliminar o promesa de contrato. Una vez realizado el hecho, esto es, habiéndose efectuado el salvamento todos los elementos se cumplen para considerarlo como un contrato real.

## 1.2. CONTRATOS CONSENSUALES.

"Los contratos consensuales son aquellos para cuya perfección basta el sólo consentimiento de las partes... no importa que no se extienda un escrito alguno". (97). Es decir, el escrito posteriormente pueda tener importancia desde el punto de vista de la prueba del consentimiento o si una de las partes niega su existencia. Sin embargo, en principio podemos afirmar que todos los contratos son consensuales en nuestro derecho, con excepción a los solemnes.

De lo anterior se puede afirmar que el contrato de salvamento se clasifica como un contrato consensual en oposición al formal toda vez que no es necesaria ninguna formalidad especial para su validez.

## 1.3. CONTRATOS FORMALES.

Rafael De Pina lo define de la siguiente manera: "Aquel para el cual se requiere una forma especial, considerándose como tal, particularmente, al notarial, o solemne por excelencia"- (98)

Para Borja Soriano, el contrato formal es sancionado con la nulidad relativa del contrato cuando se omite la formalidad -

del mismo. (99)

El contrato de salvamento se origina en circunstancias extremas provocado por un peligro, por lo que generalmente no se cumple con ninguna formalidad, no obstante lo cual, una vez realizado el hecho no hay objeción, ni lógica ni jurídicamente hablando para que este contrato no asuma formalidad por escrito o se cumpla con cualquier otro requisito que se acostumbren en el lugar de su celebración.

#### 1.4. CONTRATOS INTUITU PERSONAE.

Este contrato también es denominado como contrato personal. Es decir aquel para cuya formación se ha tenido en cuenta de manera especial como requisito esencial del mismo la persona del otro contratante (100)

Para que el contrato de salvamento se celebre hemos mencionado que las personas capacitadas para la celebración de dicho contrato serán únicamente, el capitán del buque, el propietario del buque, el armador y en ocasiones especiales la tripulación es decir cuando se encuentren en peligro el buque, las mercancías, y sobre todo las personas a bordo, y el capitán no haya lanzado el S.O.S., éstos podrán actuar en su nombre, toda vez que la vigencia de la autoridad del capitán se haya perdido an

te la situación de peligro.

### 1.5. CONTRATOS ALEATORIOS.

Corresponde la calificación de aleatorio al contrato de salvamento, ya que el provecho o pérdida, en relación con una o con ambas partes, depende de un acontecimiento incierto. (101)

Por tanto podemos decir que el contrato de salvamento contiene características de aleatoriedad, porque depende del resultado - las prestaciones que se obtengan, por lo que al término de las operaciones del salvamento se determinará la remuneración a - que tendrá derecho el salvador, pues de no haber resultado útil no se le pagará al pretendido salvador ninguna remuneración. - Este es el significado de la frase acuñada por la "Lloyd's of London": "No cure, no pay", si no se salva, no se paga.

### 2. ANALISIS DE LA ANTIGUA FORMA DE CONTRATO DE SALVAMENTO DEL COMITE DEL "LLOYD'S OF LONDON".

Los efectos jurídicos del contrato de salvamento están suspendidos a la obtención de un resultado útil. De esta manera la - forma "standard" de Convenio de salvamento aprobada y publicada por el Comité del Lloyd's of London, es más conocida por - el nombre de su famosa cláusula no cure, no pay. (102)



El contrato de salvamento puede perfeccionarse de distintas maneras, ya sea a través de señales, por medios de telecomunicación o por escrito, según las circunstancias.

En razón de la situación de peligro en que se hace necesaria una operación de salvamento, para la realización de un contrato de salvamento no se prescribe formalidad alguna, dejándose la firma del mismo para después de realizado el objeto, esto es de efectuado el salvamento. En la práctica se admite que ante la situación de emergencia el buque en peligro se hace llamadas o señales de auxilio, las cuales pueden ser contestadas por cualquier buque que las reciba y muestre su aceptación de proporcionar el auxilio, con lo que el contrato queda perfeccionado, no importando que se concluya en forma verbal entre los capitanes involucrados, pero se recomienda que tal conclusión se realice ante testigos de la tripulación respectiva y de ser posible, se asiente la anotación correspondiente en el Diario de Navegación.

Puede contratarse en tierra por el armador o por algún representante suyo, o bien celebrarse en el lugar donde necesiten los servicios al buque que los requiera, por conducto de su capitán. (103)

El costo por salvamento tiene el carácter de averfa gruesa o común, y más precisamente de averfa gasto. (104)

Determinación contenida tanto en las Reglas de York y Amberes, como en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos. (105)

Generalmente no se determina la estimación de la remuneración que la operación de salvamento ha de causar, la que se establece habrá de ser fijada en arbitraje. La determinación hecha al momento de celebrarse el contrato, en el lugar donde hayan de prestarse los servicios de salvamento y ante la situación de peligro, estará siempre supeditada a la obtención de un resultado útil, y podrá ser impugnada, ya sea por insuficiencia o por exceso, por cualquiera de los contratantes, si es que no se adecúa cabalmente a los esfuerzos realizados, el peligro arrastrado y el beneficio obtenido.

Según esta forma de contrato, la determinación de la remuneración se debe hacer en un arbitraje posterior a la operación de salvamento, que debe revisar todas las circunstancias del caso para determinarla. Sin embargo, admite también que la remuneración se determine al momento de la celebración del contrato, aunque es muy raro que se establezca desde el principio.

En caso de un éxito parcial, se tendrá derecho a una remuneración proporcional y razonable, siempre y cuando no medie negligencia o impericia por parte del salvador. Este tipo de remuneración no podrá ser mayor del tanto por ciento correspondiente

del valor estimado de la propiedad salvada o de lo que se obtuvo de su venta, en caso de que llegue a realizarse esta.

## 2.1 OBLIGACIONES DEL SALVADOR.

- Realizar las operaciones de salvamento con la debida probidad;
- Prevenir o minimizar los daños al medio ambiente.
- Cuando las circunstancias lo requieran, admitir la asistencia de otros salvadores;
- Afrontar los gastos en que haya incurrido en caso de que su participación en el salvamento no reporte un resultado útil;
- En caso de utilizar el aparejo, anclas, cadenas y otros utensilios del buque salvado, habrá de hacerlo en forma razonable, evitando el dañarlos innecesariamente, abandonarlos o sacrificarlos;
- Notificar al Comité de Lloyd's of London el importe por el cual exige se dé garantía, antes de las 48 horas de la terminación de los servicios de salvamento.
- Entregar los efectos salvados en un lugar seguro previsto en la mejor condición posible, y constituirlos en depósito;
- No agravar la situación por demora o simular un peligro mayor al existente;
- Actuar apropiadamente de acuerdo con la situación para justificar los gastos en que haya incurrido.

## 2.2 OBLIGACIONES DEL SALVADO.

- Constituir fianza suficiente que garantice el pago de las -- operaciones de salvamento;
- Cooperar en todo lo posible con el salvador.
- Prevenir o minimizar los daños al medio ambiente;
- Cuando el buque u otras propiedades han sido conducidas a lu  
gar seguro, aceptar su reenvío cuando haya sido razonablemen  
te requerido por el salvador a hacerlo;
- Pagar la remuneración debida al salvador;
- No retirar los bienes salvados de su lugar de depósito hasta  
en tanto no se haya constituido la fianza o efectuado el pago  
de la remuneración debida.
- No interferir en la dirección de las operaciones de salvamen  
to una vez acordado con el salvador el procedimiento a se -  
guir;
- Poner al servicio del salvador los materiales y mano de obra  
necesarios, cooperando al éxito de la operación.

## 2.3 DERECHOS DEL SALVADOR

- Cobrar la remuneración en caso de que el salvamento haya re-  
portado un resultado útil;
- Exigir la constitución de la fianza que garantice el pago de  
la remuneración;
- Arrestar la propiedad salvada en caso de que no se constitu-  
ya la fianza dentro del período previsto;

- Derecho de impugnar la determinación que consideren insuficiente;
- Derecho al nombramiento de un arbitro.

#### 2.4 DERECHOS DEL SALVADO.

- Recuperar la propiedad de los bienes salvados una vez constituida la fianza o pagada la remuneración.
- Derecho de impugnar la determinación de la remuneración que consideren excesiva;
- Derecho al nombramiento de un arbitro.

#### 3.- "NO CURE, NO PAY": si no se salva, no se paga.

Como hemos mencionado anteriormente en esta tesis de Derecho Marítimo si no hay un resultado útil en el salvamento marítimo no habrá remuneración alguna, por ello es importante mencionar esta fórmula o cláusula.

Esta cláusula de origen británico, se ha extendido a varios países de latinoamérica. Generalmente es utilizada para contratar sobre la remuneración del buque o cargamentos a bordo de los mismos que han sufrido un accidente en el mar ya sea encalladura, varadura, naufragio o cualquier otro accidente marítimo, por ello la complejidad de dicha cláusula que se define y caracteriza el contrato en que se inserta. (106)

El contrato se puede realizar para casos de auxilio en el mar - o contratarse en tierra por los interesados en el salvamento - marítimo.

Para que el buque asistido constituya una garantía contractual esta fórmula representa un afianzamiento supletorio del resultado útil implicando a los salvados un riesgo muy importante. - Al frustrarse éste, el auxiliador pierde tanto el beneficio esperado como cualquier gasto incurrido hasta el momento del fra caso de las operaciones ya realizadas sin importar la causa - que impidió el éxito. Sin embargo, mediante la cláusula se justifica el derecho de poder reclamar una remuneración más elevada de acuerdo con el riesgo que se haya encarado durante el auxilio prestado, derivado todo previamente de la inclusión de - esta disposición en el contrato. (107)

El contrato celebrado con ésta cláusula "no cure no pay" se - considera de carácter especial, ya que depende un resultado in cierto a las prestaciones, por ello la cláusula tiene gran - trascendencia imprimiendo a la estructura del contrato una condición resolutoria.

Por su parte el Comité de la "Lloyd's of London" interpreta y - presupone diversos trámites para llegar a establecer la remuneración. Esta cláusula del contrato es independiente de las mo -

dalidades de constitución de fianza, plazos y otros trámites, pero ello no representa que los gastos del salvamento corran a cargo de los salvadores. Esto sólo procede cuando los salvadores fracasan en sus intentos y abandonan el salvamento concertado.

Pero los gastos realizados deben ser computados posteriormente si no están comprendidos en la remuneración total estipulada para el salvamento. Si surgen impedimentos para llevar a cabo las operaciones de salvamento y el contrato ha sido celebrado sin otras modificaciones esenciales al principio "no se paga si no se salva", el salvador perderá su derecho a la indemnización ya que al estipular dicha cláusula ha tomado el riesgo - aún ante las causas de fuerza mayor que pudieran obstaculizar el éxito. (108)

La "Lloyd's of London" en el contrato prefija esta cláusula con algún plazo establecido para dicha operación de salvamento. Es recomendable que el término sea generalmente largo; una vez establecido se podrán de igual manera fijar las penalidades por cada día de demora en el servicio, pero no serán computables - los días por concepto del mal tiempo.

Sin embargo, se admite el caso de que las operaciones tengan un éxito parcial, no habiendo incurrido en ninguna negligencia

imparcial o descuido del contratista o de sus empleados, salvando parte del cargamento, por lo que se reconocerá el derecho de solicitar una remuneración razonable.

La "Lloyd's of London" estipula que los salvadores se comprometen a emplear todos sus esfuerzos para salvar la propiedad, y como todo contrato es factible que por voluntad de las partes, se anule éste, cuando por razones lógicas sea imposible continuar con el salvamento ya que no se obtendrá un resultado útil.

Resulta prudente asentar que en razón de la cláusula 14 del Convenio de Salvamento de 1989, el principio de "si no se salva, no paga" resulta modificado, en los términos que más adelante se explican.

#### 4. EL PROCEDIMIENTO PREVISTO EN LA ANTIGUA FORMA DE CONTRATO DE SALVAMENTO DEL COMITE DEL "LLOYD' OF LONDON".

El proceso previsto se divide en tres fases o etapas. Estas son:

##### 4.1. Pago de la remuneración.

Si transcurren 42 días a partir de la fecha en que se depositó la fianza, y el Comité del Lloyd's of London no ha recibido -



por escrito aviso de impugnación y la consiguiente demanda de arbitraje, procederá éste al pago de la remuneración al contactista o auxiliar, sin más averiguaciones. (109)

#### 4.2. Arbitraje original.

La impugnación y la demanda consiguiente de arbitraje, debidas a la consideración de una determinación excesiva o insuficiente de la remuneración, podrá ser presentada por los contratantes, los propietarios de la carga, las aseguradoras o por el propio Comité de la "Lloyd's of London", en un plazo de 42 días a partir de la fecha en que se completó el depósito.

El salvador, tendrá un plazo de 30 días para nombrar arbitro, debiendo notificarlo al Comité, que correrá traslado a la contraparte, para que en un término de 15 días nombre al suyo, con el apercibimiento de que en caso de que no lo nombre se le nombrará uno de oficio.

Si las partes no designan arbitro dentro del plazo establecido, el Comité lo nombrará en representación de todas las partes que tengan interés en las propiedades salvadas. El comité puede así mismo determinar que actúe como único arbitro el que designe el salvador, si así lo considera oportuno.

El arbitraje se verificará en Londres. En caso de que los arbitros no se pongan de acuerdo, deberán comunicarlo al Comité del "Lloyd's of London", que actuará como juez o designará a otra persona para que actúe como tal.

Los laudos de cualquier arbitro o juez serán finales, pero serán apelables tal y como lo estipula el contrato, y obligarán a todas las partes interesadas.

El arbitro o arbitros, así como el juez designado por el Comité, tendrán la facultad de admitir y practicar libremente las pruebas que consideren pertinentes, teniendo las partes el derecho al ofrecimiento de pruebas técnicas.

El arbitraje habrá de conducirse del modo o manera que el arbitro o arbitros así lo considere pertinente.

En el laudo emitido por el o los arbitros o juez, se podrá confirmar, aumentar, disminuir o fijar el monto a pagar en concepto de remuneración por los servicios de salvamento.

Asimismo, la fianza podrá ser ratificada o ser declarada excesiva, lo que tendrá como consecuencia que el salvador tenga que abonar los intereses sobre el exceso, así como deberá pagar una multa de 2% del mismo, en concepto de perjuicios causados por-

ese motivo.

Toda esta fase del proceso de arbitraje, así como el arbitro, arbitros, juez y laudo, se denominan como "originales".

#### 4.3. Arbitraje de apelación.

Los propietarios de la carga, las compañías aseguradoras, o cualquier otra persona que tenga un interés mayor a una cuarta parte del valor de la propiedad salvada, tendrán derecho de apelar por escrito el laudo original ante el Comité del "Lloyd's of London", dentro de un término de 14 días contados a partir de la publicación del mismo.

Se conceden 7 días después de recibida la apelación para que por escrito se pueda contraapelar ante el Comité, el cual podrá actuar por sí mismo o nombrar un arbitro de apelación.

No se admitirán en la apelación más pruebas que las practicadas en el arbitraje original, a menos de que el arbitro de apelación no determine lo contrario.

El laudo de apelación será irrecurrible y tendrá carácter de obligatoriedad para todos los interesados. El arbitro de apelación podrá conducir el arbitraje en la forma o manera que con-

sidere más adecuada y podrá confirmar, incrementar o disminuir la cantidad fijada en el arbitraje original.

En ambos laudos, el original y el de apelación, se determinará el importe de las costas del procedimiento, y, a cargo de quien corren las mismas, así como el porcentaje de interés que se habrá de pagar en caso de mora. Tal interés será del 5% anual sobre la suma concedida a quien prestó los servicios de salvamento.

El Comité tiene la facultad discrecional de adelantar pagos a cuenta del salvador por la suma que considere razonable, antes de la publicación de los laudos, en relación a los gastos que éste haya tenido que desembolsar en relación a los servicios prestados.

Si las partes en este arbitraje o alguna de ellas desean ser oídas o aportar pruebas al arbitraje original, deberán dar aviso al Comité y nombrar un representante en Londres para todos los fines del arbitraje.

Se puede adicionar una cláusula al contrato en la que se determine que la cantidad a pagar se hará una moneda distinta a la libra esterlina.

5. LOS CONTRATOS DE SALVAMENTO SEGUN EL CONVENIO INTERNACIONAL  
SOBRE SALVAMENTO MARITIMO DE 1989.

El Convenio se aplicará a todas las operaciones de salvamento. Salvo en la medida que un contrato disponga otra cosa expresa o implícitamente.

El capitán estará facultado para celebrar contratos de operaciones de salvamento en nombre del propietario del buque. El capitán y el propietario del buque estarán facultados para celebrar tales contratos en nombre del propietario de los bienes que se encuentren a bordo del buque.

Nada de lo dispuesto en referencia a los contratos de salvamento irá en perjuicio de la aplicación de las causas de nulidad y de modificación de los mismos, previstas en el Artículo 7 de la Convención, ni de la obligación de evitar o reducir al mímo los daños al medio ambiente.

La convención plantea dos supuestos por los cuales el contrato de salvamento podrá anularse o modificarse. Tales supuestos son:

a) Cuando en la conclusión del contrato de salvamento intervino una presión indebida o se concertó bajo la influencia del

peligro y sus condiciones no son equitativas, o

b) El pago pactado en el contrato es excesivamente alto o excesivamente bajo en relación con los servicios efectivamente prestados. (110)

#### 6. ANALISIS DE LA NUEVA FORMA DE CONTRATO DE SALVAMENTO DE LA "LLOYD'S OF LONDON" LOF 1990.

En razón del Convenio de Londres de 1989 sobre Salvamento Marítimo, la forma de contrato de salvamento de la "Lloyd's of London" sufrió modificaciones con el fin de su adecuación a lo dispuesto en el mencionado Convenio.

Con una nueva presentación y una redacción más clara y esquemática el contrato de salvamento incluye ahora los Artículos 1 - de las definiciones, 8 de los deberes del salvador y del navegante o del capitán, 13 de los criterios para determinar la remuneración y 14 de la compensación especial.

Además en su nueva redacción se ha cuidado que se lleve una secuencia lógica de las previsiones contenidas en él. En la medida de lo posible el lenguaje ha sido simplificado, con el fin de hacerlo más legible y comprensible en atención a aquellas personas cuyo idioma original no es el inglés.

Las modificaciones substanciales que se hicieron son las siguientes:

a) Se incorporen algunas previsiones contenidas en el Convenio de Salvamento de 1989 que aplica la relación existente entre el naviero del buque salvado y los propietarios de otras propiedades salvadas. En razón de esta modificación se determinó el dar a los árbitros la facultad de otorgar una compensación especial en ciertos casos tales como cuando la propiedad salvada representen por sus características, un peligro para el medio ambiente, o cuando los daños al medio ambiente sean prevenidos o disminuidos mientras las operaciones de salvamento se estén llevando a cabo.

f) Con el consentimiento previo del salvador la fianza otorgada en algún país fuera del Reino Unido será aceptada por el Comité de la Lloyd's of London.

c) En algunas el propietario del buque tiene la facultad de determinar los servicios de salvamento.

Asimismo, el Consejo ha aprobado un nuevo Reglamento de Procedimiento con el fin de asegurar que desde el principio el árbitro tenga los lineamientos necesarios para la conducción más expedita, y con efectividad de costos, de los asuntos, habien-

do considerado las circunstancias del caso concreto controvertido.

Algunas otras consideraciones de importancia son las siguientes:

Por principio, se establece la obligación del salvador de que durante la realización de los servicios de salvamento debe prevenir o minimizar los daños al medio ambiente. El principio de "si no se salva, no se paga" subsiste en el contrato, pero está supeditado lo dispuesto por el Artículo 14 de la Convención de Londres referente a la compensación especial a que el salvador tendrá derecho en caso de que evite daños al medio ambiente.

Otra modificación se presenta en cuanto a que las partes pueden convenir expresamente en el contrato el tipo de moneda en el que habrá de calcularse y pagarse la remuneración. En caso de que esta disposición no sea llenada, se entenderá que deberá utilizarse la Libra Esterlina.

Se establece que, salvo expreso convenio en contrario, el contrato y el arbitraje habrán de ser regidos por las leyes inglesas, inclusive las que se refieren al salvamento marítimo.



Se incorporan textualmente las definiciones del Convenio de 1989 y se establece que los términos "contratista" y "servicios" o "servicios de salvamento" tienen el mismo significado que los términos "salvador" y "operaciones salvamento" asentados en el Convenio.

El interés que habrá de pagarse anualmente lo fijará el árbitro, en oposición a la anterior disposición que contemplaba un interés fijo de 5% anual.

#### 6.1. EL REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO DEL CONTRATO DE SALVAMENTO DEL COMITE DE LLOYD'S OF LONDON LOF 1990.

El árbitro citado por el Consejo bajo la cláusula 6 del Contrato de Salvamento del Comité del "Lloyd's of London" LOF 1990, deberá dentro de las seis semanas siguientes a su citación, desahogar una junta preliminar entre las partes, a menos de que una determinación en contrario haya sido convenida previamente entre las partes y aprobada por él.

Con el fin de asegurar que el arbitraje proceda lo más expedito y económicamente posible, el árbitro deberá en esa junta preliminar determinar todas las directrices, que deben ser justas y equitativas, teniendo particular, pero no exclusivo cuidado, en:

a) Fijar fecha para:

- Valoración de pruebas.
- Desahogo.
- Pruebas periciales
- Solicitudes de remuneraciones internas
- Que el Arbitro controle el progreso de las etapas interlo-  
cutorias del arbitraje.

b) Los intereses de las partes no representadas y/o garantías.

- La forma de las audiencias en los casos de que el procedi-  
miento abreviado o simplificado sea apropiado.
- La lectura de evidencia documental antes de la fecha fi-  
jada para oír el arbitraje
- Los alegatos básicos o peticiones, pero solo en circuns-  
tancias especiales y apropiadas.

En caso de no contestación y/o contestación tardía en cualquier orden que se produzcan, el arbitro deberá fijar tales términos a modo de que sean justos y equitativos.

Nada prohibirá a ninguna de las partes el hacer solicitudes - para otras audiencias preliminares, ni restringirá o limitará- los poderes existentes del arbitro.

## CAPITULO QUINTO

### EL SALVAMENTO MARITINO EN LA LEGISLACION MEXICANA

#### 1. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS .

El Salvamento Marítimo en México se encuentra regulado en la - Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Libro Segundo, Título Unico, del Regimen Administrativo de la Navegación, Capitulo IV, Artículos 72 al 87 del Auxilio, Salvamento y de los - Naufragios. (111)

En México, las leyes marítimas son expedidas a nivel federal y por tanto, aplicables en todo el país. (112)

La ley establece que todo capitán de buque que se encuentre - cerca de otra nave o persona en peligro, estará obligado a ayudarlo, excepto cuando hacerlo implique peligro a su propio baruco, tripulación o pasajeros. El desobedecer esta Regla es sancionado penalmente. (113)

Cuando la nave en peligro naufraga y esté cerca de la costa, - la obligación de ayuda a autoridades y a cualquier persona en posición de ayudar. La asistencia y salvamento de naves en ellos de puerto será dirigida por las autoridades marítimas, -

quienes podrán usar todos los elementos disponibles, corriendo los gastos a cuenta del dueño del buque. (114)

En caso de ayuda marítima, los salvadores solo pueden ocupar la propiedad de otro sin autorización durante el período necesario para prestar el servicio, y tienen la obligación de dar cuenta de sus acciones a la autoridad marítima, la cual, además de organizar y dirigir el salvamento correspondiente, determinará que estaciones de salvamento se establecerán en los litorales, pudiendo autorizar al particular para establecerlas, siempre y cuando cumplan con los requisitos que se les impongan con base en las leyes y reglamentos. (115)

En los casos de salvamento de buque o de mercancías, se deberá hacer un inventario de los efectos salvados que quedarán provisionalmente bajo la guarda de la persona que designe el Capitán del buque salvado, si la autoridad no dispone otra cosa. Asimismo, los equipajes de los pasajeros y tripulantes del buque auxiliado serán entregados a sus propietarios o representantes. Por lo que respecta a los restos del buque naufragado, seguirán siendo propiedad del dueño del buque, sin importar el lugar en donde se encuentren, de tal manera que la apropiación de los restos del naufragio se considerará y sancionará como robo del territorio nacional. (116)

Toda persona que descubra y salve los restos de un naufragio,-

deberá informar del salvamento a la autoridad marítima respectiva, la que se encargará de su custodia. (117)

La ley establece el derecho a remuneración para quien preste asistencia o salvamento. El monto será fijado tomando en cuenta la propia ley, los usos marítimos, costumbres y convenciones internacionales. Quien salve a una nave o sus restos, tendrá derecho al pago de los gastos erogados por cuenta del propietario. El costo de la ayuda o salvamento será fijado por el contrato, o en ausencia de tal, por la autoridad marítima, tomando en cuenta los usos o, en caso de inconformidad, por el juez competente. (118)

En caso de que existiese una negativa, se subastarán los bienes salvados y con el producto se hará el pago correspondiente al salvador, quedando el remanente a disposición del naviero.- En caso de que no se presente ninguna persona que acredite un interés legítimo en el término de treinta días para reclamar los bienes salvados, la autoridad solicitará la subasta de los géneros en los términos que la misma ley establece. (119)

Los Artículos 79 al 84 contienen una serie de disposiciones administrativas referentes a lo que ha de hacerse con los bienes o efectos salvados. La más importante de ellas se refiere a la obligación del salvador de dar parte a la autoridad marítima -

sobre el acto de salvamento, bajo cuya custodia quedarán los bienes. Esta autoridad tiene, por su parte, la obligación de hacer del dominio público el salvamento a fin de que quien tenga interés jurídico pueda concurrir ante ella.

Se contempla, asimismo, el procedimiento de remate a efecto de que se realice el pago de la remuneración al salvador, con el concurso del propietario del buque (naviero) o sin él.

Tal como señalamos con anterioridad, la ley determina que el costo del salvamento, será fijado en el contrato o convenio de salvamento. De esta disposición se desprende el reconocimiento que en nuestra Ley nacional se hace sobre la calidad del contrato del salvamento, situación que se ha planteado en el capítulo anterior.

## 1.1. COMPETENCIA JURISDICCIONAL EN SALVAMENTO .

### 1.1.1. LEY APLICABLE.

Como México es firmante de la Convención de Bruselas, en conflictos entre naves con bandera extranjera, o entre mexicanos y extranjeros, la ley aplicable es el texto de la Convención (a menos de que exista tratando entre ambas partes).

En un conflicto entre mexicanos, de acuerdo con el Artículo 11 de la Convención, la Ley aplicable es la Ley de Navegación.

Como el Artículo 77 para la fijación del monto de la remuneración remite a los contratos respectivos, los usos, costumbres y convenciones internacionales, pensamos que cuando hay con - flictos entre nacionales y no existe contrato (o éste es inválido), el silencio de la Ley nos remite al texto de la Convención de Bruselas de 1910, no sólo para la fijación del premio de salvamento, sino también para todo lo que la ley no regula.

#### 1.1.2. JUEZ COMPETENTE.

Ni el texto de la Convención, ni la Ley mexicana, establecen - cual es el juez competente en caso de salvamento. Como el Ar - tículo 120 establece que la acción para exigir el pago de un - crédito privilegiado, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de matrícula, pensamos que en casos de conflictos - entre mexicanos, el juez competente es el del puerto de matrí - cula de quien debe otorgar el premio.

En conflictos multinacionales se puede aplicar el uso marítimo de dar competencia al juez del puerto de esa entrada.

#### 1.1.3. PROCEDIMIENTO

Como no existe ley de procedimientos marítimos, de conformidad

con lo dispuesto por el artículo 6 de la Ley de Navegación es aplicable el Código de Comercio, que en su artículo 75-VIII y XV, considera como actos de comercio, los contratos y empresas relacionadas con comercio, navegación o transporte por agua. - El Artículo 1049 define como juicios mercantiles, aquellos que decidan controversias relacionadas con actos comerciales.

## 1.2. MARCO CONSTITUCIONAL.

El Artículo 73, fracción XIII establece la facultad de legislar respecto de esta materia al Congreso de la Unión. El Artículo 76, fracción I, otorga el Senado de la República la facultad exclusiva de aprobar los tratados internacionales que celebre el Ejecutivo Federal, de conformidad con las atribuciones que a su vez le confieren a éste las fracciones I y V del Artículo 89 de la Constitución Política de la República.



## C O N C L U S I O N E S

PRIMERA.- La institución jurídica motivo de la presente tesis se remonta a los tiempos de los Rodios, quienes la transmitieron al derecho romano, siendo fortalecida con las diversas ordenanzas que sin duda constituyen el precedente de la norma actual. En cuanto a nuestro país, los Roles de Olerón y el Código de Comercio Napoleónico otorgaron las bases de los presentes ordenamientos jurídicos de esta figura marítima.

SEGUNDA.- En el esquema estudiado he tenido a bien definir el salvamento marítimo como aquella acción de rescate de un buque en peligro ya realizado, de personas, de carga, ó de cosas naufragadas, con la anuencia del capitán del navío socorrido, en algunos casos, o sin ella ante la ausencia de tripulantes o su total desorganización por la inexistencia o imposibilidad de ejercicio de la autoridad del capitán o por una situación de emergencia que se lleva a cabo con éxito, reportando un resultado útil. De la definición se infiere que dentro del salvamento marítimo existen 3 especies, que son: el salvamento de vidas humanas, de buques ó de mercancías.

En este sentido el resultado favorable constituye un aspecto importante en el ámbito jurídico del mar, toda vez que de su éxito depende la procedencia de la retribución al buque salva-

dor y la exigencia de dicha recompensa del propietario o armador.

TERCERA.- Independientemente de que el hombre ha luchado desde tiempos primitivos para sobrevivir y para fijar sus jurisdicciones, vemos cómo ha ido creando principios de derecho, sean estos escritos o no, para prestar auxilio, para servir en momentos de difícil situación, no sólo en el interior de los Estados, sino en lo más recóndito del mar, despojándose inclusive del carácter de enemigo que pudiera tener, con la persona o personas que va a auxiliar en caso de salvamento en el mar, a este gran escenario donde todos comparecen, sean de sistema jurídico diferente los Estados han acordado coincidir en aceptar estas conductas positivas, ya que la Costumbre Internacional surge de hechos del hombre en sociedad, hechos positivos cubiertos de moral, contribuyendo también un valor que el ser humano pocas veces usa y que al parecer día a día está perdiendo nos referimos a la bondad, pues un acto de salvamento lleva implícita esta conducta a riesgo en ocasiones de perder la vida, pero consideramos que de adoptar estas normas generales, la Humanidad en su conjunto, consolida un lazo de unión en toda la tierra.

CUARTA.- Los tratados internacionales como actos jurídicos, son una forma por la cual se puede mantener no sólo las rela -

ciones comerciales, amistosas y culturales entre los Estados, sino también para que exista una paz mundial.

QUINTA.- Los tratados internacionales como actos jurídicos son también una forma con la cual se trata de dar no sólo la seguridad a los Estados, sino también de realizar el valor justicia dentro del Derecho Marítimo ello en el ámbito internacional.

SEXTA.- La voluntad en los tratados internacionales como actos jurídicos, desempeña un papel importante, pues con ella los Estados tienen el derecho para elegir los tratados que han de firmar y las condiciones que se han de establecer, tratando de que no existan vicios de la voluntad en los mismos tratados.

La buena fé en los tratados internacionales, en el ámbito marítimo es fundamental para el cumplimiento de los mismos.

SEPTIMA.- En el salvamento marítimo encontramos los elementos esenciales y de validez de los contratos en general, por lo que podemos concluir que tiene la naturaleza jurídica de un contrato, y que al faltar alguno de los elementos de existencia ó de validez se producirá la inexistencia ó bien la nulidad del mismo, con la distinción de la denominada cláusula *no cure*, no pay que se suele agregar a los mismos.

OCTAVA.- Las obligaciones que surgen a cargo del salvador y del salvado, son diversas. Para el salvador son, principalmente, - las de realizar las operaciones de salvamento con la debida - probidad, evitar daños innecesarios, entregar los efectos salvados y, en general, actuar apropiadamente, de acuerdo a la si- tuación concreta.

En cuanto al salvado, éste tiene el deber de cooperar en todo- lo posible con el salvador, garantizar el pago de las operacio- nes de salvamento, no interferir en el programa de salvamento, así como prevenir daños al medio ambiente.

NOVENA.- Tanto el buque salvado como el salvador tendrán di- versos derechos. El salvador podrá cobrar la remuneración en - caso de que el salvamento haya sido útil, podrá tener en su po- der la propiedad salvada hasta que se le garantice el pago de - la remuneración, y, en caso de ser necesario, tiene el derecho de nombrar un árbitro. El salvado, a su vez, tiene derecho a - recuperar la propiedad de los bienes salvados, una vez que ha- ya pagado la remuneración ó que haya constituido fianza y, en- su caso, acogerse a la cláusula no cure, no pay.

DECIMA.- De acuerdo al Convenio de Londres de 1989 sobre salva- mento marítimo, los contratos sufrieron algunas modificaciones tales como la incorporación de algunas previsiones aplicables-

a la relación existente entre el naviero del buque salvador y los propietarios de las propiedades salvadas, el otorgamiento de fianzas aceptadas por el Comité de la Lloyd's of London, la remuneración a pagarse e intereses, etc., así como la designación de un árbitro, con notificación al Comité, y atenerse al reglamento de procedimiento del contrato de salvamento del Comité del Lloyd's of London (LOF) 1990.

DECIMA PRIMERA.- El capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos constituye un gran esfuerzo por regular el salvamento. Sin embargo, no deja de tener sus lagunas e imprecisiones.

Problemas como la determinación del foro competente o del procedimiento judicial aplicable, la falta de precisión del procedimiento de salvamento, o de los elementos para determinar el precio de salvamento, parecen indicar la necesidad de reglamentar la Ley de Navegación. A ese mismo resultado llegue si tomamos en cuenta que los principios de salvamento no sólo los encontramos en la Ley de Navegación, sino también en la Ley General de Vías de Comunicación, en la Ley Federal del trabajo y principalmente, en las Convenciones Internacionales y en Doctrina; con la consiguiente falta de orden y de consistencia en lenguaje y terminología.

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) GRAN DICCIONARIO ENCICLOPEDICO  
ILUSTRADO .  
ED. SELECCIONES DEL READER'S DIGEST .  
ESPAÑA.  
1972.  
p. 1024.
  
- (2) HILL, JOHN C.  
"NOTAS SOBRE EL SALVAMENTO DE  
BUQUES".  
ED. SECRETARIA DE MARINA  
MEXICO.  
1973.  
P. 9.
  
- (3) CERVANTES AHUMADA, RAUL.  
"DERECHO MARITIMO".  
ED. HERRERO.  
MEXICO.  
1984.  
P. 918.
  
- (4) IDEM.  
P. 918.

- (5) GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO.  
"MANUAL DE DERECHO DE LA  
NAVEGACION"  
ED. DEPALMA.  
BUENOS AIRES.  
1979.  
P. 495.
- (6) IDEM.  
P. 495
- (7) "CODIGO DE COMERCIO DE LA  
REPUBLICA DE ARGENTINA"  
ED. ZETONA .  
BUENOS AIRES  
1960.  
P. 413.
- (8) "CONVENCION PARA LA UNIFICACION  
DE DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA  
DE AUXILIO Y SALVAMENTO MARITIMO".  
PUBLICADA EN TRATADOS RATIFICADOS  
Y CONVENIOS EJECUTIVOS  
CELEBRADOS POR MEXICO".  
SENADO DE LA REPUBLICA. MEXICO.  
1972.  
P. 713.

(9) "ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA"

ED. OMEBA

BUENOS AIRES.

1964

P. 3658.

(10) CERVANTES AHUMADA,

OP. CIT.

P. 587

(11) FERRANINI, SERGIO

"IL SOCORSSO IN MARE".

(RICUPERO, ASSISTENZA Y  
SALVATAGGIO) .

ED. DOT. A GIUFFRÈ ,

MILANO.

1970

P. 210

(12) IDEM

P. 210.

(13) KENNEDY, A.

CITADO POR A .GONZALEZ LEBRERO

OP. CIT.

P. 482

(14) GONZALEZ LEBRERO, A .

OP. CIT.

P. 485

(15) IDEM

P. 486.



- (16) CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE  
DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA DE  
AUXILIO Y SALVAMENTO MARITIMO.  
OP. CIT.
- (17) "LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO  
MARITIMOS".  
PUBLICADO EN: CODIGO DE  
COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS  
ED . PORRUA  
MEXICO.  
1989.  
P. 684.
- (18) CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE  
SALVAMENTO MARITIMO .  
PAPELES DE TRABAJO  
LONDRES .  
1989.  
ART. 7
- (19) MEZZERA ALVAREZ, RODOLFO  
"CURSO DE DERECHO MARITIMO"  
ED . ORGANIZACION MEDINA  
2a. ED.  
1954.  
P. 419.
- (20) ORTIZ URQUIDI, RAU .  
"DERECHO CIVIL"  
ED. PORRUA .  
MEXICO .  
1986.  
P. 74.

- (21) IDEM.  
P. 74.
- (22) GENNY, F.  
CITADO POR GARCIA MAYNEZ.  
"INTRODUCCION AL ESTUDIO  
DEL DERECHO"  
ED. PORRUA  
MEXICO .  
1985.  
P. 38.
- (23) TERAL, J.M.  
"FILOSOFIA DEL DERECHO"  
ED. PORRUA  
MEXICO ,  
1974.  
P. 66.
- (24) PRECIADO HERNANDEZ, R.  
"LECCIONES DE FILOSOFIA DEL DERECHO"  
ED .JUS.  
MEXICO.  
1976.  
P. 181.
- (25) VEASE INFRA 5.1
- (26) PADILLA ALATORRE, ROBERTO  
"ETICA"  
ED" PORRUA"  
MEXICO ,  
1981  
P. 94.

- (27) SCULDREICH TALLEDA, H.  
"DERECHO DE LA NAVEGACION  
MARITIMA, FLUVIAL Y AEREO".  
ED. COOPERATIVA DE DERECHO  
Y CIENCIAS SOCIALES  
BUENOS AIRES .  
1983  
P. 502
- (28) AZCARRAGA, JOSE LUIS .  
"DERECHO INTERNACIONAL  
MARITIMO".  
ED . ARIEL.  
BARCELONA  
1990.  
P. 137.
- (29) STONEL, J.  
CITADO POR FARIÑA, F.  
"AUXILIOS Y SOCORROS EN EL MAR"  
ED. COLEGIO FRANCISCO DE VICTORIA  
MADRID  
1967  
P. 187
- (30) FARIÑA .  
OP. CIT .  
P. 189.
- (31) GONZALEZ LEBRERO ,  
OP. CIT.  
P. 583

- (32) MAYO JAIMEZ, FELICIANO  
"ASISTENCIAS MARITIMAS"  
MADRID  
1980  
P. 150
- (33) OSMANCZYK, E.J.  
"ENCICLOPEDIA MUNDIAL DE LAS  
RELACIONES INTERNACIONALES Y  
NACIONES UNIDAS".  
FCB .  
MADRID.  
1976.  
P. 754.
- (34) IBIDEM.  
P. 154
- (35) IBIDEM.  
P. 418.
- (36) LOR McNAIR .  
"THE LAW OF TREATIES .  
ED .CLARENDON PRESS .  
OXFORD.  
1961  
P. 4.
- (37) SEARA VAZQUEZ, MODESTO  
"DERECHO INTERNACIONAL  
PUBLICO."  
ED. PORRUA, S.A.  
MEXICO  
1989  
P. 63.

- (38) DE LA GUARDIA, ERNESTO Y  
DELPECH, MARCELO.  
"EL DERECHO DE LOS TRATADOS Y LA  
CONVENCION DE VIENA"  
ED. LA LEX, S.A.  
BUENOS AIRES.  
1970.  
P. 31.
- (39) SEPULVEDA, CESAR.  
"CURSO DE DERECHO INTERNACIONAL  
PUBLICO".  
ED. PORRUA.  
MEXICO.  
1973  
P. 120.
- (40) LORD McNAIR.  
OP. CIT.  
P. 22.
- (41) IBIDEM.  
P.P. 23 y 24
- (42) OSMANCZYK, J.  
OP. CIT.  
P, 538.
- (43) LORD MaNAIR.  
OP. CIT.  
P. 25

- (44) OSMANCZYK, J.  
OP. CIT.  
257.
- (45) LORD McNAIR.  
OP. C T.  
P. 24
- (46) IBIDEM.  
P. 27.
- (47) "CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO  
FEDERAL".  
ED. PORRUA.  
MEXICO.  
1990  
P. 325.
- (48) DE PINA, RAFAEL  
"DICCIONARIO DE DERECHO"  
ED. PORRUA.  
MEXICO.  
1986  
P. 225.
- (49) IBIDEM.  
P. 225.
- (50) MARCEL PLANIOL, Y  
RIPERT GEORGES.  
"TRATADO ELEMENTAL DE DERECHO CIVIL"  
TRAD. LIC. JOSE M. CAJICA JR.  
MEXICO. 1981.  
PP. 140-144.

- (51) ROJINA VILLEGAS, RAFAEL.  
"DERECHO CIVIL MEXICANO"  
TOMO I, 6A EDIC.  
ED. PORRUA, S.A.  
MEXICO.  
1990  
PP. 331-333.
- (52) "CONVENCION DE VIENA SOBRE  
EL DERECHO DE LOS TRATADOS".  
1970.  
ART. 48.
- (53) IBIDEM.  
P. 48.
- (54) DE PINA, RAFAEL.  
OP. CIT.  
P. 225.
- (55) "CONVENCION DE VIENA SOBRE DERECHO  
DE LOS TRATADOS".  
1976.  
ART. 50.
- (56) IBIDEM.
- (57) DE PINA, RAFAEL.  
OP. CIT.  
P. 395
- (58) SEARA VAZQUEZ, MODESTO  
OP. CIT.  
P. 65.

- (59) IBIDEM.  
P. 65.
- (60) IBIDEM.  
P. 65.
- (61) IBIDEM.  
P. 66
- (62) MONROY CABRA, M.G.  
"DERECHO DE LOS TRATADOS"  
ED. TEMIS.  
BOGOTA.  
1978.  
P. 1755.
- (63) ACCIOLY, HILDERBRANDO.  
"TRATADO DE DERECHO INTERNACIONAL  
PUBLICO."  
TRAD. DR. JOSE LUIS DE AZCARRAGA  
INST. DE ESTUDIOS POLITICOS  
MADRID.  
1958  
PP. 565-568 y 569.
- (64) ROJINA VILLEGAS, RAFAEL.  
"DERECHO CIVIL MEXICANO.  
TOMO V. OBLIGACIONES  
OL. I.  
ED. PORRUA, S.A.  
MEXICO.  
1985  
P. 123.



(65) ORTIZ URQUIDI, RAUL.

"DERECHO CIVIL".

3A. EDICION.

ED. PORRUA, S.A.

MEXICO.

1968

P. 275.

(66) MARCEL PLANIOL.

RIPERT. GEORGES,

"TRATADO ELEMENTAL DE

DERECHO CIVIL".

TRAD. LIC. JOSE M. CAJICA JR.

1981.

P. 147.

(67) ROJINA VOLLEGAS RAFAEL.

"DERECHO CIVIL MEXICANO".

TOMO V. OBLIGACIONES

ED. PORRUA, S.A.

MEXICO.

1985.

P. 124.

(68) IBIDEM

(69) SEARA VAZQUEZ, MODESTO

OP. CIT.

P. 63.

(70) LORD McNAIR.

OP. CIT.

P. 63.

- (71) IBIDEM.  
P. 240.
- (72) SALGADO Y SALGADO, JOSE E .  
"DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO".  
ENEP. ACATLAN  
MEXICO.  
1987-1988.
- (73) SEARA VAZQUEZ M.  
OP. CIT .  
P. 106ss.
- (74) SALGADO Y SALGADO, J.E.  
OP.CIT .
- (75) SEPULVEDA, CESAR.  
"DERECHO INTERNACIONAL",  
ED. PORRUA, S.A.  
MEXICO .  
1981.
- (76) LINARES, ANTONIO.  
"LOS PRINCIPIOS Y NORMAS  
INTERNACIONALES QUE RIGEN LAS  
RELACIONES AMISTOSAS Y DE  
COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS" .  
PUB. FACULTAD DE DERECHO .  
UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA  
CARACAS.  
1969.  
PP. 349 y 350.

- (77) OSMARCZYK, J.  
OP. CIT.  
P. 249.
- (78) TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS  
EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MEXICO  
SENADO DE LA REPUBLICA  
MEXICO.  
1972.  
P. 713
- (79) CONVENCION RELATIVA A LA ORGANIZACION  
CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL  
GINEBRA  
1948.
- (80) CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE  
BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS  
HAMBURGO  
1979.
- (81) SELECCION DE ARTICULOS DE LA  
CONVENCION DE LAS NACIONES  
UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL  
MAR.  
SECRETARIA DE MARINA  
MEXICO,  
1983.  
P. 138.
- (82) ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL  
"CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE  
EL SALVAMENTO MARITIMO"  
DOC. DE TRABAJO. LONDRES  
1989.

(83) CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL  
MAR .  
ED. LITORALES  
MEXICO,  
1967.  
P. 1020.

(84) IBIDEM

(85) CONFERENCIA Y CONVENCION DE LA  
OCMI..  
1973  
P. 301

(86) ROJINA VILLEGAS, RAFAEL  
"COMPENDIO DE DERECHO  
CIVIL, CONTRATOS  
ED. PORRUA .16 A. ED.  
MEXICO  
1985  
P. 544.

(87) CABANELLAS, G.  
"DICCIONARIO DE DERECHO USUAL"  
ED .HELIASTORA, TOMO I.  
MEXICO,  
P. 762.

(88) DE PINA, RAFAEL  
OP. CIT .  
P. 83.

- (89) "CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA DEL FUERO COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA DE FUERO FEDERAL. ED. PORRUA, 59na. ED . MEXICO, 1990. P. 325.
- (90) SAVE OUR SOULS. SALVEN NUESTRAS ALMAS.
- (91) POR EJEMPLO: AJUSTARSE A LA FORMA DEL CONTRATO DE SALVAMENTO DE LA "LLOYD'S OF LONDON"
- (92) BORJA SORIANO, RAFAEL. "TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES" ED. PORRUA MEXICO.. P. 188
- (93) DE PINA, RAFAEL OP. CIT. P. 255.
- (94) IBIDEM
- (95) ROJINA VILLEGAS, RAFAEL.. OP. CIT.. P. 15

(96) BORJA SORIANO, MANUEL  
OF. CIT..  
P. 189

(97) DE PINA RAFAEL  
OP. CIT .  
P. 180.

(98) BORJA SORIANO, RAFAEL  
OB . CIT .  
P. 190.

(99) DE PINA, RAFAEL  
OP. CIT.  
P.. 182

(100) IBIDEM.

(101) "SI NO SE SALVA, NO SE PAGA"

(102) FARINA, FRANCISCO  
"AUXILIO Y SALVAMENTO  
EN EL MAR"  
ED.. PORRUA.  
MEXICO  
1984  
P. 33ss.

(104) "REGLAS DE YORK Y  
AMBERES".

(104) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

OP. CIT..

ART. 256

(105) IBIDEM

(106) IBIDEM

(107) IBIDEM

(108) CERVANTES AHUMADA

OP. CIT..

P. 689ss.

(109) CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE

SALVAMENTO MARITIMO

ART. 6

(110) CODIGO DE COMERCIO Y LEYES

COMPLEMENTARIAS: LEY DE NAVEGACION

Y COMERCIO MARITIMOS

ED. PORRUA

5A. ED.

MEXICO

1990.

(111) CONSTITUCION POLITICA DE LOS

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

ART. 73

(112) LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO

MARITIMOS

ART. 72.

(113) IBIDEM.

ART. 76

(114) IBIDEM

ARTS. 74 y 75.

(115) IBIDEM.

ARTS. 78, 88 y 81.

(116) IBIDEM

ART. 82

(117) IBIDEM

ART. 77.

(118) LEY DE NAVEGACION Y

COMERCIO MARITIMOS

ARTS. 83 y 84.



B I B L I O G R A F I A

- 1.- ACCIOLY, HILDEBRANDO.  
TRATADO DE DERECHO  
INTERNACIONAL PUBLICO"  
TRADUCCION DE LA SEGUNDA  
EDICION BRASILENA POR EL  
DR. JOSE LUIS DE AZCARRAGA.  
INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS  
MADRID .  
1958.
  
- 2.- BORJA SORIANO, RAFAEL  
"TEORIA GENERAL DE LAS  
OBLIGACIONES"  
ED . PORRUA  
MEXICO  
1988.
  
- 3.- CABANELLAS, G.  
"DICCIONARIO DE DERECHO USUAL"  
ED. HELIASTORA  
MEXICO  
1986.
  
- 4.- CERVANTES AHUMADA, RAUL  
"DERECHO MARITIMO"  
ED . HERRERO  
MEXICO  
1984.
  
- 5.- DE LA GUARDIA, ERNESTO Y  
DELPECH, MARCELO  
"EL DERECHO DE LOS TRATADOS  
Y LA CONVENCION DE VIENA"  
ED. LA LEX ,  
BUENOS AIRES  
1970.

- 6.- DE PINA, RAFAEL  
"DICCIONARIO DE DERECHO"  
ED . PORRUA  
MEXICO  
1986
  
- 7.- FARINA, FRANCISCO  
"AUXILIOS Y SALVAMENTO EN EL MAR"  
ED . PORRUA  
MEXICO  
1984.
  
- 8.- FERRANINI, SERGIO  
"IL SOCCORSO IN MARE  
(RICUPERO, ASSISTENZA Y  
SALVATOGGIO)"  
ED . A . GIUFFRÈ ,  
MILAN  
1970.
  
- 9.- GARCIA MAYNEZ, EDUARDO  
"INTRODUCCION AL ESTUDIO  
DEL DERECHO"  
ED. PORRUA..  
MEXICO  
1985.
  
- 10.- GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO  
"MANUAL DE DERECHO DE  
LA NAVEGACION"  
ED. DEPALMA  
BUENOS AIRES..  
1979.
  
- 11.- HILL, JONH.  
"NOTAS SOBRE EL SALVAMENTO DE  
BUQUES"  
SECRETARIA DE MARINA  
MEXICO  
1973.

- 12.- LINARES, ANTONIO  
"LOS PRINCIPIOS Y NORMAS  
INTERNACIONALES QUE RIGEN LAS  
RELACIONES AMISTOSAS Y DE  
COOPERACION ENTRE LOS ESTADOS"  
PUBLICACIONES DE LA FACULTAD DE  
DERECHO  
UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA.  
XLVI..  
CARACAS.  
1989.
  
- 13.- McNAIR, LORD  
"THE LAW OF TREATIES"  
ED. CLAREDON PRESS  
OXFORD  
1961.
  
- 14.- MONROY CABRA, M.G.  
"DERECHO DE LOS TRATADOS"  
ED. TEMIS.  
BOGOTA  
1978.
  
- 15.- MEZZERA ALVAREZ, RODOLFO  
"CURSO DE DERECHO MARITIMO"  
ED. ORGANIZACION MEDINA  
MONTEVIDEO  
1954.
  
- 16.- ORTIZ URQUIDI, RAUL,  
"DERECHO CÍVIL"  
TERCERA EDICION  
ED. PORRUA, S.A..  
MEXICO  
1968.

- 17.- OSMARZCYK, EDMUND JAN  
"ENCICLOPEDIA MUNDIAL DE LAS  
RELACIONES INTERNACIONALES  
Y NACIONES UNIDAS"  
FONDO DE CULTURA ECONOMICA  
MADRID  
1976.
  
- 18.- PRECIADO HERNANDEZ, RAFAEL  
"LECCIONES DE FILOSOFIA DEL  
DERECHO"  
ED. JUS.  
MEXICO  
1976.
  
- 19.- ROJINA VILLEGAS, RAFAEL  
"COMPENDIO DE DERECHO CIVIL: CONTRATOS"  
ED. PORRUA.  
MEXICO  
1985.
  
- 20.- ROJINA VILLEGAS, RAFAEL  
"DERECHO CIVIL MEXICANO"  
TOMO V  
OBLIGACIONES VOLUMEN I  
QUINTA EDICION  
ED. PORRUA, S.A.  
MEXICO  
1985.
  
- 21.- SALGADO Y SALGADO, JOSE EUSEBIO  
"LEGISLACION MARITIMA MEXICANA"  
ENSAYO PUBLICADO EN PEMEX-LEX  
REVISTA JURIDICA PUBLICADA  
POR PETROLEOS MEXICANOS  
MEXICO  
1989.

22.- SEARA VAZQUEZ, MODESTO.  
"DERECHO INTERNACIONAL PUBLICO"  
ED. PORRUA.  
MEXICO.  
1989.

23.- SEPULVEDA, CESAR.  
"CURSO DE DERECHO INTERNACIONAL  
PUBLICO"  
ED. PORRUA  
MEXICO.  
1973.

24.- TERAL, J.M.  
"FILOSOFIA DEL DERECHO"  
ED. PORRUA.  
MEXICO  
1974.

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

- 25.- "CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LA  
SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR"  
ED. LITORALES  
MEXICO.  
1967.
  
- 26.- "CONVENCION RELATIVA A LA ORGANIZACION  
CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL  
DE GINEBRA EN 1948"  
DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION  
MEXICO  
1970.
  
- 27.- "CONVENCION PARA LA UNIFICACION DE  
DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA DE  
ASISTENCIA Y SALVAMENTO MARITIMO"  
PUBLICADA EN  
TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS  
EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MEXICO  
SENADO DE LA REPUBLICA  
MEXICO  
1972.
  
- 28.- "CONFERENCIA Y CONVENCION DE LA OCMI"  
COED . SECRETARIA DE MARINA-OCMI  
MEXICO-LONDRES  
1973.
  
- 29.- "CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE  
BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS  
DE HAMBURGO EN 1979"  
ED. ORGANIZACION MARITIMA  
INTERNACIONAL  
LONDRES.  
1979.

- 30.- "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE  
SALVAMENTO MARIT.MO"  
PAPELES DE TRABAJO  
(DOCUMENTOS MECANOGRAFICOS INEDITOS)  
OCMI.  
LONDRES  
1989.
- 31.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA.  
ED. OMEBA  
BUENOS AIRES.  
1964.
- 32.- "GRAN DICCIONARIO ENCICLOPEDICO  
ILUSTRADO "  
ED. SELECCIONES DEL READER'S  
DIGEST  
MADRID  
1972.
- 33.- "SELECCIONES DE ARTICULOS DE LA  
CONVENCION DE LAS NACIONES  
UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR"  
ED. SECRETARIA DE MARINA  
MEXICO  
1983.
- 34.- "TRATADOS RATIFICADOS Y CONVENIOS  
EJECUTIVOS CELEBRADOS POR MEXICO"  
ED. SENADO DE LA REPUBLICA  
MEXICO  
1972.

LEGISLACION CONSULTADA

- 35.- "CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL  
EN MATERIA DEL FUERO COMUN,  
Y PARA TODA LA REPUBLICA DEL  
FUERO FEDERAL.  
ED. PORRUA  
MEXICO  
1990.
  
- 36.- "CODIGO DE COMERCIO Y LEYES  
REGLAMENTARIAS: LEY DE NAVEGACION  
Y COMERCIO MARITIMOS"  
ED. PORRUA  
MEXICO  
1990.
  
- 37.- "CODIGO DE COMERCIO DE LA  
REPUBLICA DE ARGENTINA"  
ED. ZETONA  
BUENOS AIRES  
1960.
  
- 38.- "CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO  
FEDERAL EN MATERIA DEL FUERO  
COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA  
EN MATERIA DEL FUERO FEDERAL"  
ED. PORRUA  
MEXICO .  
1990.